

Anteproyecto de Remodelación del Nudo de Fuencarral.
Nº Expediente: 300/2021/00439-03

colores, según el tipo de residuo. Los contenedores que tengan por objeto el almacenamiento de residuos potencialmente contaminantes, deberán situarse sobre terrenos impermeabilizados.

La composición del material de cada contenedor estará de acuerdo con la clase, volumen y peso esperado de almacenamiento, así como con las condiciones de aislamiento necesarias. Se empleará un sistema de colores con objeto de facilitar la distinción visual que será el siguiente:

Tipo de residuo	Gestión
Contenedor estanco para recipientes de vidrio	Residuos asimilables a urbanos
Contenedor estanco para embalajes de papel y cartón	
Contenedor estanco para envases y recipientes de plástico	
Contenedor abierto para maderas	
Contenedor abierto para residuos orgánicos	Residuos peligrosos
Depósitos estancos espaciales para residuos peligroso	
Contenedor estanco sobre terreno adecuado para inertes	Residuos de la construcción y demolición

Su recogida será periódica y selectiva por gestores autorizados.

Al menos con una periodicidad semanal se recogerán y se retirarán los residuos a los puntos limpios situados en la zona de instalaciones auxiliares. Existirá un servicio de recogida periódico y selectivo, de forma que todos los residuos sean gestionados por gestor autorizado. Los residuos generados asimilables a R.S.U. serán trasladados por el promotor al núcleo urbano más cercano con el fin de entrar así en el circuito de recogida y gestión municipal.

Residuos peligrosos.

Los residuos peligrosos que, previsiblemente, pueden aparecer durante la ejecución de la obra, serán los siguientes:

- Sustancias o elementos derivados del mantenimiento de la maquinaria (aceites, disolventes, filtros usados)
- Trapos y bayetas contaminados
- Tierras contaminadas
- Productos de limpieza
- Óxidos y partículas metálicas
- Aditivos de hormigón
- Envases de sustancias peligrosas

En el inicio de la obra se redactará un plan de gestión definitivo de residuos peligrosos por parte del contratista, del que como avance se exponen las siguientes consideraciones:

- Para todos los residuos peligrosos, se dispondrán de unos recintos preparados para el acopio de este tipo de residuos.
- Este recinto tendrá un cubeto de hormigón, y estará cubierto para protegerlo frente al soleamiento excesivo y a la lluvia. Los bidones o contenedores de los residuos serán estancos, y estarán identificados con los pictogramas y códigos correspondientes según la legislación aplicable.
- Para la gestión de los residuos peligrosos generados, se cumplirán todos los requisitos impuestos en el R.D. 833/1988, R.D. 952/1997 sobre Residuos Peligrosos y la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.
- La Empresa se inscribirá en el inicio de la obra, como productor de residuos peligrosos en el registro de la Comunidad de Madrid. Para la retirada de los mismos, se contactará con transportistas y gestores autorizados para este tipo de actividad en la Comunidad Autónoma. Antes de cada retirada se solicitará el Documento de Aceptación del Residuo por parte del gestor final del mismo. Durante la obra, se llevará un registro de la retirada de cada uno de ellos.

En relación con el cambio de aceite y lubricantes empleados en los motores de combustión y en los sistemas de transmisión de la maquinaria de construcción, el contratista se convierte, a efectos del R.D. 679/2006, de 2 de junio, por el que se regula la gestión de los aceites industriales usados, en productor de dichos residuos tóxicos y peligrosos.

- Todas las operaciones de repostaje, cambio de aceite, engrase, etc., se llevarán a cabo dentro de las instalaciones destinadas a este fin, cuyas características constructivas son similares a las definidas para el lavadero de maquinaria.
- El almacenamiento de los bidones de lubricantes y combustibles para el repostaje de la maquinaria de obra y el cambio de aceite se realizará en el interior de zonas impermeabilizadas construidas al efecto. El depósito tendrá un volumen útil suficiente como para albergar holgadamente la totalidad de aquel contenido en los bidones almacenados, de modo que, en caso de rotura de éstos, su contenido no se disperse por la superficie circundante sino que quede recogido en el depósito. El depósito constará de una base de hormigón impermeabilizado con una capa de material absorbente (5 cm de capa de bentonita o 20 cm de arcilla plástica) que proteja de infiltraciones en caso de fuga, y unas paredes laterales de 50 cm de altura. En caso de producirse este tipo de situaciones, el combustible o aceite será trasvasado inmediatamente a otro depósito para proceder a las reparaciones

Anteproyecto de Remodelación del Nudo de Fuencarral.
Nº Expediente: 300/2021/00439-03

oportunas y se retirará la capa de material absorbente, que será gestionada en función de su carácter tóxico y peligroso.

- En caso de vertido accidental de lubricantes o combustibles, procedentes de la maquinaria en operación en cualquiera de los sectores de la obra, se procederá al tratamiento inmediato de la superficie afectada con sustancias absorbentes, de las que deberán ir provistos las distintas unidades de maquinaria. El material afectado deberá ser posteriormente retirado de modo selectivo y transportado a vertedero especial, conforme a las indicaciones del apartado referente a suelos contaminados.
- Los aceites usados y grasas procedentes de las operaciones de mantenimiento de maquinaria se dispondrán en bidones adecuados y etiquetados según se contempla en la legislación sobre residuos tóxicos y peligrosos y se concertará, con una empresa gestora de residuos debidamente autorizada, la correcta gestión de recogida, transporte, y tratamiento de residuos (aceites usados, grasas, bidones, etc.).
- Los suelos contaminados por vertidos accidentales o incontrolados de combustibles o lubricantes serán rápidamente retirados y almacenados sobre los pavimentos impermeabilizados de las instalaciones de obra y gestionados por una empresa gestora de residuos debidamente autorizada por los organismos competentes.
- Una vez finalizada la funcionalidad de las instalaciones de obra se procederá a su total desmantelamiento y a la limpieza y desescombro del área afectada, procediéndose al traslado de los residuos a un vertedero controlado y/o gestión adecuada de residuos peligrosos y suelos contaminados.

Residuos sólidos urbanos

Las normas a seguir para su gestión son las siguientes:

- Los residuos sólidos urbanos se generarán en su mayor parte en las instalaciones de la obra: comedores, oficinas, vestuarios, etc., y en menor medida estarán dispersos en la obra. Para el control de todos ellos, se colocarán contenedores en la zona de instalaciones de la obra, y en diversos lugares junto a la zona de trabajo para favorecer el depósito de los RSU por parte de los trabajadores. Para facilitar la implantación del sistema de recogida selectiva de residuos, los contenedores que se dispondrán en el recinto de la obra favorecerán este tipo de acopio, disponiendo el mismo código de colores que se sigue de forma generalizada:

Azul	Papel y cartón
Amarillo	Envases y plásticos
Marrón	Madera
Negro	Neumáticos
Blanco	Residuos orgánicos

Rojo	Residuos peligrosos: aceites, filtros de aceite, tóner, absorbentes
Gris	Inertes

- Cada contenedor llevará una etiqueta para identificar el contenido del mismo.
- Los residuos susceptibles de reciclaje (papel, cartón, madera, piezas y elementos metálicos, plásticos, aceites y grasas de la maquinaria, etc.) se acopiarán, separados por tipologías, en los lugares habilitados al efecto en las instalaciones de obra. Cada una de ellas contará con un punto de acopio.
- Los residuos sólidos asimilables a urbanos y no reciclables procedentes de cocinas, aseos, vestuarios, oficinas, etc., se recogerán en contenedores para su retirada a vertedero controlado.
- La Empresa dispondrá un sistema de recogida periódica por el interior de la obra de cada contenedor y los pondrá a disposición municipal, solicitando el traslado hasta el depósito de RSU más cercano con medios propios.

Residuos de construcción y demolición

El Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, establece el régimen jurídico de la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, con el fin de fomentar, por este orden, su prevención, reutilización, reciclado y otras formas de valorización, asegurando que los destinados a operaciones de eliminación reciban un tratamiento adecuado, y contribuir a un desarrollo sostenible de la actividad de construcción.

Esta legislación manifiesta las nuevas tendencias en la gestión de residuos con mayor respeto al Medio Ambiente y optimización de recursos y materiales.

El actual marco normativo obliga al productor de residuos de la obra a gestionar sus propios residuos, ya sea compatibilizándolos con la actividad de la propia empresa, o bien contratando los servicios de empresas gestoras.

En el proyecto de ejecución de la obra se incluirá un Estudio de Gestión de residuos de construcción y demolición, dándose cumplimiento al artículo 4.1.a) del Real Decreto 105/2008. Este Estudio de Gestión de residuos de construcción y demolición contendrá, como mínimo:

1. Una estimación de la cantidad, expresada en toneladas y en metros cúbicos, de los residuos de construcción y demolición que se generarán en la obra, codificados con arreglo a la lista europea de residuos publicada por Orden MAM/304/2002, de 8 de febrero, por la que se publican las operaciones de valorización y eliminación de residuos y la lista europea de residuos, o norma que la sustituya.

Anteproyecto de Remodelación del Nudo de Fuencarral.
Nº Expediente: 300/2021/00439-03

2. Las medidas para la prevención de residuos en la obra objeto del proyecto.
3. Las operaciones de reutilización, valorización o eliminación a que se destinarán los residuos que se generarán en la obra.
4. Las medidas para la separación de los residuos en obra, en particular, para el cumplimiento por parte del poseedor de los residuos, de la obligación establecida en el apartado 5 del artículo 5.
5. Los planos de las instalaciones previstas para el almacenamiento, manejo, separación y, en su caso, otras operaciones de gestión de los residuos de construcción y demolición dentro de la obra. Posteriormente, dichos planos podrán ser objeto de adaptación a las características particulares de la obra y sus sistemas de ejecución, previo acuerdo de la dirección facultativa de la obra.
6. Las prescripciones del pliego de prescripciones técnicas particulares del proyecto, en relación con el almacenamiento, manejo, separación y, en su caso, otras operaciones de gestión de los residuos de construcción y demolición dentro de la obra.
7. Una valoración del coste previsto de la gestión de los residuos de construcción y demolición que formará parte del presupuesto del proyecto en capítulo independiente.

El proyecto de construcción también tendrá en cuenta especialmente lo establecido en el *Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición*:

- Art. 4. Obligaciones del productor de residuos de construcción y demolición
- Art. 5. Obligaciones del poseedor de residuos de construcción y demolición
- Art. 6. Régimen de control de la producción, posesión y gestión de los residuos de construcción y demolición
- Art. 7. Obligaciones generales del gestor de residuos de construcción y demolición
- Art. 14. Planificación sobre residuos de construcción y demolición
- Disposición adicional segunda. Fomento de la prevención y de la utilización de productos procedentes de la valorización de residuos de construcción y demolición, por parte de las administraciones públicas.

Los residuos se entregarán a un Gestor de Residuos de la Construcción no realizándose pues ninguna actividad de eliminación directa en obra. Por lo tanto, el Plan de Gestión de Residuos preverá la contratación de Gestores de Residuos autorizado para su correspondiente retirada y tratamiento posterior.

De forma general, todos los escombros y residuos sólidos generados durante la fase de construcción serán trasladados al vertedero controlado seleccionado con carácter

previo al inicio de las obras. Así mismo, se dispondrá de un contenedor en la oficina obra en el que se almacenará el papel, cartón, etc., para su posterior reciclado.

Las maderas utilizadas en los encofrados serán debidamente guardadas para ser reutilizadas en otras obras.

Asimismo, se ha establecido la necesidad de que en la zona de instalaciones auxiliares se acondicione un área específica para la recogida del agua procedente del lavado de hormigoneras dentro de esta zona. Los puntos de limpieza para las cubas de hormigón consistirán en huecos, revestidos, y debidamente señalizados, en los que se realicen las operaciones de limpieza de las cubas de hormigón tras su vaciado.

Estos lugares deberán estar bien visibles y señalados convenientemente y deberán ser vaciados periódicamente por el contratista y trasladado su contenido a relleno autorizado. El objetivo de estos puntos de limpieza de cubas es evitar el vertido de hormigón directamente en el suelo o en los cauces, lo cual se encuentra prohibido. Una vez que fragüen los restos de hormigón, estos deberán ser extraídos del punto de limpieza y trasladados a vertedero. Periódicamente y cuando se detecte que están llenas, se deberá proceder a su vaciado y traslado de los sedimentos y bloques a vertedero.

Una vez finalizadas las obras, se extraerán todos los restos de hormigón y se volverá a la situación inicial tapando las mismas con aportaciones de tierra y finalmente recubriendo con un mínimo de 30 cm de tierra vegetal debidamente tratada.

La ejecución, mantenimiento, retirada y restauración del punto o puntos de limpieza de cubas correrá íntegramente a cargo del Contratista incluyéndose su coste dentro de los gastos generales de la obra.

Una vez terminadas las obras, se llevará a cabo una limpieza general de la zona, que implique la retirada, incluyendo recogida y transporte a vertedero o punto de reciclaje, de todos los residuos de naturaleza artificial existentes en la zona de actuación.

En concreto, se prestará especial atención a restos tales como los excedentes derivados de movimientos de tierra y los restos procedentes de la ejecución de las distintas unidades de obra (embalajes o restos de materiales, piezas o componentes de maquinaria, restos de utensilios, herramientas o equipo de labores manuales, etc.).

La retirada de los residuos y vertidos se considera necesaria como medida para favorecer la integración ambiental y conseguir la solución estética favorable del conjunto. Se prestará especial atención a la buena terminación y limpieza de los terrenos en los que los efectos visuales resultan particularmente notables como las zonas cercanas a núcleos de población o a las carreteras.

8. Plan de seguimiento ambiental

8.1. Introducción

Una vez realizada la propuesta de medidas de protección y corrección del Proyecto, se debe establecer un sistema que garantice el mantenimiento de la actividad dentro de los límites permisibles.

Así, será necesario señalar una serie de criterios técnicos que permitan realizar un seguimiento y control por la Administración de las medidas establecidas en el presente documento. Estos criterios facilitarán un posterior análisis en cada fase del Proyecto que permitirá observar en qué medida se cumplen las previsiones efectuadas y, si fuera necesario, rediseñar algunas de las medidas establecidas o si se deben adoptar nuevas medidas no previstas.

Los trabajos de seguimiento y control se han agrupado en las siguientes fases o apartados básicos, que se recogen en el siguiente epígrafe.

8.2. Desarrollo del programa de vigilancia y seguimiento

8.2.1. Revisión del Proyecto constructivo previa a la ejecución de las obras.

La primera fase del seguimiento ambiental consistirá en comprobar el adecuado diseño e incorporación al proyecto de los criterios ambientales y medidas preventivas indicadas en el presente documento.

Se comprobará la inclusión, en particular, de las medidas relativas a los siguientes aspectos:

- Señalización de las zonas de actuación.
- Caminos para el acceso de maquinaria.
- Localización y dimensiones de los acopios y zonas de extendido de material.
- Control y prevención de la producción de polvo y ruido durante las obras.
- Ubicación y funcionamiento de los parques de maquinaria.
- Control de vertidos y calidad de las aguas.
- Protección contra la contaminación acústica
- Protección de vegetación y hábitats de interés comunitario.
- Protección de vías pecuarias y vías verdes
- Protección del patrimonio arqueológico.
- Acabado de las obras.

8.2.2. Seguimiento en fase de construcción

8.2.2.1. Seguimiento de la ejecución de las medidas previstas en el proyecto

Las medidas de seguimiento durante la fase de ejecución se centrarán en los siguientes aspectos:

- Vigilancia de la ejecución de las medidas preventivas previstas.
- Vigilancia de la aparición de impactos ambientales no previstos.

Control de los movimientos de tierra y maquinaria

Quedarán comprendidas en la vigilancia de este apartado todas las superficies en las que se realicen movimientos de tierra, en particular los tramos de conducción y márgenes a ocupar.

Se resumen en él las actuaciones para el control de la adopción de las siguientes medidas preventivas: minimización de las superficies de alteración, desbroce y excavación e implantación de las obras.

A partir del comienzo de las actuaciones y hasta su finalización, se llevará un control detallado de estas acciones, según las indicaciones contenidas en el apartado de las medidas preventivas. Se prestará especial atención a aspectos tales como:

- La delimitación y señalización de las zonas de actuación por ocupación temporal o permanente a fin de evitar daños innecesarios en los terrenos limítrofes. Se actuará sólo en las superficies en que sea estrictamente necesario según las especificaciones contenidas en el proyecto a partir de los criterios contenidos en el apartado de medidas preventivas y correctoras.
- El movimiento de la maquinaria y vehículos, limitándolo a las zonas demarcadas, a fin de impedir el tránsito por áreas no destinadas a su paso o estacionamiento, evitando de esta manera la compactación innecesaria de los terrenos y los daños sobre la vegetación existente.
- Se informará a los participantes en la obra, en especial a los operarios encargados de los movimientos de tierra, de los cuidados necesarios a adoptar en las operaciones que se realicen, sobre todo en zonas próximas a cauces y áreas de vegetación natural.

Con carácter general, se elaborarán informes periódicos a la Dirección Ambiental de la obra durante todo el período de ejecución de las obras que impliquen movimientos de tierra, en los que se reflejen las incidencias y problemas detectados, indicando en especial la adecuación de las actuaciones ejecutadas a las previstas en el proyecto.

Control sobre las operaciones de mantenimiento de la maquinaria

Se controlará que las operaciones de cambio de aceite y de mantenimiento de la maquinaria, la eliminación de otros residuos, su almacenamiento y manipulación, se realicen exclusivamente en las instalaciones preparadas a tal fin, para que no se produzca contaminación de los terrenos adyacentes.

Vigilancia de la ejecución de las medidas de control del polvo y ruidos

Se controlará el mantenimiento y buen estado de la maquinaria, de manera que se eviten ruidos y vibraciones de elementos desajustados, acoplado a la maquinaria los silenciadores que sea posible e industrialmente se hallen disponibles.

Con el fin de disminuir la producción de polvo, se controlará que se efectúen los riegos de superficie previstos para toda la zona de actuación. A los camiones que circulen por la zona de obras con carga de material granular o pulverulento se les cubrirá con lonas para evitar la emisión de partículas en su recorrido, y se lavarán sus ruedas para evitar la movilización de tierra a las carreteras y cauces más próximos.

Igualmente se controlará la ausencia de actividades ruidos en periodos nocturnos.

Vigilancia en relación con la prevención de la erosión.

Se comprobará que la ejecución de los trabajos se planifique de tal manera que se reduzcan al mínimo necesario los períodos de tiempo en que el terreno queda desnudo frente a la acción erosiva. Para ello se programará la ejecución de los trabajos de revegetación de las superficies conforme éstas vayan acondicionándose topográfica y edáficamente.

Se realizarán controles periódicos de dichas áreas, en particular después de la ocurrencia de lluvias fuertes, con el fin de detectar los problemas existentes (aparición de surcos, etc.), y se redactará un informe particularizado en el que se especifiquen los procesos erosivos destacables que pudieran haber tenido lugar. Se indicarán todas aquellas características de las zonas afectados, de forma que se puedan determinar las causas de los problemas presentados. En cada informe a redactar, se analizará la incidencia de la implantación, continuidad, eficacia e idoneidad de las medidas propuestas y ejecutadas para corregir los procesos en el menor tiempo posible.

Control de calidad de las aguas

Durante la ejecución se vigilará que no se produzcan vertidos ni arrastres de materiales y partículas que puedan alcanzar los cauces.

Para ello se llevará un control de las siguientes actuaciones:

- tránsito de vehículos y maquinaria.
- lavado de áridos.
- acopio de materiales.
- generación de residuos.
- vertidos accidentales.
- lavado y limpieza de maquinaria.

Seguimiento de la aplicación de las medidas protectoras para la vegetación.

Se comprobará la correcta aplicación de las medidas definidas para la protección del arbolado urbano durante la ejecución de las obras, así como la no afección a las comunidades vegetales catalogadas (terrenos forestales y hábitats de interés comunitario).

Se llevará un control de los movimientos de la maquinaria, limitándolo a las áreas demarcadas, de manera que se evite el daño sobre la vegetación existente.

Vigilancia del riesgo de incendios

La vigilancia de las medidas contra la producción de incendios se basará en la comprobación del material destinado a la extinción de incendios durante las obras, en la presencia a pie de obra de un responsable (o varios) del sistema de extinción de incendios en todo momento, y de dar parte inmediato al servicio de emergencias 112.

Además, todas las empresas que trabajen en la obra deberán contar con un plan específico de prevención contra incendios.

Vigilancia de las medidas de protección de vías pecuarias y vías verdes.

Se comprobará que se ejecutan correctamente las reposiciones de vías pecuarias y vías verdes para evitar afecciones sobre sus usos compatibles.

Vigilancia arqueológica de la obra

Se controlará, a medida que avanzan las obras, la posible aparición de restos arqueológicos.

En ese caso, se definirán y programarán las actuaciones arqueológicas que fueran necesarias según las medidas determinadas por el organismo competente en Cultura, una vez llevadas a cabo las actuaciones previstas en el Apartado de Medidas Preventivas correspondiente (Afecciones sobre el patrimonio cultural).

Vigilancia de las medidas de revegetación.

Los trabajos de seguimiento de la revegetación afectarán al replanteo, operaciones previas, plantaciones y siembras, así como a los materiales utilizados en estas operaciones, con el fin de que se realicen del modo correcto.

- Replanteo. Durante la operación de replanteo se controlará la delimitación de las distintas zonas de actuación, ajustándose al proyecto y a los criterios establecidos en el apartado de Medidas Preventivas y/o Correctoras relativo a la vegetación, en particular a la distribución en las márgenes de los distintos tipos de plantación.
- Operaciones previas. Se controlará que se lleva a cabo la correcta conservación de la capa de tierra vegetal una vez retirada de aquellas superficies que vayan a ser excavadas u ocupadas por las obras. Se vigilará además su correcto apilado en caballones que no excedan de 1,5 m de altura.

Se controlará el espesor de tierra incorporada (30 cm como mínimo) y el acabado superficial en las áreas que incluyan estos aportes.

Se controlará el movimiento de maquinaria, evitando su paso por tierras ya extendidas.

- Plantaciones. El seguimiento de las plantaciones se hará en cuatro momentos diferenciados:

Recepción y depósito de plantas: Se efectuará una selección adecuada de las plantas, cuando éstas se encuentren a pie de obra de manera que se desechen todas aquellas que no presenten las características sanitarias, morfológicas, de desarrollo y estado de conservación adecuadas para no limitar el éxito de las plantaciones. Estas características deberán quedar especificadas en el Pliego de Condiciones Técnicas del proyecto. La vigilancia de la recepción de las plantas comprobará la especie, tamaño, presentación, envase y estado fitosanitario. Se vigilará la zona de depósito de plantas con el objeto de comprobar su estado.

Preparación de hoyos: Se comprobará el correcto replanteo, las dimensiones de los hoyos, su ejecución y acabado, en las distintas superficies de plantación y unidades proyectadas.

Plantación: Se realizará un control visual de la ejecución en la zona a revegetar, que incluya la comprobación de los materiales, abonos, aditivos y estiércol empleados. Una vez realizada la plantación y efectuado el riego de instalación, se comprobará aleatoriamente el correcto acabado de la operación. Se controlará la densidad y distribución espacial de las distintas especies vegetales de modo que se ajusten a lo especificado en el proyecto para cada tipo de plantación.

Mantenimiento y conservación: Se comprobarán durante su ejecución las operaciones de conservación proyectadas, dosis de riego y materiales utilizados. Se controlará la correcta reposición de aquellas plantas que por diversas circunstancias no hayan alcanzado el resultado previsto.

Siembra: Se prestará especial atención a la composición y densidad en el aporte de semillas para siembra. Se efectuará la verificación de las composiciones especificadas en el proyecto durante el proceso de mezcla y realización de siembras e hidrosiembras.

Los resultados e incidencias de la vigilancia de los aspectos señalados en los anteriores apartados se elaborarán para su inclusión en los informes periódicos, recogiendo todas las incidencias ocurridas en este período: climatología, accidentes, visitas, descripción y valoración de las obras realizadas, modificaciones, resultados del seguimiento, problemática y propuestas de solución, y cualquier otro asunto que proponga la Dirección de Obra.

Cuando se produzcan circunstancias excepcionales o imprevistas que requieran actuación urgente, se informará a la Dirección de Obra a fin de tomar las adecuadas medidas.

Acabado y limpieza final

Se verificará la retirada completa y transporte a vertederos autorizados, de los restos de obra, escombros, elementos empleados en medidas correctoras de carácter temporal, etc.

8.2.2.2. Seguimiento de los impactos residuales

A partir de la finalización de las actuaciones, se vigilará la aparición de impactos ambientales no previstos o considerados como escasamente relevantes en el proyecto. Se incluirá su descripción y posibles causas en los correspondientes informes ordinarios, o bien, en razón de la urgencia de las medidas a tomar, darán lugar a informes extraordinarios.

8.2.3. Seguimiento en fase de funcionamiento

Las medidas de seguimiento durante la fase de explotación se centrarán en los siguientes aspectos:

Control de los niveles de ruido

Se llevará a cabo el control de los niveles sonoros para comprobar su adecuación a las previsiones del presente estudio de impacto ambiental.

Seguimiento de la evolución de las zonas a recuperar.

Anteproyecto de Remodelación del Nudo de Fuencarral.
Nº Expediente: 300/2021/00439-03

Periódicamente se controlará la correcta evolución de las superficies destinadas a su restauración. Se realizarán controles que analicen la evolución de las superficies alteradas en fase de obras, así como de las nuevas zonas a revegetar. Se atenderá a su grado de cobertura por la vegetación. Se caracterizarán las áreas donde se observen deficiencias, proponiéndose la ejecución de las operaciones correctoras complementarias que se consideren oportunas. Se señalarán asimismo las posibles causas de los problemas detectados.

8.2.4. Seguimiento durante la fase de desmantelamiento:

Las medidas de seguimiento durante la fase de desmantelamiento se centrarán en los siguientes aspectos:

- Se realizará un seguimiento visual de las labores de desmantelamiento de las distintas instalaciones para comprobar la posible aparición de impactos no previstos y en caso de producirse tomar las medidas oportunas
- Seguimiento de la gestión de residuos generados durante esta fase.
- Seguimiento del estado de la restauración ambiental.

8.3. Metodología de seguimiento

La realización del seguimiento se basará en la formulación de indicadores que permitan estimar, de manera cuantificada y simple en la medida de lo posible, la realización de las medidas previstas y sus resultados. Pueden existir, por tanto, dos tipos de indicadores si bien no siempre los dos tienen sentido para todas las medidas:

- Indicadores de realizaciones, que miden la aplicación y ejecución efectiva de las medidas correctoras.
- Indicadores de eficacia, que miden los resultados obtenidos con la aplicación de la medida correctora correspondiente.

Para la aplicación de los indicadores se definirán las necesidades de información que el contratista debe poner a disposición del Ayuntamiento de Madrid; de los valores tomados por estos indicadores se deducirá la necesidad o no de aplicar medidas correctoras de carácter complementario. Para esto, los indicadores van acompañados de umbrales de alerta que señalan el valor a partir del cual deben entrar en funcionamiento los sistemas de prevención y/o seguridad que se establecen en el programa.

8.4. Aspectos e indicadores de seguimiento

A continuación, se definen los aspectos que serán objeto de vigilancia en cada una de las fases del proyecto, indicando para cada uno de ellos los indicadores establecidos y los criterios para su correcta aplicación:

8.4.1. Fase de construcción

- **Atmósfera**

Objetivo del control establecido: Mantener el aire libre de polvo.

Actuaciones derivadas del control: Durante la fase de construcción, se comprobará la no presencia de polvo en la vegetación próxima a las obras.

Lugar de la inspección: Zonas de movimiento de tierras.

Periodicidad de la inspección: Diaria durante los periodos secos no estivales y en todo el periodo estival.

Material necesario: No es necesario material específico.

Método de trabajo: Recorridos de campo.

Necesidad de personal técnico: Técnicos ambientales de grado medio o superior.

Parámetro sometido a control: Presencia de polvo.

Umbral crítico: Presencia ostensible de polvo por simple observación visual según criterio del Director Ambiental de Obra.

Medidas de prevención y corrección: Incremento de la humectación en superficies polvorientas. El Director Ambiental de Obra puede requerir el lavado de elementos sensibles afectados. Se garantizará que los camiones con contenidos susceptibles de emitir polvo transporten la carga tapada y que los acopios de este material se encuentren debidamente cubiertos hasta su empleo o retirada.

Documentación generada en cada control: Se anotarán en el Diario Ambiental de la obra todas las incidencias en este aspecto, especificando en su caso las medidas tomadas. Se informará sobre la situación en las zonas en las que se producen movimientos de tierra, así como de las fechas y los momentos en que se ha humectado la superficie.

Objetivo del control establecido: Verificación de las inspecciones técnicas de vehículos de toda la maquinaria presente en la obra.

Actuaciones derivadas del control: Comprobación del uso de maquinaria con las condiciones de inmisión conforme a la legislación vigente.

Lugar de la inspección: Toda la maquinaria presente en la obra.

Periodicidad de la inspección: Antes del inicio de la obra, comprobando el periodo restante hasta la siguiente inspección. Los días en que vence el periodo para el que se realizó la inspección técnica de cada máquina.

Material necesario: No es necesario material específico.

Anteproyecto de Remodelación del Nudo de Fuencarral.
Nº Expediente: 300/2021/00439-03

Método de trabajo: Revisión de la documentación que justifique que la maquinaria está sometida a las revisiones técnicas preceptivas.

Necesidad de personal técnico: Técnicos ambientales de grado medio o superior.

Parámetro sometido a control: Validez de las inspecciones técnicas de la maquinaria.

Umbral crítico: Presencia de maquinaria con las inspecciones caducadas.

Medidas de prevención y corrección: Obligación de retirar la maquina en cuestión hasta presentar el justificante de haber pasado favorablemente la revisión.

Documentación generada en cada control: Se anotarán en el Diario Ambiental de la obra todas las incidencias en este aspecto, especificando en su caso las medidas tomadas.

Medidas complementarias: Indicar a los trabajadores las normas de uso de la maquinaria de manera que no se mantengan encendidas sin necesidad, acelerones innecesarios, etc.

Información a proporcionar por parte del contratista: Listado de maquinaria a utilizar en obra y fecha de renovación de las inspecciones técnicas.

Objetivo del control establecido: Protección frente a las actividades ruidosas

Actuaciones derivadas del control: Controlar que no se realicen obras ruidosas durante el periodo nocturno (23 - 7 h).

Lugar de la inspección: En toda la zona de obras.

Periodicidad de la inspección: Noches aleatorias en las que se esperen obras de carácter ruidoso (uso de maquinaria pesada, movimientos de tierra, etc.).

Material necesario: Sonómetro homologado.

Método de trabajo: Cada medida se tomará durante el tiempo necesario para estimar con precisión adecuada el nivel sonoro equivalente nocturno.

Necesidad de personal técnico: Asesoría técnica homologada por la Comunidad de Madrid.

Parámetro sometido a control: Nivel sonoro equivalente nocturno.

Umbral crítico: Límites establecidos en la normativa vigente para el periodo nocturno.

Medidas de prevención y corrección: Cese de la ejecución de las actividades ruidosas detectadas.

Documentación generada en cada control: Se constatará en el Diario Ambiental de la obra los resultados obtenidos en la ejecución del control.

• **Suelos**

Objetivo del control establecido: Verificar la situación de las actuaciones y de las instalaciones auxiliares según proyecto.

Actuaciones derivadas del control: Comprobación de que el replanteo de los límites de la actuación y de las ocupaciones temporales coinciden con lo definido en proyecto.

Lugar de la inspección: Lugares donde se esté realizando el replanteo.

Periodicidad de la inspección: En el momento del replanteo de las superficies a afectar.

Material necesario: Planos del Proyecto con indicaciones de las coordenadas UTM en los puntos que se consideren más relevantes. Aparato receptor del Sistema de Posicionamiento Global (GPS).

Método de trabajo: Se verificará la coincidencia de los puntos singulares replanteados con lo expuestos en los planos. Se verificará la mínima afección a las zonas de hábitats de interés comunitario y vegetación arbórea.

Necesidad de personal técnico: Técnicos ambientales de grado medio o superior.

Parámetro sometido a control: Distancia entre el punto proyectado y el punto ejecutado.

Umbral crítico: Exceso de ocupación respecto a lo indicado en proyecto.

Medidas de prevención y corrección: Retranqueo de aquel límite que se exceda hacia el exterior por encima del valor umbral y replanteo de la totalidad de los elementos afectados.

Documentación generada en cada control: Se anotarán todas las incidencias encontradas en cada inspección en el Diario Ambiental de la obra.

Información a proporcionar por parte del contratista: Áreas afectadas fuera del replanteo observadas durante su ejecución. Necesidades de desplazamiento por ejecución de determinados trabajos. Deterioros ajenos a la obra.

Medida/as complementarias: Comunicar al órgano ambiental aquellas modificaciones del proyecto con repercusiones significativas desde el punto de vista ambiental, aportando: Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta, Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación, Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales e Informe favorable del órgano ambiental de la Junta de Andalucía.

En aquellas afecciones o modificaciones no significativas pero con diferencias respecto al proyecto se atenderá a no comenzar ningún trabajo que implique movimiento de tierras en las zonas conflictivas hasta conocer las causas de tal desacuerdo y actuar en consecuencia.

Objetivo del control establecido: Verificar el estado de conservación y mantenimiento del jalonamiento realizado.

Actuaciones derivadas del control: Comprobación de que el replanteo y jalonamiento realizado al inicio de la obra de los límites de la actuación y de las ocupaciones temporales se mantienen durante la realización de los trabajos.

Lugar de la inspección: Lugares donde se haya realizado el replanteo y jalonamiento del área de trabajo.

Periodicidad de la inspección: Control semanal del perímetro de las áreas de trabajo.

Material necesario: No es necesario material específico para realizar esta tarea.

Método de trabajo: Se verificará que el jalonamiento que haya sido colocado se encuentra en buen estado, libre de roturas o que falte en algunas de las áreas ya jalonadas.

Necesidad de personal técnico: Técnicos ambientales de grado medio o superior.

Parámetro sometido a control: Presencia del jalonamiento realizado en buen estado de mantenimiento.

Umbral crítico: No se admite: La no señalización de alguna zona que haya sido indicada en el proyecto. El desplazamiento hacia el exterior de más de 0,25 m respecto al límite de ocupación estricto de las obras.

Medidas de prevención y corrección: Recolocación de los elementos que falten en el jalonamiento de la obra.

Documentación generada en cada control: Se anotarán todas las incidencias encontradas en cada inspección en el Diario Ambiental de la obra.

Información a proporcionar por parte del contratista: Áreas afectadas fuera del replanteo observadas durante su ejecución. Necesidades de desplazamiento del jalonamiento por ejecución de determinados trabajos. Deterioros ajenos a la obra.

Objetivo del control establecido: Verificar los trabajos de desbroce de la vegetación.

Actuaciones derivadas del control: Comprobación de que las operaciones de desbroce de vegetación se realizarán por medios mecánicos o manuales, excluyéndose los métodos químicos, los métodos mecánicos que supongan arranque en lugar de corte en las superficies de ocupación temporal y la quema de vegetación o de sus residuos.

Lugar de la inspección: Lugares donde se proceda al desbroce de vegetación.

Periodicidad de la inspección: Control semanal mientras duren estas operaciones.

Material necesario: No es necesario material específico para realizar esta tarea.

Método de trabajo: Se verificará que el desbroce se realiza exclusivamente por medios mecánicos o manuales.

Necesidad de personal técnico: Técnicos ambientales de grado medio o superior.

Parámetro sometido a control: Método de desbroce.

Umbral crítico: No se admite el uso de métodos químicos, métodos mecánicos que supongan arranque en lugar de corte en las superficies de ocupación temporal y la quema de vegetación o de sus residuos.

Medidas de prevención y corrección: Informar al Promotor y corregir el método de desbroce.

Documentación generada en cada control: Se anotarán todas las incidencias encontradas en cada inspección en el Diario Ambiental de la obra.

Objetivo del control establecido: Evitar la afeción a la capa de tierra vegetal del suelo por movimiento de maquinaria pesada.

Actuaciones derivadas del control: Verificación de que no se afecte a la tierra vegetal antes de su retirada.

Lugar de la inspección: En las zonas de ocupación temporal.

Periodicidad de la inspección: Se comprobará semanalmente la no afeción a la tierra vegetal a retirar desde el inicio de los trabajos hasta su retirada.

Material necesario: No es necesario material específico.

Método de trabajo: Recorridos de campo.

Necesidad de personal técnico: Técnicos ambientales de grado medio o superior.

Parámetro sometido a control: Ausencia de maquinaria pesada de obras circulando con anterioridad a la retirada de la tierra vegetal salvo aquella definida para tales fines.

Umbral crítico: Circulación de maquinaria de movimiento de tierras sin haber retirado la tierra vegetal.

Medidas de prevención y corrección: Reparación de la afeción mediante escarificados y gradeos.

Documentación generada en cada control: Se constatará en el Diario Ambiental de la obra las incidencias detectadas y, en su caso, las medidas correctoras ejecutadas.

Objetivo del control establecido: Retirada de la capa edáfica de tierra vegetal para su posterior uso en los procesos de revegetación.

Actuaciones derivadas del control: Comprobación de que se realiza la retirada inicial de la tierra vegetal y se acopia adecuadamente.

Anteproyecto de Remodelación del Nudo de Fuencarral.
Nº Expediente: 300/2021/00439-03

Lugar de la inspección: Zonas de ocupación temporal donde se vayan a realizar movimientos de tierra.

Periodicidad de la inspección: Un control durante el inicio de la fase de movimiento de tierras de cada parcela y otro al final de la fase de retirada de tierra vegetal.

Material necesario: No es necesario material específico.

Método de trabajo: Recorridos de campo.

Necesidad de personal técnico: Técnicos ambientales de grado medio o superior.

Parámetro sometido a control: Realización de la retirada selectiva de la tierra vegetal.

Umbral crítico: No realización de la retirada selectiva en al menos el 5% de la superficie de control (superficie de las parcelas en trabajo).

Medidas de prevención y corrección: Paralización de trabajos hasta que se efectúe la retirada de tierra vegetal tal y como está establecido en el proyecto. En caso de situación irreversible, adquisición de la tierra vegetal deficitaria en el mercado (compra de tierra vegetal comercializada).

Documentación generada en cada control: Anotaciones en el Diario Ambiental de la obra de los controles realizados, especificando el lugar y la fecha, así como lo resultados del control con todas las incidencias detectadas.

Información a proporcionar por parte del contratista: Plan de Obra de la fase de movimientos de tierra.

Objetivo del control establecido: Correcto acopio de tierra vegetal

Actuaciones derivadas del control: Se comprobará la correcta ubicación de los acopios así como también su correcta conservación.

Lugar de la inspección: Zonas previstas por el proyecto para el establecimiento de los acopios.

Periodicidad de la inspección: Control diario durante el periodo de retirada de tierra vegetal y semanal hasta el final de las obras.

Material necesario: No es necesario material específico.

Método de trabajo: Inspección directa en las zonas de acopio.

Necesidad de personal técnico: Técnicos ambientales de grado medio o superior.

Parámetro sometido a control: Se verificará que los acopios se localizan en los lugares destinados por el proyecto y que los cordones de dicho acopio no superan la altura máxima que se ha definido (1,5 m). A su vez se verificará la ausencia de regueros y que se realizan los tratamientos de conservación adecuados en caso de periodos de almacenamiento superiores a tres meses.

Umbral crítico: Presencia de tierra vegetal en montones de altura superior al 1,5 m y acopio de tierra vegetal fuera de las zonas seleccionadas. Presencia de regueros en los acopios.

Medidas de prevención y corrección: Traslado de los acopios a las zonas destinadas para este fin y rebajado de la altura de los cordones en caso de ser superior a 1,5 m. Medidas de protección y conservación de los acopios especiales (tapado de los acopios en días lluviosos o de viento para evitar su arrastre, delimitación física de las zonas de acopio, riegos, descompactaciones, etc.).

Documentación generada en cada control: Se constatará en el Diario Ambiental de la obra el volumen de tierra vegetal acopiada, lugar y procedencia de la misma.

Objetivo del control establecido: Evitar la afección a los acopios de tierra vegetal por movimiento de maquinaria pesada.

Actuaciones derivadas del control: Verificación de que la maquinaria pesada no afecte a los acopios de tierra vegetal.

Lugar de la inspección: En los lugares de acopio de tierra vegetal.

Periodicidad de la inspección: Se comprobará la no afección a los acopios de tierra vegetal semanalmente, desde el comienzo de la obra hasta la retirada del acopio de la tierra vegetal y mensualmente, durante el tiempo que dure la obra hasta la reextensión de la tierra vegetal.

Material necesario: No es necesario material específico.

Método de trabajo: Recorridos de campo.

Necesidad de personal técnico: Técnicos ambientales de grado medio o superior.

Parámetro sometido a control: Ausencia de maquinaria pesada de obras circulando con anterioridad a la retirada de la tierra vegetal salvo aquella definida para tales fines.

Umbral crítico: Circulación de maquinaria de movimiento de tierras sin haber retirado la tierra vegetal.

Medidas de prevención y corrección: Reparación de la afección mediante escarificados y gradeos.

Documentación generada en cada control: Se constatará en el Diario Ambiental de la obra las incidencias detectadas y, en su caso, las medidas correctoras ejecutadas.

Información a proporcionar por parte del contratista: Localización de los acopios.

Anteproyecto de Remodelación del Nudo de Fuencarral.
Nº Expediente: 300/2021/00439-03

Objetivo del control establecido: Reutilización de los suelos para los procesos de restauración.

Actuaciones derivadas del control: Comprobación de que se realiza la reextensión de la tierra vegetal acopiada en todas las superficies establecidas, de que esta se hace inmediatamente después de la finalización de la fase de construcción.

Lugar de la inspección: Zonas de ocupación temporal donde se haya terminado su uso de obra, tras comprobar su limpieza.

Periodicidad de la inspección: Un control por parcela nada más terminar los movimientos de tierras o las tareas de limpieza, posteriormente controles semanales y uno final antes de comenzar con las revegetaciones, en su caso.

Material necesario: No es necesario material específico.

Método de trabajo: Recorridos de campo.

Necesidad de personal técnico: Técnicos ambientales de grado medio o superior.

Parámetro sometido a control: Extensión de tierra vegetal de al menos 30 cm en la semana siguiente a la finalización de los trabajos de limpieza de instalaciones y antes de la revegetación, en su caso.

Umbral crítico: Espesor de la capa menor de 30 cm o espacio de tiempo mayor de una semana.

Medidas de prevención y corrección: Si el problema se debe al espesor de la capa: paralización momentánea de los procesos de revegetación, en su caso, y adición de tierra vegetal hasta el mínimo. La paralización no superará nunca la semana de duración. Si en esta semana no se soluciona la carencia, se procederá mediante régimen sancionador. Si el problema se debe a la tardanza en la extensión de tierra vegetal, se instará a la dirección de obra a realizar la actuación en un periodo máximo de una semana. En ese periodo se deberán tomar medidas para evitar la erosión, y en caso de que esta se produzca, se deberán corregir sus efectos.

Documentación generada en cada control: Se constatará en el Diario Ambiental de la obra las incidencias detectadas y, en su caso, las medidas correctoras ejecutadas.

Objetivo del control establecido: Verificación de la presencia de posibles procesos de erosión.

Actuaciones derivadas del control: Control de pérdida de suelo en superficies desnudas durante las obras.

Lugar de la inspección: Todas las zonas donde se haya producido movimientos de tierra.

Periodicidad de la inspección: Controles semanales especialmente en época de lluvias.

Material necesario: No es necesario material específico.

Método de trabajo: Recorridos visual en obra.

Necesidad de personal técnico: Técnicos ambientales de grado medio o superior.

Parámetro sometido a control: Aparición de surcos y cárcavas.

Umbral crítico: Presencia de surcos y cárcavas.

Medidas de prevención y corrección: Realización de la revegetación lo antes posible. Posible realización de drenaje longitudinal y transversal.

Documentación generada en cada control: Se constatará en el Diario Ambiental de la obra las incidencias detectadas y, en su caso, las medidas correctoras ejecutadas.

• Agua

Objetivo del control establecido: Evitar vertidos a cauces procedentes de las obras a realizar en sus proximidades.

Actuaciones derivadas del control: Se llevará un control de las siguientes actuaciones:

- tránsito de vehículos y maquinaria.
- lavado de áridos.
- acopio de materiales.
- generación de residuos.
- vertidos accidentales.
- lavado y limpieza de maquinaria.

Lugar de la inspección: Toda la zona de obras, en especial las zonas próximas a cauces.

Periodicidad de la inspección: Control como mínimo semanal.

Material necesario: No es necesario material específico.

Método de trabajo: Inspección visual mediante recorridos de campo.

Necesidad de personal técnico: Técnicos ambientales de grado medio o superior.

Parámetro sometido a control: Presencia de materiales susceptibles de ser arrastrados.

Umbral crítico: Presencia de estos materiales.

Medidas de prevención y corrección: Paralización de las actuaciones y realización de las actuaciones complementarias (barreras de sedimentación temporales...) hasta que se corrija el vertido. Revisión de las medidas tomadas.

Documentación generada en cada control: Se constatarán en el Diario Ambiental de la obra los resultados de cada inspección.

Anteproyecto de Remodelación del Nudo de Fuencarral.
Nº Expediente: 300/2021/00439-03

Información a proporcionar por parte del contratista: Se informará al Director Ambiental de la Obra con carácter de urgencia, en el caso de que se produzca cualquier vertido accidental a cauce.

Objetivo del control establecido: Tratamiento y gestión de residuos

Actuaciones derivadas del control: Verificación de la presencia de aceites combustibles, cementos y otros residuos no gestionados adecuadamente. Comprobar la presencia de contenedores apropiados de almacenamiento, área impermeabilizada para mantenimiento de maquinaria o presencia de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión no confinados o controlados

Lugar de la inspección: En zonas de instalaciones auxiliares y maquinaria.

Periodicidad de la inspección: Control como mínimo mensual.

Material necesario: No es necesario material específico.

Método de trabajo: Visita a las zonas de instalaciones auxiliares y maquinaria.

Necesidad de personal técnico: Técnicos ambientales de grado medio o superior.

Parámetro sometido a control: Presencia de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión no gestionados.

Umbral crítico: Incumplimiento de la normativa legal en el tratamiento y gestión de residuos.

Medidas de prevención y corrección: Informar al Promotor y al Gestor autorizado de residuos.

Documentación generada en cada control: Se constatará en el Diario Ambiental de la Obra la correcta gestión de los residuos.

Observaciones: Se analizarán especialmente las áreas de almacenamiento de materiales y áreas de mantenimiento de maquinaria en instalaciones auxiliares.

- Flora, vegetación y fauna

Objetivo del control establecido: Protección de la vegetación

Actuaciones derivadas del control: Valorar los daños producidos a la vegetación fuera de la zona señalizada. Control de la posible presencia de terrenos forestales, hábitats de interés comunitario y arbolado urbano.

Lugar de la inspección: En todos los límites exteriores de la obra, en especial las zonas temporales de obra.

Periodicidad de la inspección: Periodicidad mínima semanal en las zonas sensibles colindantes a las obras. Inventario de especies vegetales y hábitats antes del inicio de las obras en las zonas de ocupación temporal.

Material necesario: No es necesario material específico.

Método de trabajo: Recorridos de campo.

Necesidad de personal técnico: Técnicos ambientales de grado medio o superior.

Parámetro sometido a control: % de vegetación afectada por las obras en los 10 m exteriores y colindantes a la señalización. Afección a terrenos forestales y hábitats de interés comunitario. En el caso de ejemplares arbóreos, número de ejemplares afectados por las obras.

Umbral crítico: 10% de la superficie acumulada durante todas las inspecciones con algún tipo de afección negativa por efecto de las obras. Cualquier afección a hábitats de interés comunitario. Respecto a ejemplares arbóreos, no se acepta ningún deterioro de ejemplares.

Medidas de prevención y corrección: Recuperación de las zonas afectadas. Protección individual o trasplante de ejemplares singulares.

Documentación generada en cada control: Se anotarán en el Diario Ambiental de la obra los resultados de cada control. En caso de tomarse medidas, estas también se incluirán.

Observaciones: A efectos de este indicador se considera zonas sensibles los hábitats de interés comunitario del entorno. Se considera vegetación afectada a aquella que: a) ha sido eliminada total o parcialmente, b) dañada de forma traumática por efecto de la maquinaria, c) con presencia ostensible de partículas de polvo en su superficie foliar.

Objetivo del control establecido: Conseguir la restauración morfológica de las superficies afectadas por las obras.

Actuaciones derivadas del control: Comprobación de que la forma final de las nuevas superficies producto de movimientos de tierras se corresponde con el perfil original del terreno.

Lugar de la inspección: Todas las zonas del proyecto en los que estén proyectados movimientos de tierra.

Periodicidad de la inspección: Controles sistemáticos semanales en la etapa de la fase de construcción en que se produzcan movimientos de tierras.

Material necesario: No es necesario material específico.

Método de trabajo: Recorridos de campo.

Necesidad de personal técnico: Técnicos ambientales de grado medio o superior.

Parámetro sometido a control: Forma final de las superficies sometidas a movimientos de tierra.

Umbral crítico: Variaciones sensibles respecto al perfil original del terreno. A considerar por el Director Ambiental de Obra.

Anteproyecto de Remodelación del Nudo de Fuencarral.
Nº Expediente: 300/2021/00439-03

Medidas de prevención y corrección: Modificación de las desviaciones desde el primer momento de manera que los errores detectados puedan ir corrigiéndose instantáneamente de forma asequible.

Documentación generada en cada control: Se constatará en el Diario Ambiental de la obra los resultados obtenidos en la ejecución del control.

Objetivo del control establecido: Preparación de la superficie del terreno para las plantaciones

Actuaciones derivadas del control: Controlar que se reextiende la tierra vegetal acopiada procedente de la obra.

Lugar de la inspección: En todas las superficies ocupadas temporalmente en que se hayan visto afectados hábitats de interés comunitario.

Periodicidad de la inspección: Diaria durante el extendido de la tierra vegetal.

Material necesario: No es necesario material específico.

Método de trabajo: Recorridos de campo.

Necesidad de personal técnico: Técnicos ambientales de grado medio o superior.

Parámetro sometido a control: Espesor de la capa de tierra vegetal incorporada a la superficie.

Umbral crítico: No se admitirá un espesor puntual inferior en un 10 % a 30 cm.

Medidas de prevención y corrección: Aportación de una nueva capa de tierra vegetal hasta llegar a los 30 cm.

Documentación generada en cada control: Se constatará en el Diario Ambiental de la obra los resultados obtenidos en la ejecución del control.

Objetivo del control establecido: Ejecución de las plantaciones.

Actuaciones derivadas del control: Se comprobará que las especies y la densidad de la plantación se corresponde con lo estipulado en el proyecto de construcción y que la plantación se ejecuta de manera correcta.

Lugar de la inspección: En todas las superficies ocupadas temporalmente en que se hayan visto afectados hábitats de interés comunitario.

Periodicidad de la inspección: Controles semanales de la plantación.

Material necesario: No es necesario material específico.

Método de trabajo: Recorridos de campo.

Necesidad de personal técnico: Técnicos ambientales de grado medio o superior.

Parámetro sometido a control: Número de individuos plantados en relación a lo estipulado en el proyecto de construcción.

Umbral crítico: 10% de desviación respecto a lo previsto sin justificación y aceptación por el Director Ambiental de la Obra.

Medidas de prevención y corrección: Control de las plantas a su llegada a obra y/o corrección de la densidad de plantación.

Documentación generada en cada control: Se realizará una ficha en el Diario ambiental de la obra en el que se anotarán como mínimo las fechas, las especies utilizadas, el marco de plantación, y las condiciones ambientales existentes durante la plantación.

Objetivo del control establecido: Seguimiento de las plantaciones

Actuaciones derivadas del control: Comprobación del grado de éxito de las plantaciones.

Lugar de la inspección: En todas las superficies ocupadas temporalmente en que se hayan visto afectados hábitats de interés comunitario.

Periodicidad de la inspección: Control trimestral a partir de la ejecución de la plantación hasta la emisión del acta de recepción de las obras.

Material necesario: No es necesario material específico.

Método de trabajo: Se contabilizará el número de marras según especie.

Necesidad de personal técnico: Técnicos ambientales de grado medio o superior.

Parámetro sometido a control: % de marras por especie.

Umbral crítico: 5% de marras.

Medidas de prevención y corrección: Informe sobre la conveniencia o no de aplicar medidas complementarias.

Documentación generada en cada control: Informe sobre la conveniencia o no de aplicar medidas complementarias.

Observaciones: La medición de la eficacia se planteará en términos de tasa de germinación (durante los 6 primeros meses), grado de cubierta, composición específica, aparición de especies no sembradas y crecimiento.

Objetivo del control establecido: Control del riesgo de incendios

Actuaciones derivadas del control: Control del cumplimiento de las medidas de prevención y extinción de incendios.

Lugar de la inspección: En toda la zona de obras.

Anteproyecto de Remodelación del Nudo de Fuencarral.
Nº Expediente: 300/2021/00439-03

Periodicidad de la inspección: Controles periódicos en fase de construcción. Periodicidad bimensual fuera de la época de alto riesgo de incendio, semanal en la época de alto riesgo de incendio.

Material necesario: No es necesario material específico.

Método de trabajo: Inspección documental y visual.

Necesidad de personal técnico: Técnicos ambientales de grado medio o superior.

Parámetro sometido a control: Validación del Plan de Prevención y Extinción de Incendios del acorde a las medidas de prevención y extinción de incendios del Proyecto Constructivo. Presencia de los medios de protección contra incendios y verificación de la aplicación de las medidas establecidas. Presencia a pie de obra de un responsable (o varios) del sistema de extinción de incendios en todo momento y de dar parte inmediato al servicio de emergencias 112. Además, todas las empresas que trabajen en la línea deberán contar con un plan de prevención contra incendios que se basará en el establecido en el apartado **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia..**

Umbral crítico: Ausencia de alguno de los medios de extinción o falta de la aplicación de algunas de las medidas establecidas en el Plan de Prevención y Extinción de Incendios.

Medidas de prevención y corrección: Se incorporarán los medios de extinción o se realizarán las actuaciones, no realizadas, de acuerdo a lo establecido en el plan de prevención y extinción de incendios.

Documentación generada en cada control: Se anotarán en el Diario Ambiental de la obra los resultados de cada control. En caso de tomarse medidas, estas también se incluirán.

- Paisaje

Objetivo del control establecido: Acabado y limpieza final

Actuaciones derivadas del control: Verificación de la retirada completa y transporte a vertedero de los restos de obra, escombros y elementos sobrantes.

Lugar de la inspección: En toda la zona de obras, en especial los parques de maquinaria y zonas de instalaciones auxiliares.

Periodicidad de la inspección: Puntual, previo al abandono de la obra.

Material necesario: No es necesario material específico.

Método de trabajo: Visita a las zonas de ocupación temporal.

Necesidad de personal técnico: Técnicos ambientales de grado medio o superior.

Parámetro sometido a control: Presencia de restos de obra, escombros y elementos sobrantes.

Umbral crítico: Presencia de cualquier resto de obra, escombros y/o elementos sobrantes.

Medidas de prevención y corrección: Informar al Promotor y proceder a su retirada inmediata, incluyendo el traslado a vertedero en su caso.

Documentación generada en cada control: Se constatará en el Diario Ambiental de la Obra la correcta gestión de los residuos.

- Vías pecuarias y vías verdes

Objetivo del control establecido: Evitar afecciones a vías pecuarias

Actuaciones derivadas del control: Control de la no afección a las vías pecuarias y vías verdes o aplicación de la correspondiente autorización.

Lugar de la inspección: En todos los tramos de vías pecuarias y vías verdes afectados por el proyecto.

Periodicidad de la inspección: Continuo durante la totalidad de la fase de obras.

Material necesario: No es necesario material específico.

Método de trabajo: Visual.

Necesidad de personal técnico: Técnicos ambientales de grado medio o superior.

Parámetro sometido a control: Ancho legal, presencia de obstáculos al tránsito, y condicionado de la autorización correspondiente.

Umbral crítico: Ocupación o circulación de maquinaria no autorizada de terrenos de vías pecuarias o vías verdes, o incumplimiento de alguna de las medidas establecidas en la correspondiente autorización.

Medidas de prevención y corrección: Paralizar las obras y retirada de los elementos en el dominio pecuario, en las áreas afectadas, hasta la realización de las pertinentes medidas.

Documentación generada en cada control: Se constatará en el Diario Ambiental de la Obra la correcta gestión de los residuos.

- Patrimonio cultural

Objetivo del control establecido: Evitar afecciones al patrimonio cultural

Actuaciones derivadas del control: Controlar la aparición de hallazgos arqueológicos.

Lugar de la inspección: Diaria mientras duren los movimientos de tierra

Anteproyecto de Remodelación del Nudo de Fuencarral.
Nº Expediente: 300/2021/00439-03

Periodicidad de la inspección: Continuo durante la totalidad de la fase de obras.

Material necesario: No es necesario material específico.

Método de trabajo: Prospección superficial de forma previa a los movimientos de tierra y seguimiento arqueológico durante los mismos.

Necesidad de personal técnico: Arqueólogo.

Parámetro sometido a control: Presencia de restos arqueológicos.

Umbral crítico: Con carácter general cualquier hallazgo arqueológico, así como los resultados obtenidos en la valoración de los posibles restos encontrados realizada por técnico competente.

Medidas de prevención y corrección: Notificación a la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte, según el caso, y adopción de las directrices marcadas por dicho organismo, en caso de hallazgo casual.

Documentación generada en cada control: Presentación, por parte de técnico competente, del correspondiente informe ante la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte en función de los resultados de la prospección y del seguimiento arqueológico.

8.4.2. Fase de funcionamiento

- **Atmósfera**

Objetivo del control establecido: Mantener los niveles sonoros nocturnos dentro de los límites legalmente establecidos.

Actuaciones derivadas del control: Realización de mediciones en tramos próximos a zonas residenciales.

Lugar de la inspección: Todos aquellos grupos de edificaciones situados a menos de 200 m del eje de la infraestructura. Se tomará una medición por grupo de edificaciones en la edificación previsiblemente más afectada.

Periodicidad de la inspección: Anualmente durante los tres años siguientes a la emisión del acta de recepción de obras.

Material necesario: Sonómetro homologado.

Método de trabajo: Cada medida se tomará durante el tiempo necesario para estimar con precisión adecuada el nivel sonoro equivalente nocturno.

Necesidad de personal técnico: Asesoría técnica homologada por la Comunidad de Madrid.

Parámetro sometido a control: Leq nocturno expresado en dB(A) en zonas residenciales.

Umbral crítico: Superior a los 50 dB(A) en áreas residenciales.

Medidas de prevención y corrección: El promotor podrá adoptar medidas que protejan los puntos receptores en caso de superación del umbral crítico.

Documentación generada en cada control: Las conclusiones se incluirán en los informes anuales que se detallan en el presente PVA.

- **Vegetación y paisaje**

Objetivo del control establecido: Seguimiento de las plantaciones

Actuaciones derivadas del control: Comprobación del grado de éxito de las plantaciones.

Lugar de la inspección: En todas las superficies ocupadas temporalmente en que se hayan visto afectados hábitats de interés comunitario.

Periodicidad de la inspección: Control estacional durante los tres años siguientes a la plantación.

Material necesario: No es necesario material específico.

Método de trabajo: Se contabilizará el número de marras según especie en una parte de la superficie representativa del total elegida al azar.

Necesidad de personal técnico: Técnicos ambientales de grado medio o superior

Parámetro sometido a control: % de marras por especie.

Umbral crítico: 5% de marras al término del primer año o 10 % en el acumulado de los tres primeros años.

Medidas de prevención y corrección: Informe sobre la conveniencia o no de aplicar medidas complementarias

Documentación generada en cada control: Informe sobre la conveniencia o no de aplicar medidas complementarias.

Observaciones: La medición de la eficacia se planteará en términos de tasa de germinación (durante los 6 primeros meses), grado de cubierta, composición específica, aparición de especies no sembradas y crecimiento.

8.5. Emisión de informes

Durante las obras se realizarán informes ordinarios mensuales recogiendo cualquier incidencia ambiental.

Durante el desarrollo de la actividad y antes del abandono de la misma se aportará un informe anual pormenorizado en la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y

Anteproyecto de Remodelación del Nudo de Fuencarral.
Nº Expediente: 300/2021/00439-03

Agricultura en el que se detallen las incidencias ambientales producidas, así como la eficacia de las medidas correctoras adoptadas durante el año correspondiente.

Asimismo, se presentará en la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura informe final sobre la restauración realizada, incluyendo los trabajos de control posteriores hasta su estabilización y acompañando un certificado de haber dado cumplimiento a todas las condiciones impuestas en la Declaración de Impacto Ambiental.

8.6. Organización de las tareas de seguimiento. Equipo de trabajo.

El Contratista, nombrará un Responsable Técnico de Medio Ambiente que será el responsable de la realización de las medidas correctoras, en las condiciones de ejecución, medición y abono previstas en el Pliego de Prescripciones Técnicas del proyecto, y de proporcionar al promotor la información y los medios necesarios para el correcto cumplimiento del PVA. Con este fin, el Contratista se obliga a mantener a disposición del promotor un Diario Ambiental de Obra, y registrar en el mismo las tareas de vigilancia.

El Responsable Técnico de Medio Ambiente contará con la colaboración de los técnicos especialistas y auxiliares necesarios en función del volumen y tipo de trabajo a realizar así como del apoyo de oficina técnica que precise.

El Responsable Técnico de Medio Ambiente asesorará al Director de Obra en todos los aspectos relativos a la minimización del impacto generado por las obras; será responsable de la puesta en práctica del Plan de Vigilancia, efectuando los ajustes del mismo que fueran necesarios para facilitar la consecución de los objetivos señalados; así mismo, será responsable de la elaboración y remisión de los informes a los organismos competentes, que supervisará y aprobará su contenido.

Apéndice nº 1. Antecedentes



Comunidad de Madrid

Notificaciones telemáticas

Contenido de la notificación

DEU: P2807900BAYU
 Remitente: Área de Análisis Ambiental de Planes y Programas (Medio Ambiente)
 NIF/CIF: P2807900B
 Nombre o Razón Social: AYUNTAMIENTO DE MADRID

Servicio: -
 Asunto: Expedientes de PCEA
 Expediente: 10-UB2-00051.2/2019
 MP MAD PROLONG CASTELLA-CAMP 19/051

Fecha de puesta a disposición: 20/05/2019 08:55:23
 Fecha de lectura: 20/05/2019 09:10:36
 Contenido: 19_051_MP_MNN.pdf, Contestaciones_Organismos.zip, Comunic._Resolucion.pdf

Datos del Registro de Salida de la notificación

Referencia: 10/038216.7/19
 Comunic. Resolución
 Fecha: 20/05/2019 08:55
 Cons. Medio Amb., Admon. Local y O. T.
 Reg C.Medio Amb. y Ord.T.(ALC)
 Destino: AYUNTAMIENTO DE MADRID



Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad
 CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE
 Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Doc: 10/038216.7/19
 Exp: 10-UB2-00051.2/2019
 SIA: 19/051

D.G. DE PLANEAMIENTO Y GESTIÓN
 URBANÍSTICA
 CALLE DE LA RIBERA DEL SENA 21
 Madrid 28042 Madrid

ASUNTO: COMUNICACIÓN DE LA RESOLUCIÓN

En relación con su escrito que tuvo entrada en el Registro General de esta Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio con el nº 10/083588.9/19 el pasado día 21 de marzo de 2019 por el que viene a interesar informe en relación con la Modificación Puntual en el APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" y APE 05.07 "Colonia Campamento" para la operación urbanística "Madrid Nuevo Norte" en el término municipal de Madrid, adjunto se remite **Declaración Ambiental Estratégica** en cumplimiento de la legislación vigente.

Lo que se comunica a los efectos oportunos.

Madrid, 20 de mayo de 2019

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE
 EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA Y
 DESARROLLO SOSTENIBLE

Fdo.: Mariano Oliveros Herrero

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv
 mediante el siguiente código seguro de verificación: 1018547928090413664881

20/05/2019 09:12:49

Área de Análisis Ambiental de Planes y Programas
 Calle Alcalá Nº 16, 3ª planta
 28014 MADRID
 TEL. +34 91 438 23 36
 Analisisambiental@madrid.org

UBEREREN



Excmo. Ayuntamiento de Madrid
DIRECCION GENERAL DE PLANEAMIENTO Y GESTIÓN URBANÍSTICA
C/ Ribera del Sena, nº21- 28042 (Madrid)

10-UB2-00051.2/2019
SIA 19/051

En contestación a su oficio con referencia de entrada en el Registro General de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio con el número 10/083588.9/19, del pasado día 20 de marzo de 2019, por el que viene a interesar informe en relación con **la modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Madrid en los ámbitos APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" y APE 05.27 "Colonia Campamento"** y a la vista de la propuesta del Área de Análisis Ambiental de Planes y Programas, esta Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad formula la siguiente **Declaración Ambiental Estratégica**:

1. ANTECEDENTES

El Plan General de Ordenación Urbana de Madrid (PGOUM), aprobado definitivamente en fecha 17 de abril de 1997, incluía el Área de Planeamiento Remitido 08.03 (APR 08.03), limitándose a fijar una serie de objetivos generales, remitiéndose en cuanto a la concreta ordenación de este ámbito de actuación a la redacción posterior de uno o de varios planes especiales de reforma interior.

En fecha 21 de febrero de 2002, el Pleno de la Corporación Municipal aprobó inicialmente la Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, relativa al ámbito del APR 08.03 Prolongación de la Castellana. La antigua Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (cuyas competencias en evaluación ambiental de planes corresponden actualmente a la Dirección General del Medio Ambiente y Sostenibilidad) emitió informe el 8 de julio de 2002 sobre la citada Modificación Puntual.

Los objetivos de la modificación se centraban en la prolongación del Paseo de la Castellana como gran eje urbano estructurante, resolviendo la accesibilidad desde la M-30, la conexión con la M-40, M-607 y M-603. Se pretendía la construcción de una nueva estación de ferrocarril, crear un sistema de parques y equipamientos y fijar los criterios definitivos sobre las áreas industriales de Fuencarral, con la mezcla de usos, actividades y funciones en busca de una centralidad urbana equilibrada. En la ficha del ámbito se planteaban márgenes de edificabilidad de usos lucrativos en distintos porcentajes que comprendían el residencial, el terciario, el dotacional privado y otros posibles usos cualificados.

El informe de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de 8 de julio de 2002 apuntaba la necesidad de valorar diversos aspectos ambientales, entre los que se contaba la posible existencia de suelos contaminados, los efectos de la contaminación acústica (en ese momento regulados por el Decreto 78/1999, de 27 de mayo, por el que se regula el régimen de protección contra la contaminación acústica de la Comunidad de Madrid, actualmente derogado), los efectos de la contaminación atmosférica, el impacto visual del desarrollo y otros aspectos ambientales.

La modificación puntual del PGOUM fue aprobada mediante Orden del Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid el 27 de septiembre de 2002 (BOCM de 7 de octubre).

En fecha 25 de junio de 2003 el entonces Director General de calidad y Evaluación Ambiental emitió informe sobre los siguientes documentos previos a la aprobación inicial del Plan Parcial:

- Estudio de contaminación atmosférica (Modelo de difusión).
- Estudio acústico en cumplimiento del citado Decreto 78/1999, de 27 de mayo, por el que se regula el régimen de protección contra la contaminación acústica de la Comunidad de Madrid.



El informe señala por un lado, consideraciones generales a los estudios de contaminación atmosférica y acústica y por otro, condiciones concretas para los proyectos de construcción a los efectos de protección contra el ruido.

La Dirección General de Evaluación Ambiental emitió informe ambiental en relación con el Plan Parcial de Reforma Interior para el desarrollo del APR 08.03 Prolongación de la Castellana, con fecha 24 de enero de 2011 y referencia 10/024133.9/11, estableciendo una serie de condiciones. El 25 de febrero de 2011, el Pleno Municipal aprobó definitivamente el Plan Parcial de Reforma Interior para el desarrollo del APR 08.03 Prolongación de la Castellana. (BOCM de 30 de julio de 2011). El 30 de marzo de 2011 el Pleno Municipal acordó la subsanación de los errores materiales del Plan.

El 21 de junio de 2013 el Plan Parcial de Reforma Interior fue anulado parcialmente por Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid. De acuerdo con la documentación aportada, los aspectos anulados son:

- 1) La previsión de que los costes relativos a la nueva línea de metro y la conexión Tres Olivos-Las Tablas debían ser asumidos por los propietarios.
- 2) El conjunto de determinaciones del Plan Parcial de 2011 que permitían una altura de las edificaciones superiores a tres alturas más ático.

Con fecha 21 de julio de 2014, el Ayuntamiento de Madrid remitió documentación del Plan Parcial de Reforma Interior del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" del Plan General de Ordenación Urbana, para su tramitación en la fase de consultas previas en cumplimiento del artículo 9 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, y del artículo 17 de la Ley 2/2002, de 19 de junio, de evaluación ambiental de la Comunidad de Madrid. (SIA 14/104).

El 18 de mayo de 2015, la Dirección General de Evaluación Ambiental, tras el proceso de evaluación ambiental estratégica, emitió Informe ambiental sobre el Plan Parcial de Reforma Interior del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana". (SIA 15/029).

En cuanto a la posterior tramitación del PPRI, debido al incumplimiento de la condición vinculante 13 de la ficha de la Modificación del plan general aprobada en el año 2002, que establece el deber de que el PPRI incluya un Convenio Urbanístico y de Gestión, y derivado de la imposibilidad material de continuar la tramitación del Convenio consecuencia de la falta de aceptación del texto definitivo, la Dirección General de Planeamiento y Gestión Urbanística del Ayuntamiento de Madrid procede a la denegación de la aprobación definitiva del plan parcial de reforma interior.

En relación con el abastecimiento de agua al futuro ámbito:

El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental emitió Declaración de Impacto Ambiental el 28 de agosto de 2000, con determinadas condiciones, en relación al proyecto de "nuevo depósito regulador de Valdelatas", consistente en la construcción, por parte del Canal de Isabel II, de un depósito regulador de agua potable con 55.290 m³ de capacidad con objeto de sustituir el depósito de El Olivar, de 44.230 m³ por su interferencia en el desarrollo urbanístico de la prolongación de la Castellana.

Entre las condiciones de la Declaración de Impacto Ambiental, cabe citar que la eventual modificación del proyecto evaluado en cualquier aspecto que se aparte de lo contemplado en el estudio de impacto ambiental y el contenido de la misma Declaración, deberá someterse a la previa a aprobación de esta Consejería.

Igualmente, conviene indicar que, conforme al artículo 36 de la Ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid, si en el plazo de dos años desde la emisión de la Declaración de Impacto Ambiental, no hubieren comenzado las obras o el montaje de las instalaciones necesarias para la ejecución del proyecto, dicha Declaración de Impacto Ambiental deberá someterse en todo caso,



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cs/verificar_codigo_verificacion_0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cs/verificar_codigo_verificacion_0889497296193955450741

a solicitud del promotor, a informe del órgano ambiental de la Comunidad de Madrid que revise la vigencia de lo que en ella se estableció en su momento.

Con fecha 1 de agosto de 2018 y referenciado con el número 10/055264.6/18 la Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad emitió **Documento de Alcance** de la modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Madrid en los ámbitos APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" y APE 05.07 "Colonia Campamento" para la definición de las determinaciones y parámetros de ordenación de la operación urbanística denominada "Madrid Nuevo Norte".

El documento de avance localizó la modificación puntual en varios ámbitos del PGOU de Madrid situados al norte del casco urbano, entre zonas ya urbanizadas y rodeando una amplia extensión de infraestructuras ferroviarias, con una extensión de 321,5 hectáreas destinadas a los usos terciario y residencial. Con una edificabilidad de más de un millón de metros cuadrados de uso residencial para la construcción de 10.510 viviendas (1.050.742 m²) y más de millón y medio de metros cuadrados para usos lucrativos no residenciales (1.611.835 m²). Se plantea el desarrollo de dos grandes entornos diferenciados por sus objetivos: al sur de Calle 30 el gran centro de negocios en el entorno de la Estación de Chamartín y, al norte, la implantación de usos acordes con el tejido urbano circundante, mayoritariamente residenciales, extendiendo una cierta centralidad ligada a los nodos de transporte público.

Los ámbitos que forman parte de la modificación en el momento de información del Avance son:

1 – Centro de Negocios Chamartín: APE 05.30

Edificabilidad terciaria, 1.200.000 m²c
Edificabilidad residencial, 300.000 m²c
Edificabilidad protegida, 20 %
Edificabilidad lucrativa total, 1.500.000 m²c

2 – Estación Chamartín: APR 05.08

Edificabilidad terciaria, 150.000 m²c
Edificabilidad lucrativa total, 150.000 m²c

3 – Fuencarral / Malmea: APE 08.16

Edificabilidad activ. econ, 150.000 m²c
Edificabilidad residencial, 300.000 m²c
Edificabilidad resid. protegida, 20 %
Edificabilidad lucrativa total, 450.000 m²c

4 – Fuencarral / Tres Olivos: APE 08.16

Edificabilidad activ. econ, 100.000 m²c
Edificabilidad residencial, 425.000 m²c
Edificabilidad resid. protegida, 20 %
Edificabilidad lucrativa total, 525.000 m²c

5 – Fuencarral / Las Tablas: APE 08.17

Edificabilidad activ. econ, 130.000 m²c
Edificabilidad residencial, 75.000 m²c
Edificabilidad resid. protegida, 20 %
Edificabilidad lucrativa total, 205.000 m²c

Tras la emisión el 31 de julio de 2018 del documento de alcance de la modificación puntual, y una vez elaborada por el promotor la versión inicial del plan teniendo en cuenta el estudio ambiental estratégico, el órgano sustantivo ha sometido la versión inicial del plan y el estudio ambiental estratégico a información pública. Simultáneamente a la información pública se ha consultado a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas que fueron consultadas previamente conforme al artículo 19 de la Ley 21/2013.

Tomando en consideración las alegaciones formuladas, el promotor ha elaborado la propuesta final del plan. Dicha documentación, junto con el resto de la documentación del expediente de evaluación ambiental estratégica se ha remitido a la Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad.

Con fecha 20 de marzo de 2019 y referenciado con el número 10/083588.9/19, tuvo entrada en el Registro General de esta Consejería de Medioambiente y Ordenación del Territorio, el **Estudio Ambiental Estratégico y la propuesta final de la modificación puntual** del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Madrid en los ámbitos APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" y APE 05.27 "Colonia Campamento", procedente del Ayuntamiento de Madrid, el **resultado de la información pública y de las consultas y documento resumen**.

La documentación recibida en formato digital ocupa 34,0GB está clasificada en 15.910 archivos y 49 carpetas que incluyen:

- Documento inicial estratégico de abril 2018
- Documento de Alcance, de 31 de junio de 2018
- Anexos e informes previos
- Memoria, septiembre 2018:
 - o Memoria General
 - o Documentación PGOU 97 sin modificar
 - o Documentación PGOU 97 modificada
 - o Documentación complementaria: Planos Información, Planos Propuesta
- Resumen ejecutivo, septiembre 2018
- Anexos:
 - o Informe de Sostenibilidad Económica: Estudio de Viabilidad Económica
 - o Infraestructuras ferroviarias
- Ordenación Pormenorizada:
 - o APE 05.30 Centro de Negocios: Ficha, Memoria, Ordenación de la gestión de la ejecución, Normas Urbanísticas, Planos Información, Planos Ordenación.

Anexos: Informe de Sostenibilidad Económica, Decreto 170/98, Soleamiento, Plan Alarma y Evacuación, Redes Dotacionales, Impacto de Género, Estimación Económica, Tráfico Movilidad, Paisaje Urbano, Estudio Ambiental, Accesibilidad, Cubrimiento, Intercambiador, Nivel inferior Foxá.
 - o APE 08.20 Malmea-San Roque-Las Tablas: Ficha, Memoria, Organización Gestión Ejecución, Normas Urbanísticas, Planos Información, Planos Ordenación.

Anexos: Informe de Sostenibilidad Económica, Decreto 170/98, Soleamiento, Plan Alarma y Evacuación, Redes Dotacionales, Impacto de Género, Estimación Económica, Tráfico Movilidad, Paisaje Urbano, Estudio Ambiental, Accesibilidad, Cubrimiento.
 - o APE 08.21 Las Tablas Oeste: Ficha, Memoria Organización Gestión Ejecución, Normas Urbanísticas, Planos Información, Planos Ordenación.

Anexos: Informe de Sostenibilidad Económica, Decreto 170/98, Soleamiento, Plan Alarma y Evacuación, Redes Dotacionales, Impacto de Género, Estimación Económica, Tráfico Movilidad, Paisaje Urbano, Estudio Ambiental, Accesibilidad, Cubrimiento.
 - o APR 05.10 Estación Chamartín: Ficha, Sector Residencial, Sector Terciario, Justificación coeficientes homogeneización, Informe Sostenibilidad Económica, Decreto 170/98,



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

Afecciones Aeronáuticas, Impacto de Género, Sostenibilidad, Estrategias de Movilidad, Tráfico Movilidad, Instalaciones Canal de Isabel II, Infraestructuras Metro, Infraestructuras ferroviarias.

Infraestructuras urbanas: Nudo Norte, Nudo Fuencarral, Cubrimiento Castellana, Túnel Tres Olivos-Las Tablas, Infraestructuras Comunes, Propietarios Derechos Reales,

Entorno Urbano, Sistema Dotacional Redes, Estudio Ambiental Estratégico.

- Resultado de la información pública y las consultas:

- o Solicitudes de Informes y Comunicaciones
- o Informes
- o Comparecencias ADIF
- o Alegaciones

- Documentación Técnica Aprobación Provisional

- o Memoria General, 18 de marzo de 2019
- o Documentación PGOUM 97 sin modificar
- o Documentación PGOUM 97 modificada
- o Documentación gráfica complementaria
- o Resumen Ejecutivo
- o Anexos: Estudio del sector residencial, Estudio del sector terciario, Justificación de los coeficientes de homogeneización, Informe de sostenibilidad económica y estudio económico financiero, Decreto 170/98, Estudio de afecciones aeronáuticas, Análisis de impacto de género, infancia, adolescencia y familia, Sostenibilidad de la MPG, Estrategia de movilidad, Estudio de Tráfico y movilidad, Afecciones a edificaciones existentes,

Infraestructuras: Estudio de línea de Metro, Estación de Chamartín y de cercanías.
Infraestructuras Urbanas: Nudo Norte, Nudo Fuencarral, Cubrimiento Castellana, Túnel Tres Olivos-Las Tablas, Infraestructuras Comunes, Saneamiento y Depuración, Infraestructuras Canal YII.

Identidad de propietarios y derechos reales, Análisis del Entorno Urbano, Studio del Sistema Dotacional de Redes públicas en el entorno de la MPG.

Estudio Ambiental Estratégico (global) y Documento Resumen.

Memoria de Participación, Protocolo general de Colaboración

- Documentación de Ordenación Pormenorizada:

- o APR 05.10 Estación Chamartín: Ficha, Estudio Económico-Financiero
- o APE 05.31 Centro de Negocios Chamartin: Ficha, Memoria Organización Gestión Ejecución, Normas Urbanísticas, Planos Información, Planos Ordenación.

Anexos: Informe de Sostenibilidad Económica y Estudio Económico-financiero, Informe Decreto 170/98, Estudio Soleamiento, Plan Alarma, Evacuación y Seguridad Civil, Estudio de Redes Dotacionales existentes en el entorno propuestas, Estudio de Impacto de Género, Infancia, Adolescencia y Familia, Estimación Económica, Tráfico Movilidad, Paisaje Urbano, Estudio Ambiental Estratégico, Estudio de Accesibilidad, Estudio preliminar de Cubrimiento del SGF y su integración en la ordenación, Estudio preliminar del Intercambiador, Estudio del Nivel inferior Foxá.

- APE 08.20 Malmea-San Roque-Tres Olivos: Ficha, Memoria, Organización Gestión Ejecución, Normas Urbanísticas Particulares, Planos Información, Planos Ordenación.

Anexos: Informe de Sostenibilidad Económica y Estudio Económico-financiero, Informe Decreto 170/98, Estudio Soleamiento, Plan Alarma, Evacuación y Seguridad Civil, Estudio de Redes Dotacionales existentes en el entorno propuestas, Estudio de Impacto de Género, Infancia, Adolescencia y Familia, Estimación Económica, Tráfico Movilidad, Paisaje Urbano, Estudio Ambiental Estratégico, Estudio de Accesibilidad, Estudio preliminar de Cubrimiento del SGF y su integración en la ordenación.

- APE 08.21 Las Tablas Oeste: Ficha, Memoria, Organización Gestión Ejecución, Normas Urbanísticas Particulares, Planos Información, Planos Ordenación.

Anexos: Informe de Sostenibilidad Económica y Estudio Económico-financiero, Informe Decreto 170/98, Estudio Soleamiento, Plan Alarma, Evacuación y Seguridad Civil, Estudio de Redes Dotacionales existentes en el entorno propuestas, Estudio de Impacto de Género, Infancia, Adolescencia y Familia, Estimación Económica, Tráfico Movilidad, Paisaje Urbano, Estudio Ambiental Estratégico, Estudio de Accesibilidad, Estudio preliminar de Cubrimiento del SGF y su integración en la ordenación.

La documentación total aportada incluye más de 15.000 archivos que es factible visualizar individualmente a través de un visor preparado al efecto. El visor despliega los más de 5.200 archivos que forman parte del expediente, organizados en carpetas, en cada caso con una denominación que, si bien en muchos de los casos facilita una previa información del contenido del archivo, en otros casos no es informativa por lo que en esos casos es preciso acceder a cada archivo para determinar su contenido.

Con fecha 22 de marzo de 2019 y referencia 10/024047.5/19 se consulta a los siguientes organismos como consecuencia de la necesidad de realizar cambios en el documento de la modificación puntual del plan general para dar respuesta a los informes sectoriales que estos organismos emitieron durante el periodo de información pública del documento aprobado inicialmente:

1. Área de Vías Pecuarias.
2. Consorcio Regional de Transportes. Área de Estudios y Planificación.
3. Dirección General de Carreteras e Infraestructuras.

El mismo día, con referencia 10/024104.6/19 se solicita informe a Canal de Isabel II Gestión S.A., como en su condición de Ente Gestor de las infraestructuras de saneamiento y depuración y en relación con el Decreto 170/1998, de 1 de octubre, sobre gestión de infraestructuras de saneamiento de aguas residuales de la comunidad de Madrid informe conforme a sus competencias. Se recibe respuesta el 6 de mayo de 2019 con referencia 99/079966.9/19.

Del Área de Vías Pecuarias se recibe respuesta el 11 de abril de 2019, referencia 10/109508.9/19.

De la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras se recibe respuesta el 11 de abril de 2019, referencia 06/083947.9/19.

De Consorcio Regional de Transportes se recibe respuesta el 12 de abril de 2019, referencia 10/083384.9/19.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

2. INFORMACIÓN PÚBLICA Y CONSULTAS A LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS AFECTADAS Y A LAS PERSONAS INTERESADAS

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, en su sesión celebrada el día 20 de septiembre de 2018, acordó aprobar inicialmente la modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997 para el Área de Planeamiento Remitido 08.03 "Prolongación de la Castellana" y el Área de Planeamiento Específico 05.27 "Colonia Campamento", en los términos que figuran en el expediente, para la definición de las determinaciones y parámetros de ordenación de la operación urbanística "Madrid Nuevo Norte", con la creación de un Área de Planeamiento Remitido 05.10 "Estación Chamartín" y tres Áreas de Planeamiento Específico denominadas Área de Planeamiento Específico 08.20 "Malmea-San Roque-Tres Olivos", Área de Planeamiento Específico 08.21 "Las Tablas-Oeste" y Área de Planeamiento Específico 05.31 "Centro de Negocios Chamartín", incluyéndose para estas dos últimas la delimitación de una Unidad de Ejecución en cada una, a ejecutar por el sistema de compensación.

La versión inicial de la modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Madrid en los ámbitos APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" y APE 05.27 "Colonia Campamento" se somete a información pública mediante publicación en el BOCM de 28 de septiembre de 2018 y publicación en La Razón de 28 de septiembre de 2018.

De forma simultánea al trámite de información pública el órgano promotor, en cumplimiento del artículo 22 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental ha consultado por espacio de cuarenta y cinco días a los 18 organismos y personas interesadas indicados en el documento de alcance emitido el 31 de julio de 2018.

1. ADIF, Ministerio de Fomento. Avenida Pío XII. 110 28036-Madrid.
2. Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento. Paseo de la Castellana 67, 28071-Madrid.
3. Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid. Dirección General de Carreteras Ministerio de Fomento. C/ Josefa Valcárcel 11, 28027-Madrid
4. Confederación Hidrográfica del Tajo. Servicio de Estudios Medioambientales. Avda. de Portugal 81, 28011-Madrid
5. RENFE, Secretaría General y Consejo de Administración. Av. Pío XII 110, 28036-Madrid
6. Área de Vías Pecuarias. Comunidad de Madrid Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación. Subdirección General de Producción Agroalimentaria y Bienestar Animal C/ Gran Vía 3-3ª Planta 28013-Madrid
7. Canal de Isabel II. C/ Santa Engracia 125, 28003-Madrid
8. Consorcio Regional de Transportes de Madrid. Área de Estudios y Planificación. Plaza del Descubridor Diego de Ordás 3, 28003-Madrid
9. Dirección General de Carreteras e Infraestructuras. Comunidad de Madrid. Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras C/ Orense 60, 28020-Madrid
10. Dirección General de Patrimonio Cultural. Comunidad de Madrid Consejería de Cultura, Turismo y Deportes. C/ Arenal 18, 28013-Madrid
11. Dirección General de Urbanismo y Suelo. Comunidad de Madrid. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. C/ Alcalá 16, 5ª planta 28014-Madrid
12. Área de Planificación y Gestión de Residuos. Comunidad de Madrid. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad. Subdirección General de Calidad Ambiental y Economía Circular. C/ Alcalá 16-1ª Planta 28014-Madrid
13. Servicio de Informes Técnicos Medioambientales. Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad de la Comunidad de Madrid.
14. Subdirección General de Sanidad Ambiental. Comunidad de Madrid. Consejería de Sanidad. Dirección General de Salud Pública. Ronda de Segovia 52-1ª Planta 28005-Madrid

15. Subdirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad. Servicio de Evaluación Ambiental. Ayto. Madrid C/ Bustamante 16, 28045-Madrid
16. Dirección General de Emergencias y Protección Civil. Área de Gobierno de Salud, Seguridad y Emergencias. Ayto. Madrid Avda. Principal 2, 28011-Madrid
17. Ecologistas en Acción. C/ Marqués de Leganés 12 28004-Madrid
18. Red Eléctrica de España (S.A.U.). Pº del Conde de los Gaitanes 177, 28019-Alcobendas (Madrid)

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 57 b) de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid el Ayuntamiento de Madrid ha solicitado los siguientes informes sectoriales:

19. Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible Ayto. Madrid Dirección General de Planificación Estratégica C/ Ribera del Sena 21, 28042-Madrid
20. Comunidad de Madrid Consejería de Políticas Sociales y Familia. Dirección General de Servicios Sociales e Integración Social. C/ Los Madrazo 34, 1ª planta 28014-Madrid
21. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid. Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad. C/ Alcalá 16, 28014-Madrid
22. Subdirección General de Planificación Ferroviaria. Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transportes y Vivienda Ministerio de Fomento. C/ Josefa Valcárcel 11, 28027-Madrid
23. NATURGY Avda. San Luis 77, 28033 Madrid
24. IBERDROLA DISTRIBUCION ELÉCTRICA. Jefe de zona Madrid-Capital Norte c/ Ruy González de Clavijo 1 (Complejo Melancólicos) 28005 Madrid
25. ENAGAS Paseo de los Olmos 19, 28005. Madrid
26. VODAFONE -ONO S.A.U. Avda. de América 115 28042 MADRID
27. TELEFONICA Departamento de Ingeniería y Obras. C/ Batalla del Salado 3 y 5, 28045 MADRID
28. ORANGE ESPAÑA SAU. Paseo del Club Deportivo nº1. Parque Empresarial La Finca, Edificio 8, 28223 Pozuelo de Alarcón (Madrid)
29. JAZZTEL Paseo del Club Deportivo nº1. Parque Empresarial "LA FINCA", Edificio 8, 28223 Pozuelo de Alarcón (Madrid)
30. AREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD. Dirección General de Gestión del Agua y Zonas Verdes. Subdirección General de Conservación de Zonas Verdes y Arbolado Urbano c/. Montalbán 1, 28014. Madrid
31. AREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD. Dirección General de Gestión del Agua y Zonas Verdes. Subdirección General de Gestión del Agua. c/. Montalbán 1, 28014 Madrid
32. AREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD. Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación. c/. Albarracín 33, 28037 Madrid
33. AREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD. Dirección General de Servicios de Limpieza y Residuos c/. Bustamante 16, 28045 Madrid
34. Sociedad de Economía Mixta "Madrid, calle 30 SA" Gerencia c/ Méndez Álvaro, 95 28053. Madrid
35. Empresa Municipal de Transporte de Madrid, SA Gerencia C/ Cerro de la Plata, 4 28007 Madrid
36. AREA DE GOBIERNO DE CULTURA Y DEPORTES. Dirección General de Intervención en el Paisaje Urbano y el Patrimonio Cultural. Subdirección General de Intervención en el Paisaje Urbano y el Patrimonio Cultural. c/. Montalbán 1, 28014
37. AREA DE GOBIERNO DE ECONOMÍA Y HACIENDA. Dirección General de Patrimonio. c/ Alcalá 45, 28014 Madrid.
38. Vicepresidencia, Consejería de Presidencia y Portavocía del Gobierno Comunidad de Madrid. Poncejos 3, 28012. Madrid.
39. Confederación Hidrográfica del Tajo. Comisaría de Aguas.
40. MINISTERIO DE DEFENSA Dirección General de Infraestructuras Paseo de la Castellana 109, 28071 Madrid
41. MINISTERIO DE ECONOMÍA Y EMPRESA. Secretaría de Estado para Avance Digital Dirección General de Telecomunicaciones y Tecnologías de la Información. Joan Maragall 41, 28071 Madrid.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

42. Consejería de Economía, Empleo y Hacienda Comunidad de Madrid. Dirección General de Industria, Energía y Minas c/. Cardenal Marcelo Spinola 14, 28016 Madrid
43. Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S.A. Vía Dublín nº 7 (Campo de las Naciones) 28070 Madrid
44. Comunidad de Madrid Consejería de Políticas Sociales y Familia. Dirección General de la Mujer C/ Manuel de Falla 7, 28036-Madrid

Durante el mes de octubre de 2018 se ha informado a los efectos oportunos a 7 entidades que se han considerado interesadas:

45. Agencia de Seguridad y Emergencias Madrid 112. Paseo del Río 1, 28223 Pozuelo de Alarcón, Madrid.
46. Dirección General de Contratación, Patrimonio y Tesorería Consejería de Economía y Hacienda. Comunidad de Madrid. C/ Santa Catalina 6, 28014 Madrid
47. Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas. Dirección General de Patrimonio del Estado Calle de Alcalá 9, 28014 Madrid
48. Subdirección General de Implantación de Movilidad y Transportes Dirección General del Espacio Público Área de Desarrollo Urbano Sostenible c/. Bustamante 16, 28045 Madrid
49. Subdirección General de Obras e Infraestructuras Urbanas Dirección General del Espacio Público Área de Desarrollo Urbano Sostenible c/. Montalbán 1, 28014 Madrid
50. Área de Gobierno de Economía y Hacienda Dirección General de Economía y Sector Público Subdirección General de Análisis Socioeconómico c/. Alcalá 45, 28014 Madrid
51. Delegado de Economía y Hacienda Delegación Especial de Economía y Hacienda en Madrid Administración del Estado C/ Guzmán El Bueno 139, 28003 Madrid

Se han recibido las siguientes respuestas de los organismos antes mencionados:

- La Confederación hidrográfica del Tajo emite dos informes
- La Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Transporte, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, evacua dos informes a través de las siguientes subdirecciones:
 - o Subdirección General de Carreteras
 - o Subdirección General de Infraestructuras y Transporte Colectivo
- A consecuencia de la solicitud de informe realizada de la Dirección General de Contratación, Patrimonio y Tesorería de la Consejería de Economía y Hacienda de la Comunidad de Madrid, se reciben dos informes emitidos por:
 - o Subdirección General de Patrimonio, de la DG consultada
 - o Dirección del Área de Suelo y Consorcios Urbanísticos de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid.
- La Dirección General Planificación Estratégica del Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible del Ayuntamiento de Madrid, emite dos informes.
- La Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, emite dos informes a través de sus subdirecciones:
 - o Subdirección General de Aparcamientos
 - o Subdirección General de Regulación de la circulación y Taxi
- La Subdirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, emite dos informes.
- Se reciben otros dos informes como resultado de consultas internas:
 - o Subdirección General de Obras e Infraestructuras Urbanas de la DG de Espacio Público, Obras e Infraestructuras, del AGDUS.
 - o Dirección General de Economía y Sector Público del Área de Gobierno de Economía y Hacienda del Ayuntamiento de Madrid.

El número total de informes recibidos ha sido de 52.

3. ANÁLISIS TÉCNICO DEL EXPEDIENTE

El oficio de remisión de la documentación por parte del Ayuntamiento de Madrid al órgano ambiental, indica que "de conformidad con lo dispuesto en el artículo 24, apartado 1, se remite la documentación siguiente:" y a continuación se enumera los documentos que indica la Ley 21/2013 que es necesario aportar para la solicitud de la Declaración Ambiental Estratégica:

- a) La **propuesta final** de la Modificación del Plan conteniendo la documentación completa actualizada (Memoria, Planos y Anexos), una vez incorporadas las prescripciones contenidas en los informes sectoriales y el resultado de la propuesta de estimación o estimación parcial de las alegaciones presentadas.
- b) El **estudio ambiental estratégico** de la Modificación del Plan General actualizado.
- c) El **resultado de la información pública y de las consultas a las administraciones e instituciones** con su consideración, que se recoge en una memoria de Informes Sectoriales y Participación Pública
- d) Un **documento resumen** de la MPG que se incorpora como Anexo nº12 del estudio ambiental estratégico (EAE).

Al respecto, debe indicarse que el Ayuntamiento de Madrid ha remitido no solo la documentación indicada en artículo 24.1 de la Ley 21/2013, sino el expediente completo (incluidos sus documentos internos, documentación con datos personales y de propiedad etc.) de la Modificación Puntual, desde su Decreto de inicio de abril de 2018.

Así, la documentación total recibida cuenta con más de 30 Gb de información e incluye más de 15.000 archivos que se visualizan a través de un visor preparado al efecto. Desde el visor, uno a uno, se accede a los archivos, en su mayor parte organizados en carpetas, con una denominación que en muchos de los casos facilita un previo conocimiento de su contenido. Sin embargo una gran parte de los archivos carece de una denominación explicativa de su contenido.

Dentro de la parte técnica, numerosos documentos han sido divididos, hasta en 17 "partes", con el único criterio de que los fragmentos se ajusten a un tamaño determinado y, por tanto, sin tener en cuenta en muchos casos la coherencia del texto resultante (por ejemplo, se parten frases en muchas ocasiones). Tampoco se incluye un índice de la fragmentación resultante por lo que la única forma de determinar el contenido de los archivos "troceados" es acceder a ellos de uno a uno. Tal circunstancia hace incoherentes los documentos e imposible su seguimiento y provoca la pérdida de gran parte de las virtudes de los documentos electrónicos como la posibilidad de búsquedas, las comprobaciones, los índices redirigidos, la verificación de firmas directa desde el propio documento, el esquema interactivo del documento o el seguimiento de los diferentes temas.

Además, las paginaciones son relativas respecto a un documento, que, se deduce, en origen sería único. Sin embargo, al fragmentar el documento original en varios archivos, como se ha comentado, cada uno de ellos puede empezar en una página cualquiera, lo que provoca una carencia de información sobre si la última página de ese archivo es la última página del documento o si la frase o el párrafo final están completos.

Igualmente, no existe una organización del documento general, con un índice global que indique, para cada archivo, qué información incluye. Los archivos tampoco remiten de forma clara a ninguna organización global, de tal forma que al abrir un documento se carece de información con respecto a su posición relativa en el expediente.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

Este exceso de documentación, la fragmentación de los archivos y su deficiente estructuración dificulta enormemente el manejo del expediente, le resta legibilidad y provoca errores, que, aun habiendo sido considerados menores por parte de esta Dirección General, deben ser corregidos en el documento a someter a aprobación provisional. Entre tales errores se cuenta el hecho de que dentro de la documentación pormenorizada del APE 05.31 Centro de Negocios Chamartín, los planos de información sean los mismos planos que en el caso del ámbito APE 08.20 Malmea - San Roque - Tres Olivos, la falta de la memoria completa del Estudio ambiental estratégico del mismo ámbito del Centro de Negocios (solo se incluyen los anexos) o la falta de los planos de información de la "Red de infraestructuras existentes: transporte público y ciclista" del ámbito de Malmea – San Roque – Tres Olivos.

3.1 OBJETO Y ALCANCE DEL PLAN

3.1.1 Localización

El ámbito espacial de la modificación se localiza en el extremo septentrional del municipio de Madrid y alcanza una superficie de 3.356.196 m² de suelo urbano no consolidado del vigente Plan General.

Incluye los ámbitos de actuación delimitados por el Área de Planeamiento Remitido 08.03 (APR 08.03) "Prolongación de la Castellana", con una superficie de 3.120.658 m² y el Área de Planeamiento Específico 05.27 (APE 05.27) "Colonia Campamento", con una superficie estimada de 70.600 m².

Comprende también una pequeña superficie de 4.963 m² destinada a ordenar el cubrimiento de vías en el barrio de Virgen de Begoña, junto a la calle Francisco Sancha, y algunos suelos del borde colindante con Las Tablas que alcanzan 93.328 m² y de la UZI 0.07 Montecarmelo con una superficie estimada de 61.243 m².

Como consecuencia de un ajuste de detalle de los bordes del ámbito con los suelos urbanos que lo rodean se ha corregido la delimitación del planeamiento vigente, resultando que debe aumentar en una superficie estimada de 5.367 m².

La presente modificación afecta a los siguientes ámbitos y suelos del PGM97:

- APE 05.27 "Colonia Campamento", en su totalidad.
- APR 08.03 "Prolongación de La Castellana", en su totalidad.
- Puntualmente al API 08.07.02 "Casco Histórico de Fuencarral" y en el APE.08.07 "Casco Histórico Fuencarral", en lo referente a la disposición introducida por la MPG02 que posibilita la opción de traslado de la ermita de San Roque a dos parcelas indistintamente.
- Puntualmente al API 08.07 "Polígono I. Carretera de Burgos", en el ajuste de su borde oeste de contacto con el nuevo ámbito APE 08.21 "Las Tablas Oeste".
- Puntualmente al UZI 0.07 "Monte Carmelo", en la reconfiguración de suelos dotacionales en el borde contacto con enlaces al Nudo de Fuencarral, para adecuarse a las necesidades funcionales de refuerzo de la infraestructura, y a posibilitar la compatibilidad con una implantación de cocheras de Metro en nivel subterráneo.
- Puntualmente al UZI 0.08 "Las Tablas", en el ajuste de su borde oeste de contacto con el nuevo ámbito APE 08.21 "Las Tablas Oeste".

3.1.2 Objeto y Características urbanísticas de la propuesta final de la modificación del PGOU

La modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Madrid en los ámbitos APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" y APE 05.27 "Colonia Campamento" (MPG) tiene los siguientes objetivos generales:

1. Definición de cuatro ámbitos de actuación urbanística de reforma o renovación de la urbanización, constituyendo áreas homogéneas y/o de reparto, diferenciadas e independientes.

APR 05.10 Estación de Chamartín
APE 05.31 Centro de Negocios Chamartín
APE 08.20 Malmea-San Roque-Tres Olivos
APE 08.21 Las Tablas Oeste

2. Articulación de los elementos estructurantes de los ámbitos de actuación, de modo que se garantice la ordenación del área y su integración urbana con el entorno. Se incorpora la ordenación del APE 05.27 "Colonia Campamento" al ámbito del "Centro de Negocios Chamartín".
3. Priorizar la incorporación de ordenaciones pormenorizadas (APEs) frente a ordenaciones remitidas (APR), lo que supone la definición del modelo urbano que permite una mejor integración de todo el ámbito de modificación. En el caso de la Estación de Chamartín se opta por una ordenación remitida debido a la complejidad que supone el uso ferroviario de una de las principales estaciones de la ciudad de Madrid, que requiere de un ajuste específico de las necesidades funcionales actuales y previstas de su operativa y de los usos en su entorno inmediato con posibilidad de su ampliación.
4. Ajustar usos, edificabilidades y actuaciones edificatorias a las capacidades reales del territorio y a la consecución de un modelo de desarrollo económica y socialmente sostenible.
5. Impulsar un modelo de movilidad sostenible, con preferencia al transporte público en relación a los usos y edificabilidades previstos.
6. Configurar, mediante su interconexión, un sistema de espacios libres y zonas verdes como un eje longitudinal Norte-Sur articulador, conjuntamente con otros grandes espacios verdes de la ciudad, así como favorecer la resolución de déficits dotacionales del entorno.

Se configuran tres aspectos sustanciales en orden al interés público: adecuación de uso e intensidades edificatorias a las capacidades del territorio, actuación sobre ámbitos de gestión que coadyuven en la sostenibilidad y viabilidad de su desarrollo, y potenciación de la nueva Estación de Chamartín con elemento central del futuro Centro de Negocios de Madrid.

Se excluyen de la modificación puntual los siguientes suelos que formaban parte del APR 08.03 del PGOU de Madrid de 1997 y que comprenden un total de 926.373,44 m²:

- 6.323 m² de suelo perteneciente al Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares dentro de la denominada Zona T.
- Suelos de redes públicas existentes no sujetos a transformación urbanística:
 - o Parte del Sistema General Ferroviario, que no corresponde con el afectado por acciones de cubrimiento o transformación. 774.347,55 m².
 - o Calle 30 y Nudo Norte, así como sus zonas actuales de protección. 95.759,11 m².
 - o Nudo de Fuencarral. 37.967,67 m².
 - o Parque de Virgen de Begoña. 14.847,26 m².
 - o Pequeño fragmento de suelo de vía pública secundaria de uso de aparcamiento con acceso desde la calle Marcos de Urueta en Virgen de Begoña.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

Se trata de suelos ya obtenidos de titularidad pública que fueron incluidos en el ámbito del APR 08.03 por el planeamiento vigente, una vez establecida la ordenación requerida no necesitando alteración en sus condiciones urbanísticas, y por tanto no existe razón para que se incluyan en el ámbito de actuación.

Estas redes públicas quedan sometidas al régimen urbanístico de suelo urbano consolidado del PGM97.

- Otros suelos excluidos:

- o Suelo urbano consolidado de la Estación de suministro de combustible. 3.514,85 m².

Se define una superficie edificable de 2.657.313 m²c, lo que supone una reducción de 770.269 m²c en relación con el planeamiento vigente.

El suelo se clasifica de la siguiente manera:

	Planeamiento vigente (m ²)	Modificación puntual (m ²)	Diferencia (m ² s)
Suelo Urbano Consolidado	164.938	985.048	+ 820.110
Suelo Urbano no Consolidado	3.191.258	2.364.825	- 826.433
Suelo no Urbanizable de Protección	0	6.323	+ 6.323
Total	3.356.196	3.356.196	0

En cada ámbito se establecen los siguientes usos globales:

APR 05.10 Estación de Chamartín:	Servicios Terciarios
APE 05.31 Centro de Negocios Chamartín:	Servicios Terciarios
APE 08.20 Malmea-San Roque-Tres Olivos:	Residencial (áreas mixtas con uso terciario)
APE 08.21 Las Tablas Oeste:	Servicios Terciarios, (menor proporción residencial)

La MPG establece una nueva ordenación detallada y específica de tres de los cuatro ámbitos de actuación que delimita, los denominados "Centro de Negocios Chamartín", "Malmea-San Roque-Tres Olivos" y "Las Tablas Oeste", lo que supone su identificación como APEs, remitiendo en cambio las condiciones para la pormenorización del cuarto ámbito, APR 05.10 "Estación de Chamartín", a un posterior instrumento de planeamiento de desarrollo.

Se establece que al menos el 20% del total residencial de cada ámbito se destine a vivienda en régimen de protección pública, de las cuales al menos el 70% se destinen a VPPB.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

Propuesta Madrid Nuevo Norte:

	APR 05.10 Estación de Chamartín (m ²)	APE 05.31 Centro de negocios Chamartín (m ²)	APE 08.20 Malmea/San Roque/ Tres Olivos (m ²)	APE 08.21 Las Tablas Oeste (m ²)	Totales (m ²)
Superficie total del ámbito	236.324	793.878	1.029.647	304.976	2.364.825
Edificabilidad lucrativa total	180.000	1.300.000	965.321	211.992	2.657.313
Coefficiente de Edificabilidad (m ² c/m ² s)	0,7617	1,6375	0,9375	0,6951	1,1236
Edificabilidad residencial	0	260.000 (20%)	714.338 (74%)	74.197 (35%)	1.048.535 (39,46%)
Edificabilidad servicios terciarios	180.000 (100%)	1.040.000 (80%)	250.983 (26%)	137.795 (65%)	1.608.778 (60,54%)
Nº Max Viviendas	0	2.595	7.138	741	10.474

Redes públicas Madrid Nuevo Norte:

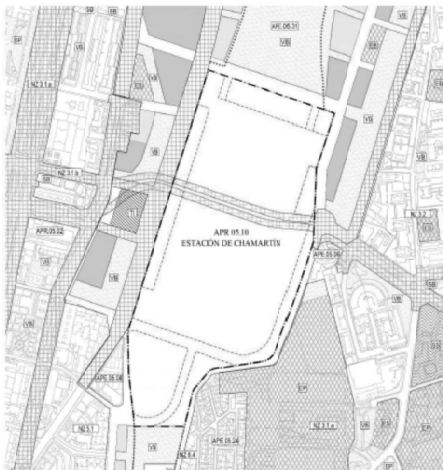
	APR 05.10 Estación de Chamartín (m ²)	APE 05.31 Centro negocios Chamartín (m ²)	APE 08.20 Malmea/San Roque/ Tres Olivos (m ²)	APE 08.21 Las tablas Oeste (m ²)	Totales (m ²)
Red Local					
Zona Verde	27.000	206.441	161.982	33.032	401.455
Dotac. Equip.	9.000	91.806	137.030	26.649	255.485
Red General					
Equipamiento Singular		40.031			40.031
Total	36.000	338.278	299.012	59.681	696.971



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

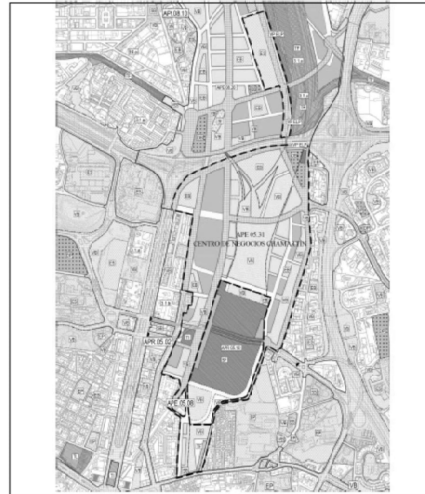
ÁMBITOS DE ACTUACIÓN - SUELO URBANO	
Áreas de Planeamiento Remitido	APR
Condiciones particulares	
Código del Plan General:	APR05.10
Nombre:	ESTACIÓN DE CHAMARTÍN
Figura de ordenación:	PLAN PARCIAL DE REFORMA INTERIOR
Districto:	S.CHAMARTÍN
Hoja de referencia del Plan General:	O-53/1

Delimitación del ámbito de actuación



ÁMBITOS DE ACTUACIÓN - SUELO URBANO	
Áreas de Planeamiento Específico	APE
Código del Plan General:	
APE.05.31	
Nombre:	CENTRO DE NEGOCIOS CHAMARTÍN
Figura de ordenación:	ORDENACIÓN ESPECÍFICA
Districto:	S.CHAMARTÍN
Hoja de referencia del Plan General:	O-45/4/7 O-53/1/4

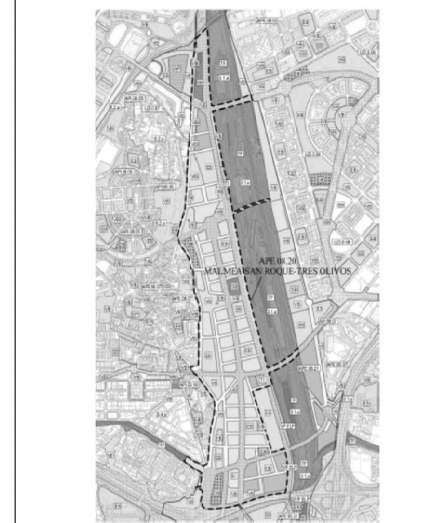
Delimitación del ámbito de actuación



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

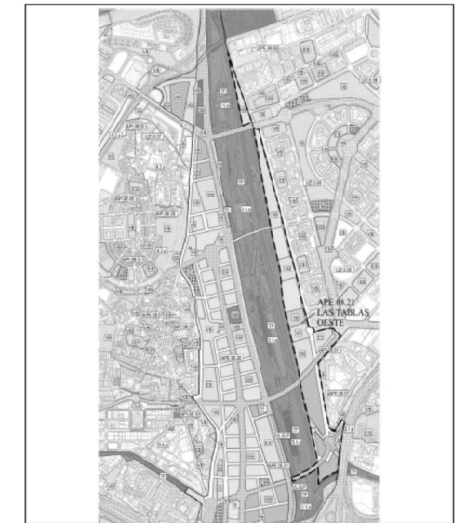
ÁMBITOS DE ACTUACIÓN - SUELO URBANO	
Áreas de Planeamiento Específico	APE
Código de Plan General:	
APE.08.20	
Nombre:	MALMEA - SAN ROQUE- TRES OLIVOS
Figura de ordenación:	ORDENACIÓN ESPECÍFICA
Districto:	S.FUENCARRAL-EL PARDO
Hoja de referencia del Plan General:	O-45/1/4/7 O-37/7/4

Delimitación del ámbito de actuación



ÁMBITOS DE ACTUACIÓN - SUELO URBANO	
Áreas de Planeamiento Específico	APE
Código del Plan General:	
APE.08.21	
Nombre:	LAS TABLAS OESTE
Figura de ordenación:	ORDENACIÓN ESPECÍFICA
Districto:	S.FUENCARRAL-EL PARDO
Hoja de referencia del Plan General:	O-37/7/4 O-45/1/4/5

Delimitación del ámbito de actuación



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

En el caso del APE 05.31 "Centro de Negocios Chamartín" y del APE 08.21 "Las Tablas Oeste" el respectivo ámbito de actuación constituye en sí mismo una única unidad de ejecución, la cual queda por lo tanto delimitada desde la misma MP, en el caso del APE 08.20 "Malmea-San Roque-Tres Olivos" desde la MPGOM se contempla la preferencia de que su desarrollo tenga lugar a través de dos unidades de ejecución cuya delimitación, por no contenerse en ella, se efectúe con posterioridad a su aprobación.

La modificación puntual propone los siguientes ámbitos:

- **APE 05.31 Centro de negocios Chamartín:** Lo configuran los suelos al sur de la Calle 30 excepción hecha del APR "Estación de Chamartín", e incluye los suelos del APE 05.27 antecedente y los de las playas de vías que serán cubiertas. Comprende una superficie total de 793.878 m² y una superficie edificable de 1.300.000 m².

Apoyado en la alta accesibilidad en transporte público y en la actividad terciaria ya existente en el entorno (Cinco Torres y edificios terciarios próximos), el ámbito se delimita para posibilitar la ordenación de un centro urbano mixto con un uso intensivo de servicios terciarios (Distrito Central de Negocios) y una proporción adecuada de suelo residencial (vivienda libre y en régimen de protección).

Es un ámbito discontinuo, con una superficie de 71.336 m² de suelo localizado al Sur de Calle 30, en el que se prevé la localización de una reserva de suelo dotacional de red general municipal de 40.031 m² como aportación de carácter urbano del nuevo Centro de Negocios.

Esta modificación asigna al APE 05.31 un uso global de Servicios Terciarios y adjudica a este uso una superficie edificable de 1.040.000 m².

Con la denominación de "Distrito Central de Negocios, (CBD)", se dota de tipologías edificatorias singulares en altura al entorno de la Estación de Chamartín, pudiendo admitir una pequeña proporción de usos residenciales que ocuparán 260.000 m² edificables que se dispondrán como medio de transición hacia los bordes urbanos ya consolidados.

La red viaria propuesta consiste en:

- ✓ Accesos e inserción urbana de la Estación de Chamartín como elementos previos de concreción de la estructura viaria al Sur de la Calle 30 potenciando su accesibilidad desde el Paseo de la Castellana.
- ✓ Prolongación de la Avenida Pío XII facilitando la continuidad hasta Agustín de Foxá y Mauricio Legendre a través de los nuevos viarios de la ordenación propuesta.
- ✓ Prolongación de Agustín de Foxá cruzando la Calle 30.
- ✓ Reurbanización y prolongación de eje viario en el entorno de la calle Bambú cruzando la Calle 30 hasta calle Antonio Cabezón.
- ✓ Prolongación de Avenida de San Luis.

Se propone la integración del intercambiador de nueva estación de autobuses, respetando la huella necesaria para el desarrollo de esta infraestructura.

- **APE 08.21 Las Tablas Oeste:** Se delimita como intervención de remate urbano, limitando al norte con zona verde del ámbito Las Tablas, al sur con la infraestructura del nudo Manoteras, al este con la calle Castillo de Candanchú y al oeste con el Sistema General Ferroviario. Con una superficie total de 304.976 m² y una superficie edificable de 211.992 m² se le asigna un uso global de Servicios Terciarios (137.795 m² edificables), localizado en continuidad con el eje terciario existente en torno a la A-1. Se establece en menor proporción el uso Residencial (74.197 m² edificables), como forma de dotar a la actuación de una mezcla de usos adecuada y posibilitar el remate en relación con el frente residencial de borde.

Con respecto a la red viaria se propone:

- ✓ Compatibilizar la estructura viaria del ámbito con la calle del Castillo de Candanchú.
- ✓ Mejorar los accesos desde la vía de servicio de la A-1.
- ✓ Mejorar las condiciones de accesibilidad y seguridad de la zona verde lineal existente, solucionando el contacto con el borde del Sistema General Ferroviario.

- **APE 08.20 Malmea-San Roque-Tres Olivos:** Comprende los suelos al norte de la zona de intervención situados entre Fuencarral y Tres Olivos y el borde oeste del Sistema General Ferroviario. Ocupa una superficie total de 1.029.647 m² y una superficie edificable de 965.321 m² y se le asigna un uso global residencial en un total de 714.338 m² edificables, que se acompaña con una importante proporción de uso terciario que se dispone en 250.983 m² edificables. Así configura un área mixta y más densa entorno a los nodos de acceso al transporte público.

Respecto al viario se propone:

- ✓ La prolongación de la Avenida Salas de los Infantes, creando una plaza en su confluencia con calles Llano Castellano y Mauricio Legendre, hasta conectar con Cristo de la Vera Cruz y Glorieta de la Fuente de la Carra mediante un viario de borde del casco de Fuencarral que permita el tratamiento de la calle Nuestra Señora de Valverde como calle de prioridad peatonal y de transporte público.
- ✓ Continuidad de la prolongación de Agustín Foxá con prolongación de Afueras de Valverde.
- ✓ Conexión de avenida Santo Domingo de la Calzada con Monasterio de Arlanza creando una plaza en la confluencia con Nuestra Señora de Valverde.
- ✓ Conexión calle de Afueras de Valverde (Glorieta de la Fuente de la Carra) con calle Puente de la Reina.
- ✓ Conexión de Avenida del Cardenal Herrera Oria con Carretera de Fuencarral a Hortaleza y Avenida del Camino de Santiago /Calle del Puerto de Somport.

En contacto con los espacios libres y áreas edificadas de Tres Olivos, Casco de Fuencarral, Poblado de Absorción B de Fuencarral y Barrio de Begoña se articulará un eje ambiental, de espacios libres y zonas verdes, que conectará longitudinalmente de norte a sur Nuestra Señora de Valverde con la Estación de Chamartín y Plaza de Castilla (Mauricio Legendre).

- **APR 05.10 Estación de Chamartín:** Comprende el suelo de la actual Estación de Chamartín, así como la reserva de suelo necesaria para su ampliación y para la adecuada conformación de sus sistemas de accesos, organización de flujos e integración urbana.

Con una superficie total de 236.324 m² y una superficie edificable de 180.000 m² se le asigna un uso global de Servicios Terciarios.

La remodelación y ampliación prevista de la estación de Madrid-Chamartín permitirá pasar de una superficie de estación de 120.000 metros cuadrados a 200.000 metros cuadrados distribuidos en dos vestíbulos, uno al Sur y otro al Norte. Está previsto la adición de once vías de ancho U.I.C. y seis andenes nuevos. Asimismo, está prevista la ejecución de un nuevo pasillo de comunicación con la estación de Metro bajo las vías del ferrocarril. Se prevé que Madrid-Chamartín pasará de los 7 millones de viajeros en 2016 a absorber en el año 2020 unos 22 millones de viajeros anuales. El complejo de Chamartín también presenta un papel relevante como importante centro de intercambio modal ya que tendrá conexión con los servicios de Metro (líneas 1, 10 y nueva línea de Metro), Intercambiador de Autobuses de Chamartín, bus prioritario y taxi. La Modificación del Plan General Madrid Nuevo Norte pretende asegurar su compatibilidad tanto con la estación actual como con la futura ampliación.

En los ámbitos de Malmea-San Roque-Tres Olivos y Centro de Negocios Chamartín, se propone identificar las afecciones a infraestructuras existentes y previstas (Ferrocarril, Metro, CYII, Calle 30, etc.) y condicionarlas a su aceptación por los servicios competentes. También se propone garantizar en los viarios la adecuada funcionalidad de los distintos modos de movilidad (peatonal, ciclista, transporte público, tráfico privado, servicios, etc.).

Los cuatro ámbitos abarcan una **superficie total** de 2.364.825 m² y 2.657.313 m² edificables, de los que se destinan a **Residencial** 1.048.535 m² edificables (260.000 m² en el APE 05.31 "Centro de Negocios Chamartín", 714.338 m² en el APE 08.20 "Malmea-San Roque-Tres Olivos" y 74.197 m² en el APE 08.21 "Las Tablas Oeste"), y a **Terciario** 1.608.778 m² edificables (1.040.000 m² en el APE 05.30, 137.795 m² en el APE 08.21, 250.983 m² en el APE 08.20 y 180.000 m² en el APR 05.10) redes supramunicipales y generales en una cuantía de 1.368.874.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cv mediante el siguiente código seguro de verificación: **0889497296193955450741**



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cv mediante el siguiente código seguro de verificación: **0889497296193955450741**

La propuesta de modificación, ordena el siguiente conjunto de **suelos para redes**:

Redes públicas no incluidas en ámbitos de actuación:

Redes supramunicipales:

1. Red supramunicipal de infraestructuras de comunicaciones de Transporte y Servicio Ferroviario (ST-TF); que comprende la mayor parte del ST-TF en la zona de Fuencarral, infraestructura de la Administración del Estado.
2. Red supramunicipal de infraestructuras de comunicaciones Viaria: suelos ocupados al norte del ámbito de la MPG por ramales del Nudo de Fuencarral, infraestructura de carácter regional de la Comunidad de Madrid.
3. Red supramunicipal de equipamientos de zonas verdes y espacios libres: suelos identificados como pertenecientes al Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, en su condición de espacio protegido regional.

Redes generales:

1. Red general de infraestructuras de comunicaciones viarias: tramo de la Calle 30 comprendido en el ámbito de la MPG y el Nudo Norte.

Redes públicas incluidas en ámbitos de actuación:

Redes supramunicipales:

1. Redes supramunicipal de infraestructuras de comunicación de Transporte y Servicio Ferroviario: que comprende la parte del ST-TF incluido en los ámbitos y sujeto a transformación, ordenándose en el nivel de vía como red pública de los mismos.
2. Redes supramunicipal de uso Dotacional de Transporte: Está prevista la implantación de un intercambiador urbano de autobuses en coordinación con la Estación de Chamartín y las instalaciones de Metro existentes.
3. Redes supramunicipales de infraestructura social: Se califica suelo para la integración del Nudo Hidráulico de Malmea y de sus instalaciones anexas en el conjunto de la ordenación.
4. Red supramunicipal de infraestructuras de comunicaciones vía pecuaria: El tramo de vía pecuaria identificada durante el procedimiento de información pública, que atraviesa suelos ocupados por las vías ferroviarias y el nudo de Manoteras, se ha optado por recuperar y reponer su trazado, con conexión con su extremo exterior, al este, continuidad sobre la calle 30, y remate con zonas verdes o ajardinadas de la nueva ordenación.

Redes Generales:

1. Redes generales de infraestructuras y comunicación viaria: vías públicas de articulación y conexión longitudinal y transversal: Aseguran la continuidad y conectividad de la trama urbana, eliminando las barreras físicas que impiden la comunicación y relación entre los barrios existentes situados al norte y al sur de la Calle 30, y al este y el oeste del ST-TF. Son los siguientes:

- Reservas de ampliación de Calle 30
- Prolongación de Agustín de Foxá.

- Calle Bambú y su conexión con Antonio Cabezón.
- Transversal de Avenida de San Luis.
- Transversal de Herrera Oria.
- Transversal de Afueras de Valverde.
- Transversal de Tres Olivos.
- Paso peatonal conexión San Roque-Las Tablas

2. Redes generales de Equipamiento: Se califica una reserva de suelo localizado al norte de Calle 30 junto al edificio de Profidén, con una superficie de 40.031 m². Estos suelos se dimensionan para incrementar la red general municipal de equipamientos sociales.

RED PÚBLICA	FUNCIÓN		NO INCLUIDOS EN ÁMBITOS	NO INCLUIDOS EN ÁMBITOS	TOTAL m ² s
SUPRAMUNICIPAL	INFRAES. COMUNICACIONES	SERVICIO FERROVIARIO ST-TF	775.203	16.797	792.000
		VIARIO. NUDO FUENCARRAL	40.413	-	40.413
		TRANSPORTE. INTERCAMBIADOR		3.019	3.019
		VÍA PECUARIA	283	10.538	10.821
	INFRAEST. SOCIAL	NUDO MALMEA		8.946	8.946
	EQUIPAMIENTOS ZONAS VERDES	PRCAM	6.323	0	6.323
	SUBTOTAL		822.222	39.300	861.522
GENERAL	INFRAEST. COMUNICACIONES	VIARIO. CALLE 30/ NUDO NORTE	93.983		93.983
		VIARIO	-	373.338	373.338
	EQUIPAMIENTOS SOCIALES			40.031	40.031
	SUBTOTAL		93.983	413.369	507.352
TOTAL REDES ESTRUCTURANTES			916.205	452.669	1.368.874

Distribución de la superficie edificable por usos globales:

USO	APR 05.10 m ² c	APE 05.31 m ² c	APE 08.20 m ² c	APR 0821 m ² c	TOTAL m ² c	TOTAL %
RESIDENCIAL	0,00	260.000	714.338	74.197	1.048.535	39,46
SERVICIOS TERCIARIOS	180.000	1.040.000	250.983	137.795	1.608.778	60,54
TOTAL	180.000	1.300.000	965.321	211.992	2.657.313	100



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: **0889497296193955450741**



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: **0889497296193955450741**

El número máximo de viviendas por ámbito:

ÁMBITO	SUPERFICIE EDIFICABLE TOTAL RESIDENCIAL m ² c	NÚMERO MÁXIMO DE VIVIENDAS
APR 05.10 "Estación de Chamartín"	0	0
APE 05.31 "Centro de Negocios Chamartín"	260.000	2.595
APE 08.20 "Malmea- San Roque-Tres Olivos"	714.338	7.138
APE 08.21 "Las Tablas Oeste"	74.197	741
TOTAL	1.048.535	10.474

Zonas verdes:



Se propone denominar "eje ambiental" a la red completa de zonas verdes de carácter local que dota de servicio a cada uno de los ámbitos y conecta desde el norte, en la estribaciones del Monte del Pardo, hasta la Castellana y el parque central junto a la Estación.

La presente modificación afecta a los siguientes ámbitos y suelos del PGM97:

- APE 05.27 Colonia Campamento, en su totalidad.

- APR 08.03 Prolongación de La Castellana, en su totalidad.
- Puntualmente al API 08.07.02 Casco Histórico de Fuencarral y en el APE.08.07 Casco Histórico Fuencarral, en lo referente a la disposición introducida por la MPG02 que posibilita la opción de traslado de la ermita de San Roque a dos parcelas indistintamente.
- Puntualmente al API 08.07. Polígono I. Carretera de Burgos, en el ajuste de su borde Oeste de contacto con el nuevo ámbito APE 08.21 Las Tablas Oeste.
- Puntualmente al UZI 0.08 Las Tablas, en el ajuste de su borde Oeste de contacto con el nuevo ámbito APE 08.21 Las Tablas Oeste.
- Puntualmente UZI 0.07 Monte Carmelo, en la reordenación de suelos de la red pública local contiguos al Nudo de Fuencarral.

3.2 ANÁLISIS DE LOS IMPACTOS SIGNIFICATIVOS DE LA APLICACIÓN DEL PLAN TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO

3.2.1 Estudio de alternativas

El Estudio Ambiental Estratégico de la modificación y de su ordenación integrada incluye un estudio de alternativas que analiza, en primer lugar, la alternativa "cero" o de no ejecución de la modificación, desde diferentes aspectos ambientales: vertiente ecológica, arbolado existente, evolución de la calidad de los suelos y las aguas subterráneas, paisaje, patrimonio cultural y red de dotaciones.

Posteriormente se describen cuatro alternativas de ordenación y se realiza una valoración medioambiental, motivando y justificando la solución finalmente adoptada.

3.2.2 Estrategia de sostenibilidad urbana planteada en la Modificación Puntual

En el Anexo 8 de la Modificación Puntual se pretende definir la estrategia de sostenibilidad del futuro desarrollo urbanístico propuesto. En tal Anexo se resumen las principales medidas en relación con la sostenibilidad urbana, centradas en ocho categorías con las que se pretende cumplir con el "Principio de desarrollo territorial y urbano sostenible" definido en el artículo 3 del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, como a continuación se resume:

Regeneración urbana y sostenibilidad económica: en el Anexo 8 se considera como tal la transformación de áreas degradadas en tejido urbano que garantice la activación económica y que fomente la diversidad e igualdad de oportunidades y la empleabilidad. En la Modificación se delimita un ámbito que atiende, se defiende en el Anexo, a la necesidad de la urbanización de suelos de regeneración, de menor impacto ambiental, frente al consumo de nuevos suelos como la primera premisa que debe cumplir un desarrollo sostenible. Para posibilitar la recuperación de estos suelos, se ha realizado el inventario e identificación de actividades potencialmente contaminantes de los suelos, para su posterior recuperación.

Por otra parte, en el Anexo 8 se considera que la actuación tendrá notables efectos positivos en la economía de la ciudad, al generar oportunidades de negocio y de empleo, gracias a la creación de una nueva centralidad económica en la Corona Norte de Madrid, y a sus retornos fiscales. Igualmente, se considera que, dada la distribución de usos (un 60,54% de la edificabilidad total para usos terciarios y un 39,46% para el uso residencial) se acogerá en el ámbito a 27.472 habitantes y 63.000 empleos directos una vez desarrollada la promoción, a los que habría que añadir 31.000 puestos adicionales fuera del ámbito de ordenación y de 118.000 empleos durante la construcción.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

Preservación de los valores ambientales: se pretende mejorar la calidad de vida, manteniendo y fortaleciendo los valores ambientales existentes o potenciales. De acuerdo con el Anexo 8, la Modificación establece un Eje Ambiental, una banda naturalizada longitudinal a lo largo del ámbito, que vertebrará la red de zonas verdes y que articula el conjunto de la ordenación, con la idea de introducir los valores de los espacios naturales protegidos como el Parque Regional Cuenca Alta de Manzanares, El Pardo y Valdepatas en el desarrollo.

Por otro lado, se asevera en el Anexo 8, las Normas Urbanísticas Particulares de las APEs 05.31, 08.20 y 08.21 incluyen requisitos que pretenden la adaptación al cambio climático y su mitigación, tales como condiciones mínimas de cobertura vegetal en urbanización y edificación, pavimentos permeables, condiciones para la reducción del consumo de agua y la reutilización de aguas pluviales y grises, criterios de ajardinamiento sostenible y selección de especies, empleo de elementos de vegetación, agua y sombreado para mejorar la habitabilidad de los espacios públicos y el empleo de acabados de alto albedo en los materiales.

Se prevé, asimismo, un sistema de drenaje sostenible, complementado con criterios para la maximización de superficies vegetales y permeables según se indica en las Normas Urbanísticas Particulares de las APEs 05.31, 08.20 y 08.21, la continuidad de las vías de escorrentía natural existentes y una pendiente longitudinal mínima de los viarios urbanos para garantizar la circulación del agua.

También se plantea en la Modificación la preservación de los edificios catalogados por el Plan general y su integración en la ordenación: el edificio de Laboratorios Profidén (actualmente Castellana Wagen), situado al norte de la Calle-30, en la calle Isla de Java, 1 en el polígono Industrial de Fuencarral Malmea, la Ermita de San Roque, situada en el Camino de San Roque de Fuencarral y la Ermita de Ntra. Sra. De Lourdes, situada en Avda. Ntra. Sra. De Valverde.

Modelo urbano compacto y mixto: se pretende, se señala en el citado Anexo, un modelo urbano basado en la compactación, la mezcla de usos, la proximidad y la integración de espacios verdes públicos, con un consumo reducido de suelo, agua y energía a lo largo de toda su vida útil, reduciendo la huella de carbono.

Tal planteamiento se relaciona con el "Estudio del sistema dotacional-redes públicas en el entorno de la MPG" que se encuentra en el Anexo 17, de manera que se busca, se asevera en el Anexo 8, la conformación de comunidades con la adecuada dotación de redes de equipamientos y servicios que, a su vez, se integrarán en las redes de los barrios aledaños.

La propuesta de ordenación persigue la creación de un triple eje estructurante norte-sur, el eje ambiental antes citado, la Prolongación de Agustín de Foxá, con amplias aceras y arbolado, e integración de la traza del Metro, de la red superficial de transporte público y de las infraestructuras de las principales canalizaciones de Canal de Isabel II procedentes de los embalses del norte de la Región y, finalmente, un eje coincidiendo con la Calle Antonio Cabezón, como punto más bajo al este de la intervención, los espacios ajardinados de protección con las adyacentes vías del tren, ayudando en la recolección de aguas urbanas de escorrentía.

Movilidad y conectividad: se busca fomentar la inversión del reparto modal, actualmente dependiente del vehículo privado, en favor del transporte público colectivo y la movilidad alternativa, integrando los barrios existentes con los nuevos tejidos urbanos. Se busca una accesibilidad peatonal y ciclable a los distintos sistemas de transporte público en tiempos de recorrido inferiores a 10 minutos, para favorecer el empleo del transporte público.

En la Modificación Puntual se reordenan las conexiones desde el sistema viario propuesto con las grandes infraestructuras (A-1, M-40, M-607, M-603, M-11, Calle 30, Paseo de la Castellana y Avenida de la Ilustración), buscando favorecer los movimientos de salida de Madrid y reconfigurando los accesos al ámbito. Asimismo, se propone una red de nodos de transporte transversales a los ejes longitudinales del ámbito. La mayor densidad y compacidad se concentra alrededor de los nodos de transporte así definidos, mientras que la distribución de la densidad también va disminuyendo gradualmente hacia el norte. Se permitirá, asimismo, la reutilización de espacios para diferentes usos.

Se pretende que la red de nodos dé respuesta a la demanda de movilidad, dotando al desarrollo de una alta accesibilidad al sistema de transporte público. Para incentivar este último, se propone la creación de un carril de Bus Prioritario (BuP). Su objetivo es facilitar la movilidad en la zona interior del desarrollo, así como la extensión a través de los Puentes de Cardenal Herrera Oria, Santo Domingo de la Calzada y la M-603 con los desarrollos de la Corona Norte de Madrid.

Por otro lado, se propone el diseño de una nueva línea de metro con tres estaciones y una nueva estación de cercanías, que darían continuidad a los sistemas de transporte público ya existentes en el norte de Madrid, teniendo como referencia el punto de intercambio modal en el intercambiador de Chamartín. La propuesta contemplaría también la opción de integrar dos nuevos carriles bus sobre el cubrimiento de la Castellana, que conectarían los intercambiadores de autobuses del Paseo de la Castellana (Plaza de Castilla, Intercambiador de Chamartín y Área Intermodal de La Paz-Centro de Negocios).

La política de aparcamientos pretende ser coherente con la priorización del transporte público colectivo y alternativo, de forma que se propone una reducción de la dotación de aparcamiento hasta un máximo de 0,5 plazas/100m² de usos terciarios oficinas en el APE 05.31. Además, se reduce el espacio de aparcamiento sobre rasante en viario público, mediante la dotación de estacionamientos subterráneos conectados entre sí por medio de una infraestructura de accesos integrada en la urbanización bajo la Calle Agustín de Foxá. Asimismo, se propone el emplazamiento de plataformas logísticas, una de carácter macro (un primer filtro en la llegada de mercancías) y varias micro-plataformas logísticas de distribución.

Finalmente, se conecta el anillo verde ciclista de Madrid con la nueva red trazada en el interior del ámbito. Se propone además una red de vías ciclistas accesibles en un 80% del ámbito con puntos de alquiler de bicis y su aparcamiento en los principales nodos de transporte y áreas de actividad. Todas las conexiones transversales este-oeste contarán con conexiones peatonales, ciclistas y carriles bus.

Interacción social y equipamientos: se pretende fomentar la calidad del espacio público para generar espacios de cohesión social y activar la participación ciudadana, disponer de forma estratégica los equipamientos comunitarios de cercanía, y contribuir a la corrección de los desequilibrios sociales.

Se propone una ordenación que busca conectar con los barrios existentes, a través de la extensión e integración de las tramas viarias locales, la red de espacios libres, como el Parque de Begoña, el Parque Isla de Java, etc. y la propuesta de equipamientos en los bordes del desarrollo, especialmente con Valverde. Se ha realizado, al respecto, un análisis del contexto urbano en el Anexo 16, "Información. Análisis del entorno urbano en la MPG". Los equipamientos y espacios públicos del ámbito de la Modificación se han diseñado, se afirma en el Anexo 8, a partir del análisis no solo de las necesidades del nuevo desarrollo sino también de las de los ámbitos limítrofes.

Por otra parte, se pretende en la Modificación la creación de comercio de proximidad mediante la integración del comercio en planta baja, sin parcelas destinadas a grandes superficies comerciales, así como la creación de espacios cívicos en los propios intercambiadores de transporte y en sus inmediaciones donde se produzca el intercambio de personas, bienes y servicios.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

Eficiencia de recursos: se intenta, se señala en el Anexo 8, potenciar un uso más racional y eficiente de los recursos naturales incorporando estrategias para la reducción del consumo de energía, la gestión responsable del ciclo del agua, el manejo sostenible de los recursos materiales y la gestión sostenible de los residuos.

Al respecto, en las Normas Urbanísticas se concretan diversas condiciones para los Proyectos de Urbanización, con una serie de criterios técnicos y económicos, de manera que se exige, entre otros aspectos, un estudio específico para valorar la implementación de infraestructuras energéticas de alta eficiencia y bajas emisiones, la previsión de la infraestructura necesaria para la recarga de la flota de autobuses eléctrica así como puntos de recarga de vehículos eléctricos en calle y en edificios, un proyecto específico para valorar la implementación de la infraestructura necesaria para la gestión de residuos “optimizada”, un estudio específico sobre la selección de materiales de construcción, un sistema de saneamiento semi-separativo para la gestión de pluviales en el espacio público y la autogestión del agua de lluvia procedente de zonas verdes y espacios libres públicos y los excedentes de las instalaciones de pluviales de los edificios y un proyecto que justifique la implementación de sistemas de drenaje sostenible.

Innovación aplicada y ciudad inteligente: se busca, se apunta en el Anexo 8, posibilitar la implantación de sistemas interactivos y adaptativos, capaces de reaccionar al usuario, para optimizar los recursos tanto naturales como económicos, sociales e institucionales, mediante la utilización de las tecnologías de la información y de la comunicación (TICs).

Al respecto, en las Normas Urbanísticas se exige a los Proyectos de Urbanización que prevean la infraestructura de datos necesaria para el despliegue de una ciudad inteligente, garantizando la conectividad de las infraestructuras y los servicios urbanos, al menos para el transporte, tráfico, alumbrado público, agua y energía, así como para los edificios, garantizando la infraestructura mínima necesaria para posibilitar el posterior desarrollo de edificios inteligentes en fase de Proyecto de Edificación, siguiendo los criterios de las normas UNE publicadas por el Comité Técnico de Normalización sobre Ciudades Inteligentes de AENOR, el AEN/CTN 178 o normativa que las sustituya.

Habitabilidad y bienestar: se pretende, según se asegura en el Anexo 8, generar un medio ambiente urbano que favorezca la salud y el bienestar colectivos, con una comunidad diversa y cohesionada donde las personas puedan vivir, trabajar, recrearse, educarse y relacionarse en un entorno de calidad.

A ese respecto, las Normas Urbanísticas Particulares establecen que los Proyectos de Urbanización incluyan para las áreas verdes un proyecto específico de habitabilidad y confort, que justifique la inclusión de elementos para aumentar la calidad de los espacios públicos tales como el empleo de vegetación, la creación de zonas con arbolado de rápido crecimiento y/o con elementos temporales o permanentes de sombreado, el empleo de elementos de agua, en forma de fuentes o de láminas que faciliten la evaporación y refrigeración del aire circundante en verano y un análisis de las condiciones de confort y seguridad ante el viento.

Se busca, además, señala el Anexo 8, que la red de vías ciclistas y de itinerarios peatonales no solo promueva la movilidad sostenible sino también las actividades saludables, contribuyendo a la mejora de la calidad del aire.

En el Anexo 17, “Información. Estudio del sistema dotacional-redes públicas en el entorno de la MPG en el entorno de la MPG” y el Anexo 7, “Análisis del Impacto de Género, Infancia, Adolescencia y Familia”, se explica que la ordenación incluye una propuesta de equipamientos que pretende cubrir las necesidades sanitarias y deportivas del área norte de Madrid y fomentar una cultura del bienestar.

3.2.3 Potenciales efectos significativos

En el Anexo 18 “Estudio Ambiental Estratégico (global)” (EAE), se realiza una valoración de los probables efectos significativos de la Modificación Puntual en el medio ambiente, identificando los distintos aspectos más relevantes que podrían verse afectados. Se considera, al respecto, por parte de esta Dirección General, a partir del análisis de los datos y argumentos presentados, que la documentación valora correctamente los efectos de la Modificación Puntual, con los comentarios y consideraciones que se reseñan a continuación.

3.2.3.1 Efectos potenciales en la calidad del aire y el cambio climático y su relación con la movilidad

En relación con el clima y la calidad del aire, consta en el EAE un apartado específico, el 18.8, “Estudio sobre la calidad del aire y el cambio climático”, que se basa en las instrucciones plasmadas en el documento de alcance de esta Dirección General y en el informe de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental del Ayuntamiento de Madrid. Constan, asimismo, en la documentación recibida, dos Anexos, el 9, relativo a la estrategia de movilidad, y el 10, que estudia la movilidad y el tráfico, directamente relacionados con la calidad del aire y el cambio climático.

Los objetivos generales que, en relación a la calidad del aire y cambio climático, tiene en cuenta el citado estudio parten de los objetivos de los documentos estratégicos del Ayuntamiento de Madrid y la Comunidad de Madrid, es decir, el Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático de la Ciudad de Madrid (Plan A del Ayuntamiento de Madrid de 2017) y la Estrategia de Calidad del Aire y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid (Plan Azul+ de la Comunidad de Madrid de 2014)

El EAE considera que, a escala local, microclimática, se puede producir un incremento de las temperaturas en las cercanías de viales y grandes edificaciones, especialmente durante las noches de verano, una reducción de la captación de radiación solar debido al incremento del efecto sombra de las edificaciones y una modificación del régimen de vientos a escala local y su potencial repercusión en la concentración de contaminantes atmosféricos.

El estudio realizado señala que incremento del tráfico es el factor más relevante para las emisiones de NO_x, mientras que los consumos energéticos asociados a los sectores comercial, equipamientos y terciario son más importantes para las emisiones de CO₂, si bien la mayoría de dichas emisiones no se emitirán directamente en la zona de estudio, al tratarse de emisiones de tipo indirecto.

En relación con el tráfico de vehículos, el EAE ha analizado las intensidades y velocidades medias resultantes en cada tramo según las simulaciones de tráfico realizadas a nivel del conjunto del municipio de Madrid, presentando datos de las zonas de alrededor del ámbito de la Modificación Puntual, comprendidas en el interior de la Calle 30, entre Calle 30 y M-40 y exterior de la M-40. La demanda de tráfico en el área interior a la Calle 30 se incrementaría por efecto de la Modificación Puntual en un 2,7% y entre la Calle 30 y la M40 en un 1,6%, lo que implicaría un descenso de la velocidad media del 2,4% y un 2,1% respectivamente. El EAE interpreta que la Modificación Puntual no introduciría problemas de congestión apreciables en el conjunto de la ciudad. Los factores de emisión medios resultantes se incrementarían del orden de un 0,15%; es decir tendría un impacto despreciable en las tasas de emisión específicas (g/km) de un vehículo dado, independientemente de su tecnología.

Con respecto a las emisiones del tráfico por efecto del desarrollo propuesto, el EAE plantea dos hipótesis con relación a la evolución futura del parque circulante y las tecnologías que emplee, para concluir en que incluso en la hipótesis más conservadora (tecnología Euro 6) la flota futura presentaría una reducción en las emisiones de NO_x del 70,4% y del 43,5% en PM_{2,5}, mientras que la reducción de CO₂ sería más incierta, de manera que en el peor de los casos, la reducción del sector sería de aproximadamente un 4%.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

Por su parte, la emisión máxima de los sectores residencial, comercial, institucional e industrial del ámbito sería del orden de 13 t/año de NO_x, prácticamente nula de partículas (se asume un factor de emisión de 0,2 g/GJ para el gas natural) y de 61 kt/año de CO₂.

Con relación a la huella de carbono, el EAE calcula, ante los distintos escenarios barajados para el año 2040 y teniendo en cuenta la variabilidad de los factores de emisión secundarios de la generación eléctrica, que la contribución directa de Madrid Nuevo Norte podría oscilar entre 26.1 y 65.5 kt CO₂-eq/año, lo que en condiciones de funcionamiento del nuevo desarrollo a plena carga representarían aproximadamente un 0,2- 0,6% del total municipal actual.

Todo ello sirve al EAE para concluir en que el efecto previsible de la puesta en carga de la operación urbanística Madrid Nuevo Norte en el medio atmosférico será muy reducido.

En la documentación recibida, se plantean dos grupos globales de medidas preventivas y correctoras con relación a los efectos del desarrollo en la calidad del aire y el cambio climático, incorporación de medidas de diseño urbano, como las citadas en el apartado relativo a la “Estrategia de sostenibilidad urbana” de la presente declaración ambiental estratégica y el establecimiento de normas a considerar en las fases de ejecución del planeamiento, incluida la vigilancia ambiental. Se citan, a continuación, las que se consideran más relevantes:

- Adopción de un diseño urbano orientado al transporte público, mediante el planteamiento de una ciudad compacta y densa alrededor de los nodos de transporte, que favorezca la reducción de la congestión del tráfico e induzca un comportamiento sostenible disminuyendo la necesidad de desplazarse en vehículo privado y fomentando la realización de viajes más cortos en modos sostenibles como los compartidos, el metro, el autobús, la bicicleta y a pie.
- En cuanto a la planificación de la red viaria y el espacio público, se ha proyectado una red viaria jerarquizada, con limitaciones para la movilidad privada.
- Se propone una plataforma segregada de Bus Prioritario (BuP) mediante un eje Norte-Sur, una red de autobuses de la EMT con carriles bus exclusivos y compartidos, la conexión mediante intercambiadores con el sistema de autobuses interurbanos que da servicio a los municipios del Norte de Madrid, un nuevo intercambiador de autobuses de Chamartín y la nueva área intermodal en La Paz, en coordinación con el intercambiador existente de Plaza de Castilla, una nueva línea de metro a lo largo del desarrollo con tres nuevas estaciones y una estación de Cercanías, Fuencarral Sur, a añadir a las dos estaciones existentes, Chamartín y Fuencarral.

Al respecto, el estudio de demanda de transporte público que se incluye en el “Anexo 10, Estudio de Tráfico y Movilidad” estima, en el escenario conservador, un total de 140.033 viajes diarios en transporte público atraídos y generados por el desarrollo, que ascenderían hasta 145.328 viajes en el escenario sostenible. Tomando como base el escenario conservador, la nueva línea de metro captaría unos 61.470 viajes aproximadamente. Su participación en el reparto modal del transporte público es de un 43,90%, convirtiéndose en el medio de transporte más utilizado, seguido por el Cercanías (30,49%), autobuses urbanos (24,32%) y autobuses interurbanos (1,29%). En la documentación recibida se asegura que el sistema de transportes propuesto no tendría problemas en absorber la demanda esperada por el desarrollo, especialmente considerando la capacidad horaria de los nodos principales de transporte público.

- La normativa urbanística recoge, además, entre sus determinaciones (artículo U.1.) la obligación de que los proyectos de urbanización contengan estudios de demanda de servicios de transporte público.

- La estrategia de aparcamientos se orienta como una medida directa de reducción del tráfico privado que, al mismo tiempo, permite la liberación de espacios habitualmente destinados a aquéllos y los transforme en potenciales nuevos modos de movilidad, articulándose en las siguientes medidas:
 - Adopción de una política de aparcamientos de mínimos por máximos, reduciendo, según ámbito, las dotaciones de aparcamientos: En el APE 05.31 se propone un máximo de 0,5 plazas/100 m² en lugar del máximo posible de 1,5 plazas/100 m², en el uso terciario (artículo 5.2.18), mientras que en el APE 08.20, la propuesta es de 1,0 plazas/100 m² (artículo 5.2.17).
 - Reconversión de los espacios liberados para integrar los nuevos modelos de movilidad y modos de transportes alternativos (car-sharing, car-pooling); en particular, en el artículo U.3.1. se establece la obligación de reservar un mínimo del 10% de las plazas de aparcamiento en viario público para la incentivación de estos modos de transporte alternativos.
- Se utilizan medidas de fomento de la movilidad ciclista y peatonal a partir de la definición de itinerarios claros y seguros, conectados con los nodos de transporte y el Anillo Verde Ciclista de Madrid y dotados con zonas de aparcamiento para bicis habilitadas específicamente, tanto en las paradas de transporte público (artículo U.1.), como en los usos lucrativos (artículo E.5.5.), de modo que se garantice una accesibilidad peatonal y ciclable a los nodos de transporte con tiempos de recorrido inferiores a 10 minutos.
- La normativa urbanística establece que los Proyectos de Urbanización deben incluir un estudio específico para valorar la implementación de infraestructuras energéticas de alta eficiencia y bajas emisiones.
- Se pretende que el futuro diseño de los edificios tienda a la reducción de la demanda de calefacción y refrigeración mediante la aplicación de medidas de diseño pasivo, ahorro y eficiencia energética y descarbonización, uso de instalaciones térmicas centralizadas, aprovechamiento de energías renovables (artículo E.5.4.) in situ e integración de la movilidad eléctrica en el sistema energético de la edificación (artículo E.5.5.), instando a los aparcamientos en uso residencial y terciario a que estén dotados de la instalación eléctrica específica para la recarga de vehículos eléctricos establecida en la ITC-BT-52.

Al respecto de todo ello, se considera adecuado, por parte de esta Dirección General, el análisis efectuado por el EAE en relación con los efectos del desarrollo en la calidad del aire y el cambio climático y con la movilidad, si bien la incertidumbre con relación a los modelos de evolución futura de las tecnologías y el tráfico, la gran extensión temporal que se prevé para la completa urbanización y edificación del ámbito y las propias incidencias esperables en el proceso urbanístico, aconsejan que la vigilancia ambiental se realice con especial celo sobre estos aspectos, de manera que se puedan detectar efectos no esperados en esta fase, a fin de implementar nuevas medidas correctoras. Se hace mención de esta cuestión, por tanto, en el apartado relativo a la vigilancia ambiental de la presente declaración ambiental estratégica.

3.3.2.2 Efectos potenciales derivados de la contaminación acústica

Descripción de la situación acústica previa a la modificación:

En la elaboración de los mapas acústicos que se incluye en la documentación recibida se ha utilizado el método CNOSSOS-EU, que fue incorporado a la normativa estatal mediante Orden PCI/1319/2018, de 7 de diciembre, por la que se modifica el anexo II del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a la evaluación del ruido ambiental.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

El MER, Mapa Estratégico de Ruido de Madrid, que refleja los niveles de ruido correspondientes a la situación de la ciudad en el año 2016 aprobado por la Junta de Gobierno en su sesión celebrada el 28 de junio de 2018, se ha utilizado como base para ajustar la correlación en el modelo preoperacional y validar los resultados.

Fuentes sonoras modelizadas en la situación previa

1. Carreteras y viario urbano.

Se ha analizado el nivel de ruido ocasionado por el tráfico de la Calle 30 a su paso por el ámbito de la Modificación Puntual, la A-1 en su zona más próxima al APE 08.21 Las Tablas Oeste y de la autovía M-40 y carreteras M-607, M-603 en las zonas de afección al ámbito.

Se han considerado los siguientes viales estructurantes:

- Eje norte-sur prolongación de la calle Agustín de Foxá
- Eje norte-sur prolongación de la calle Antonio Cabezón
- Eje transversal prolongación de la calle Las Viejas, al sur de la Calle 30
- Eje transversal prolongación de la avenida Salas de los Infantes, al norte de la Calle 30
- Eje transversal prolongación de la calle Cardenal Herrera Oria, al norte de la Calle 30
- Eje transversal prolongación de la calle Puente la Reina, al norte de la Calle 30
- Eje transversal prolongación de la calle Monasterio de Arlanza, al norte de la Calle 30

Se han considerado los Mapas Estratégicos de la autovía M-11 en la segunda fase, correspondientes al año 2013, elaborados por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Al igual que el MER de Madrid, este mapa ha servido como base para ajustar la correlación entre el modelo preoperacional y validar los resultados.

2. Ferrocarril

Para el caso del tráfico ferroviario en el entorno de la estación de Chamartín se han utilizado los Mapas Estratégicos de Ruido de los grandes ejes ferroviarios de ADIF de segunda fase (2012), publicados y aprobados en 2016.

Las UME, unidades de mapa estratégico, que afectan al ámbito son tres:

- UME 01_01: Colmenar Viejo-Bifurcación Chamartín-Bifurcación Príncipe Pío.
- UME 01_02: Madrid Chamartín - El Escorial
- UME 01_08: Madrid Chamartín - Hortaleza

Los datos específicos de las circulaciones han sido evaluados a partir de los datos disponibles en la Web de Cercanías y la larga distancia de RENFE, habiéndose ajustado a partir de las mediciones tomadas en terreno. Mediante estas observaciones se han repartido las circulaciones en el parque de vías de la estación de Chamartín, considerando un tipo de circulaciones de cercanías y un tipo de circulaciones de trenes de media y larga distancia.

3. Industria

En lo que respecta a ruido industrial, si bien actualmente parte del ámbito se encuentra ocupado por el Polígono Industrial de Malmea, las industrias que se encuentran en este polígono no son industrias pesadas que puedan originar altos índices de emisión de ruido. En todo caso, de acuerdo con el estudio acústico, se han realizado mediciones en el interior del polígono que han refrendado que los niveles acústicos emitidos por el polígono industrial no afectan a ninguna zona residencial próxima. Esta

consideración coincide con llevada a cabo por el Ayuntamiento de Madrid en la elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido, en los que no se tiene en cuenta el ruido generado por estas industrias.

Resultado de la modelización en la situación previa

Se han estudiado los niveles de ruido ocasionado por las principales vías de tráfico rodado sobre las zonas residenciales existentes en los alrededores del ámbito de modificación, las cuales han sido consideradas como las de mayor sensibilidad acústica en la situación previa.

Se han obtenido los siguientes resultados en las zonas residenciales que, por su proximidad a infraestructuras de transporte, se ven afectadas por niveles que superan los objetivos de calidad acústica:

- Edificios residenciales entre 10 y 15 alturas localizados entorno de la Autopista A-1 al sur de la Calle 30, al este del ámbito.
- Viviendas al norte de la Calle 30 cercanas al parque de Begoña. Se trata de edificios residenciales de 4 y 5 alturas. En esta zona además se encuentra el Hospital La Paz, donde actualmente se superan los niveles de inmisión para uso sanitario.
- zona de viviendas próximas a la calle Mateo Inurria. Se trata de edificios de poca altura entre 2 y 3 plantas.
- En el entorno de la autovía de Colmenar viejo y la calle Monasterio de Arlanza se ven afectados por superación de los valores objetivo 8 edificios localizados fuera del ámbito cuyos niveles de ruido no varían en la situación postoperacional, de lo que se deduce que las actuaciones de la modificación del PGM no afectarán acústicamente a esta zona.

En los mapas acústicos resultantes del tráfico ferroviario no se observa superación de los valores objetivo de calidad acústica.

Por otra parte, como se describe en el informe de la Dirección General de Aviación Civil de 22 de enero de 2019, el ámbito objeto de ordenación de la Modificación Puntual no se encuentra afectado por servidumbres aeronáuticas acústicas, si bien una parte del mismo se encuentra incluido en las zonas de servidumbres aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Por ello, tal informe establece una serie de condiciones y recomendaciones.

Si bien se considera correcta la evaluación acústica efectuada, cabe, al hilo de todo lo descrito, señalar, como asimismo se indica, adecuadamente, en el propio EAE, que si bien los métodos de cálculo CNOSOS-EU están actualmente consolidados, es previsible una evolución futura como resultado de la aplicación del método y de eventuales recomendaciones de utilización práctica, como ya ocurrió con los métodos interinos. Por esta razón, el propio EAE recomienda que en diferentes momentos de las fases de ejecución y gestión del planeamiento se lleven a cabo estudios acústicos, cuando los datos sobre la composición y emisión acústica del parque móvil sean más sólidos y la metodología de aplicación esté más evolucionada. Como consecuencia, se indican, entre las determinaciones finales de la presente declaración estratégica, diversas condiciones.

3.2.3.3 Efectos potenciales sobre los valores ecológicos interiores del ámbito

La valoración de los efectos sobre los valores ecológicos existentes realizada en el Anexo 18 parte de los estudios que constan en el capítulo 9.2 "Caracterización ecológica del territorio: vegetación, usos del suelo y fauna" del propio EAE, donde se concluye que el estado ecológico actual del ámbito de actuación para el mantenimiento de poblaciones faunísticas es deficitario debido al estado de degradación actual de gran parte de los eriales, si bien existen algunos eriales en buen estado de conservación en la parte meridional.



Los principales efectos esperados, se apunta en el EAE, son los siguientes:

- Recuperación de aproximadamente 6 ha de zonas que, actualmente, presentan alto nivel de degradación.
- Creación de nuevos biotopos asociados a la plantación de árboles y arbustos en las nuevas zonas verdes.
- Potencial contaminación genética de las masas arboladas de pinos y encinas de El Pardo y Parque Forestal de Valdelatas por las nuevas plantaciones proyectadas en las zonas verdes.
- Potencial afección a las aves migratorias (enero a marzo) que utilizan los eriales del ámbito de la MPG como lugar de invernada, por pérdida de zonas de alimentación al reducir la superficie de los eriales.

Como conclusión sobre este aspecto, se indica en el EAE, el impacto se puede considerar como compatible tanto en la escala local como global, representando el desarrollo urbanístico previsto una oportunidad para mejorar la conectividad ecológica del ámbito con su entorno y con el sistema ferroviario, a través del diseño de la red de zonas verdes, conclusión que resulta coherente, entiende esta Dirección General, con las características urbanas y periurbanas de la zona afectada y los limitados valores ecológicos actualmente existentes.

3.2.3.4 Efectos potenciales sobre áreas protegidas de interés

En primer lugar, el EAE destaca que la superposición previamente existente entre el APR 08.03 y el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares (PRCAM), ha sido subsanada por medio de la clasificación de la porción del APR 08.03 afectada (6.300 m²), como Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido, como ya se constató en el informe de 20 de noviembre de 2018 de la Subdirección General de Espacios Protegidos en la fase de consultas.

No obstante, de acuerdo con las observaciones realizadas por el Servicio de Evaluación Ambiental de la S.G. de Calidad y Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid y por la organización Ecologistas en Acción en la fase de consultas previas, recogidas en el documento de alcance, el EAE realiza una valoración de los efectos que la operación urbanística Madrid Nuevo Norte podría ocasionar sobre los espacios naturales protegidos.

Los espacios naturales más cercanos son el citado PRCAM y los Montes de El Pardo y Valdelatas, que forman parte de la Red Natura 2000. El EAE analiza los efectos indirectos que potencialmente podría provocar el desarrollo previsto sobre tales espacios y que a continuación se resumen:

- **Un incremento significativo de emisiones a la atmósfera:** se descarta tal efecto ya que, de acuerdo con el citado estudio sobre calidad del aire y cambio climático, el EAE concluye que el efecto previsible de la puesta en carga de la operación urbanística Madrid Nuevo Norte en el medio atmosférico será muy reducido.
- **Un incremento significativo de vertidos a cauces que pudieran alterar su equilibrio ecológico:** el ámbito urbanístico se encuentra en una subcuenca diferente, separada por una divisoria de aguas respecto de los cauces en los que se desarrollan los hábitats de los espacios protegidos, de tal modo, concluye el EAE, que los sistemas de gestión de aguas pluviales y residuales no podrán generar vertidos directos ni indirectos sobre los mismos.
- **La contaminación acústica:** el ruido generado por los viarios de comunicación y de distribución interna de los ámbitos no tendrá efectos indirectos sobre los espacios protegidos debido a que los valores de emisión e inmisión se circunscriben a una banda perimetral, de ancho variable, pero siempre próxima a la fuente de ruido, se apunta en el EAE. Sin embargo, entre las actuaciones en el entorno de la MPG están previstas diversas actuaciones en el Nudo de Fuencarral y, en particular, dentro de los límites de la Zona T del PRCAM. El EAE analiza esta circunstancia para señalar que

las intervenciones previstas en el Nudo tienen por objetivo la mejora de los flujos de tráfico por lo que, desde el punto de vista de la contaminación atmosférica y acústica, se espera una evolución positiva en comparación con el momento actual.

- **El vertido de residuos:** no se contempla vertido alguno ni la generación de vertidos no controlados en ningún punto fuera de los ámbitos de ordenación.
- **El tránsito de personas como consecuencia de la puesta en carga de la operación urbanística:** entre las actuaciones exteriores está prevista la construcción de una pasarela peatonal y ciclista que conecte el norte del APE 08.20 con terrenos del PRCAM, con lo que el EAE señala que es previsible que se produzca un incremento de personas que usen estos terrenos como lugar de esparcimiento y ocio. En este sentido, se deberá prever la elaboración de paneles que informen de la entrada en un Espacio Protegido y de la existencia de valores singulares a conservar, propone el EAE.
- **La contaminación lumínica:** se destaca en el EAE que la baja densidad de edificaciones del ámbito de la MPG al norte de la Calle 30 y el bajo índice de actividad nocturna del polígono industrial de Malmea, suponen actualmente una baja contaminación lumínica en el ámbito de la Modificación Puntual. Si bien a escala de la MPG no se dispone de la información de detalle en cuanto al número y potencia de las luminarias a instalar, una iluminación nocturna inadecuada podría generar impactos sobre los hábitos migratorios, alimenticios, de apareamiento y/o competitivos de aquellas especies que, de forma total o parcial, tienen actividad nocturna (murciélagos, mariposas,...) y que pudieran encontrarse en los espacios protegidos próximos a los suelos de transformación, siendo el espacio protegido más próximo el PRCAM y más concretamente la Zona T (Zona de Transición) del mismo, ocupada por pastizales y matorrales y destinada a garantizar la protección del Monte de El Pardo entre la Autovía A-6 y la tapia del Monte. Conforme al Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) del Parque, se permiten en la Zona T actividades e instalaciones deportivas, recreativas y culturales compatibles con la función de protección que constituye la finalidad de éste área.

Para evitar los potenciales efectos derivados de la contaminación lumínica en el capítulo 11.9 del EAE se han planteado una serie de objetivos y criterios para la protección del medio nocturno, de aplicación a los ámbitos de ordenación pormenorizada. No obstante el EAE considera que no resulta previsible encontrar especies sensibles de fauna que pudieran resultar afectadas por la iluminación de los suelos de transformación en las zonas del PRCAM próximas a suelos urbanos desarrollados, ya que, es esperable que se localicen en los encinares y dehesas de la zona de mayor valor ambiental del Parque, Zona A1 de Reserva Natural Integral, está muy alejada del ámbito de la Modificación Puntual.

Por otro lado, en el capítulo 5.2 "Instalaciones del Canal de Isabel II" del EAE se recuerda que entre las actuaciones previstas en la Modificación Puntual se incluye el desmantelamiento del Depósito del Olivar y la construcción de un nuevo depósito en Valdelatas en la misma ubicación que el actual, en la Zona T, Área de Transición del PRCAM, y ZEC "Cuenca del río Manzanares" (ES3110004). Tal proyecto, en su caso, deberá someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, conforme determine legislación vigente.

En relación con todo ello, dado el análisis efectuado y constando el informe del Área de Conservación de Montes, de 16 de noviembre de 2018 en el que se indica que se considera viable la Modificación Puntual planteada ya que no se afecta directamente a terrenos forestales, montes preservados, montes de utilidad pública, espacios Red Natura 2000, hábitats de interés comunitario ni embalses o humedales protegidos, así como el citado informe de 20 de noviembre de 2018 de la Subdirección General de Espacios Protegidos, el EAE concluye que la propuesta urbanística es compatible con las áreas protegidas de interés del entorno.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cs/verificar mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cs/verificar mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

3.2.3.5 Efectos potenciales sobre las especies de flora y fauna protegidas

Según se recoge en el EAE, en la cuadrícula 30TVK48 del Inventario Nacional de Biodiversidad, en la que se localiza el ámbito de actuación, tienen su distribución potencial el coleóptero gran capricornio o capricornio de las encinas (*Cerambyx cerdo* ssp. *Mirbecki* Lucas, 1842), que figura en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial, pero no en el Catálogo Español de Especies Amenazadas, así como el lepidóptero *Eremopola lenis* (Staudinger; 1892), especie que si bien no está incluida ni en el Catálogo Español de Especies Amenazadas ni en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial, si bien aparece en el Atlas y Libro rojo de los invertebrados amenazados de España como “En Peligro” según la clasificación UICN de 2007.

El EAE, tras analizar el hábitat de ambas especies de artrópodos (masas de encina y dehesas y, ocasionalmente, castañares y hayedos, en el caso del gran capricornio, y formaciones esclerófilas mediterráneas de tipo estepario, cubiertas de matorral xerófilo o pastizal mediterráneo, en el caso de *Eremopola lenis*) llega a la conclusión de que la Modificación Puntual no producirá efectos negativos sobre ellas, al no existir en su ámbito espacial los hábitats que sirven de soporte para su cría y alimentación.

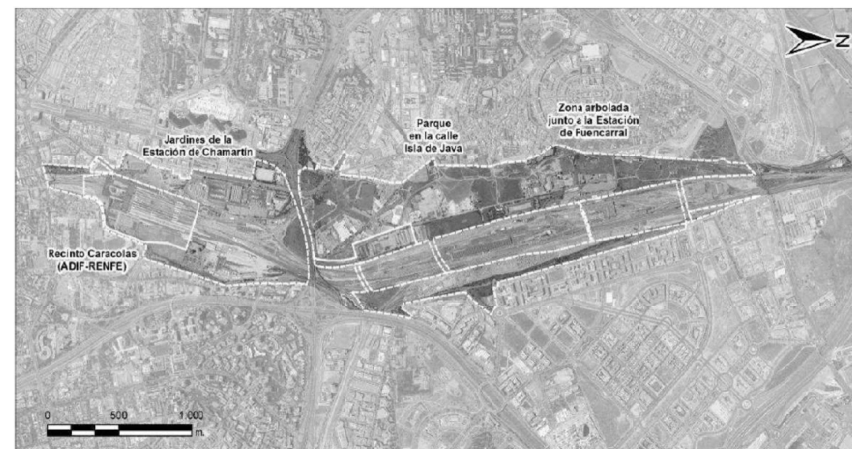
Por otra parte, teniendo en cuenta los informes emitidos por el Área de Conservación de Flora y Fauna de esta Consejería en fechas 12 de julio de 2018 y 20 de noviembre de 2018, se ha valorado en el EAE el potencial efecto sobre el halcón peregrino (*Falco peregrinus*) para concluir en que se trata de una especie plenamente adaptada al contexto urbano por lo que no es esperable un efecto relevante sobre ella. Se incluye una recomendación específica a este respecto entre las determinaciones finales a incluir en la Modificación Puntual en el correspondiente apartado de esta declaración ambiental estratégica.

3.2.3.6 Efectos potenciales sobre las zonas verdes y el arbolado existentes, conectividad con áreas protegidas

Se señala en el EAE que el desarrollo del ámbito de actuación permite configurar un eje longitudinal articulador sur-norte con otros grandes espacios naturales y/o naturalizados de la ciudad de Madrid, lo que se puede valorar de forma positiva. Se plantea, de esa forma que el sistema lineal de zonas verdes permita conectar el arbolado Paseo de La Castellana con los espacios naturales del Monte de El Pardo y el Monte de Valdeletas y, al mismo tiempo, permite integrar de un modo adecuado la nueva ciudad sobre la ciudad existente, dotando al histórico barrio de Fuencarral en su zona de borde de las zonas verdes que demandaba. En el Anexo 18.10 Planos de Síntesis y se denomina “Planificación estratégica de la red de zonas verdes” se incluye una visión global de la planificación de las zonas verdes en el contexto del desarrollo previsto.

Los posibles efectos sobre el arbolado existente han sido valorados mediante un inventario pie a pie. Actualmente se conoce la presencia en el APR 08.03 de cinco zonas de arbolado que dispone de un buen estado de conservación y/o significado sociocultural. Se han inventariado un total de 6.344 ejemplares en el ámbito espacial afectado, 5.622 ejemplares se encuentran en suelos objeto de transformación, lo que implica que existen 722 ejemplares que no van a verse afectados por la ejecución y desarrollo del planeamiento, pues quedan excluidos de los suelos a transformar.

Se ha realizado, además, una valoración específica mediante la Norma Granada que ha permitido concluir que sólo existen 64 ejemplares del máximo valor, se explica en el EAE que por causa del contexto geográfico y la degradación actual de los suelos, afectados y fragmentados por infraestructuras de transporte de alta capacidad y la presencia de actividades industriales y depósitos de vertidos incontrolados.



El estudio de arbolado y la valoración individual realizada permitirá definir las condiciones a incorporar en las Normas Urbanísticas los criterios de conservación, trasplante, tala y restitución encaminadas a garantizar el cumplimiento de la Ley 8/2005.

El EAE concluye en señalar que, ya que se desconocen en esta los valores de las rasantes definitivas de las parcelas y viarios ordenados debe remitirse a que sean los estudios específicos en fases de desarrollo del planeamiento los que determinen con precisión cuantos ejemplares pueden incorporarse a los espacios verdes generados por la nueva ordenación. Se aporta, no obstante, un primer análisis de compatibilidad de la distribución de usos propuestos con la conservación del arbolado, y, en los estudios de arbolado específicos de los ámbitos de ordenación pormenorizada (Anexo 10.1), información cartográfica relativa a la intersección entre el arbolado existente y el viario propuesto por la ordenación pormenorizada.

3.2.3.7 Efectos potenciales sobre la geología, la edafología y la geomorfología

El EAE no aprecia impactos relevantes en estos casos, dado su escaso valor ambiental y su baja vulnerabilidad.

3.2.3.8 Efectos potenciales sobre la hidrología superficial y la hidrogeología

Los ámbitos de planeamiento APR 08.03 “Prolongación de la Castellana” y APE 05.27 “Colonia Campamento” se encuentran en la divisoria entre las cuencas de los arroyos del Monte, Abroñigal y Valdebebas. Sin embargo, no hay en los ámbitos ninguna corriente de agua continua o discontinua. Tampoco existen cuencas aportantes externas.

El EAE destaca la ausencia de cauces en el ámbito espacial afectado por la propuesta urbanística y que el informe emitido por la Confederación Hidrográfica del Tajo, de fecha 24 de enero de 2019, durante la fase de consultas del documento de aprobación inicial, indica que existe recurso suficiente para satisfacer la demanda de agua derivada de aquellas actuaciones urbanísticas que se suministren a través de la red del Canal de Isabel II.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

De otro lado, se indica en el EAE que los potenciales efectos sobre las aguas subterráneas serán los derivados de la actual presencia de usos y actividades potencialmente contaminantes del suelo, la reducción de la capacidad de recarga del acuífero y el posible vertido accidental de fluidos, lixiviados o efluentes producidos por los sistemas urbanos que atienden a la gestión de los residuos y de la energía. Para corregir tales efectos, el EAE y los estudios ambientales estratégicos de los APEs han definido objetivos y criterios en materia de hidrogeología y propuesto medidas preventivas y correctoras que han sido trasladadas a las Normas Urbanísticas.

3.2.3.9 Efectos potenciales en relación con la calidad de suelos

Existe en un Anexo específico en el EAE, el 18.4, donde se valora esta cuestión, teniendo en cuenta el artículo 61 de la Ley 5/2003, de 20 de marzo, de Residuos de la Comunidad de Madrid, y el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados, todo ello de acuerdo con el documento de alcance conforme a lo determinado por el Área de Planificación y Gestión de Residuos, en su informe de fecha 22 de junio de 2018.

Debe tenerse en cuenta, igualmente, que en la fase de consultas de la aprobación inicial, de acuerdo con el artículo 22 de la Ley 21/2013, el Área de Planificación y Gestión de Residuos de esta Dirección General se ha pronunciado mediante informe de fecha 30 de noviembre de 2018, como se cita en el apartado 3.4 de la presente declaración ambiental estratégica, en el que pone de manifiesto que el Anexo 18.4 de la documentación aprobada inicialmente da cumplimiento a la Fase I para el ámbito espacial de la Modificación Puntual en aquellos terrenos donde se ha establecido un cambio de uso y establece una serie de condiciones para fases posteriores.

Conforme se lee en tal informe, en la Modificación Puntual se presenta un inventario de actividades con posible incidencia en la calidad del suelo y las aguas subterráneas, estructuradas de acuerdo a 5 zonas, establecidas en función de actividades o problemáticas homogéneas, y se ha obtenido a partir de la revisión de fotografías aéreas, información documental y visitas de campo, sin acceder al interior de las parcelas donde no ha sido posible.

Del total de actividades o áreas detectadas en el ámbito de la Modificación Puntual se han identificado de forma preliminar, tanto en los suelos objeto de transformación como en los que no van a sufrir transformación alguna, las actividades o áreas potencialmente contaminantes del suelo (APCS), activas, inactivas y con vertidos incontrolados, aquellas para las que no se dispone de información suficiente y las que no son potencialmente contaminantes. En el resto de las áreas analizadas, no se ha detectado actividad en el pasado o en la actualidad.

En el apartado 4 "Esquema Metodológico" del documento "IV Anexos. Anexo A18. Estudio Ambiental Estratégico. Anexo 18.4. Estudio sobre la calidad de los suelos", se aporta una visión general del procedimiento a seguir en orden a evaluar y garantizar la calidad de los suelos a lo largo de todo el desarrollo urbanístico.

Las Normas Urbanísticas incorporan el procedimiento de trabajo a desarrollar en fases posteriores en los artículos U.3.7 del APE 05.31 y 08.21 y en el artículo U.3.8 del APE 08.20. En el apartado 4.1 de la presente declaración ambiental estratégica se establecen las determinaciones finales sobre este aspecto.

Igualmente, el Anexo 18 informado por el Área de Planificación y Gestión de Residuos de la Comunidad de Madrid en fecha 30 de noviembre de 2018 ha sido modificado en la documentación objeto de la presente declaración ambiental estratégica para explicar, entre otros extremos, que los trabajos correspondientes a la Fase II se deberán desarrollar durante la redacción de los proyectos de

urbanización, quedando condicionada su aprobación al informe que emita el órgano de la Comunidad de Madrid con competencias en esta materia y en qué casos estos estudios Fase II se deberán realizar con posterioridad a la aprobación de los proyectos de urbanización, es decir, durante las obras de demolición de las instalaciones.

3.2.3.10 Efectos potenciales sobre las vías pecuarias

En el informe emitido por el Área de Vías Pecuarias sobre el ámbito de la Modificación Puntual en la fase de consultas se señala, resumidamente, lo siguiente:

- El Proyecto de Clasificación de las Vías Pecuarias del término municipal de Fuencarral, que incluía la vía pecuaria denominada "Cordel de la Carretera de Miraflores" nunca llegó a ser aprobado, ni tampoco publicado de forma oficial y, en consecuencia, desde el punto de vista legal, no se puede determinar con carácter declarativo su existencia, su anchura, su trazado y demás características físicas.
- La vía pecuaria "Cordel del Camino de la Cuerda" fue clasificada mediante la aprobación del Proyecto de Clasificación de las vías pecuarias del entonces término municipal de Chamartín de la Rosa mediante Real Orden de 1 de abril de 1930 y cuenta con un proyecto de deslinde de 1934 donde se establece de manera clara su itinerario y sus límites (tal y como se explica en el informe). El citado informe del Área de Vías Pecuarias añade que en 2018 y, sobre la base de las Actas y Planos del Deslinde del Cordel, se han restituido los límites de la vía pecuaria. Así mismo se aportan planos que permiten identificar su trazado.

En la ordenación pormenorizada del APE 05.31 Centro de Negocios Chamartín se propone un nuevo trazado del "Cordel del Camino de la Cuerda", cuya superficie, se asegura en la documentación recibida, se ha calculado conforme a los criterios descritos el apartado "conclusiones" del mencionado informe del Área de Vías Pecuarias, calificándose como "Red Supramunicipal Vías Pecuarias", uso "Vía Pecuaria". El EAE explica detalladamente las dificultades encontradas en el diseño del trazado de la vía pecuaria y la justificación de la solución final que propone.

El EAE considera que las soluciones adoptadas en las ordenaciones pormenorizadas del APE 05.31 y APE 08.20, atienden de manera favorable a las determinaciones de los informes del Área de Vías Pecuarias, por lo que el impacto de la MPG en relación con esta materia se puede evaluar como positivo.

Teniendo en cuenta los citados datos del expediente, ha sido solicitado y obtenido por parte de esta Dirección General nuevo informe del Área de Vías Pecuarias, cuyas conclusiones y determinaciones finales se reflejan en el correspondiente apartado de la presente declaración ambiental estratégica.

3.2.3.11 Efectos potenciales sobre el patrimonio cultural

Como se documenta en el expediente, existen en el ámbito tres edificios incluidos en el Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos con protección de Nivel 2 Estructural: dos ermitas y el edificio Profidén, hoy "Castellana Wagen". La ordenación pormenorizada del APE 08.20 "Malmea – San Roque – Tres Olivos" califica la parcela en la que se ubica la Ermita de San Roque (Parcela 33 del APE 08.20) como Equipamiento Religioso (ER) y la Ermita de Nuestra Señora de Lourdes (Parcela 18 del APE 08.20) como Equipamiento Privado (EP) y el suelo que las circunda como Zona Verde, formando parte del sistema lineal de espacios libres del borde de Fuencarral.

En relación con el Edificio Profidén, se mantiene la condición vinculante de la ficha del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana", en la que se establece que el edificio se debe conservar en su ubicación actual, habiéndose integrado en la ordenación (parcela 77 de uso terciario).



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

El EAE considera que las decisiones adoptadas en la Modificación Puntual en relación a los tres edificios catalogados tendrán un impacto positivo sobre ellos, así como, desde un punto de vista histórico y cultural, sobre su entorno.

Consta, en cualquier caso, en la documentación recibida, el informe favorable de la Comisión Local de Patrimonio Histórico de Madrid en la sesión celebrada en fecha 27 de julio de 2018.

3.2.3.12 Efectos potenciales sobre el paisaje urbano

Los efectos sobre el paisaje urbano, se señala en el EAE, no pueden ser valorados con total rigor en el nivel de la Modificación Puntual pues se desconocen detalles esenciales como la ubicación definitiva de los edificios, su altura real, sus condiciones arquitectónicas, etc. Por tal motivo, el EAE realiza un ejercicio teórico de comparación de intervisibilidad entre la situación post y preoperacional ya que para su cálculo parte de las huellas teóricas de los edificios utilizadas en el ejercicio de cabida y las alturas máximas admisibles.

El citado análisis conduce a señalar que el incremento de la intervisibilidad resulta notable en el ámbito afectado ya que, en la actualidad, la visibilidad es prácticamente nula al tratarse, en gran medida, de una zona deprimida (playa de vías) o de escasas alturas (polígono de Malmea). Tal análisis concluye en afirmar que la inclusión de edificaciones con alturas importantes, algunas incluso singulares, modifica extraordinariamente la intervisibilidad del área, lo que provocará que "Madrid Nuevo Norte" genere una nueva imagen de la ciudad, aportando nuevos hitos visuales y modificando el perfil del "skyline".

Tales efectos sobre la calidad paisajística, así como los provocados desde la escala asociada al paisaje interior del ámbito, son considerados, a priori, como favorables en el EAE, ya que estima que mejorarán la actual situación de degradación, en un desarrollo más de acuerdo a los escenarios paisajísticos de ciudad compacta que lo circundan, eliminando la mayor parte de las barreras y elementos distorsionantes de la percepción y mejorando la calidad de sus espacios libres públicos.

3.2.3.13 Efectos potenciales sobre la variación en la generación de residuos

En la documentación recibida, la generación de residuos se analiza específicamente para cada ámbito de ordenación y se han estimado, para cada caso, tanto el volumen de residuos de construcción y demolición generado en los procesos de desmantelamiento, los movimientos de tierras y el posterior volumen de residuos domésticos en la fase de entrada en carga.

Por su lado, en el Anexo 18 se cita expresamente la especial importancia de la gestión del fibrocemento (amianto) que pudiera encontrarse en edificaciones actualmente presentes en el ámbito, considerado residuo peligroso debido a su potencial peligrosidad para la salud. Se indica, asimismo, en el Anexo 18 que se han destinado un total de 238.982,74 m² para uso de equipamientos, con potencialidad para acoger infraestructuras para la gestión de los residuos.

Por lo demás, se cita en el EAE la necesidad de acoger infraestructuras para la gestión de residuos en el interior del ámbito. En ese sentido, el informe de fecha 4 de diciembre de 2018 de la D.G. del Servicio de Limpieza y Residuos del Ayuntamiento indica que una ubicación idónea para la ubicación de un punto limpio sería la parcela 10 del APE 08.21 "Las Tablas Oeste", catalogada como uso "Terciario". Sin embargo, se señala en el EAE que no es posible tal ubicación por lo que se reserva otra parcela que puede albergar este uso en el APE 08.20, en concreto la n° 3, catalogada como "Servicios Públicos".

Se argumenta en el EAE que tal parcela cumple con los requisitos indicados en cuanto a necesidades de uso y superficies (cuenta con una superficie de unos 9.000 m², frente a los 3.000 m² que reconoce el informe como mínimos). Además, se señala en el EAE, se cumple con lo establecido en el informe de

la D.G. del Servicio de Limpieza y Residuos del Ayuntamiento, al incorporar las correspondientes medidas de gestión en el artículo U.3.4 de las Normas Urbanísticas particulares del APE 08.20.

3.2.3.14 Efectos potenciales sobre el medio nocturno

En el EAE se ha realizado un estudio de contaminación lumínica en el que, partiendo de las ortoimágenes nocturnas (ráster) del Blog de Infraestructuras de Datos Espaciales de España (Blog IDEE) asociada al Geoportal de Infraestructuras de Datos Espaciales de España (Geoportal IDEE) del Ministerio de Fomento, se han analizado, mediante un Sistema de Información Geográfica, las diferentes tonalidades que componen las tres bandas del ráster.

Según se indica en el EAE, el cambio de usos propuesto en la MPG generará mayor presencia lumínica en zonas que, en la actualidad, presentan baja iluminación. Para mitigar este impacto, en el capítulo 11 del propio EAE se propone la utilización de una serie de criterios: evitar la intrusión lumínica en el entorno doméstico, preservar el descanso nocturno de los residentes del nuevo desarrollo, evitar la afición al paisaje natural que representa la visión del cielo, definir mediante criterios coherentes y racionales la iluminación nocturna del ámbito, de modo que se maximice el ahorro energético, potenciar la vida comercial, turística y recreativa mediante un alumbrado nocturno adecuado y potenciar la belleza de la ciudad a través de la iluminación adecuada.

De acuerdo con tales criterios, las Normas Urbanísticas particulares establecen en su articulado) las condiciones que deberán cumplir, en materia de iluminación, los diferentes usos propuestos en la ordenación pormenorizada. El número de luminarias a instalar, así como su tecnología (LED o cualquier otra tecnología ambientalmente eficiente) deberán garantizar el cumplimiento de dichas condiciones, de acuerdo con el EAE. Además, el artículo U.1 Normas comunes relativas a la urbanización de todo el ámbito, define las medidas preventivas a contemplar durante la fase de obras para evitar molestias a los vecinos próximos al ámbito.

3.2.3.15 Efectos potenciales sobre las infraestructuras existentes

Existen diversas vías de comunicación en el ámbito de la Modificación Puntual, carreteras y autovías que cruzan el ámbito o se disponen próximas al mismo: Calle 30, A-1, M-11, M-40, M-607 y M-603. Asimismo, se encuentran en la zona la estación de Chamartín y la playa de vías e instalaciones ferroviarias, así como el apeadero de Cercanías de Fuencarral. Se ven afectadas, asimismo, diversas infraestructuras hidráulicas, especificadas en los informes del ente gestor.

Una línea eléctrica aérea de REE en alta tensión cruza el ámbito al Sur del nudo de la M-40 y la M-607. Se trata de la línea de 220 kv de Fuencarral a Mirasierra, que comparte apoyos con la línea de Iberdrola de 132 kv de Majadahonda a El Pilar y Fuencarral."

Varias líneas eléctricas de Iberdrola de alta, media y baja tensión. La principal es la de 132 kv de Majadahonda a El Pilar y Fuencarral, que comparte apoyos con la línea de REE de 220 kv de Fuencarral a Mirasierra. Otras líneas son de 66 kv de Fuencarral a Tres Cantos, de 45 kv de Fuencarral a la Ciudad Universitaria.

En el APE 05.31 Centro de Negocios Chamartín, las líneas eléctricas son aéreas y subterráneas, tanto de media como alta tensión. Estas infraestructuras son propiedad de Iberdrola y ADIF.

En el APE 08.20 Malmea-San Roque-Tres Olivos, igualmente existen líneas tanto aéreas como subterráneas, de media y de alta tensión que son propiedad de REE, Iberdrola y Canal de Isabel II.

En el APE 08.21 Las Tablas Oeste, igualmente existen líneas tanto aéreas como subterráneas, de media y de alta tensión que son propiedad de REE, Iberdrola y ADIF.

Por otra parte, únicamente se observa la presencia de una antena de gas en alta presión A (APA), que discurre paralela a la M-607 por el margen oeste.

Se ha realizado en el EAE un análisis de los potenciales efectos sobre las infraestructuras basándose en los informes emitidos por sus titulares en la fase de consultas de la aprobación inicial.

- **Informe de la Demarcación de Carreteras del Estado:** atendiendo a lo establecido en el informe de la Demarcación, de 4 de febrero de 2019, en el anexo 14 "Infraestructuras urbanas", apartado 14.2 "Nudo Fuencarral", se plantea una solución técnica en relación con la M-40.
- **Informe de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid:** el informe de esta Dirección General, de fecha 29 de noviembre de 2018, informa que la propuesta de actuación prevista en la Modificación Puntual sobre la carretera M-603, de titularidad autonómica, incumple lo estipulado en el artículo 27.2.b de la Orden de 3 de abril de 2002, de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, por la que se desarrolla el Decreto 29/1993, de 11 de marzo, Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid en materia de accesos a la red de carreteras de la Comunidad de Madrid.

Se señala en el EAE que en la Modificación Puntual se ha incluido una nueva solución sobre la carretera M-603 y su conexión con la M-607 que se afirma en el EAE, cumple con la legislación aplicable y mantiene el ramal de conexión directa entre la M-603 y la M-607, dejando las reservas de suelo necesarias para las actuaciones sobre la M-603. La solución se recoge en el Anexo 14. "Infraestructuras urbanas" se ha reflejado en distintos apartados de la documentación.

Teniendo en cuenta el citado informe de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, ha sido solicitado y obtenido por parte de esta Dirección General nuevo informe del mismo órgano, cuyas conclusiones y determinaciones finales se reflejan en el correspondiente apartado de la presente declaración ambiental estratégica.

Debe, al respecto, recalarse, que, de acuerdo con este nuevo informe de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, de fecha 11 de abril de 2019, "la propuesta de actuación prevista en la Modificación Puntual del PGOUM 1997 en los ámbitos de planeamiento del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" y APE 05.07 "Colonia Campamento" para la operación urbanística "Madrid Nuevo Norte" sobre la carretera M-603, de titularidad autonómica, incumple lo estipulado por la normativa aplicable en cuanto a la zona de protección de la carretera M-603". Este mismo informe de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid plantea una lista de determinaciones a atender en el planeamiento previsto y señala expresamente que "la Modificación Puntual y su Evaluación Ambiental Estratégica, así como los instrumentos de planeamiento urbanístico que se tramiten en desarrollo de la misma y que afecten a carreteras de la Red de la Comunidad de Madrid, **deberá remitirse a esta Dirección General para su oportuno informe**".

- **Informe de Madrid Calle 30, S.A.:** el informe emitido por Madrid Calle 30, S.A., de fecha 5 de diciembre de 2018, señala que toda la infraestructura relativa al ámbito de conservación de la M-30 deberá diseñarse de manera que cumpla con los estándares de calidad y las especificaciones técnicas de la actual infraestructura, entre otras cuestiones. De acuerdo con el EAE, de tal informe se han deducido una serie de subsanaciones y adiciones a la documentación en distintos apartados, así como una serie de prescripciones en el artículo U.1 del Anexo Normativo 2 de las carpetas específicas del APE 08.20 y el APE 05.31.

• Informes del Canal de Isabel II:

De acuerdo con el EAE, en la actualidad los vertidos existentes en el ámbito se dirigen de la siguiente manera:

- La mayor parte de la zona situada al norte de la Calle 30 vierte hacia su límite este, a la red de saneamiento municipal perteneciente al Ayuntamiento de Madrid que recoge las aguas de Fuencarral y de parte de los terrenos que en la actualidad forman parte de los futuros desarrollos APE 08.20 "Malmea – San Roque – Tres Olivos" y APE 08.21 "Las Tablas Oeste" y las dirige a la depuradora de Valdebebas, de titularidad del Ayuntamiento de Madrid.
- La zona situada en su extremo más occidental vierte hacia su límite oeste, a la red de saneamiento municipal perteneciente al Ayuntamiento de Madrid que dirige las aguas a la depuradora de Viveros, de titularidad del Ayuntamiento de Madrid.
- La zona sur vierte hacia el sur y este respectivamente, a la red de saneamiento municipal perteneciente al Ayuntamiento de Madrid que dirige las aguas a la depuradora de La China, de titularidad del Ayuntamiento de Madrid.

APE 05.31 Centro de Negocios Chamartín:

En el ámbito se distinguen siete cuencas vertientes, todas ellas con dirección este, que se materializan en tres vertidos hacia la red existente que el proyecto de urbanización clarificará y complementará.

APE 08.21 Las Tablas Oeste:

En el ámbito se distinguen tres cuencas vertientes, una de ellas con dirección norte, otra con dirección oeste, dos con dirección sur y las tres restantes con dirección este, que se materializan en siete vertidos hacia la red existente que el proyecto de urbanización clarificará y complementará.

APE 08.20 Malmea-San Roque-Tres Olivos:

Pertenece en su mayor parte a la cuenca del arroyo de Valdebebas, aunque la parte más sudoccidental del ámbito pertenece a la cabecera de la cuenca del arroyo del Monte. Sin embargo, no hay en el ámbito ninguna corriente de agua continua o discontinua. Tampoco existen cuencas aportantes externas.

Así, se considera el ámbito como una única cuenca vertiente, con dirección este, que se materializa en un vertido hacia la red existente que el proyecto de urbanización clarificará y complementará.

Las infraestructuras pertenecientes a la red del Canal de Isabel II Gestión que pueden verse afectadas por la ordenación, según el tipo de actuación, son las siguientes:

1. **Canal de El Atazar,** en el tramo comprendido entre el cruce del Canal con la antigua carretera N-I por Fuencarral y el Nudo de Malmea.
2. **Canal Alto:** previamente a su cruce con la calle de Nuestra Señora de Valverde en la Almenara de Fuencarral, se produce su puesta en carga, discuriendo en sifón (debido a la topografía) por una tubería de diámetro 2.500 mm. la cual, antes de llegar al Nudo de Malmea, vuelve a discuirir en lámina libre.
3. **Canal de Santillana:** actualmente consiste en una única tubería de diámetro 1.600 mm en acero helicosoldado recubierto con dado de hormigón armado.

4. **Canal del Este y Arteria Principal del Este:** el primero constituido por una tubería de 1.400 mm y la Arteria Principal del Este por 2 tuberías de 1.600 mm de diámetro.
5. **Depósito de El Olivar:** actúa de depósito regulador entre el régimen continuo de aportación del Canal de Santillana y el régimen discontinuo de la demanda de abastecimiento. Además de la alimentación del Canal de Santillana dispone de otra desde el Canal del Atazar a través de una conexión en su Rama Derecha ubicada en el Nudo de Malmea.
6. **Nudo de Malmea:** se trata de una infraestructura localizada próxima al depósito de El Olivar y de gran importancia en la explotación del abastecimiento ya que a le llegan las arterias de abastecimiento de El Atazar y del Canal de Santillana y parten del mismo la Arteria Principal del Este y el Canal del Este, así como una conducción de diámetro 900 mm que alimenta al depósito de El Olivar. El edificio que alberga el nudo no sufrirá ninguna afección. Sí en cambio otras instalaciones ubicadas en la parcela como:
 - Antena de comunicaciones y edificio para control y operación. Es explotado conjuntamente por el Canal de Isabel II Gestión y por Alcatel.
 - Centro de transformación.
 - Almenara y Cámara de rotura del Canal Alto.
 - Vivienda del vigilante. Esta última será demolida por verse totalmente afectada por la ordenación del nuevo viario, por lo que podrá ser sustituida por otra nueva en la zona reservada para la infraestructura del canal o indemnizada.
 - Adecuación del entorno, vallados y accesos al actual edificio del Nudo de Malmea como consecuencia de los nuevos viarios proyectados.
7. **Línea eléctrica de 20 KV:** esta línea, denominada "El Bodonal-El Olivar-El Pinar", será retranqueada mediante una canalización subterránea.

En su informe de fecha 27 de julio de 2018, emitido durante la fase de consultas previas de la Modificación Puntual, el Canal de Isabel II, en su condición de ente gestor de las infraestructuras hidráulicas, señaló una serie de condiciones para la propuesta, que tuvieron su oportuno reflejo en el documento de alcance. En su posterior informe de 30 de noviembre de 2018, durante la fase de consultas de la aprobación inicial, el ente gestor precisó las condiciones a cumplir. En el EAE se refleja la propuesta de cumplimiento de tales condiciones.

Teniendo en cuenta los citados informes del ente gestor, la relevancia de las infraestructuras afectadas y lo dispuesto en el artículo 7 del Decreto 170/1998, de 1 de octubre, sobre gestión de las infraestructuras de saneamiento de aguas residuales de la Comunidad de Madrid, ha sido solicitado y obtenido por parte de esta Dirección General nuevo informe del mismo ente gestor. Las observaciones puestas de manifiesto en tal informe se reflejan en el correspondiente apartado, como determinaciones finales, de la presente declaración ambiental estratégica.

- **Informe de la DG de Gestión del agua y zonas verdes del Ayuntamiento de Madrid:** de acuerdo con el EAE, para atender a las cuestiones señaladas en su informe de 7 de diciembre de 2018, emitido en la fase de consultas de la aprobación inicial, se incorpora un párrafo aclaratorio a las cuestiones expresadas en el informe en el apartado Recursos hídricos del Anexo 8 "Sostenibilidad de la MPG" y diversas precisiones en el apartado normativo.
- **Informe de ADIF:** de acuerdo con el EAE, para atender a las cuestiones señaladas en su informe de 7 de diciembre de 2018, emitido en la fase de consultas de la aprobación inicial, se introducen numerosos cambios en la Normativa, las fichas y los planos.

- **Informe de la EMT:** el EAE señala que se han modificado diversos documentos de la Modificación Puntual, incluyendo la Normativa, las fichas y los planos, para cumplir las consideraciones del informe de la EMT de 4 de diciembre de 2018, emitido en la fase de consultas de la aprobación inicial.
- **Informe de RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA S.A.U. (REE):** se argumenta en el EAE que del análisis del informe, de fecha 26 de noviembre de 2018, no se derivan acciones toda vez que incide en las cuestiones propias de la fase de ejecución, en la cual serán objeto de consideración conforme al régimen aplicable.
- **Informe de ENAGAS:** de acuerdo con su informe de fecha 15 de octubre de 2018, no existen en el ámbito de la Modificación Puntual infraestructuras cuyas competencias recaigan en dicha entidad.
- **Informe de NEDGIA MADRID, S.A.:** de acuerdo con el EAE, del análisis del informe, de fecha 3 de diciembre de 2018, resultan diversas subsanaciones y adiciones introducidas en la documentación.
- **Informe de NATURGY:** de acuerdo con su informe de fecha 14 de noviembre de 2018, sus instalaciones no se ven afectadas.
- **Informe de IBERDROLA DISTRIBUCIÓN ELÉCTRICA, S.A.U.:** de acuerdo con el EAE, del análisis del informe, de 4 de diciembre de 2018, resultan diversas subsanaciones y adiciones introducidas en la documentación.
- **Informe de TELEFÓNICA DE ESPAÑA, S.A.U.:** según se comenta en el EAE, del análisis del informe, de fecha 27 de noviembre de 2018, se actualizan los servicios existentes recogidos en los planos de información correspondientes a cada APE y se adapta el Anexo 7 "Estimación económica de las actuaciones de urbanización" de las carpetas específicas de los APEs.
- **VODAFONE – ONO S.A.U.:** de acuerdo con el EAE, del análisis del informe, de fecha 3 de diciembre de 2018, no se derivan acciones.

Mención aparte merece el informe de 7 de marzo de 2019 de la Secretaría General de Infraestructuras, obrante en la documentación recibida, en el que se señalan diversas cuestiones relativas a la tramitación en paralelo del "Estudio informativo del nuevo complejo ferroviario de a la Estación Madrid-Chamartín" y la Modificación Puntual objeto de la presente declaración ambiental estratégica. En tal informe se declara expresamente a los efectos del artículo 7.2 de la Ley 38/2015, de 30 de septiembre del Sector Ferroviario la compatibilidad entre la propuesta urbanística de la Modificación del Plan General, aprobada inicialmente por la Junta de Gobierno de la Comunidad de Madrid en su sesión celebrada el día 20 de septiembre de 2018, y el modelo ferroviario del Estudio Informativo del Nuevo Complejo Ferroviario de la Estación de Madrid-Chamartín, aprobado provisionalmente el 19 de septiembre de 2018, por la Secretaría General de Infraestructuras.

3.3 EVALUACIÓN DE LAS ALEGACIONES RECIBIDAS Y COMO SE HAN CONSIDERADO EN EL DOCUMENTO

El Ayuntamiento de Madrid comunica que durante el periodo de información pública se recibieron un total de 3.449 escritos de alegaciones presentados por un total de 1.544 interesados, si bien, en el documento de memoria de participación se habla de 3.451 alegaciones. En el documento de la memoria general del documento de aprobación provisional tan solo se menciona el número total de alegaciones presentadas. De los archivos en formato pdf aportados, se estima que existen unos 3.237 archivos de alegaciones, siendo este número inferior al indicado como alegaciones presentadas. Dado que no se aporta listado alguno que relacione las alegaciones no se puede comprobar si se han incluido la totalidad de las mismas.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cs/verificar mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cs/verificar mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

Se adjunta en la documentación recibida un archivo, denominado A19 "Memoria de Participación", cuyo contenido se divide en cinco documentos: informes sectoriales y su análisis, metodología para la elaboración de del análisis de las alegaciones y contenido de las alegaciones y las consecuencias de los informes y alegaciones que hayan resultado estimadas. No se aporta listado alguno ni cuadro que enumere las alegaciones presentadas. Si bien el documento incluye una carpeta con los escritos de alegaciones presentadas, estas no presentan numeración correlativa, por lo que se hace difícil su manejo.

Según el documento presentado, la metodología de estudio ha conducido a realizar 60 fichas de respuesta, mientras que los temas tratados en las alegaciones han sido agrupados, resumidamente, en 16 categorías. Las 60 fichas de respuesta aportadas resumen algo más de 150 alegaciones. No parece que se haya elaborado una descripción del contenido de la totalidad de las alegaciones, y aunque se afirma en la documentación recibida, como se ha señalado, que se han agrupado por temas o por categorías en el documento no se localizan qué alegaciones forman parte de cada categoría, salvo aquellas incluidas en las 60 fichas.

A continuación se realiza un análisis de las alegaciones recibidas. Por su parte el Ayuntamiento de Madrid ha contestado a los alegantes dentro del procedimiento urbanístico de conformidad con la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid justificando, en unos casos la no introducción de modificaciones y en otros la incorporación de actualizaciones en los documentos de la MPG.

1. Alegación de Ecologistas en Acción:

Con fecha de entrada en el Ayuntamiento de Madrid 12 de noviembre de 2018 solicita la ampliación del plazo de información pública de la modificación puntual en un plazo de al menos sesenta días, dado el enorme volumen de la documentación y la complejidad del expediente, y al estar suspendido en al menos dos meses la entrega por ADIF a esta organización de la documentación sobre los acuerdos entre DCN y ADIF en los que a su juicio se fundamenta la propuesta.

Con fecha de entrada en el Ayuntamiento de Madrid de 5 de diciembre de 2018, Ecologistas en Acción presenta un extenso escrito de alegaciones en el que piden la retirada del expediente o la suspensión de su tramitación. En el mismo argumentan que la operación Madrid Nuevo Norte (MNN) supone un impacto negativo sobre el desequilibrio regional, que agravaría los problemas al reforzar la concentración en el norte del territorio metropolitano de las actividades terciarias de mayor dinamismo y de la oferta residencial para rentas medias y altas. En concreto en cuanto a las actividades terciarias entienden que su concentración en el arco noreste y sobre todo en los ejes de la A-1, M-607 y A-6 es un factor desequilibrante de primer orden que MNN va a acelerar al concentrar en la zona una enorme edificabilidad para esos usos.

En segundo lugar, los alegantes consideran que la operación urbanística se basa en pactos entre el Ayuntamiento de Madrid y el promotor privado (DCN) sobre las alteraciones estructurantes a introducir en el planeamiento. Estos convenios o acuerdos son nulos, apuntan, según el artículo 245 de la Ley 9/2001, del Suelo de la Comunidad de Madrid, por lo que no debe proseguir la tramitación de la MPG.

En tercer lugar, plantean que la mayor parte del ámbito de la Modificación del Plan General (MPG) está en situación de suelo rural, y no de suelo urbanizado, como considera la propuesta municipal. De acuerdo con el Texto Refundido de la Ley del Suelo la MPG sería una actuación urbanística de nueva urbanización (no de reforma o renovación de la urbanización) y conforme a ello se debe establecer una reserva de al menos el 30% de la edificabilidad residencial prevista destinada a vivienda sujeta a régimen de protección pública (y no del 20%, como se prevé en la MPG). Según la Ley 9/2001 la MPG considera que el suelo del ámbito es suelo urbano no consolidado, cuando según la alegación, no se

cumplen los requisitos de esta clase y gran parte del ámbito debería considerarse como suelo urbanizable, con las correspondientes consecuencias en cuanto a estándares de cesión de redes generales y delimitación de sectores y equidistribución entre ellos que evite las diferencias de aprovechamiento entre los distintos ámbitos propuestos en la Modificación. Las edificabilidades de 1,05 m²c/m²s en las APE 08.20 y 08.21 y de 1,65 en el APE 05.30 son arbitrarias e incoherentes con los barrios del entorno.

También desde el punto de vista urbanístico Ecologistas en Acción considera que existe en el ámbito una superficie de más de 1.128.000 m² de suelo que no debería considerarse generadora de aprovechamiento por diversas cuestiones (ser redes públicas ya obtenidas, ser suelo no urbanizable de protección), por lo que la edificabilidad máxima no debería ser de 2.657.313 m²c como se propone, sino de 2.297.065,99 m²c (sin descontar lo que corresponda a la superficie de las vías pecuarias). No se cumplen las medidas compensatorias obligadas en el artículo 67.2 de la Ley 9/2001 para que, pese al incremento de la edificabilidad, se mantenga la proporción alcanzada entre aprovechamiento y dotaciones. Así estiman que habría un déficit de 95.450 m²s de zonas verdes de la red local, considerando que además hay casi 120.000 m²s de zonas verdes locales propuestas sobre la losa de cubrición, del sistema ferroviario y por tanto superpuestas a una red supramunicipal. En cuanto a redes generales, la MPG no califica redes generales de zonas verdes y las de equipamientos consisten en 40.035 m² en una parcela para el cambio de ubicación de las cocheras de la EMT, por lo que no se destinan a paliar los déficits dotacionales del entorno. En la cuestión de la calificación de redes de zonas verdes y de equipamientos sobre la losa de cubrición del sistema general ferroviario (119.957 y 17.528 m²s, respectivamente) ya obtenido y se mantiene consideran que no está justificada jurídicamente, se trata de un artificio para eludir la cesión obligatoria y no es aceptable que se opte por crear un espacio verde artificial que condiciona las posibles necesidades futuras del sistema ferroviario, existiendo suelos vacantes más idóneos.

En cuanto al eje ambiental norte-sur cuya creación propone la MPG, consideran que debería tener carácter estructurante y formar parte de la red general. Sin embargo lo propuesto es una sucesión de zonas verdes locales discontinuas y sin dimensión suficiente para cumplir esa función.

Se considera que las alternativas planteadas tanto en la Memoria General, como en las ordenaciones pormenorizadas y en el estudio ambiental estratégico son simples variaciones sobre un modelo único.

Sobre las vías pecuarias la alegación considera que la ordenación propuesta ignora la existencia del Cordel de la carretera de Miraflores, al recoger únicamente un "trazado indicativo del itinerario histórico pecuario". No se han cumplido las condiciones del informe del Área de Vías Pecuarias al documento de Avance que proponía la adecuación de una banda de 12 metros de anchura que mantenga la continuidad entre los puntos de entrada y salida del ámbito, pues no ha sido recogida en los planos, y tampoco se ha excluido su superficie para contabilizar la generadora del aprovechamiento.

Un amplio y minucioso capítulo se dedica a la cuestión del arbolado urbano. Consideran que los criterios (criterios 1, 2 y 3) empleados para clasificar los 6.344 pies inventariados en tres niveles de valor o importancia (0, 1 y 2) son erróneos, confusos, arbitrarios y poco adecuados. Además, la ficha de cada árbol no aporta el valor de cada uno de ellos, ni se especifica la fórmula que, a través de los tres criterios, proporciona el valor del nivel 0, 1 ó 2. Se encuentra injustificado, por ejemplo que, existiendo un 59% de árboles vivos de más de 60 cm de perímetro, el 73 % de los árboles obtengan el mínimo valor básico (<100 €) en el tercer criterio, basado en la Norma Granada. Igualmente manifiestan el desacuerdo con que a 5.317 árboles (el 93,15%) se les atribuya el nivel de valor cero.

Como ejemplo de esta inadecuada valoración se citan casos como el de un madroño de 120 cm de perímetro en el APE 05.30, un pino piñonero de 170 cm de perímetro en el APE 08.20 o un pino piñonero de 240 cm en el APE 08.21, todos ellos en buen estado y todos correspondientes al nivel 0. Encuentran poco claros los criterios para decidir si los árboles que no se pueden conservar se deben talar o



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

trasplantar, pese a lo cual deducen que se talará la inmensa mayoría, entre 5.204 y 5.256 pies, conservando únicamente los árboles de nivel 2 que sean compatibles por coincidir con zonas verdes o espacios libres que no requieran una modificación sustancial de la cota de la rasante (uso compatible), o en espacios con otra calificación que pueda permitir el mantenimiento del árbol, cuando así lo confirme el proyecto específico de ordenación a elaborar en el proyecto de urbanización (uso complementario). Además consideran que el criterio para trasplantar se centra en árboles grandes que presentan mayores dificultades y menor viabilidad, por lo que son contrarios a las normas técnicas. En concreto señalan que se deduce de la documentación que en el APE 05.30 Centro de Negocios Chamartín de los 1.882 árboles inventariados solo se mantendrían 11 ejemplares de nivel 2 quedando otros 34 árboles no trasplantables pendientes del estudio específico de integración.

En el APE 08.20 Malmea – San Roque – Tres Olivos de los 2.361 árboles inventariados solo se mantendría un ejemplar de nivel 2, quedando otros 15 árboles de nivel 2 pendientes de estudios de integración. En el APE 08.21 Las Tablas Oeste de los 1.026 árboles inventariados no hay ninguno de nivel 2, por lo que no hay seguridad de que se mantenga ninguno. En definitiva, consideran que no se ha valorado ni cuantificado adecuadamente los efectos ambientales de la tala del arbolado y que, de confirmarse que se pretende talar más de 5.200 ejemplares se produciría un impacto muy severo que haría la MPG incompatible con la protección del medio ambiente. Por último aprecian que la MPG no propone medidas preventivas ni correctoras, pues la que se enuncian son únicamente directrices técnicas sin concreción alguna. En cuanto a las medidas compensatorias respecto al arbolado ni siquiera se mencionan en la evaluación ambiental estratégica, aun cuando al menos 3.288 pies de los inventariados estarían en el ámbito de aplicación de la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de protección y fomento del arbolado urbano de la Comunidad de Madrid por tener más de 20 cm de diámetro en la base; en aplicación de dicha norma debería plantarse un ejemplar adulto de la misma especie por cada año de edad de cada árbol eliminado.

En cuanto al impacto de género la organización ecologista considera que la MPG no aporta la información necesaria para poder concluir sobre el impacto de género real de la propuesta. Se hace referencia a documentos que no existen, se reconoce que no se ha recogido información desagregada por sexos y que debería mejorarse la incorporación de la perspectiva de género. La información sobre vulnerabilidad de género está referida a barrios externos a la actuación. En particular consideran que la venta de los suelos destinados a vivienda de protección pública y la no previsión de suelo destinado a vivienda pública tiene un efecto negativo desde la perspectiva de género que incidirá en toda la ciudad.

Sobre la estrategia de movilidad, los alegantes ponen de manifiesto carencias en el estudio de la situación actual. Aprecian que la intensa concentración de la actividad terciaria en el entorno de Chamartín supondrá una demanda excesiva de desplazamientos en un área muy reducida, por lo que la propuesta no se corresponde con la mezcla de usos y equipamientos que defiende la estrategia de movilidad. En cuanto a la oferta de transporte público propuesta, no se detalla la oferta de autobuses urbanos futura y los itinerarios de acceso y salida de autobuses desde la A-1 ya se proponen para un futuro estudio técnico. En regulación del aparcamiento consideran que la reducción de la oferta de aparcamiento debería producirse en todo el ámbito y no solo en el APE Centro de Negocios Chamartín; quedan sin concretar muchas cuestiones, como los itinerarios diferenciados de acceso a los aparcamientos subterráneos en el Centro de Negocios, las propuestas de gestión del aparcamiento que permitirían alcanzar un reparto modal con un 75% de modos sostenibles en el Centro de Negocios. No se aporta ninguna propuesta que permita reducir la dependencia del vehículo privado en zonas colindantes.

Por último Ecologistas en Acción se refiere a la incompatibilidad que ellos aprecian de la MPG con el estudio informativo del nuevo complejo ferroviario de la estación de Chamartín, aprobado provisionalmente por el Ministerio de Fomento en septiembre de 2018, y que obligaría a suspender la tramitación de la MPG por un año. Fundamentan dicha incompatibilidad en la superficie construida del Edificio de Viajeros (540.000 m²c) de la que la normativa urbanística sólo permitiría construir la mitad,

la superficie de usos comerciales (9.000 m²c en el estudio informativo y 4.000 en la ficha del APR), la falta de previsión de accesos en la MPG al gran aparcamiento de la calle Hiedra, la falta de previsión de equipamientos contemplados en la ficha del APR en el estudio informativo o las incongruencias en las previsiones de reservas de aparcamientos.

2. Alegación de Iberdrola:

Para dar cumplimiento a la Ley 2/2007, de 27 de marzo, por la que se regula la garantía del suministro eléctrico en la Comunidad de Madrid, y al Decreto 19/2008, de 13 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se desarrolla la Ley 2/2007, señala Iberdrola que es necesario que todo punto de suministro en zona urbana pertenezca al mercado principal de una subestación y al mercado secundario de otra.

Para asumir las demandas previstas en los desarrollos contemplados en la modificación del PGOU de Madrid ha de contemplarse, señala la alegación:

- Construcción y montaje de dos nuevas Subestaciones Transformadoras, de 220/20 kV, con capacidad para una implantación final con tres trafos de 50 MVA cada una.
- Los terrenos para las nuevas Subestaciones deberán consensuarse con los servicios técnicos de Iberdrola Distribución Eléctrica. Las necesidades de terreno para las citadas Subestaciones serán de 6.400 m², cada una, de forma sensiblemente cuadrada y sin desniveles, a cota definitiva de urbanización, acceso desde vía pública con ancho suficiente y con calificación de infraestructura eléctrica.
- Las parcelas propuestas en el desarrollo urbanístico de aproximadamente 2.000 m², para cada subestación resultan, a priori, insuficientes para el alcance indicado de tres trafos de 50 MVA en cada una. Además el terreno previsto en la parcela 1 del APE 08.20 "Malmea-San Roque-Tres Olivos, se encuentra en una zona de forma muy irregular en la que se hace imposible la ubicación de una subestación transformadora. Convendría buscar un terrero más idóneo, con una parcela más regular, en la zona Sur de la parcela 03, por ejemplo.
- Se preverá la construcción, montaje y alimentación de nueve centros de reparto de simple barra partida con tres semibarras y que dispondrán de cables de 400 mm² que permitan interconexiones entre sí y con otras instalaciones existentes en las proximidades del área de desarrollo, distribuidos entre los cuatro desarrollos previstos dentro de la ordenación urbanística "Madrid Nuevo Norte" a fin de dar cumplimiento del Decreto 19/2008 de Garantía del Suministro Eléctrico en la Comunidad de Madrid.
- De acuerdo con lo preceptuado en el artículo 5.1 de la Ley 24/2013 del 26 de Diciembre del Sector Eléctrico: "La planificación de las instalaciones de transporte y distribución de energía eléctrica, que se ubiquen o discurran en cualquier clase y categoría de suelo, deberá tenerse en cuenta en el correspondiente instrumento de ordenación del territorio y urbanístico, el cual deberá precisar las posibles instalaciones y calificar adecuadamente los terrenos, estableciendo, en ambos casos, las reservas de suelo necesarias para la ubicación de las nuevas instalaciones y la protección de las existentes".
- Las afecciones que existan de la red de MAT/MT de Iberdrola Distribución Eléctrica con alguno de los sectores a urbanizar, se analizarán individualmente una vez se definan los planes parciales adoptando una solución específica de sustitución, desvío o soterramiento según las características de cada línea afectada.
- Las afecciones de los desarrollos urbanísticos con la red existente de MAT propiedad de Red Eléctrica y de AT propiedad de ADIF, deberán resolverse con sus propietarios.

- La red planeada requiere de dos accesos a la Red de Transporte, por lo que su ejecución queda sujeta a la autorización de dichos accesos por parte de Red Eléctrica de España.

3. Asociación de Vecinos Las Tablas de Madrid:

Solicitan que las viviendas a construir en las parcelas 02 y 04 del ámbito propuesto APE 08.21 "Las Tablas Oeste" no superen las 7 plantas, tal y como está construido el PAU Las Tablas, y que se establezcan los retranqueos y demás disposiciones que eviten que estas nuevas viviendas supongan un impacto ambiental negativo en el PAU Las Tablas. En materia de accesibilidad, piden se incluya en la propuesta acceso subterráneo a la nueva estación de metro en la calle Castillo de Candanchú, una nueva estación de metro en la ampliación de la línea 10 en la confluencia de la Avenida Santo Domingo de la Calzada con la calle Castillo de Jaca, que se dé prioridad en el desarrollo urbano a los transversales viarios previstos y que la nueva pasarela peatonal cumpla los requisitos de accesibilidad.

4. Asociación de Vecinos Pinar de Chamartín:

Solicitan la introducción de una zona verde al este de las parcelas 21 y 22 del ámbito propuesto APE 05.30 "Centro de Negocios" y que se rebaje de 23/25 a 17 plantas la altura máxima de la edificación en la parcela 09 de dicho ámbito. Realizan varias propuestas concretas relacionadas con la movilidad, características del viario, etc.

5. Consejo de las Mujeres del Municipio de Madrid:

Considera que la MPG responde a un esquema de ciudad asociado a la división sexual del trabajo, que trata las actividades domésticas y las productivas como aspectos independientes y las sitúa en espacios y horarios diferenciados, reduciendo la posibilidad de conciliación y obligando a movimientos en distancias inasumibles. La operación urbanística supone un crecimiento insostenible y muy alejado de la equidad de género, de la regeneración de barrios y el reequilibrio territorial. Para el alegante la MPG privilegia la promoción inmobiliaria libre y el valor de cambio de la vivienda frente a su valor de uso. Se centra en un modelo "familiarista" y renuncia a otros modos de tenencia que favorezcan a grupos vulnerables y luchen contra la inaccesibilidad del mercado de vivienda. En cuanto a los espacios verdes, es completamente inadmisibles que se considere y compute como tal la losa de cubrición de las vías, dado que no podrá albergar vegetación de porte suficiente como para generar sombra, diversidad y frescor. La MPG no ha incluido las recomendaciones internacionales sobre urbanismo y género. Estiman que el documento de análisis de impacto de género, infancia y familia es muy insuficiente, al no contener ni un solo indicador que garantice que las medidas enumeradas, profundamente contradictorias con el resto del documento, vayan a ser ejecutadas. En cuanto a calidad del espacio público entienden que el estándar de zonas verdes es muy bajo para las apuestas de las ciudades de referencia en sostenibilidad a nivel europeo. Piden la retirada del expediente.

6. Club de Debates Urbanos:

Presenta una alegación de contenido fundamentalmente urbanístico, que también hace alusiones a cuestiones ambientales y de movilidad. Exponen que la figura de planeamiento escogida es insuficiente por el alcance metropolitano de la propuesta, para que convendría previamente debatir y decidir sus Criterios y Objetivos. En cuanto al planteamiento general, a su juicio es necesario proyectar desde los bordes del ámbito, en especial las zonas de Virgen de Begoña, San Isidro y Aránzazu, para integrar y regenerar sus bordes y dotarlos de espacios libres con el tamaño y continuidad suficiente. Consideran una gran equivocación la losa de cubrimiento de las vías férreas, al igual que el desmantelamiento de las instalaciones de la EMT de Malmea y la zona industrial. El Centro de Negocios tiene que acotarse en su dimensión en función de la capacidad del entorno (impacto en los barrios, transporte, etc.). Señalan que los barrios en torno a nudo norte de la M-30 y a las playas de vías de Chamartín y Fuencarral sufren un déficit crónico de zonas verdes, careciendo en especial de un gran parque urbano;

ahora se presenta una gran oportunidad para satisfacer esa demanda a través de las grandes campas al norte de la M-30, estimando necesario un gran parque lineal en el norte del ámbito de la modificación, que debería cubrir hasta 3 km de longitud y anchura de varios cientos de metros y que podría continuar en forma de bulevares arbolados y corredores verdes al sur de la M-30 hasta la Plaza de Castilla. En cuanto a movilidad, creen que se genera un enorme volumen de demandas de movilidad y aparcamientos y que es una equivocación o una simulación pretender que la mayor parte de ellas podrán satisfacerse mediante el transporte público, mediante su regulación por el planificador o a través de la sobredotación de infraestructuras de transporte público.

7. Grupo Municipal Socialista:

En cuanto a los aspectos urbanísticos, solicitan que se establezcan en la ordenación urbanística las cargas propias del suelo urbanizable. Se debe concretar la programación de las actuaciones a realizar en los ámbitos propuestos APR 05.10 "Estación Chamartín" y APE 05.31 "Centro de Negocios Chamartín", de manera que se establezcan unos ciertos plazos vinculantes en el desarrollo de ellas mismos. Igualmente creen necesario que se concreten con precisión las diferentes fases de actuación y los compromisos a los que están sujetos los promotores en cada una de ellas. Piden que se eleve al 50% el porcentaje de la edificabilidad residencial a destinar a viviendas sujetas al algún régimen de protección pública. En cuanto a aspectos medioambientales, citan el informe del Área de Vías Pecuarias al Avance de la MPG para indicar la necesidad de que la misma recoja, tanto en las memorias como en los planos, la existencia de dominio público pecuario correspondiente al trazado de las vías pecuarias, y que defina con precisión el tratamiento que se le va a dar a estos espacios en la ordenación y ejecución del ámbito. Consideran que la MPG debe incluir medidas concretas para la protección y conservación del arbolado, detallando los ejemplares a conservar y las obligaciones de los promotores en este sentido. Igualmente, estiman necesario que para cumplir los estándares de cesión de redes públicas de la Ley del Suelo se debe garantizar que la losa de cubrición de vías cuenta con las características técnicas necesarias para cumplir con las condiciones mínimas legales para que el 50% de las zonas verdes puedan destinarse a espacios libres públicos arbolados.

8. El Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos de Madrid:

Señala su apoyo a la propuesta y plantea una serie de observaciones centradas en la movilidad, entre las que destaca la propuesta de que se estudie el planteamiento de una prolongación del Paseo de la Castellana más allá del nudo norte y hasta las proximidades del Nudo de Fuencarral, estimando que la misma supondría una nueva alternativa de ruta para parte de los tráficos actuales de la M-607 y de la A1, que las aliviaría de su gestión actual.

9. La Asociación de Vecinos La Unión de Fuencarral y varios particulares:

Centran su alegación en aspectos urbanísticos, entre los que cabe destacar su apreciación de que no existe una auténtica estrategia para la Estación de Chamartín, cuya modernización y mejora se sitúa en el origen de la operación urbanística en los años 90. Basan su afirmación en el hecho de que para la Estación se exige un planeamiento de desarrollo previo a la ejecución, mientras que los APR 05.10, APE 05.30 y APE 08.21 llevan ordenación pormenorizada. Consideran que la solución de los problemas de movilidad del Nudo Norte y el muy intenso tráfico de paso a lo largo del eje de la calle Nuestra Señora de Valverde, requieren de la delimitación de un ámbito específico. Exponen que más del 10% de la superficie del APE 08.20 es titularidad de Canal de Isabel II, constituyendo la mayor zona verde en la actualidad, que sería sustituida por el llamado "Eje Ambiental" como si fuera una nueva zona verde, obviando la existencia de esa dotación; proponen que esa superficie quede excluida a efectos del cómputo de la ratio de zonas verdes. Manifiestan también su desacuerdo con el hecho de que buena parte de las zonas verdes se propongan sobre la losa de cubrición de las vías.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

10. Federación Regional de Asociaciones Vecinales, Ecologistas en Acción y otras asociaciones de vecinos:

Piden la ampliación del plazo de información pública al menos en 60 días.

11. Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid, cinco asociaciones de vecinos y un particular:

Solicitan la retirada del expediente basándose en una serie de cuestiones, como la falta de información sobre los contratos con los promotores privados, la posible vulneración de la interdicción de los convenios de planeamiento urbanístico, su consideración de que el suelo del ámbito no es urbano sino urbanizable, la falta de integración con el entorno, el desequilibrio territorial que supone la propuesta, etc. Desde el punto de vista ambiental hay que destacar que consideran que la losa de cubrición de las vías no es un medio apropiado para la vegetación, pues exigirá bien plantar en jardineras o bien que la capa de tierra sobre el hormigón sea muy delgada y se extremen las precauciones para evitar la filtración de agua y los daños a la infraestructura ferroviaria. La zona verde será muy frágil, artificializada y cara de mantener.

Consideran que el eje ambiental en Malmea-Tres Olivos – Fuencarral no tiene identidad ni sentido unitario, sino que conforma un eje fragmentado, integrado por cuatro parques unidos por una estrecha franja verde. Señalan que en la documentación ha desaparecido el trazado de una vía pecuaria que si reflejaban los planos de Madrid Puerta Norte, versión anterior de la operación. Consideran que se ignoran las prescripciones del informe del Área de Vías Pecuarias al Avance de la MPG relativas al dominio público pecuario del Cordel de la Carretera de Miraflores y del Cordel del Camino de la Cuerda. Se critica ampliamente el estudio de tráfico y movilidad, señalando que la cifra de empleo generado considerada difiere en gran medida de la que figura en otros documentos de la MPG. No se ha considerado el impacto de la modificación sobre los barrios del entorno, ni ámbitos superiores. El propio estudio considera incrementos significativos de los viajes de entrada y salida a la ciudad con la afluencia de más de 100.000 vehículos en la A-1 y en la M-607 en hora punta, fuertes aumentos en todas las demás radiales, en particular A-3 y A-4, y afección a la movilidad en barrios colindantes por el uso del viario arterial como acceso alternativo hacia la zona.

No se contemplan en el exterior del ámbito actuaciones de ampliación de la capacidad ni en el sistema de transporte público ni en el viario. Consideran que los aparcamientos disuasorios, que la MPG propone junto a las estaciones de cercanías de Fuencarral Norte y Fuencarral Sur, deberían ubicarse en los municipios de la corona metropolitana y, en cualquier caso, antes de la M-40. La limitación de las plazas de aparcamiento vinculadas a la edificabilidad terciaria en la zona sur de la M-30 es positiva pero puede ver reducida su eficacia si no se evita la proliferación de aparcamientos privados o el mercado secundario de plazas de alquiler vinculadas al uso residencial.

12. Asociación de vecinos Valle Inclán de Prosperidad y Plataforma Zona Norte Chamartín Verde y sin Torres:

Pone de manifiesto una serie de carencias de la MPG desde el punto de vista urbanístico y territorial. Carece en sus objetivos de coherencia territorial y económica y no garantiza su utilidad para articular el conjunto del espacio urbano-metropolitano. No existe un compromiso entre la competitividad económica, la sostenibilidad ambiental y la cohesión social, hecho puesto de manifiesto por la ausencia de evaluación de impacto territorial. No se ha definido su gestión, que debiera ser uno de los requisitos iniciales de este tipo de operaciones. Los terrenos sobre los que se plantea la MPG son una oportunidad histórica para la ciudad, que podría resolver las carencias de dotaciones o de suelo para viviendas protegidas, pero que finalmente se desaprovecha en una propuesta despilfarradora y que ignora los déficits de equipamientos y de conexiones con los barrios vecinos. Interpretan los alegantes que las dimensiones del Centro de Negocios o el cambio del modelo residencial para la ciudad a través de las elevadas edificabilidades residenciales en relación a su entorno para las APE de Malmea-San Roque-

Tres Olivos y de Las Tablas Oeste (10 a 15 plantas) suponen una revisión encubierta del Plan General de 1997.

Consideran que el interés general no justifica una edificabilidad terciaria tan alta, ni las necesidades de vivienda las 8.500 viviendas libres previstas. Sostienen que la Valoración –Propuesta de las cargas urbanísticas que figuran en la Memoria y en el anexo 4, no tienen ninguna fiabilidad, estimando que el importe final de los presupuestos de licitación con IVA podrían estar entre los 4.500 y los 5.000 millones de euros, muy alejados de los 1.741 que se manejan en la documentación de la MPG. También entienden subestimadas las cargas que asumen el Ayuntamiento, estimadas en 308 millones de euros en la MPG, pero que ellos piensan que podrían sobrepasar unos presupuestos de licitación con IVA de 422 millones de euros, y mucho más si se incluyesen las obras de la M-30, que no se valoran en la MPG y que podrían ascender a varios cientos de millones de euros.

En lo referido al tratamiento de las cuestiones medioambientales, piensan que los estándares de cesión al sistema de zonas verdes deberían reconsiderarse en función del interés general de los barrios del entorno y de los futuros vecinos, puesto que ahora están definidos en beneficio de la promoción inmobiliaria.

Exponen que las zonas verdes sobre la losa de cubrimiento de las vías quedarán en una situación de precariedad y sujetas a posible desaparición en el futuro. Creen que el Ayuntamiento pretende ignorar que según el informe del Área de Vías Pecuarias existen en el ámbito dos vías pecuarias. Sobre la contaminación acústica, piensan que los estudios de tráfico parten de hipótesis distorsionadas que minimizan los impactos, por lo que sería necesario rehacer el estudio acústico considerando alternativas realistas para los distintos parámetros, lo que demostraría la vulnerabilidad al ruido de muchas zonas de edificación futura y también de barrios construidos actualmente. Afirman que la MPG supondrá una movilidad insostenible al generar por la concentración de puestos de trabajo una movilidad obligada de los trabajadores más costosa en tiempo, distancia y dinero, con más uso de transporte motorizado, congestión y contaminación, y más problemas de conciliación. Plantean una serie de requisitos para una alternativa de planeamiento, como la reflexión sobre la oportunidad del crecimiento y su impacto, un proceso dialéctico entre las necesidades de la ciudad y las soluciones propuestas por los ciudadanos, una ciudad sostenible que parta de la ciudad existente o la consideración prioritaria del suelo como elemento ambiental con enfoque hacia la reducción de la movilidad obligada, disminución de los consumos de agua y materiales, etc. Piden la retirada del expediente.

13. Temas en otras alegaciones de particulares:

* La MPG no contempla los criterios para la transición ecológica, a saber: regeneración urbana frente a nuevas ocupaciones de suelo, rehabilitación del parque edificado frente al crecimiento de la oferta y nuevo papel del automóvil en la movilidad urbana.

* La losa de cubrición de las vías es muy discutible pues busca o genera que se pueda obtener mayor edificabilidad mediante la calificación como dotación local de un suelo que ya es público pudiendo además condicionar la gestión ferroviaria futura por los pilares de apoyo de la losa.

* La renaturalización de las ciudades se consigue a través de la conexión de los sistemas naturales periurbanos y los espacios libres de la ciudad y fomentando el desarrollo de la vegetación dentro de esta, incluso en los edificios. El ámbito tiene importantes potencialidades en este sentido, por su carácter de espacio fronterizo entre la ciudad densa y el entorno natural, su morfología de cuña y la gran cantidad de suelo libre disponible. Sin embargo la ordenación propuesta desaprovecha estas posibilidades al situar gran parte de las zonas verdes sobre una losa de hormigón que limitará en gran medida sus servicios ambientales, a la vez que los espacios libres proyectados para constituir un posible corredor biológico son no ya insuficientes, sino ridículos.

14. Alegaciones recogidas en la ficha nº 38:



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

Se recogen mediante esta ficha más de 2.700 alegaciones que se han clasificado en grupos temáticos, de los que se indican a continuación los que corresponden a temas medioambientales. Cabe señalar que todas las alegaciones solicitan la retirada del expediente.

1. Respecto a Redes públicas/Recubrimiento de vías/Zonas verdes:

No se articula una propuesta definida para la nueva estación de Chamartín, así como la ampliación y mejora del sistema ferroviario de larga distancia y cercanías que tiene su nodo en la misma, cuestión que debería ser central, prioritaria y previa a la operación.

Madrid Nuevo Norte vuelve a plantear el cubrimiento de las vías con una losa de hormigón, que no es una mejora para la ciudad sino una artimaña urbanística que cumple dos objetivos a la vez: por un lado justifica la inclusión de los terrenos de Adif-DCN en la operación y les atribuye un aprovechamiento urbanístico; por otro lado es necesaria para poder alojar encima los suelos de cesión (zonas verdes y parte de los equipamientos) para que quepa la brutal edificabilidad del centro de negocios en el resto del ámbito, en suelos donde puedan cimentarse los rascacielos. De las casi cuarenta hectáreas de zonas verdes que propone el proyecto Madrid Nuevo Norte la mitad están ubicadas en el centro de negocios sobre una losa de hormigón y tan solo otras veinte en terreno natural. Es necesario recuperar la idea de un parque lineal de gran anchura (no un pasillo) asentado en terreno natural. La propuesta debería reducir los cubrimientos de vías racionalizando los costes del desarrollo y dejando los imprescindibles para garantizar la conectividad transversal de los barrios.

En el caso de Madrid Nuevo Norte no hay ni una sola reserva de suelo destinada a la red de viviendas públicas, por lo que cabe presumir que no contempla siquiera la ampliación del parque de vivienda pública.

Los equipamientos previstos no son más que los que garantizan la suficiencia del ámbito de nueva ordenación. Debe garantizarse que los equipamientos son suficientes para lograr la autonomía funcional y además cubrir el servicio deficitario de los barrios colindantes.

2. Respecto a la Movilidad y Sostenibilidad:

El modelo urbano que representa MNN transgrede claramente los principios del urbanismo sostenible e incluso basados en la mezcla de usos, en las dotaciones y actividades económicas de proximidad y en la renaturalización de la ciudad. No se aporta ningún dato, ni análisis, ni estudio, de la capacidad de carga del territorio y de las implicaciones en movilidad que la propuesta Madrid Nuevo Norte supondría para el conjunto de la ciudad.

La propuesta implica un modelo urbanístico dependiente en gran medida del automóvil, lo que supondría en el futuro otro obstáculo más para implementar políticas de movilidad sostenible que reduzcan las emisiones de sustancias contaminantes y de gases de efecto invernadero.

La consecución de una movilidad más sostenible limitando la cantidad de plazas de aparcamiento en la operación, no deja de ser una pretensión un tanto ingenua que en la práctica resulta en que el colapso de tráfico se produce en la realidad y los barrios del entorno acaban convertidos en improvisados aparcamientos.

La modificación del Plan General parece realizada sin considerar convenientemente que se ha extendido la preocupación entre el vecindario del norte de la ciudad por la enorme congestión urbana y de transporte que puede generar en la zona de actuación urbana que se propone en la modificación puntual del Plan General, es decir, por la invasión de coches que sin duda generarán los nuevos moradores y los empleados de las empresas que se instalarán en el nuevo distrito financiero que sin

duda generarán más atascos y un incremento de los ya preocupantes niveles de contaminación atmosférica.

Se desconoce el modelo final de movilidad al no haber coordinación ni compromisos firmes con la remodelación y adecuación del Nudo Norte a las necesidades futuras.

En definitiva, Madrid Nuevo Norte supondría graves daños en las condiciones de vida, la salud y la sostenibilidad medioambiental de nuestra ciudad. E indirectamente, nuevas necesidades de inversión en infraestructuras públicas de transporte, con el consiguiente incremento de la carga financiera para el conjunto de la sociedad madrileña.

Madrid Nuevo Norte desvincula del ámbito las reformas de los nudos de Fuencarral y Manoteras, que siguen considerándose necesarias pero cuyas transformaciones y el alcance de las mismas han quedado en el aire, sin que se sepa qué se va a hacer ni cuándo, ni qué relación existe entre la ordenación y el sistema de movilidad que aspira ejecutar el Ayuntamiento. Por tanto, las importantes afecciones a la movilidad de la zona que puede tener la operación Chamartín aconsejan realizar un trabajo más definido del modelo de movilidad que se pretende conseguir.

Las afecciones a la movilidad del traslado de las cocheras de la EMT serían negativas, teniendo que movilizar cientos de autobuses vacíos a primera hora de la mañana por las ya muy saturadas vías de acceso al norte de la ciudad.

3. Respecto al Medio Ambiente:

Respecto a la calidad del aire y la contaminación atmosférica, se señalan diversos incumplimientos relacionados con:

- La legislación europea y nacional en materia de calidad del aire.
- El Tratado de París para reducción de GEI (gases de efecto invernadero) en el periodo 2020-2030.
- El apartado 3 del artículo 19 de la Ley 19/2013 del 9 de diciembre (relaciones entre administraciones públicas)
- Los niveles de calidad del aire para partículas acordados con las recomendaciones de la OMS.

El incremento previsto de los desplazamientos motorizados anularía y contrarrestaría todos los esfuerzos del Plan A (Plan de Calidad de aire de la ciudad de Madrid y Cambio Climático) por reducir los niveles de contaminación que actualmente sufre la ciudad y por cumplir con los compromisos climáticos del pacto de los alcaldes firmado por Madrid hace tres años.

En relación con el dominio público pecuario, la propuesta debería integrar el cordel de la carretera de Miraflores reconociendo su estatus de bien de dominio público inalienable, imprescriptible e inembargable, tal como establecen las leyes de vías pecuarias.

La disposición final cuarta de la Ley de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid de 1998 dispone que en el plazo máximo de un año a partir de su entrada en vigor, la Consejería competente clasificará las vías pecuarias. El que aún no se haya hecho en algunos casos no debe ser aprovechado por otras instituciones para enajenar a su provecho un bien que la ley dispone que debería haber sido reconocido como de la Comunidad de Madrid. El proyecto anterior conocido como Madrid Puerta Norte intentaba integrar la vía pecuaria Cordel de la Carretera de Miraflores, no clasificada, a través de un gran parque lineal que finalmente ha quedado como un pasillo, según la presentación que el Ayuntamiento hizo de Madrid Nuevo Norte. La vía pecuaria debería integrarse mejor en la ordenación, entre las redes públicas supramunicipales, y además descontarse del cómputo de edificabilidad de los terrenos. No hacerlo representa un subterfugio más de los que contiene la operación Madrid Nuevo Norte para lograr mayor edificabilidad total y, en este caso, a costa de la defensa del patrimonio público.

En relación con la contaminación acústica, según el plano del Nudo Norte, parece que en el proyecto MNN no está contemplado la cubrimiento total o parcial, ni la modificación sustancial de tal nudo, de los diferentes carriles al paso de la autopista M-30 junto al barrio de Begoña (calle San Modesto), que provocan una presión sonora insufrible con una media de 80-90dB con picos de 100dB durante el día y unos niveles por la noche superiores a los permitidos en la normativa contra el ruido.

Pretender dar solución al ruido colocando pantallas acústicas resultará poco efectivo por la escasa distancia y provocará problemas colaterales de inseguridad y calidad del espacio de la calle San Modesto, por lo que no sería una solución en modo alguno aceptable.

En respuesta a las alegaciones recibidas, de acuerdo con la documentación recibida, se ha actualizado la Memoria, apartado 14.4 "Marco de colaboración y concertación de actuaciones sobre redes públicas singulares" y el apartado 14.5 "Requisitos para la incorporación al tejido urbano de las nuevas actuaciones urbanizadoras y orden de prioridades en el desarrollo".

La no incorporación de actualizaciones se justifica por parte municipal, según los casos, mediante las siguientes puntualizaciones:

- La ordenación pormenorizada del ámbito de la Estación de Chamartín, incluyendo el contenido propio de la estación y de su ampliación, será definida de acuerdo con el Estudio Informativo elaborado por el Ministerio de Fomento con el que la MPG es plenamente compatible.
- Sobre la necesidad de zonas verdes y dotaciones, la MPG ordena suelos por exceso respecto a las necesidades estrictas de sus contenidos para permitir el refuerzo de la redes al servicios de los barrios colindantes.
- Sobre las conexiones entre los barrios: para los barrios separados por la Estación de Chamartín, la MPG da solución completa, según se contiene en los documentos de la Carpeta Específica del APE 05.31.

La MPG resuelve las conexiones este-oeste mediante la continuidad al sur del suelo en cota urbana sobre las playas de vías; y, al norte, mediante cuatro pasos transversales que conectan ejes arteriales de la ciudad. En sentido Norte-Sur, mediante la prolongación de los ejes de Mauricio Legendre, Agustín de Foxá y Bambú-Antonio Cabezón. El cubrimiento de la playa de vías se proyecta como medio para reconectar los márgenes urbanos sin alterar la correcta funcionalidad de la infraestructura ferroviaria.

- La MPG cumple con todos los estándares legales según se justifica cumplidamente en la Memoria descriptiva y justificativa de la MPG y en las particulares de cada ámbito con ordenación pormenorizada.
- En términos generales se puede afirmar que la MPG casi duplicaría los estándares que la legislación del suelo de la Comunidad de Madrid establece. En relación con las garantías para la ejecución de los mismos, su valoración y puesta en marcha está incluida en la programación que consta en los documentos de "Organización y Gestión de la Ejecución" de la MPG. La estimación de la inversión se incluye en los documentos de los "Informe de Sostenibilidad Económica y Estudio Económico Financiero" de la MPG y de los APEs.
- El análisis realizado de la capacidad viaria en la MPG queda recogido en el Anexo 10 ¡Estudio de Tráfico y Movilidad "donde se realiza una comparativa entre la situación actual y la futura.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

- Al norte de la Calle 30, el uso es predominantemente residencial pero se destina un 33,02 % de edificabilidad para uso Terciario, dentro de los ratios óptimos de complejidad de usos y muy por encima de los modelos que para el suelo urbanizable contenía el PG97. Por su parte al sur de la Calle 30 predomina el uso de Servicio terciario; sin embargo, el APE 05.31 incorpora un 20,00% de la superficie edificable al uso residencial, lo que vuelve a garantizar la mezcla de usos y actividades. En una visión de mayor alcance, las nuevas actividades terciarias se insertan en un contexto urbano mayoritariamente residencial (barrios existentes) ayudando a mejorar los ratios de complejidad del conjunto urbano. Por último la concentración de terciario entorno al mayor nodo de accesibilidad en transporte público del norte de Madrid, Estación de Chamartín, no hace sino reforzar la estrategia de facilitar la movilidad pública como principal medio de acceso al espacio de trabajo.
- Según el documento del APE 05.31 Centro de Negocios Chamartín 3. Organización y gestión de la ejecución "la fase-2 del Nudo Norte, y las obras de remodelación y peatonalización del tramo final de la Castellana, a cargo del Ayuntamiento de Madrid, deberán estar construidas, al menos, antes de la terminación de las primeras edificaciones del Centro de Negocios".
- La vía de borde que va desde la Avenida de Llano Castellano hasta la Glorieta de la Fuente de la Carra frente al CP Vasco Núñez de Balboa requiere para su ejecución de la delimitación de una unidad específica y su gestión mediante expropiación, para dar solución a ese tráfico y conseguir de paso un vial con un diseño urbano apropiado y que permita el paseo peatonal y el disfrute del espacio público en forma coherente en el interior del casco urbano.

En concreto, en la calle Nuestra Señora de Valverde, gracias al nuevo esquema viario, los tráficos de paso se ven redirigidos hacia Antonio Cabezón conectándose en sentido norte con M-607, M-40 y M-603; y en sentido sur, con Nudo Norte y Paseo de la Castellana. La nueva propuesta desde la calle del Casco de Fuencarral hasta la calle Agustín de Foxá permite cruzar por medio de ejes peatonales atravesados puntualmente por viarios locales.

Por tanto, no se aprecian problemas de movilidad del Nudo Norte y en el entorno del ámbito.

- El modelo urbano planteado en la MPG como ya se ha reiterado y se expone en la Memoria en el apartado de "Calidad del aire y cambio climático" se basa en "(...) la adopción de un diseño urbano orientado al transporte público, mediante el planteamiento de una ciudad compacta y densa alrededor de los nodos de transporte es la base para la implementación de otras decisiones de diseño que abunden en el uso del transporte público y otros modos de transporte alternativos frente al vehículo privado". En consecuencia, esta ordenación permitiría optimizar los desplazamientos al trabajo mediante la utilización del transporte público.
- En referencia al aumento de tráfico ocasionado por la MPG, en el Anexo 10. Estudio de Tráfico y Movilidad analiza en el apartado 4.3 Viajes generados y atraídos, a partir de las hipótesis y las variables explicativas recogidas en los apartados anteriores se estima que el ámbito, en su conjunto, generará un total de 65.800 viajes diarios y atraerá 180.091 viajes

Por otra parte conforme al informe de Calle 30 en el apartado 3.1: "Cabe señalar que el dato total aportado, 7022 vehículos, no supone un aumento significativo comparándolo con el tráfico actual. Como referencia, el número total de recorridos diarios en M-30 está en el entorno de 1.500.000 de trayectos, con lo que este nuevo desarrollo supondría solo un 0.46% de este valor".

- Respecto a la propuesta de movilidad sostenible desarrollada en el Anexo 9. Estrategia de Movilidad en la MPG, cabe transcribir lo manifestado en el Informe favorable del Consorcio Regional de Transportes de Madrid: "Desde el punto de vista de la movilidad urbana y del transporte público, el documento incluye una estrategia de movilidad urbana, equilibrando las necesidades en la circulación de vehículos y peatones, y mediante la introducción de nuevas pautas de movilidad".



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

Asimismo, señala el Informe favorable de la EMT.

- El desarrollo de las infraestructuras de transporte público (Bus prioritario, red de autobuses urbanos, red de autobuses interurbanos, intercambiadores, red de metro y red de cercanías) está planificado temporalmente en el Anexo 9. Estrategia de Movilidad en la MPG, apartado 5.8 Esquema de disponibilidad temporal de las infraestructuras de transporte público: "Esta definición temporal se ha realizado según el calendario general de ejecución de las infraestructuras descritas en la Memoria General de la MPG. En el apartado Organización y Gestión de la Ejecución, en su epígrafe Programación de las cargas urbanísticas". En el Anexo 4.1 Informe de Sostenibilidad Económica, en el apartado 2.4. Descripción de la actuación e identificación de infraestructuras "ad-hoc" se exponen las inversiones en infraestructuras.
- El Anexo 14. Infraestructuras urbanas, contiene el Apéndice 14.2 Nudo de Fuencarral donde se recogen: su descripción, la situación existente, condicionantes de diseño, solución propuesta, alternativa al enlace con la M-603, presupuestos y planos, y el Apéndice 14.1 Nudo Norte. Además, se ha incluido un apéndice en el Anexo 10. Estudio de Tráfico y Movilidad, con un análisis específico del nudo de Fuencarral completo incluyendo las vías M-607, M-603 y M-40. Este apéndice ha incluido una nueva calibración del modelo teniendo en cuenta los aforos aportados por la Comunidad de Madrid. Este apéndice analiza, la situación preoperacional actual, la situación preoperacional al año horizonte (2042) y la situación postoperacional al año horizonte (2042 con MNN). El estudio analiza todo el enlace con una microsimulación.
- En relación con la nueva implantación de las cocheras de la EMT, la colaboración entre el Ayuntamiento y la EMT permitirá poner a disposición de esta última una ubicación adecuada para poder abordar su repercusión en términos de movilidad y asegurar la funcionalidad de las instalaciones
- En el Anexo 18.8. Estudio de Calidad del Aire y Cambio Climático, la MPG documenta el cumplimiento de la legislación europea y nacional en materia de calidad del aire. Conforme a las proyecciones realizadas en el Anexo A10 Estudio de Tráfico y Movilidad, se estima que los factores de emisión del tráfico rodado en Madrid, se reducirán entre un 70% y un 80% para los NO_x y del orden de un 45% para el PM_{2,5}, lo que permite anticipar que Madrid Nuevo Norte no constituirá ningún impedimento para alcanzar los límites legales preceptivos.
- El Acuerdo de París no contiene la definición de instrucciones vinculantes para municipios. Sin embargo esto no es óbice para que ciudades como Madrid, suscriban iniciativas como la nueva Alianza de Alcaldes para el Clima y la Energía para contribuir a dichos objetivos del Acuerdo de París y la Agencia Climática de la UE. Este objetivo, explícitamente reflejado en Plan A consiste en conseguir una reducción en 2030 superior al 40% de las totales respecto a 1990, que permita continuar con la tendencia positiva reciente (reducción entre 1990 y 2016 = 13% aprox.).

Para lograr dicho objetivo, la propuesta de Modificación de Plan contiene entre sus objetivos priorizar el uso de la electricidad como vector energético fundamental, tanto para los edificios como para la movilidad. Este aspecto es clave ya que descansa en la previsión del sector de generación eléctrica en España que establece un factor de emisión promedio de CO₂ de 33 g/kWh (en 2050) frente a los 350 g/kWh actuales. Pese a que la relevancia de las emisiones de Madrid Nuevo Norte respecto al conjunto de la ciudad es limitada, se espera que esta propuesta permita fomentar la aceleración de la reducción de emisiones de GEI en el conjunto de la ciudad.

- El Ayuntamiento de Madrid ha identificado como objetivo de su planificación estratégica global (no sólo para este ámbito) alcanzar los valores recomendados por la Organización Mundial de la Salud (10 µg/m³ como media anual y un máximo de 25 µg/m³ como media diaria para el PM_{2,5}), trasladándolas como objetivos concretos del Plan A con cuyas directrices se alinea el Estudio Ambiental Estratégico de Madrid Nuevo Norte, reiterando nuevamente lo ya indicado en apartados

precedentes en relación con el Anexo 18.8. Estudio de Calidad del Aire y Cambio Climático. No hace falta recordar la fuerte implicación de la actual corporación en todo lo relativo a esta materia, con operaciones como Madrid Central.

- En relación con las consideraciones efectuadas sobre la vía pecuaria Cordel de la Carretera de Miraflores, la Modificación del Plan recoge lo dispuesto en el informe emitido el 7 de diciembre de 2018 por la Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación de la Comunidad de Madrid, el cual ha señalado, respecto de dicho Cordel, que el Proyecto de Clasificación de dicho término municipal "nunca llegó a ser aprobado, ni tampoco publicado de forma oficial y en consecuencia, desde el punto de vista legal, no se puede determinar con carácter declarativo su existencia, su anchura, su trazado y demás características físicas".
- En la ordenación pormenorizada del APE 05.31 "Centro de Negocios Chamartín" se ha llevado a cabo el diseño de un nuevo trazado de la vía pecuaria "Cordel de Camino de la Cuerda", cuya superficie se ha calculado conforme a los criterios descritos en el apartado "Conclusiones" del informe, calificándose como "Red Supramunicipal Vías Pecuarias", uso "Vía Pecuaria".
- En relación con la contaminación acústica, en el Anexo 18.5 *Estudio de contaminación acústica de la MPG y de la ordenación integrada* se han evaluado los niveles acústicos preoperacionales y operacionales, esto es, una vez entre en carga la operación urbanística MNN, tanto del ámbito espacial de la MPG como de su entorno. Este estudio concluye que la MPG no generará en su entorno un incremento apreciable de los niveles acústicos, ni generará nuevos conflictos aparte de los ya existentes en las zonas próximas a la Calle 30 y a la autopista A-1.
- Conforme al método de evaluación CNOSSOS-EU (Common Noise Assessment Methods in Europe) con el que se han elaborado los estudios acústicos, tanto de la MPG como de los APES, vinculante desde el 31 de diciembre de 2018 –tras la publicación de la Orden PCI/1319/2018, de 7 de diciembre, por la que se modifica el Anexo II del Real Decreto 1513/2005–, no hay conflictos acústicos que impliquen la implantación de pantallas acústicas en la calle San Modesto.

3.4 EVALUACIÓN DE LAS CONSULTAS Y COMO SE HAN TOMADO EN CONSIDERACIÓN

3.4.1 Informan favorablemente sin condiciones o con condiciones que han sido incorporadas adecuadamente al documento de la modificación del PGOUM:

1. Servicio de Informes Técnicos Medioambientales de la Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad de la Comunidad de Madrid.

- Área de Conservación de Flora y Fauna. Informe de 20 de noviembre de 2018. No se tiene documentación sobre especies protegidas presentes en la zona, no obstante a 500 m de la actuación hay un punto de nidificación de una especie recogida como vulnerable en el catálogo regional. Se sugiere que los trabajos se minimicen en las proximidades a la Avenida de San Luis en el periodo entre 15 de febrero a 15 de julio.
- Área de Conservación de Montes. Informe de 16 de noviembre de 2018. Pone de manifiesto la dificultad de acceso a la documentación e informan que la modificación del PGOUM planteada no afecta directamente a terrenos forestales, Montes Preservados, Montes de Utilidad Pública, Espacios Red Natura 2000, hábitats naturales de interés comunitario ni Embalses o Humedales Protegidos.
- Parques Regionales de la Comunidad de Madrid. Informe de 13 de noviembre de 2018. Este servicio ha informado en varias ocasiones en la que se indicaba que afectaba en una pequeña parte al ámbito del PRCAM, que ha sido subsanada mediante la clasificación de

los 6.300 m² como Suelo no Urbanizable Especialmente Protegidos. En esta nueva documentación se aprecian otras afecciones a otros ámbitos en relación con las obras necesarias para ampliar la capacidad de transporte del Canal de Santillana, entre el depósito de Valdelatas y el depósito actual de El Olivar. Concluyen diciendo que la modificación del PGOU no implica una variación importante que suponga un aumento de la afección al espacio protegido informando favorablemente.

Cómo se ha tomado en consideración en el EAE

Las actuaciones que se proponen se dividen en dos tipos:

Por una parte, la construcción del nuevo depósito de Valdelatas el cual se ubicará en el mismo emplazamiento que el actual. Si bien sus dimensiones serán mayores, el proyecto no excederá de los límites de la parcela en la que se localiza el proyecto en la actualidad. Es decir, no se invadirán zonas del Monte de Valdelatas y se podrán seguir aprovechando los accesos existentes.

En el segundo grupo se encuentra el retranqueo de las conducciones actuales, obras que se ejecutarán bajo rasante restituyéndose los terrenos a la situación de partida una vez finalizadas las obras.

Según la propuesta, no se prevén impactos significativos en los valores naturales del Parque Regional ni del Monte de Valdelatas, dado que las obras se circunscribirán a la parcela en la que se ubica actualmente el depósito, en la que no se desarrolla el encinar característico del Monte, y porque las obras de retranqueo se llevarán a cabo en un entorno de infraestructuras, donde no se localizan los valores naturales propios del Parque ni zonas de ocio o esparcimiento orientadas a la educación ambiental de los usuarios.

A pesar de lo anterior, debido a que el proyecto se desarrollará en el ámbito del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares (Zona T - Área de Transición), espacio protegido clasificado, por otra parte, como Zona Especial de Conservación "Cuenca del río Manzanares" (ES3110004), en fase de proyecto de urbanización se deberá evaluar la necesidad de resolver un procedimiento de evaluación de impacto ambiental, conforme a la legislación vigente sobre la materia en ese momento.

En el procedimiento de evaluación de impacto ambiental que, en su caso, se tramite para la aprobación del proyecto del nuevo depósito de Valdelatas y de sus instalaciones asociadas, se deberán evaluar la afección a la vegetación arbórea existente.

2. Dirección General de Patrimonio Cultural. Informe de 18 de octubre de 2018 y la Dirección General de Intervención en el Paisaje Urbano y el Patrimonio Cultural del Ayuntamiento de Madrid, en informe de 4 de diciembre de 2018. Informan favorablemente la propuesta de la MPG en lo relativo a los tres edificios del ámbito incluidos en el Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos del PGOU M97, las dos pequeñas ermitas de la zona oeste (ermita de San Roque y ermita de Nuestra Señora de Lourdes) y el antiguo edificio de los laboratorios Profidén, protegidos con el nivel 2 estructural. Esta propuesta consiste en encajar en la ordenación el edificio de los laboratorios Profidén y conservar en su posición original y restaurar las ermitas.
3. Subdirección General de Planificación Ferroviaria. Secretaria de Estado de Infraestructuras, Transportes y Vivienda Ministerio de Fomento. Informe de 4 de diciembre de 2018.

El informe, tras hacer una referencia general a los requisitos de la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario incluye una serie de previsiones:

- Los tres ámbitos con ordenación pormenorizada recogen en texto y planos la definición concreta de las afecciones ferroviarias según la legislación vigente. El plan ha considerado las distancias reducidas para las zonas de protección al ferrocarril, que según la legislación ferroviaria solo podrán ser reducidas cuando el suelo sea urbano o urbanizable y cuente con el planeamiento más preciso que requiera la legislación urbanística aplicable para iniciar su ejecución.
- Los elementos correspondientes a los tramos de cubrimiento de las vías que se definen en el plan incluidas las salidas de emergencia, deben incluirse dentro del Sistema General Ferroviario una vez se definan con exactitud.
- En cuanto al Anexo 13 "Infraestructuras Ferroviarias", se propone el desarrollo de una nueva estación de cercanías (Fuencarral Sur) y la remodelación de la estación de Fuencarral existente (denominada Fuencarral Norte); sin embargo, el informe recuerda que la planificación de las infraestructuras ferroviarias en la Red Ferroviaria de Interés General es competencia exclusiva del Ministerio de Fomento, por lo que la decisión sobre la materialización de las previsiones del Plan en cuanto a la implantación de una nueva estación de cercanías o modificación de las existentes, se adoptará en su momento por el citado Ministerio, teniendo en cuenta las necesidades de la Planificación Ferroviaria.
- Debe coordinarse las actuaciones. Coordinar con ADIF la definición de los tramos de cubrimiento de vías en todos sus aspectos, así como cualquier actividad que afecta al SGF o sus zonas de protección, como nuevos viales o pasarelas sobre las vías, desarrollos urbanos...
- Se deberá incluir en las normas urbanísticas la obligatoriedad de desarrollar estudios de vibraciones y ruidos para todos los nuevos desarrollos incluidos en el Plan incluyendo las medidas necesarias para el cumplimiento de la normativa sectorial.
- La efectividad de la nueva definición del SGF está supeditada al desarrollo previo de las actuaciones ferroviarias previstas y recogidas en el "Estudio informativo del nuevo complejo ferroviario de la estación de Madrid - Chamartín" y que modificarán la actual configuración de la infraestructura ferroviaria.

4. Área de Sanidad Ambiental de la Dirección General de Salud Pública de la Consejería de Sanidad. Informe de 15 de noviembre de 2018.

Da por incorporados adecuadamente los requisitos y criterios en materia de sanidad ambiental emitidos en la fase anterior. Realiza una observación sobre la actualización de una norma UNE por derogación de la anterior.

5. Dirección General de Emergencias y Protección Civil del Ayuntamiento de Madrid. Informe de 29 de noviembre de 2018.

Considera que la documentación no desarrolla temas que afecten a la prevención de incendios por lo que no realiza sugerencias.

6. Dirección General de Seguridad, Protección Civil y Formación. Subdirección General de Protección Civil. Informe de 29 de noviembre de 2018. Informa que no tiene ninguna observación ni sugerencia que realizar dentro del ámbito de sus competencias.

7. Ministerio de Defensa. Dirección General de Infraestructuras. Subdirección General de Patrimonio. Informe de 4 de diciembre de 2018. Informa favorablemente a la tramitación de la modificación del Plan General. Recuerda la obligación de obtener autorización de la autoridad militar correspondiente para la realización de obras, trabajos e instalaciones que pretendan realizarse dentro de la zona de seguridad del Acuartelamiento, de acuerdo con lo especificado en el Real Decreto 689/1978, de 10 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Zonas e Instalaciones de Interés para la Defensa Nacional, que desarrolla la Ley 8/1975, de 12 de marzo, de zonas e instalaciones de interés para la Defensa Nacional y en particular en sus artículos 9 y 12.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

8. Comunidad de Madrid Consejería de Políticas Sociales y Familia. Dirección General de Servicios Sociales e Integración Social.

Informe de impacto por razón de orientación sexual e identidad y expresión de género de fecha 15 de octubre de 2018, en el que se determina que no existe impacto en materia de orientación sexual, identidad o expresión de género, por cuanto la aplicación de la misma no puede dar lugar a ningún tipo de discriminación por la citada materia.

9. Dirección General de Economía y Sector público del Ayuntamiento de Madrid. Informe de 15 de enero de 2019. Informa favorablemente indicando que tanto en el conjunto de la operación como en cada una de sus partes, los estudios resultan suficientemente motivados y con un equilibrio global y parcial de las actuaciones propuestas en términos económicos.

10. Dirección General de Patrimonio del Área de Gobierno de Economía y Hacienda. Informe de 22 de noviembre de 2018. Informa favorablemente en base a sus competencias, atribuidas en el acuerdo de 29 de octubre de 2015 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de organización y competencias del Área de Gobierno de Economía y Hacienda.

11. Dirección General de Servicios Sociales e Integración Social de la Comunidad de Madrid. Informe de 15 de octubre de 2018. Examinado el contenido de la modificación, valora que no existe impacto en materia de orientación sexual, identidad o expresión de género, por cuanto la aplicación de la misma no puede dar lugar a ningún tipo de discriminación por la citada materia.

12. Telefónica España SAU. Informe de 27 de noviembre de 2018. Respecto de las canalizaciones telefónicas reflejadas en los planos de la modificación del PG, Telefónica de España, S.A.U., puede adelantar, con carácter provisional, que las infraestructuras soporte (canalizaciones y registros) previstas son suficientes para, previa atribución/asignación de uso privativo, la futura instalación de su red pública de comunicaciones electrónicas en el ámbito.

13. Correos y Telégrafos S.A. Informa favorablemente la modificación del PG con fecha de 3 de diciembre de 2018, y realiza las siguientes consideraciones:

Es importante destacar la necesidad de conciliar el desarrollo urbanístico de la actuación, con la necesidad de ofrecer el servicio público postal encomendado por Ley a Correos, este centro desde donde se realiza el reparto de toda la zona norte de la capital, y es por ello que se considera prudente y necesario que, una vez se inicie el proceso de constitución de las Bases y posterior constitución de la Junta de Compensación correspondiente, que regirá el desarrollo del Proyecto de reparcelación, se establezca, con la participación de Correos en su condición de afectada, por la necesidad de desalojo de sus instalaciones, una Comisión Seguimiento para establecer un calendario más próximo a la realidad, que sirva para planificar el desalojo de determinados servicios del edificio.

Correos informa favorablemente a la inclusión en posteriores instrumentos de desarrollo urbanístico, de la valoración de reposición Correos y sus instalaciones, como gastos de urbanización, sin perjuicio de que una vez se conozca su valor exacto, Correos se guarde el derecho a corroborar las cantidades y transmitir su conformidad.

Por último informa que Correos como propietario de suelo dentro del ámbito del APR 08.30 reclama sus derechos y deberes urbanísticos establecidos en la Ley 9/2001, de 17 de Suelo, de la Comunidad de Madrid.

3.4.2 **Informan favorablemente con condiciones que deben ser incorporadas en fases posteriores a la aprobación de la modificación:**

1. RENFE. Informe de 3 de diciembre de 2018. Establece prescripciones para posteriores fases de ejecución, gestión y edificación.

- Reseña una serie de cuestiones que pueden inducir a error en relación con los planos de secciones de viario, de alumbrado público o de ordenación.
- Las Normas Urbanísticas del ámbito APE 08.20 Malmea – San Roque – Tres Olivos recogen normas comunes de urbanización de todo el ámbito incluidas aquellas en relación con la losa de cubrimiento de las vías, puentes sobre las vías. Además de los pasos volados se debería incluir en dichas normas el procedimiento de ejecución de los proyectos de las obras del túnel de Tres Olivos similar a las losas de cubrimiento de vías por proyectarse su trazado bajo suelos propiedad de RENFE. Deberá indicarse que el túnel de Tres Olivos se proyectará y ejecutará considerando su compatibilidad con las infraestructuras ferroviarias, garantizando su viabilidad recíproca y considerando en cualquier caso la necesaria cooperación con el grupo Renfe para su aprobación.
- Se debe añadir en las NNUU particulares del APE 08.20 y APE 08.21 tras la referencia de la losa de cubrimiento de vías “y pasarelas y pasos superiores sobre la playa de vías del Complejo de Fuencarral” y en relación con dichas pasarelas o pasos superiores, se indican cuestiones que deben añadirse en “condiciones generales”.
- RENFE marca una serie de parcelas con calificaciones superpuestas:
 - Participación de los suelos demaniales preexistentes incluidos en el APE 05.30 “Centro de Negocios Chamartín”.
 - Infraestructuras Ferroviarias: Anexo 13: En relación con el acceso de Malmea parece soterrarse en la mitad de su recorrido para llegar a la cota de vías bajo parcela SC/35/VB, pero en el perfil longitudinal no se representa túnel o soterramiento. Deberá respetar los gálibos determinados.
 - Estudios ambientales de los ámbitos 05.30 y 08.20: No están actualizados los estudios ambientales en relación con los inventarios de arbolado en terrenos propiedad de RENFE – Operadora E.P.E. y Renfe Fabricación y Mantenimiento S.M.E., S.A.
 - Erratas detectadas: En cuanto a planos y memoria.

2. ADIF. Informe de 4 de diciembre de 2018. Establece condiciones a incorporar en el documento que resulte provisionalmente aprobado. Adif se pronuncia mediante formato de alegación.

- Cuestiones en relación con la titularidad de los Suelos.
- El límite del Sistema General Ferroviario (SGF) tendrá que adecuarse al proyecto ferroviario, incluyendo todos los elementos necesarios para el correcto funcionamiento del servicio ferroviario, incluyendo las salidas de emergencia, ventilaciones, etc. que apruebe definitivamente AIF.
- Se incluirá en observaciones en el anexo normativo 4 de las NNUU que “las edificaciones que se ejecuten fuera de la losa de cubrimiento en parcelas superpuestas deberán separarse al menos 5 metros del límite exterior de la misma”.
- Se incluye una serie de condiciones específicas a añadir para los viarios y pasarelas sobre la Playa de vías de Fuencarral.
- Se debe incluir en las Normas Urbanísticas particulares de cada ámbito las condiciones ferroviarias que afectan a los viarios y cubrimientos sobre el SGF.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

- Proponen una redacción concreta en relación con las Condiciones Vinculantes de la Ficha c) de Condiciones Particulares del APR 05.10 Estación de Chamartín.
 - Se solicita que en el vial de acceso al Complejo Ferroviario de Fuencarral "Acceso Malmea", debe disponerse una explanada para ubicar el puesto de seguridad y el correspondiente control de accesos, gestionado por RENFE –Operadora o ADIF, debiendo ser calificado como Sistema General Ferroviario.
 - Solicitan se incluya dentro de la Memoria General y Normas Urbanísticas particulares un texto en relación con la situación extraordinaria para el sistema general ferroviario, para garantizar que ninguno de los edificios o instalaciones del servicio ferroviario pueda quedar fuera de ordenación tras la aprobación definitiva de la presente modificación y otro párrafo en relación con la licencia de actividades.
 - En el Anexo 10.4. Estudio de Vibraciones, se incluye la obligación de realizar estudios específicos de vibraciones en los nuevos edificios situados a menos de 70 metros de la plataforma ferroviaria. Sin embargo se solicita se extienda la obligación a la realización de un estudio de impacto acústico para los edificios situados a menos de 200 metros de la plataforma y se propone un texto concreto al respecto. Deberá incluirse un plano de afecciones ferroviarias que determine gráficamente las parcelas con obligación de presentar estos estudios para la obtención de la licencia de edificación.
 - Realiza una serie de aclaraciones en cuanto a los compromisos asumidos por DCN con el Ayuntamiento y en relación con errores materiales detectados como por ejemplo el hecho que en el listado de obras de urbanización que se incluye en la ordenación pormenorizada del APE 05.31 Centro de Negocios Chamartín, no está incluido el cubrimiento de vías.
3. Sociedad de Economía Mixta "Madrid Calle 30, S.A", con fecha 5 de diciembre de 2018, informa que En lo que se refiere a la M-30 en su zona norte, se mantienen los movimientos actuales, incorporando "saltos de carnero" en ambas calzadas, que serán pasos inferiores y elevados, y que evitarán algunos de los trenzados existentes. Además, incorpora conexiones directas con el nuevo desarrollo tanto de entrada como de salida. También se propone un nuevo túnel de prolongación del Paseo de la Castellana bajo el nudo de Manoteras.

Además, hay otras actuaciones, como son:

- Adecuación del acceso desde la calzada exterior de M-30 a Bº Virgen de Begoña.
- Nuevo ramal, con estructura, de conexión de M-30 calzada interior con Bº Virgen de Begoña.
- Conexiones desde Paseo de la Castellana una vez soterrado con M-30 calzada derecha.
- Ampliaciones de los tableros sobre vías férreas.
- Nuevo túnel Paseo de la Castellana-Calle del Llano Castellano.
- Reordenación conexión calzada derecha de M-30 con Paso de la Castellana.
- Nueva conexión a la calzada interior de M-30 desde la calle Agustín de Foxá.
- Nueva vía de servicio en calzada interior de M-30, desde Nudo Norte a Manoteras.

Analizado el Estudio de Tráfico presentado, cabe destacar que:

- En el anexo 10 de la modificación del PGOUM, en su apartado 3.4. "Tráfico y congestión viaria", muestra los resultados de un modelo de simulación macroscópica del tráfico en la aplicación de modelización de transportes VISUM, en el estado actual. Posteriormente, en el apartado 7.2 "Análisis global del ámbito", muestra los resultados del modelo en lo que denomina "escenario completo del desarrollo", es decir, cuando todo el ámbito haya entrado en carga. Sin embargo, no se especifica los recorridos que se suponen realizarán esos vehículos, es decir, faltaría la realización de la matriz origen-destino.
- Es necesario mencionar que en relación con la hora punta de la mañana, es estudio se debería ampliar hasta las 10:00 hs (y no hasta las 9:00 hs), por considerar que es hasta esta hora la

extensión de las congestiones habituales. De igual modo, la hora punta de la tarde debería considerarse, al menos, hasta las 20:00 hs (y no hasta las 19:00 hs).

En el caso de la sección de Castellana entrada y salida de Madrid, en primer lugar, hay que indicar que, en base a la documentación disponible, no aparecen actuaciones que mejoren la capacidad de la sección, ni en sentido norte ni en sentido sur.

En sentido sur, al mantenerse la capacidad y aumentar la demanda de tráfico, se alcanza la capacidad de la vía, lo que conlleva una reducción de la velocidad y un aumento de la ocupación de la sección, por lo que se prevé que la hora punta en la mañana tenga mayor duración que actualmente.

En sentido norte, en la actualidad ya existe una hora punta de la mañana condicionada o congestionada. El aumento de la demanda en esta sección, puede generar algo más de inestabilidad. No obstante, se ha de tener en cuenta que, en este estudio, no se ha aumentado la capacidad futura de esta sección al considerarse que es muy similar a la actual, pero, teniendo en cuenta que los vehículos llegarán a esta zona encauzados, es probable que dicha capacidad aumente, mejorando el flujo del tráfico en la hora punta. De todos modos, se debe tener en cuenta que la "colocación" de estos vehículos en su carril, puede que se realice anteriormente a la llegada a esta sección y que mejore esta sección, pero provoque el traslado de la congestión aguas arriba.

Del mismo modo que en la sección anterior, en lo que afecta a la sección M-607 entrada, se realizarán obras en la vía que mejoran la capacidad de la vía, por lo que aquí también se prevé mejora del tráfico.

En la sección M-607 salida se mejora ligeramente la capacidad, pero al no alcanzar la capacidad de la vía ni actualmente ni a futuro, no se prevén cambios significativos en el comportamiento del tráfico.

Además del estudio de tráfico, se han tenido en consideración diferentes aspectos que pueden condicionar la integridad de la infraestructura, así como su eficaz gestión, explotación y mantenimiento y, en igual medida, la seguridad de los usuarios de la vía.

Deberán tenerse en cuenta, por las diferentes entidades implicadas y responsables de cada aspecto, las siguientes **consideraciones**:

- 1) Toda la infraestructura relativa al ámbito de conservación de la M-30 deberá diseñarse de manera que cumpla con los estándares de calidad y las especificaciones técnicas de la actual infraestructura, no siendo aceptable el diseño y la construcción de elementos de peores propiedades y características.
- 2) Se considera importante mantener a Madrid Calle 30 informado puntualmente de todas las actualizaciones, modificaciones o mejoras que se planteen en el proyecto.
- 3) En el horizonte temporal de las futuras obras, indicar que Madrid Calle 30 S.A. entiende que las tareas de conservación, gestión y explotación del tramo afectado por las obras se verán temporalmente paralizadas durante el tiempo de obras no siendo exigible a Madrid Calle 30 S.A. responsabilidad por el estado de los elementos de la vía.
- 4) Con la suficiente antelación al comienzo de las obras, habrá que coordinar la ejecución de las mismas, así como las posteriores reposiciones a ejecutar.
- 5) Es de esperar el aumento de la congestión de la vía al reducir la capacidad de la misma durante las obras. Esto repercutirá directamente en los tiempos de respuesta de los equipos de atención y



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: **0889497296193955450741**



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: **0889497296193955450741**

los equipos de conservación penalizando la resolución de las incidencias que ocurran. Habrá que valorar medidas de refuerzo que reduzcan esta disminución en el servicio.

6) Todos los elementos de la infraestructura de Madrid Calle 30 S.A. afectados por la obra, deberán ser repuestos, al menos, en las mismas condiciones que existen en la actualidad. Deberá realizarse una entrega y recepción formal en el momento en que se compruebe que dichos elementos cumplen con las especificaciones y estándares de calidad exigidos a Madrid Calle 30 S.A.

7) Según la documentación analizada, el pavimento previsto a reponer en el Proyecto, es una mezcla tipo AC16/22 de peor calidad que la existente en la vía. Al menos deberá ser una mezcla tipo BBTM o SMA que es la que se está instalando, con muy buenos resultados, en la M-30 desde hace ya 4 años, a fecha de la redacción de este informe.

8) Se va a producir un aumento importante del equipamiento de la infraestructura de la M-30 a conservar. Evidentemente, esos nuevos elementos deberán ser incluidos en el inventario de Madrid Calle 30 S.A. para continuar con la conservación y mantenimiento necesarios. A este respecto, indicar que el contrato de Madrid Calle 30 S.A. no admite más ampliaciones por lo que es necesario buscar la solución a este problema lo antes posible.

4. Dirección General de Aviación Civil. Informe de 22 de enero de 2019. Establece prescripciones para fases posteriores de ejecución del planeamiento.

El ámbito objeto de ordenación de la modificación puntual del PGM, no se encuentra afectado por las servidumbres aeronáuticas acústicas consideradas. Una parte del ámbito de la modificación se encuentra incluida en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

La Modificación puntual del PGM incorpora correctamente en su "Anexo 6. Estudio de afecciones aeronáuticas", los planos de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. En particular, el ámbito de estudio se encuentra principalmente afectado por la Superficie de Aproximación Frustrada de la maniobra VOR RWY 33L y por la Superficie de Aproximación Intermedia de la maniobra VOR RWY 18R.

Teniendo en cuenta las cotas máximas de techo aeronáutico indicadas en los planos de ordenación 0-05 "Condiciones de la Edificación", y las cotas de las servidumbres aeronáuticas, se espera que haya cota, en principio, suficiente para que las servidumbres aeronáuticas no sean sobrepasadas por las construcciones o instalaciones que puedan implantarse, las cuales, en cualquier caso, deberán quedar por debajo de dichas servidumbres, incluidos todos sus elementos (como: antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), incluidas las grúas de construcción y similares.

Las Normas Urbanísticas de la MPG incluyen Condiciones de la Edificación: Altura máxima de la edificación y cota máxima de techo aeronáutico y las Normas relativas a las Servidumbres aeronáuticas.

Recomienda modificar la redacción de algunos artículos de las normas urbanísticas particulares de los APE que forman parte de la modificación del plan general.

5. Confederación Hidrográfica del Tajo - Comisaría de Aguas. Informe de 24 de enero de 2018. Establece prescripciones para posteriores fases de ejecución y gestión del planeamiento.

Existencia de recurso hídrico: considera que, con carácter general, existe recurso suficiente para satisfacer la demanda de agua derivada de aquellas actuaciones urbanísticas que se suministren

a través de la red del Canal de Isabel II, siempre que en conjunto no se supere el volumen de 742,68 hm³ anuales establecido como asignación para el horizonte del año 2021.

Afección a cauces públicos: No se detecta la presencia de cauces públicos en el interior del ámbito de actuación, por extensión, no se producirán afecciones al Dominio Público Hidráulico ni a sus zonas de servidumbre. Si bien, el nacimiento del cauce del arroyo Valdebebas se sitúa en las inmediaciones de la nueva Área de Planeamiento Específico 08.21 "Las Tablas -Oeste".

Calidad de las aguas, vertidos e infraestructuras de las redes de saneamiento: El informe realiza una descripción de los distintos ámbitos de los tres APE, de sus cuencas de vertido, la estimación de caudales de aguas pluviales que se generan en cada ámbito y las depuradoras hacia las que vierten cada sistema de saneamiento. En resumen, la red unitaria que dará servicio al ámbito se conectará a la red de saneamiento municipal existente perteneciente al Ayuntamiento de Madrid, y las aguas se dirigirán a las depuradoras, titularidad del Ayuntamiento de Madrid, de Valdebebas, Viveros y La China. Pone también de manifiesto que el documento informa que la red de alcantarillado existente no tiene capacidad para admitir los nuevos vertidos generados por la actuación urbanística "Madrid Nuevo Norte" y la actual capacidad instalada en el Sistema de Depuración Madrid no es posible atender los nuevos caudales de aguas residuales propuestos por lo que será necesario dotar con capacidad de tratamiento suficiente a la EDAR de Valdebebas.

Recuerda tal y como fue informado anteriormente, que la superficie afectada por el ámbito posee una extensión considerable, y que la implementación de desarrollos urbanísticos en su interior supone el aumento de la superficie impermeable en los terrenos objeto de estudio y, por tanto, de los caudales instantáneos de la escorrentía superficial para episodios de lluvia con período de retorno superior al considerado en el dimensionamiento de las redes de saneamiento. Por tanto, en fases posteriores de planeamiento, se reitera que se deberá analizar, mediante estudio de detalle, el destino de las aguas de escorrentía que se generen en el interior del ámbito, así como, considerar las afecciones que podrían provocar las mismas en las zonas bajas del propio sector, así como en los ámbitos colindantes donde desagua de forma natural el ámbito.

Se recomienda el empleo de técnicas de drenaje urbano sostenible tanto para reducir los caudales de aguas pluviales recogidos en la red de saneamiento como para reducir la punta de los mismos.

Aportan una serie de condicionantes generales entre los que cabe destacar:

- Los sistemas de saneamiento de los nuevos desarrollos deberán establecer, preferentemente, redes de saneamiento separativas, e incorporar un tratamiento de las aguas de escorrentía, independiente del tratamiento de aguas residuales. En caso contrario, se deberá justificar la conveniencia de establecer redes de saneamiento unitarias.
- Los colectores que se prevean en el entorno de los cauces, deberán discurrir, en cualquier caso, sin ocupar terrenos de dominio público hidráulico, con la única excepción de posibles cruces en puntos concretos.
- Se analizará el efecto sobre el propio cauce y su régimen de corrientes que provocaría el vertido en la hipótesis más desfavorable. El establecimiento de puntos de vertidos de aguas pluviales y de aliviaderos en las redes de saneamiento requerirá autorización de la CHT.
- Si se da el caso de que se mantiene una red de saneamiento unitaria, se deberá dimensionar de manera que los cauces no se vean afectados por la incorporación de aguas residuales sin depurar.
- No se admitirá la incorporación a la red de saneamiento de aguas residuales de aguas de escorrentía procedentes de zonas exteriores a la aglomeración urbana o de otro tipo de aguas que no sean las propias para las que fueron diseñados, salvo en casos debidamente justificados.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

Afección a Reservas Hidrológicas y Zonas Sensibles: No existen reservas hidrológicas en la zona de actuación.

6. Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid. Ministerio de Fomento. Informe de 15 de noviembre de 2019.

- El informe se emite, a los efectos del art. 16.6 de la Ley 37/2015, de carreteras, y no implica la autorización prevista en el art. 104 del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre), para el cual deberán presentar los correspondientes proyectos que cumplan la normativa sectorial, actualicen en estudio de tráfico y capacidad ajustado al diseño de las conexiones e incluyan una actualización del estudio de afecciones acústicas, debiendo garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre de ruido y a los Reales Decretos que la desarrollan.
- Los medios de protección acústica que resulten necesarios para dar cumplimiento a los requisitos de la normativa vigente en materia de ruido, "serán ejecutados con cargo a los promotores de los desarrollos, previa autorización del Ministerio de Fomento si afectaran a las zonas de protección del viario estatal, pudiendo situarse en la zona de dominio público".

7. Vías Pecuarias. Informe de 7 de diciembre de 2018. La Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad solicita nuevo informe el 22 de marzo de 2019 obteniendo contestación el 11 de abril de 2019. *Se incluye en "Evaluación de los informes solicitados tras la recepción el 20 de marzo de 2019 del documento para aprobación provisional".*

8. Canal de Isabel II. Informe de 30 de noviembre de 2018. Establece prescripciones para posteriores fases de ejecución y gestión del planeamiento. Tras la recepción el 20 de marzo de 2019 del documento para aprobación provisional, se solicita informe a Canal de Isabel II, el cual se incorpora en esta Declaración Ambiental Estratégica en el apartado denominado "Evaluación de los informes solicitados tras la recepción el 20 de marzo de 2019 del documento para aprobación provisional".

9. Consortio Regional de Transportes. Informe de 3 de diciembre de 2018. Establece prescripciones para posteriores fases de ejecución y gestión del planeamiento. La Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad solicita nuevo informe el 22 de marzo de 2019 obteniendo contestación el 12 de abril de 2019. *Se incluye en "Evaluación de los informes solicitados tras la recepción el 20 de marzo de 2019 del documento para aprobación provisional".*

10. Área de Planificación y Gestión de Residuos de la Comunidad de Madrid. Informe de 30 de noviembre de 2018. Establece prescripciones a incorporar en la documentación de la MPG y fases posteriores.

Se sintetizan los contenidos relativos a la caracterización de la calidad de los suelos para el planeamiento urbanístico (Anexo 18.4 de la MPG). Considera que dicho documento da cumplimiento a la Fase I de los trabajos de caracterización en el ámbito de la MPG donde se establece un cambio de uso, si bien se remarca que, al no haberse constituido los órganos de gestión para la ejecución del planeamiento, algunos de los trabajos necesarios para determinar la viabilidad de los usos propuestos deben ser relegados a momentos posteriores (hay parcelas a las que no se ha podido acceder).

- La Entidad Gestora garantizará el cumplimiento de los trámites de remisión de los informes de situación correspondientes, sobre la totalidad del ámbito de actuación, mediante la coordinación con los titulares de las actividades o áreas potencialmente contaminantes del suelo.

- Los trabajos de la Fase I de caracterización de la calidad de los suelos deberán completarse durante la fase de gestión de los distintos ámbitos de ordenación, al ser el momento en que la

Entidad Gestora tenga acceso a los terrenos y estos puedan ser ocupados conforme a la legislación urbanística.

- Los trabajos de la Fase I deberán revisarse para actualizar el diagnóstico ambiental, tanto si no se puede acceder a los terrenos como si no han comenzado los trabajos de ejecución del planeamiento en el plazo de 4 años desde la aprobación de la Ordenación Pormenorizada.

- Los trabajos de caracterización analítica (Fase II) quedarán condicionados, con carácter general, al momento en que la Entidad Gestora tenga acceso a las fincas, debiéndose llevar a cabo en la fase de gestión urbanística del ámbito, es decir, con carácter previo a la aprobación del Proyecto de Urbanización, de modo que los resultados de estos trabajos puedan ser incluidos en el mismo. En el caso de fincas concretas no aportadas a la Junta de Compensación en los plazos establecidos no teniendo la Entidad Gestora a los mismos hasta que finalice el proceso de expropiación o procedimiento que se habilite dichos trabajos podrán diferirse al momento de ocupación legal de los terrenos por esta. En tal caso, el Proyecto de Urbanización podrá ser aprobado condicionado a la realización posterior de los trabajos, que deberán ser informados por el Área de Planificación y Gestión de Residuos antes del comienzo de la ejecución de las obras de urbanización en el emplazamiento.

- Las actividades sometidas al Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, deberán presentar el correspondiente Informe de situación por clausura de actividad potencialmente contaminante cuando esta se produzca, en aplicación del artículo 3.4 de la citada norma. Las prescripciones que se establezcan en la Resolución que se emita desde la Dirección General competente deberán incluirse en la normativa o condiciones específicas de los proyectos correspondientes en función del nivel de desarrollo del ámbito en ese momento, proyecto de urbanización o de edificación, en su caso. Podrá ser aprobado el Proyecto de Urbanización del Ámbito de ordenación condicionado a la realización de los trabajos de caracterización del emplazamiento antes de las obras de urbanización.

- Las anteriores condiciones sobre procedimiento de trabajo en los distintos Ámbitos de Ordenación deberán ser incluidas en la normativa y en la Ficha urbanística de cada uno de ellos. También se incluirá que, si hasta la aprobación definitiva del planeamiento de desarrollo de estos ámbitos se detecta la implantación de nuevas actividades potencialmente contaminantes como su clausura, se estará a lo dispuesto en el artículo 3.4 del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero.

11. Servicio de Evaluación Ambiental de la Subdirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid. Y Departamento de Control Acústico. Informe de 8 de enero de 2019.

Considera que, de forma general, las Normas Urbanísticas han incorporado los estudios, medidas y controles ambientales derivados del EAE y de los estudios sectoriales realizados, sin embargo las fichas específicas de ordenación no han incorporado dichas medidas. Relaciona una serie de medidas a incluir en la propuesta final de la MPG:

* Medidas preventivas y correctoras para minimizar los impactos negativos sobre la población en la fase de obras: control de emisiones de gases de combustión y de partículas en suspensión por los vehículos y maquinaria de obra, medidas preventivas y correctoras frente a los ruidos y vibraciones sobre todo en zonas residenciales colindantes, control de vertidos accidentales y aguas de escorrentías contaminadas, no excavación por debajo del nivel freático, impermeabilización del suelo de los parques de maquinaria, protección del arbolado a preservar, adecuada gestión de los residuos en obra, medidas de eficiencia y minimización de contaminación lumínica, regulación del tráfico de la maquinaria de obra para garantizar la accesibilidad a las viviendas cercanas. Se comprobará de forma continuada el cumplimiento de estas medidas a través de un Programa de vigilancia ambiental en la fase de obras.

* Sostenibilidad y cambio climático



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

- Entiende que debe asegurarse que durante el desarrollo del ámbito debe asegurarse la implementación de las medidas que se han tomado e incorporado en la MPG para hacer posible la reducción de la intensidad del tráfico privado y la promoción del transporte público y movilidad activa.

- Debe intensificarse la implantación de tecnologías limpias para posibilitar el autoconsumo y la sostenibilidad energética. Se debe crear un escenario de sostenibilidad y bajas emisiones mediante la limitación de la demanda (reducción de la demanda de edificios de mínima demanda, fomento de movilidad eléctrica), reducción de consumos por aumento de eficiencia (incorporación de geotermia o solar térmica), fomento del autoconsumo mediante la fotovoltaica. Las normas urbanísticas deben hacer posible la habilitación de espacios para infraestructuras que hagan posible dichas medidas, proponiendo la compatibilidad total para los centros de transformación de energía eléctrica, las redes de calor y frío centralizadas de alta eficiencia, las plataformas logísticas de distribución urbana de mercancías de última milla, bases de vehículos compartidos sin emisiones, instalaciones de generación, almacenamiento y distribución de energías renovables, etc.

- Las normas urbanísticas deberían incluir aspectos que contemplasen, en las condiciones generales de los Proyectos de Edificación, medidas de eficiencia energética y reserva de superficies para la generación distribuida de energía fotovoltaica en todos los proyectos de edificación.

- Los proyectos de edificación de edificios residenciales, terciarios y residenciales deben prever espacio para la integración de instalaciones fotovoltaicas para autoconsumo compartido con las potencias mínimas que se detallan en el informe. Los aparcamientos deberán dotarse con la instalación eléctrica específica para la recarga de los vehículos eléctricos.

- Propone que en el uso dotacional, todos los nuevos edificios de titularidad pública construidos desde el año 2019 sean edificios de energía positiva.

* Contaminación acústica:

- Se propone complementar el estudio acústico realizando los mapas de ruido con el método CNOSOS-EU.

- En la zonificación acústica propuesta se valorará la posibilidad de delimitar, dentro del APE 05.31, una nueva área acústica tipo a) residencial en la zona situada al norte de la playa de vías de la estación de Chamartín y al sur de la calle 30, donde están previstos usos residenciales y que fue calificada como de tipo terciario en el documento de aprobación inicial.

- Para la evaluación del ruido generado por la infraestructura ferroviaria debe tenerse en cuenta que la evaluación de la situación preoperacional se ha realizado con el mapa estratégico que recoge la situación acústica del año 2011. Para la situación postoperacional debe considerarse el incremento de 78 a 200 circulaciones al día previsto para el AVE media y larga distancia.

- La identificación de zonas que requerirán medidas correctoras por superarse los objetivos de calidad acústica debe realizarse con los objetivos propios de la zonificación propuesta, y no con los usos propuestos en cada parcela o edificio.

Las medidas correctoras deben garantizar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en las fachadas de los edificios, no siendo válido el criterio fijado en el estudio acústico de considerar que si la superación máxima es de 2 dB en determinadas circunstancias no serán necesarias estas medidas.

- En cuanto a vibraciones, en la fase de proyecto se analizará con detalle la potencial afección y se realizará un seguimiento continuo durante la fase de construcción con medidas en todas las etapas y antes de la entrega de la obra para asegurar que se cumplen los límites de vibración al paso de trenes. En las zonas para uso dotacional debe tenerse en cuenta que los usos hospitalario, educativo o cultural tienen objetivos de calidad acústica por vibraciones transmitidas a los espacios interiores más exigentes que el uso residencial.

- El plan de vigilancia ambiental incluirá medidas para el control de la contaminación acústica y vibratoria, proponiéndose monitorizar el ruido y las vibraciones para establecer las medidas correctoras más adecuadas en cada momento.

Concluye señalando que en la ficha de condiciones de desarrollo de la Estación de Chamartín no se han fijado objetivos y criterios coherentes con las conclusiones obtenidas en el Estudio Ambiental Estratégico y Estudios Sectoriales.

12. Subdirección General de Gestión del Agua. Dirección General de Gestión del agua y Zonas Verdes del Ayuntamiento de Madrid. Informe de 20 de noviembre de 2018.

Informa favorablemente recomendando que el documento de aprobación definitiva de la modificación del PG incorpore las consideraciones efectuadas en el informe.

- La información aportada en la documentación asociada a la MPG establece la existencia de 6.344 árboles de 90 especies distintas, siendo las más frecuentes *Ulmus pumila*, *Platanus x hybrida* y *Pinus pinea*. De ellos, 5.708 se encuentran en suelos de transformación. También se pone de manifiesto la existencia de 270 rodales de vegetación arbórea, conformados principalmente por las especies *Ailanthus altissima*, *Ulmus pumila* y *Prunus dulcis*.

La misma documentación citada establece que tan solo un 1,20% de estos árboles son valiosos de nivel 2, la mayoría de ellos ubicados en el Recinto Caracolas -complejo de oficinas de ADIF y RENFE situado al norte de la estación de Chamartín, incluido en el A.P.R. 05.10 "Estación de Chamartín" y en el entorno de la Estación de Fuencarral. Concretamente, y redondeando cifras, la documentación expresa que existen un 93% de arbolado de nivel 0, un 6% de nivel 1 y el citado 1% de nivel 2.

Esta información es una valiosa foto fija de cara a la toma de decisiones que establezcan los futuros anteproyectos y proyectos de urbanización y edificación. El inventario de arbolado incluido en la documentación, que incluye tanto fichas individualizadas de cada ejemplar, se considera riguroso, completo y por lo tanto adecuado.

En este sentido, y para fases posteriores de la tramitación, se presume fundamental mantener los ejemplares valiosos integrados bien en las zonas verdes resultantes, para lo cual no solo se ha de tener en cuenta su coincidencia planimétrica, sino también su compatibilidad con las nuevas rasantes que se generen. Determinados géneros como *Abies* (en particular, la especie *Abies x masjoanis*), *Betula*, *Arbutus*, *Fagus* y la pinácea *Pinus wallichiana*, por su rareza y/o singularidad, deberán ser objeto de especial consideración respecto a su destino final.

- El éxito de los trasplantes que deban realizarse dependerá casi en exclusiva de que se ejecuten con la preparación y antelación técnicamente recomendada, y tras un riguroso estudio de opciones de instalación del arbolado trasplantado a su nueva ubicación. En relación a la retirada de arbolado, se recuerda que la misma debe ser previamente autorizada mediante resolución del órgano municipal correspondiente, en función de la titularidad pública o privada del suelo para todos aquellos ejemplares de más de 20 cm de diámetro en su base, según estipula la citada Ley 8/2005. Todo ello implica un conocimiento exhaustivo de las titularidades de los suelos afectados. En todo caso, se deberá primar siempre el mantenimiento in situ del arbolado frente a otras alternativas, particularmente del clasificado en los niveles 1 y 2.
- Realiza consideraciones sobre el diseño, elección de especies y futuro mantenimiento de las zonas verdes:

El diseño de los nuevos espacios verdes y arbolamientos deben contemplar las prescripciones del citado Plan de Infraestructura Verde y Biodiversidad, en particular del Plan Director de Zonas Verdes que forma parte del mismo.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

Para enriquecer el diseño de los futuros espacios verdes del ámbito, se podría valorar la posibilidad de dar participación en el mismo a entidades y/o instituciones conocedoras de la realidad y problemática ambiental, jardinera y de infraestructura verde de la ciudad.

Respecto a las zonas incluidas dentro del perímetro de la MPG pero situadas fuera de los ámbitos establecidos, se deberán tener en consideración posibles efectos colaterales derivados de la propia actividad que se genere en los mismos.

Un condicionante especial es el referido a la losa de recubrimiento de vías prevista en el APE 05.30. Su ejecución contempla una cobertura máxima de un metro de tierras, llegándose puntualmente hasta un metro y medio. Se exhorta a que en fases posteriores de la tramitación, se mantengan dichos espesores y que el citado máximo pueda abarcar la mayor extensión posible.

Consideraciones sobre el diseño de los alcorques del arbolado de alineación, indica que los alcorques individuales causan menos problemas que los alcorques anchos y continuos, a la hora de su conservación ordinaria.

Las especies pertenecientes al grupo de las frondosas caducifolias cumplen con mayor eficacia el papel que se demanda del arbolado en la ciudad que las perennifolias.

Consideraciones respecto a la cobertura arbórea perseguida. Se debe tener en cuenta el crecimiento natural del arbolado.

Dado que existe margen de maniobra para ordenar de forma adecuada los entornos en los que se encuentran los ejemplares arbóreos situados en zonas de "uso condicionado", se debería tratar la permanencia del arbolado incluido en dichas zonas con la mayor sensibilidad posible, particularmente el clasificado con valor 1 y 2.

Sobre la elección de especies, se considera que géneros de rápido crecimiento, tales como *Populus*, *Eucalyptus*, *Ulmus*, etc., deben ser considerados de forma muy excepcional, por la severa incompatibilidad que suelen mostrar con las infraestructuras de la ciudad, por su reducida vida útil y por otras circunstancias relacionadas con su riesgo intrínseco y aspectos de tipo fitosanitario. Sin carácter de exhaustividad, se citan como ejemplo de taxones vegetales a no considerar bajo ningún concepto en los posibles ajardinamientos, los siguientes: ailanto (*Ailanthus altissima*), uña de gato (*Carpobrotus spp.*), budleya (*Buddleja davidii*), hierba de la Pampa (*Cortaderia spp.*), pennisetum (*Pennisetum setaceum*), mimosa (*Acacia dealbata*), nenúfar mexicano (*Nymphaea mexicana*) y jacinto de agua (*Eichhornia crassipes*). Igualmente, debería procederse de forma general en el transcurso del desarrollo proyectado, la retirada, previa autorización, de los ejemplares pertenecientes a dichas especies.

En el caso de que en la zona estudiada estuviese presente algún árbol singular o jardín de interés (según lo establecido al respecto por el vigente PGOUM y otra normativa sectorial, particularmente la dictada al respecto por la Comunidad de Madrid), se tendrán en cuenta las obligaciones administrativas y técnicas pertinentes antes de realizar acción alguna sobre dichos elementos.

En relación a la tipología de agua de riego a emplear, se contempla el aprovechamiento de recursos hídricos alternativos según establece la Ordenanza de Gestión y Uso Eficiente del Agua en la ciudad de Madrid.

El futuro mantenimiento de las zonas verdes debería ser realizado por empresas de contrastada trayectoria jardinera, especializadas en este aspecto concreto del sector de los servicios urbanos.

13. Dirección General de Servicios de Limpieza y Residuos del Ayuntamiento de Madrid. Informe de 4 de diciembre de 2018.

Informa sobre las necesidades que el Servicio de Limpieza tiene para poder efectuar la limpieza de las calles de forma rápida y eficaz.

De modo general se requiere que las superficies pavimentadas afectadas por las actuaciones de urbanización deberán disponer de accesos tipo rampas o bordillos rebajados que permitan el paso de maquinaria destinada al baldeo, barrido y otras funciones propias del Servicio como el lavado de papeleras o la eliminación de pintadas, estos accesos deben de permitir el paso de los vehículos que actualmente se utilizan y cuyo peso y dimensiones se describen en el informe.

Deberán existir circuitos para el movimiento de la maquinaria que evite los fondos de saco con unos radios de giro que permitan la maniobrabilidad de todos los vehículos.

Fija condiciones sobre los bolardos, la pavimentación, los registros, rejillas, canaletas, las papeleras, los alcorques, sumideros, sobre las instalaciones para limpieza de la ciudad (reserva de espacio y ubicación).

Destacar la importancia de la ubicación céntrica de un nuevo cantón de limpieza (de unos 550 m²: 400 m² de superficie construida y 150 m² de espacio libre), dentro de los límites de la zona a cubrir con objeto de poder solventar toda clase de necesidades y circunstancias que se originan diariamente (averías de maquinaria, contingencias relacionadas con el personal, posibles emergencias, etc.) con el fin de dar cabida a unos 150 operarios (tres turnos de trabajo, cada turno de 70 operarios).

Es necesaria la dotación de nuevas instalaciones de recogida selectiva de residuos urbanos de origen doméstico (punto limpio), alejada de zonas residenciales con un espacio mínimo de 3.000 m². Se propone su ubicación en la parcela 10 de servicios terciarios del APE 08.21 Las Tablas Oeste.

Se considera necesario un espacio mínimo de 10.000 m² en el ámbito de la modificación destinado a instalaciones para albergar los medios de recogida de residuos en la ciudad (personal, maquinaria, talleres, almacenes...).

Cómo se ha tomado en consideración en el EAE

Se propone la inclusión de los puntos limpios en el proyecto de urbanización y su ejecución.

14. Subdirección General de Conservación de Zonas Verdes y Arbolado Urbano. Dirección General de Gestión del Agua y Zonas Verdes del Ayuntamiento de Madrid. Informe de 19 de noviembre de 2018.

Informa favorablemente realizando consideraciones que recomienda sean incorporadas al documento de aprobación definitiva de la modificación del plan general. Se trata en su mayoría de recomendaciones para fases posteriores de la tramitación: Integración de los ejemplares valiosos en las zonas verdes resultantes, adecuada preparación de los trasplantes que deban realizarse, autorización de previa del arbolado que sea necesario retirar, diseño de nuevos espacios y arbolamientos, sobre la cobertura de tierras en la losa de recubrimiento de vías en el



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

APE 05.30, recomendaciones sobre la elección de las especies arbóreas en los futuros ámbitos, sobre el agua de riego a emplear.

15. Dirección General de Industria, Energía y Minas de la Comunidad de Madrid. Informe de 5 de diciembre de 2018. Informa favorablemente y aporta algunas sugerencias:

En cuanto a la integración de la movilidad eléctrica y teniendo en cuenta los escenarios con los que trabaja la Agencia Europea del Medio Ambiente (EEA) para 2050, es necesario, en términos de impacto sobre el sistema eléctrico, considerar que los vehículos eléctricos pueden incrementar el pico de consumo del nuevo desarrollo si no existe la discriminación en el horario de carga eléctrica. Además, el nuevo desarrollo debe prever la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos necesaria para fomentar esta descarbonización del transporte.

En la documentación técnica A-11, sobre afecciones del canal de Isabel II, se desprende la afección de una línea existente de 20 kV de tensión denominada "El Bodonal-El Olivar-El Pinar" que será retranqueada mediante una canalización subterránea. Esta línea tendrá que ser retranqueada en zanja. La línea tiene tramos aéreos y tramos subterráneos afectados, así como una serie de apoyos metálicos de celosía. La longitud total afectada es 1.800 m.

En relación a la infraestructura eléctrica, cabe indicar que las líneas eléctricas de transporte y distribución son propiedad de las empresas transportistas y distribuidoras y cualquier modificación requiere autorización administrativa por el órgano competente, la Administración General del Estado o, en su caso, de la Comunidad de Madrid, a través de esta Dirección General de Industria, Energía y Minas, todo ello de conformidad a la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, al Real Decreto 1955/2000 por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica y al Decreto 70/2010, de 7 de octubre, del Consejo de Gobierno, para la simplificación de los procedimientos de autorización, verificación e inspección, responsabilidades y régimen sancionador en materia de instalaciones de energía eléctrica de alta tensión en la Comunidad de Madrid.

Por otro lado, en referencia a las instalaciones e infraestructuras proyectadas, se ha de cumplir con lo establecido en el Decreto 131/1997, de 16 de octubre, por el que se fijan los requisitos que han de cumplir las actuaciones urbanísticas en relación con las infraestructuras eléctricas. Asimismo, de conformidad a lo establecido en el artículo 3 del mismo Decreto, los terrenos susceptibles de ser utilizados como pasillos eléctricos (si se diera esta situación), serán definidos en los instrumentos del planeamiento general por la Administración competente y en su zona de influencia no habrá edificaciones ni se podrá construir en el futuro, cumpliendo los requisitos, reservas y afecciones que correspondan.

Así mismo, para las líneas cuyo trazado se mantiene en aéreo, se recuerda que las limitaciones de edificación y usos en las proximidades de la red de energía eléctrica aérea están condicionadas al cumplimiento de las distancias de seguridad previstas en la reglamentación eléctrica, por lo que deberá tenerse en cuenta las distancias de los conductores a las líneas previsibles de edificación, que en su caso se establezcan.

A este respecto, se informa que la construcción de nuevas subestaciones de transporte estarán condicionadas a su inclusión en los planes de desarrollo de la red de transporte de conformidad a lo establecido en el artículo 4 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

Para el caso de futuras instalaciones de media tensión que pudieran proyectarse, como pueden ser centros de transformación u otras que procedan, se ha de cumplir con lo establecido en el Real Decreto 337/2014, de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento sobre condiciones

técnicas y garantías de seguridad en instalaciones eléctricas de alta tensión y sus instrucciones técnicas complementarias ITC-RAT 01 a 23, e igualmente se deberá cumplir con el citado Real Decreto 223/2008, de 15 de febrero, por el que se aprueban el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en líneas eléctricas de alta tensión y sus instrucciones técnicas complementarias ITC-LAT 01 a 09.

Sobre lo indicado, procede por tanto adaptar el contenido del plan parcial en lo referente a las infraestructuras eléctricas a la propuesta de viabilidad emitida por la empresa distribuidora.

En relación con la infraestructura de abastecimiento de gas natural:

Existen en el ámbito varias infraestructura en servicio que conectan los distritos de Hortaleza y Fuencarral, operadas por Nedgia Madrid S.A., que habrán de ser retranqueadas de acuerdo con el urbanismo planteado para lo que la compañía distribuidora deberá comunicar a la Dirección General de Industria, Energía y Minas el proyecto del cambio de trazado, que no requerirá de autorización administrativa siempre y cuando no se modifiquen sus características básicas.

Entre ellas se puede citar, la antena APA de 16" que discurre a lo largo de la calle Antonio de Cabezón, cuya autorización de ejecución se otorgó mediante la Orden de 23 de enero de 1981 de concesión administrativa para el suministro de gas combustible canalizado a la zona norte de Madrid, pero existen más de 15 acometidas y conducciones que tendrán que ser anuladas o retranqueadas.

La obtención de autorización administrativa para la construcción de instalaciones de distribución de gas natural canalizado ha de resolverse mediante un procedimiento de concurrencia, ya que existen varios solicitantes.

El procedimiento de concurrencia se resolverá, de acuerdo con lo establecido en la *Orden 289/2006, de 1 de febrero, de la de la Consejería de Economía e Innovación Tecnológica, por la que se regulan los criterios de selección para la autorización de proyectos de instalaciones de distribución de gas natural canalizado*, valorando según dichos criterios los proyectos de ejecución presentados por cada una de las empresas concurrentes.

El proyecto de ejecución deberá cumplir la reglamentación vigente en materia de combustibles gaseosos.

No se aprecia que ni en la memoria del proyecto ni en los anejos se recojan las consideraciones realizadas para calcular las conducciones que compondrán la red de distribución de manera que se garantice que la demanda de los futuros puntos de suministros quede cubierta.

Dicho cálculo deberá realizarse empleando técnicas aceptadas por la buena práctica en el diseño de este tipo de instalaciones y en las normas técnicas que le son de aplicación.

Dichos cálculos, no obstante, habrán de revisarse una vez que se determine el número, características y ubicación de las conexiones de la red y la posición de las estaciones de regulación y medida.

16. Empresa Municipal de Transportes. Informe de 4 de diciembre de 2018. Realiza una valoración positiva de la propuesta de sistema de transporte público que efectúa MNN, estableciendo las siguientes consideraciones:

- El planeamiento debe incorporar para la plataforma reservada a Agustín de Foxá, además de la ordenación de calzada segregada situada en un lateral del eje, otra disposición con la plataforma reservada en una posición central de la vía.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cs/verificar mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cs/verificar mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

- Para el caso de la plataforma segregada, configurada tal y como se incluye en el documento de aprobación inicial, debería incorporarse un estudio que analice la viabilidad de sus intersecciones con los ejes transversales, para garantizar que los servicios de transporte público puedan abandonar o incorporarse a la plataforma desde dichas intersecciones, sin menoscabar en ningún momento la funcionalidad del servicio.
- La plataforma, en cualquiera de sus modalidades, debe ver interrumpida sus medianas para facilitar la conexión del eje Agustín de Foxá con Castellana. Además, las medianas deben ser capaces de admitir paradas y marquesinas de las líneas que utilicen la plataforma.
- Todos los ejes longitudinales y transversales principales deben disponer su sección de manera que contengan en todos sus tramos un carril-bus por sentido.
- El par de vías de conexión entre Castellana y Agustín de Foxá, que se materializa en los ejes de las secciones 6 y 13 de la red viaria del APE 05.31 Centro de Negocios de Chamartín, fundamentales para dicha conexión, debe ser modificado introduciendo un carril-bus en cada uno de ellos.
- El área intermodal de La Paz debe ser transformada en un área de terminales de líneas de EMT.
- El planeamiento debe garantizar el acceso al intercambiador de Chamartín desde la avenida de Pío XII.
- Se debe evitar hacer referencia en el planeamiento a aspectos operacionales del servicio, como los que se reflejan en el apartado 5.1.1 del Anexo 9. Estrategia de Movilidad en la MPG.
- El planeamiento debe garantizar el acceso viario al aparcamiento de Nuestra Señora del Recuerdo, que explota EMT, desde la avenida de Pío XII y calle de La Hiedra.
- Los itinerarios ciclistas no deben proyectarse a cota de acera sino a cota de calzada.

17. Subdirección General de Implantación de Movilidad y Transportes de la Dirección General del Espacio Público del Área de Desarrollo Urbano Sostenible: con fecha 29 de enero de 2019, informe de numerosas consideraciones a tener en cuenta:

- En cuanto a los **análisis y necesidades de movilidad**: se indica que los valores del modelo empleado en el Estudio de Tráfico y Movilidad no coinciden con los usados en el modelo manejado por esta Subdirección.

Respecto a la infraestructura del Intercambiador de transportes, no hay ninguna referencia al espacio en superficie que debería destinarse a los autobuses de los servicios regulares de uso especial, utilizados como lanzaderas de empresa y discrecionales en general, que ocupan un gran espacio actualmente junto a la Estación de Chamartín.

El estudio de las necesidades de transporte público en cuanto a las infraestructuras necesarias y la tipología de los mismos tiene que ser objeto de una modelización multimodal que actualmente no se ha realizado.

- En cuanto a los **diseños de las soluciones técnicas**: se observa un sobredimensionamiento de los carriles de circulación que deberá compensarse en los diseños definitivos para evitar problemas de velocidades excesivas.

Las definiciones de las infraestructuras ciclistas no se pueden considerar adecuadas más allá de su necesidad de existencia, siendo su definición y diseño objeto de un estudio pormenorizado posterior.

Por otra parte sucede lo contrario en las secciones de infraestructuras enterradas, donde se dan secciones muy estrictas. Tanto para evacuación, como en el paso inferior de Antonio Cabezón, como por intensidad en el túnel de Tres Olivos.

Siguiendo en la misma línea, se considera que las intersecciones planteadas son a modo orientativo y nunca con carácter vinculante, ya que los estudios de movilidad planteados no valoran el funcionamiento de las mismas.

Cabe indicar que el Puente de Agustín de Foxá, en su solución técnica, plantea unos requerimientos de espacio en cuanto a la plataforma sobre las calzadas de Calle 30 con la estructura subterránea de las vías de ferrocarril que deberían ser comprobados para que no resulte inviable técnica ni económicamente su ejecución.

- En cuanto a la **accesibilidad universal**: por su objeto y alcance, una figura de planeamiento general no llega a la suficiente pormenorización en la definición de las características del espacio público para poder informar sobre el cumplimiento de todas las determinaciones incluidas en la legislación vigente sobre accesibilidad universal. No obstante, es posible realizar algunas consideraciones, entre las que cabe destacar:

- o La ordenación compacta propuesta, reduce los desplazamientos entre los distintos usos, favoreciendo la accesibilidad a equipamientos y servicios.
- o La peatonalización propuesta en el tramo final del Paseo de la Castellana permite generar un espacio cívico de centralidad que mejora la permeabilidad transversal a ambos lados de la calle.
- o Deberá asegurarse la conexión peatonal de todos los espacios libres públicos del ámbito a través de itinerarios accesibles
- o El diseño final de todos los viarios públicos y la definición de sus secciones, deberá cumplir con las determinaciones establecidas en la legislación estatal y autonómica y sus reglamentos, en materia de accesibilidad universal y justificar el cumplimiento de la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

18. Red Eléctrica España. Informe de 26 de noviembre de 2018. Indica que las instalaciones de su propiedad que pueden ser afectadas son la línea eléctrica a 220 kV S/C Fuencarral – Mirasierra desde el apoyo 6 hasta el 7 y la línea eléctrica subterránea a 220 kV D/C El Pilar - Fuencarral/Ciudad Deportiva – Fuencarral. Las afecciones a las mismas deben cumplir el Real Decreto 1955/2000 y el Reglamento de Líneas Eléctricas de Alta Tensión.

En cuanto a los movimientos de tierra en las proximidades del apoyo 7 de la línea citada se realizarán al menos a 25 m de distancia, requiriendo la conformidad previa de Red Eléctrica si es necesario realizar excavaciones más cercanas. Se evitará el desmoronamiento de los taludes. El trazado de la línea eléctrica subterránea deberá ser modificado, conforme a las normas citadas arriba, si se desarrolla la MPG, y deberá realizarse con la tramitación que REE especifica en el informe.

19. Grupo Naturgy: Informe de 3 de diciembre de 2018, considera viable la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana, si bien se deben tener en cuenta los siguientes aspectos:

No se han considerado todas las instalaciones de gas natural existentes en la zona que son susceptibles de ser retranqueadas. Todas las infraestructuras existentes de gas natural deberán quedar reflejadas en los planos de la Modificación del Plan, tanto las que vayan a ser objeto de retranqueo como las que no.

Las tuberías a retranquear de MOP 4 bar de acero se podrán sustituir por tuberías de polietileno de diámetro equivalente, salvo las de 20" que seguirán siendo de acero. Indican las infraestructuras de los tres APE no consideradas.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

En consecuencia señalan que se debe corregir el presupuesto estimado de los retranqueos de modo que contemplen la situación real de las infraestructuras existentes.

Se debe recoger en la Modificación del Plan la necesidad de reserva de espacio para las instalaciones auxiliares de gas natural (estaciones de protección catódica, telemando, nudos de válvulas, estaciones de regulación y medida, etc.).

Se debe considerar la reserva de espacios adecuados para la ubicación de puntos de suministro de GNC (gas natural comprimido) para el repostaje de vehículos, cumpliendo la normativa vigente UNE-EN ISO 16923.

Con relación a la descripción del abastecimiento futuro de gas natural en los APE:

La red MOP 16 bar estaría conectada en tres puntos a "redes existentes" fuera de los ámbitos. Nedgia Madrid, S.A. manifiesta que no hay infraestructura actual que permita suministrar en esos tres puntos gas natural en 16 bares, lo que debe corregirse en los apartados "Conexión y suficiencia de las redes de servicios".

El diseño del abastecimiento de gas natural vendrá determinado por el diseño que proyecte la empresa distribuidora de gas natural.

En la modificación del plan se debe contemplar la posibilidad de que las ERMs (estaciones de regulación y medida) se ubiquen en parcelas dotacionales.

20. Dirección General del Espacio Público, Obras e Infraestructuras, SG de Obras e Infraestructuras urbanas: Informe de 13 de febrero de 2019. Informa favorablemente poniendo de manifiesto lo siguiente sobre las infraestructuras que han sido objeto de su análisis:

En Nudo Norte de Calle 30: Las actuaciones propuestas mejoran la fluidez y la seguridad vial del nudo y dotarán el nuevo desarrollo de la conectividad precisa que requiere el norte de la Calle 30.

Una vez realizado el proyecto detallado de las actuaciones, se requiere la necesaria conformidad con las mismas del actual Gestor de la Infraestructura, Madrid Calle 30.

En Nudo de Fuencarral: La viabilidad de esta actuación y el coste previsto para la misma deberá ser confirmado una vez se redacte el proyecto de construcción del nudo.

El diseño definitivo del enlace en el proyecto detallado que se desarrolle, requerirá de la conformidad técnica con las mismas de las distintas administraciones afectadas: Ministerio de Fomento (M-40), Comunidad de Madrid (M-603 y M-607 en su tramo exterior a la M-40) y Madrid Calle 30 (M607 y futuro gestor de la infraestructura).

En el cubrimiento de la Castellana: La viabilidad de esta actuación y el coste previsto para la misma deberá ser confirmado una vez se redacte el proyecto de construcción del soterramiento.

En las infraestructuras transversales de conexión este-oeste entre el nuevo desarrollo MNN y Las Tablas: Se considera que el Túnel de Tres Olivos no presenta las dimensiones y características geométricas adecuadas. Dada la longitud del túnel, su longitud cubierta, su pendiente en los accesos y la intensidad en hora punta prevista en el estudio de movilidad, en aplicación del Real Decreto 635/2006, de 26 de mayo, sobre requisitos mínimos de seguridad en los túneles de carreteras del Estado, y en relación con el número de "tubos" y carriles de

circulación, deberían disponerse dos túneles unidireccionales de dos carriles cada uno, con conexiones transversales entre si cada 200 metros (máximo).

Respecto a los importes estimados en cada una de las cuatro actuaciones correspondientes a infraestructuras transversales del desarrollo para su conexión con Las Tablas, deberá estarse a la estimación que se obtenga una vez redactado el correspondiente proyecto de construcción de cada una.

En el Paso inferior en la Glorieta de Santo Domingo (Prolongación de C/Monasterio de Arlanza):

Por condiciones de funcionamiento (congestión debido a su I/C) debería considerarse la posibilidad de construir un paso inferior de dos carriles por sentido que permita dar respuesta al movimiento norte-sur en caso de cualquier incidente.

En relación con el importe estimado para esta actuación, la Subdirección de Obras no puede pronunciarse debido al escaso nivel de desarrollo que presenta la definición de la misma.

En las infraestructuras transversales de conexión norte-sur en el nuevo desarrollo: Se diseñan con capacidad suficiente.

3.4.3 Únicamente aportan sugerencias a considerar en el documento y en fases posteriores:

1. Confederación Hidrográfica del Tajo – Servicio de Estudios Medioambientales. Informe de 24 de enero de 2019. Se remite al informe de sugerencias de referencia EIA 249/2018, que incluye indicaciones que se deberán cumplir para evitar daños al Dominio Público Hidráulico.
2. Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, S.G. de Regulación de la Circulación y del Servicio del Taxi. Informe de 19 de noviembre de 2018. Las intensidades de tráfico de la zona, así como la categorización de los viales y sus dimensiones, harán necesaria la semaforización de algunos de estos viales. En este sentido, con el fin de conseguir una correcta gestión del tráfico y en cumplimiento de lo establecido en la Ordenanza de Diseño y Gestión de Obras en la Vía Pública y en particular en lo relativo al Capítulo III, artículo 5 "vías y espacios públicos en períodos de protección", se hace imprescindible que se incluyan en el expediente las cláusulas que indica.
3. Dirección General de Telecomunicaciones y Tecnologías de la Información. Informe de 30 de octubre de 2018. Informa favorablemente y realiza sugerencias sobre:
 - a) Derecho de los operadores a la ocupación del dominio público o de la propiedad privada y normativa aplicable.
 - b) Ubicación compartida y uso compartido de la propiedad pública o privada.
 - c) Normativa elaborada por las administraciones públicas despliegue de las públicas de comunicaciones electrónicas.
 - d) Obligación de la obtención de licencia municipal para la instalación puesta en servicio o funcionamiento de infraestructuras de telecomunicación.
 - e) Características de las infraestructuras que conforman las redes públicas de comunicaciones electrónicas en los instrumentos de planificación urbanística.
 - f) Infraestructuras de telecomunicaciones en los edificios.
 - g) Publicación de la normativa dictada por cualquier Administración Pública que afecte al despliegue de redes públicas de comunicaciones electrónicas.
 - h) Adaptación de normativa y los instrumentos de planificación territorial o urbanística elaborados por las administraciones públicas competentes que afecten al despliegue de las redes públicas de comunicaciones electrónicas.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

4. La Dirección General del Patrimonio del Estado, con fecha 21 de enero de 2019, informa que la modificación pudiera tener incidencia en bienes de titularidad estatal propios o adscritos a organismos públicos estatales como son el Instituto de Crédito Oficial-ICO, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias-ADIF y la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S.A., S.M.E.-CORREOS.

Por ello, desde la Delegación de Economía y Hacienda en Madrid se ha comunicado a estos Organismos la existencia de tales bienes para que estos formulen las alegaciones que crean convenientes y realicen las actuaciones relativas a la protección jurídica y defensa de los bienes y derechos del Patrimonio del Estado que tengan afectados o cuya administración o gestión le corresponda, en virtud de lo dispuesto en el artículo 10.4.b de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP).

3.4.4 Informan desfavorablemente o comunican que será necesario un informe posterior:

1. Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras. Informe de 29 de noviembre de 2018. Para poder Informar la MPG ésta deberá incluir una propuesta de actuación sobre la carretera M-603 que cumpla con la legislación aplicable, manteniendo el ramal directo existente de conexión de la carretera M-603 con la carretera M-607 y las reservas de suelo necesarias que permitan acometer la propuesta de actuación sobre la carretera M-603 que se plantee. Una vez incorporadas las prescripciones se requiere de nueva consulta.

La Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad solicita nuevo informe el 22 de marzo de 2019 obteniendo contestación el 11 de abril de 2019. *Se incluye en "Evaluación de los informes solicitados tras la recepción el 20 de marzo de 2019 del documento para aprobación provisional".*

2. Dirección General de Urbanismo y Suelo. Remite informe de fecha 3 de diciembre de 2018 del Área de Planeamiento 1 de dicha Dirección General, emitido a los efectos de la del artículo 57 b) de la Ley 9/2001, de 17 de noviembre, del Suelo de la Comunidad de Madrid y del artículo 22 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, señalando que procederá a valorar en mayor profundidad los aspectos urbanísticos, la tramitación municipal y los informes sectoriales en el momento procedimental oportuno según establece la Ley del Suelo.

En el documento aprobado inicialmente, en algunas ocasiones, no queda justificado el cumplimiento de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid.

En cuanto a clasificación y categorización del suelo:

- El cambio propuesto para una superficie de 6.324,44 m² del vigente APE 08.03 afectados por el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares que pasarían de Suelo Urbano No Consolidado a Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido (NUP2) deberá ser objeto de análisis y valoración por la Dirección General del Medio Ambiente en el procedimiento ambiental.
- Para las redes públicas existentes que no van a ser objeto de transformación urbanística y que la MPG considera como redes generales que quedan sometidas al régimen urbanístico del suelo urbano consolidado debe cuantificarse y distinguirse entre los que corresponden al nivel jerárquico supramunicipal y los que corresponden al nivel general. Además la clasificación como urbano consolidado debe ser objeto de análisis y valoración por los organismos afectados titulares que verificarán su adecuación a la legislación sectorial vigente
- Para la gasolinera ejecutada en el borde sur del nudo de Fuencarral, la propuesta de la MPG de considerar su suelo (3.514,85 m²) como urbano consolidado deberá ser objeto de análisis y valoración por el órgano competente en el sector de hidrocarburos.

* En cuanto a la delimitación de Áreas Homogéneas:

- Deben incorporarse en la Memoria General las Fichas de cada una de las cuatro Áreas Homogéneas delimitadas por la MPG, que deberán contener las condiciones de ordenación estructurante para el desarrollo de la ordenación pormenorizada, principalmente el uso global y el coeficiente de edificabilidad. También debe elaborarse un estudio comparativo de los parámetros existentes y propuestos, señalando las determinaciones básicas sobre edificabilidad, usos y tipologías edificatorias y redes públicas que habría que modificar. Deben concretarse los datos iniciales de partida en cada una de las Áreas Homogéneas. Detalla la información que deberán contener las Fichas de las Áreas Homogéneas de acuerdo con las recomendaciones generales de dicha Dirección General.

* En cuanto a la Delimitación de Ámbitos de Actuación

- Dado que la MPG delimita cuatro Ámbitos de Actuación coincidentes con cada una de las cuatro Áreas Homogéneas propuestas, se deberán incorporar en la Memoria General las Fichas de condiciones de desarrollo de cada uno de los Ámbitos de Actuación, que en la documentación de aprobación inicial solo se aportaron en las carpetas específicas de ordenación pormenorizada de cada ámbito. Además dichas Fichas deberán completarse en una serie de aspectos que se especifican en el informe.

* En cuanto a la definición de los usos globales de las cuatro Áreas Homogéneas delimitadas contenido en el apartado 4.5 de la Memoria General debe completarse con la regulación de las condiciones de admisibilidad de cada uno de los distintos usos pormenorizados que se establezcan y fijar, como determinación estructurante las condiciones específicas que eviten el riesgo de desvirtuar el uso global de cada Área Homogénea.

* Sobre la cuantificación del número máximo de viviendas y los criterios para las viviendas en régimen de protección pública.

- Se apunta una ligera discrepancia en la estimación del número máximo de viviendas, que la MPG cifra en 10.474 y la Dirección General informante calcula como 10.456.

- La Memoria General deberá completarse con la cuantificación del número máximo de viviendas previsto por la ordenación general vigente (PGOUM y MPG 2002) y su comparación con las previstas por la MPG.

- Se debe justificar que la densidad de vivienda prevista para cada ámbito de actuación está en consonancia con las densidades de los barrios colindantes y responde a una demanda real de viviendas según los estudios socioeconómicos.

* En cuanto a la superficie edificable máxima.

- Se deberá definir el coeficiente de edificabilidad de cada Ámbito de Actuación, y acreditar que están en consonancia entre sí y con sus Áreas Homogéneas colindantes. En la Memoria General deberá justificarse que la asignación de edificabilidades cumple lo establecido en la Ley del suelo en cuanto al cumplimiento de los estándares de redes locales.

* En cuanto a las redes públicas

- Se reitera que las Fichas de las Áreas Homogéneas y de los Ámbitos de Actuación no se han cuantificado los suelos de redes públicas actualmente existentes ni se ha indicado su nivel jerárquico, datos que deberán aportarse.

- La reserva de 1,5 plazas de aparcamiento por cada 100 metros cuadrados edificables de cualquier uso en el interior de la parcela debe quedar recogida en las Fichas de los Ámbitos de Actuación.

- Para las reservas de dotaciones públicas generales y locales debe garantizarse su funcionalidad.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

- En la reserva de suelo prevista para Equipamientos Deportivos y Zona Verde sobre la losa de cubrimiento de vías ferroviarias del APE 05.30 "Centro de Negocios" propuesto deberá garantizarse que se trata de zonas que podrán ser adecuadamente arboladas, más allá de lo exigido por las normas urbanísticas del PGOUM97.

* En cuanto a la determinación de los coeficientes de homogeneización

- Dado que la MPG no asume el coeficiente de homogeneización de las normas urbanísticas del PGOUM97 para el uso Terciario Comercial deberá justificarse que este uso no puede encuadrarse en alguna de las categorías del mismo de las normas urbanísticas vigentes, y por qué el que se determina es distinto del que tiene el uso cualificado en el que se implanta. Debe ampliarse la justificación de aspectos y valores tomados discrecionalmente en el anexo 3 de la MPG en el cálculo de valores de repercusión del suelo.

* En cuanto a la gestión de los Ámbitos de Actuación

- Debe justificarse el cumplimiento de la legislación sectorial sobre suelo y urbanismo en cuanto a las cargas propias de cada ámbito imputables a los propietarios. Las cargas propias de cada ámbito y las comunes a varios deben concretarse e incorporarse en las Fichas de las Áreas Homogéneas y de los Ámbitos de Actuación.
- Se debe justificar que las propuestas realizadas garantizan la consecución del interés global no solo a nivel global sino también para cada uno de los ámbitos de forma independiente.
- Debe quedar garantizada la viabilidad económica según lo establecido en el Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana. A tal efecto deben incorporarse tablas comparativas entre el planeamiento vigente y el propuesto sobre la asignación y asunción de cada una de las cargas previstas.

* En cuanto a la protección del patrimonio histórico, deberá obtenerse informe favorable de la Dirección General de Patrimonio Cultural.

Se indica con carácter general que el estudio comparativo de los datos vigentes y los propuestos incorporado en la Memoria General de la MPG no permite realizar una comparación completa y una valoración técnica-jurídica cierta y real de los cambios que se producen, cuestión que debe resolverse y que lleva a que en ocasiones no quede justificado el cumplimiento de la Ley 9/2001.

3. Vodafone-Ono, SAU. Informe de 5 de diciembre de 2018. Indica que los planos de información y de ordenación de la modificación del Plan General no corresponden con las necesidades actuales de esta empresa.

- **El informe se formula como alegación:**

1. Ecologistas en Acción. Alegación de 5 de diciembre de 2018. Alega al documento de aprobación inicial. Se incluye en el apartado de alegaciones (3.3 *Evaluación de las alegaciones recibidas*).
2. Iberdrola. Se incluye en el apartado de alegaciones (3.3 *Evaluación de las alegaciones recibidas*).

3.4.5 Evaluación de los informes solicitados tras la recepción el 20 de marzo de 2019 del documento para aprobación provisional.

1. Área de Vías Pecuarias: Recibido el 11 de abril de 2019, referencia 10/109508.9/19. Informa favorablemente a la modificación del PGOUM al considerar sustancialmente cumplidas las condiciones señaladas en su momento, bajo la condición de que se incorporen las sugerencias que indica sobre:

- a) Conexión del nuevo itinerario histórico pecuario propuesto con el Cordel Camino de la Cuerda.

- b) Inclusión en los documentos de Memoria, Normas Urbanísticas, Cartografías y Leyendas de la modificación del plan general como Red Supramunicipal Vías Pecuarias.
- c) Prohibición del trazado de vial o rotonda sobre la red de vías pecuarias por ser incompatible con el artículo 43 de la ley 8/98, de 15 de junio de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid, donde queda prohibido el asfaltado de las vías pecuarias y el tránsito de vehículos a motor.

En las Normas Urbanísticas de la modificación se incluye el artículo *U.8 Vías Pecuarias*.

2. Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid : Recibido el 11 de abril de 2019, referencia 06/083947.9/19, en materia de Carreteras informa que el documento de la modificación del plan general se debe remitir de nuevo a la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras y en materia de Ferrocarril Metropolitano Urbano informa favorablemente bajo una serie de condiciones:

- La Subdirección General de Planificación, Proyectos y Construcción de Carreteras informa:

La propuesta de actuación prevista en la modificación del PGOUM sobre la carretera M-603, de titularidad autonómica, incumple lo estipulado por la normativa aplicable en cuanto a la zona de protección de la carretera M-603. De acuerdo con la normativa legal de aplicación la zona de protección e carreteras integradas en la red principal de carreteras autonómicas debe ser de 25 metros.

El planeamiento urbanístico podrá determinar la zona de protección en los supuestos de terrenos clasificados como suelo urbano y urbanizable programado, previo informe favorable de la Consejería de Transportes y, de conformidad con lo establecido en el artículo 22 del Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid, aprobado por Decreto 29/1993, de 11 de marzo.

La Modificación Puntual deberá contener las reservas de suelo necesarias que permitan acometer la propuesta de actuación sobre la carretera M-603 que se plantea.

Se deberá respetar la normativa de aplicación en materia de accesos a las carreteras de la Comunidad de Madrid.

La Modificación de Plan General deberá calificar la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid como red supramunicipal de infraestructura viaria de comunicaciones. Se deberá calificar así la plataforma de la carretera más la zona correspondiente al dominio público, tanto actual como la prevista en las actuaciones que se planteen.

No deberá disponerse suelo calificado como zonas verdes o espacios libres en la franja de protección de carreteras de titularidad autonómica.

En el informe se indican los criterios a tener en cuenta durante las obras e instalaciones que pudiesen afectar a la red de carreteras autonómicas.

La propuesta de nuevos accesos y/o adecuación de los accesos existentes a la Red de carreteras de la Comunidad de Madrid, requerirá informe de viabilidad previo de la Subdirección General de Planificación, Proyectos y Construcción de esta Dirección General, debiendo quedar garantizado el mantenimiento de las características funcionales de la vía, en condiciones de seguridad, y siempre de conformidad con la Orden de 3 de abril de 2002.

El planeamiento general deberá evaluar y adecuar, cuando sea necesario como resultado de la aplicación de la normativa vigente, los accesos existentes del viario municipal a la red de carreteras autonómica, debiendo servir éstos, en la medida de lo posible, como vías de acceso a los nuevos sectores de desarrollo.

Deberá respetarse la zona de dominio público y la zona de protección de todas las carreteras de competencia autonómica en todo el municipio.

Las características y condiciones específicas de las actuaciones que afecten a infraestructuras dependientes de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras se estudiarán con mayor detalle en fases posteriores de Planeamiento, pudiendo entonces esta Dirección General marcar, en el ámbito de sus competencias, las consideraciones que considere oportunas.

Las conexiones que afecten a las carreteras competencia de la Comunidad de Madrid deberán definirse, en esta fase del planeamiento, mediante anteproyectos que serán remitidos a la Subdirección General de Planificación, Proyectos y Construcción para su informe.

Una vez obtenido el informe favorable al planeamiento general, y en fases posteriores de desarrollo del planeamiento, las conexiones que afecten a las carreteras competencia de la Comunidad de Madrid deberán definirse mediante proyectos específicos completos que serán remitidos a la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras para su informe y estarán redactados por técnicos competentes (Ingeniero o Máster de Caminos, Canales y Puertos, Ingenieros de Obras Públicas o Ingenieros Civiles, de acuerdo con sus respectivas competencias) y visados por el colegio profesional correspondiente.

Los gastos derivados de la redacción de estudios y proyectos, la obtención del suelo necesario, indemnizaciones, en su caso, y construcción de las conexiones mencionadas deberán ser sufragados íntegramente por los desarrollos urbanísticos que correspondan, lo cual deberá ser indicado expresamente en las fichas urbanísticas (artículo 51 del Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid).

La Modificación Puntual y su Evaluación Ambiental Estratégica, así como los instrumentos de planeamiento urbanístico que se tramiten en desarrollo de la misma y que afecten a carreteras de la Red de la Comunidad de Madrid, deberá remitirse a la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras para su oportuno informe.

Deberá presentarse en la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras la documentación de la Modificación del Plan General y su Evaluación Ambiental Estratégica debidamente diligenciadas, para comprobar la compatibilidad de la solución.

Se recuerda que antes del comienzo de cualquier obra que pueda afectar al dominio público viario de la Comunidad de Madrid o su zona de protección deberá pedirse permiso a la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras.

- La Subdirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo informa:

Sobre los aspectos que debe contemplar el documento y los planos de ordenación de la modificación plan general en materia de afección al dominio público ferroviario y la zona de afección.

En relación con los proyectos y obras futuras:

Los proyectos constructivos o de urbanización que se redacten en desarrollo de la ordenación y de las actuaciones incluidas en la MPOUM 1.997, además de indicar la legislación vigente en materia ferroviaria, incluirán un apartado en el que se detallen las afecciones a las infraestructuras ferroviarias de Metro, junto con las protecciones adoptadas, que deberán también reflejarse en los correspondientes planos. Una vez redactados dichos documentos deberán someterse a informe de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras.

Durante todas las obras o usos posteriores que se ejecuten o se desarrollen en virtud de la MPOUM 1.997 se deberá prever la imposibilidad de acopiar materiales o tierras sobre las losas de cobertura, rejillas o salidas de emergencia de aquellos elementos existentes de la infraestructura ferroviaria (Metro) construidos, debido a que podrían generar cargas para las que estas estructuras no están diseñadas.

En cuanto a la documentación de carácter técnico:

- a) El documento recibido no contempla el sistema de explotación, ni cómo se incorpora la nueva línea de Metro a la red, lo cual dificulta la valoración del conjunto de las actuaciones.
- b) El documento no incluye parámetros necesarios para poder valorar más en detalle las actuaciones a realizar, ya que no se incluye análisis geotécnico, estructural y de compatibilidad con el resto de actuaciones y estructuras existentes.
- c) El presupuesto incluido es esquemático y no permite una valoración exhaustiva.
- d) Se incluyen valoraciones de obras complementarias, aunque algunas de ellas no se consideran imprescindibles para la explotación de la nueva línea, que deberán ser asumidas por la Comunidad de Madrid.
- e) En ninguna de las valoraciones que se presentan se incluye el material móvil necesario para la explotación comercial.

De la valoración económica realizada por la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras resulta que la inversión necesaria para poner en servicio la nueva línea de Metro es muy superior al importe que se compromete a aportar en la modificación del plan general.

El desarrollo urbano deberá contemplar las infraestructuras auxiliares para dar servicio a la nueva línea de Metro y los terrenos necesarios para su implantación, especialmente estaciones, pozos, y actuaciones complementarias. Los terrenos donde se ubicaran las cocheras, así como el resto de elementos de ocupación permanente en superficie (templetes, pozos, salidas de emergencia, etc.) deberán contemplarse como de titularidad de la Comunidad de Madrid. En las valoraciones realizadas por la Subdirección General de Infraestructuras no se ha contemplado el coste de expropiación de estos terrenos, suponiendo que existirá una cesión gratuita.

La urbanización del ámbito deberá ejecutarse contemplando los espacios necesarios para la nueva línea de Metro. Por ello, la valoración estimada de esta nueva línea de Metro tampoco contempla el desvío de servicios, que deben corresponder al urbanizador.

Se deberá adaptar la valoración económica de la nueva línea y el informe de Sostenibilidad Económica a los costes reales para su puesta en servicio. La aportación voluntaria del adjudicatario de los aprovechamientos de los terrenos de las entidades ferroviarias RENFE-ADIF, reseñada en la Modificación, no cubre el coste completo de la nueva línea de Metro.

En lo referente a la dotación presupuestaria de la Comunidad de Madrid en las condiciones establecidas en la Modificación, será necesario que la Comunidad de Madrid realice una aportación para acometer estas actuaciones de construcción y puesta en servicio de esta nueva línea de Metro y, por tanto, se deberán contemplar en los Presupuestos Generales de la Comunidad para los distintos años que correspondan las inversiones a desembolsar.

Las actuaciones a realizar por la Comunidad de Madrid estarán condicionadas al establecimiento de una planificación y coordinación detallada, una vez aprobado el planeamiento.

En cualquier caso, todas las actuaciones a acometer en materia ferroviaria por la Comunidad de Madrid están supeditadas a la firma de los correspondientes acuerdos, y a que los condicionantes establecidos sobre las necesidades, tanto presupuestarias como de terrenos para la nueva línea y las actuaciones complementarias, sean respetados.

3. Consortio Regional de Transportes: Recibido el 12 de abril de 2019, referencia 06/083384.9/19, informa favorablemente siempre y cuando el documento final de la Modificación incorpore las consideraciones incluidas en el informe que se resumen a continuación.

En relación con la movilidad general, la nueva propuesta reflejada en la modificación del plan general mejora las entradas de los autobuses interurbanos que provengan de la carretera A-1 a través del nuevo viario a ejecutar en el ámbito de la modificación y de las salidas a través de una ampliación de un carril exclusivo para autobuses en el nudo de la calle 30 - M11, permitiendo una incorporación más fluida de los mismos al tronco del citado nudo. Esta última actuación, aun encontrándose fuera del ámbito de la modificación, es imprescindible que se ejecute en los primeros años (0 a 5) de desarrollo de la modificación, con objeto de mejorar el movimiento de salida de los autobuses de servicio interurbano.

El CRTM considera, además, imprescindible resolver la conexión definitiva, tanto de entrada como de salida de autobuses de servicio regular, con la futura plataforma BUS VAO del corredor de la A-1, consiguiendo con ello reducir los tiempos de viaje a los modos de transporte público por carretera.

En relación con el transporte público en superficie los responsables del desarrollo del suelo deberán redactar, una vez obtenida la aprobación definitiva de la modificación, unos estudios de demanda detallados, relacionados con la entrada en carga de los distintos ámbitos y de los viales estructurantes que permitan conectar todos los sectores de la Plaza de Castilla y el Intercambiador de Chamartín a través de las prolongaciones de las calles Agustín de Foxá y del Paseo de la Castellana. Estos estudios de demanda deberán estar coordinados y aprobados por el CRTM.

Los proyectos de urbanización a realizar en el ámbito de la Modificación deberán contemplar la mejora de la accesibilidad para las personas que accedan desde la zona de Malmea a la nueva estación ferroviaria de Fuencarral Sur.

En relación con el transporte público ferroviario, con independencia de cómo se financie el conjunto de las obras asociadas a la nueva línea de metro, el CRTM, a la vista de los futuros estudios de demanda y movilidad, determinará la mejor forma de explotación de la línea y de la mejora de la intermodalidad y de la accesibilidad al sistema de transportes.

Se señala, que además de la construcción de la propia línea, es necesario realizar las siguientes actuaciones, que el CRTM considera imprescindibles para una correcta explotación y mantenimiento de la línea de metro:

- Vía simple a Montecarmelo: La MPG la recoge y la valora en 31,1 millones de euros (sin IVA)
- Cocheras y ramal a cocheras: La MPG la recoge y la valora en 97,9,1 millones de euros (sin IVA)

A este coste habrá que añadirle, en función de la explotación de la línea que finalmente se decida, el material móvil que demande la solución definitiva.

El CRTM propondrá, junto a la Dirección General de Infraestructuras que se encargará de la redacción de los proyectos y de la construcción de la línea, la ubicación exacta de las estaciones y las infraestructuras necesaria asociadas, que deberá ser tenida en cuenta y recogerse en los proyectos de urbanización que se desarrollen.

Se deberá corregir el error detectado en el documento de modificación del plan general, plano de ordenación MPG_AP_MP 01 (parcela reservada a cocheras de metro grafada como "dotacional privado" y planos de ordenación MPG_AP_MP02 (la misma parcela grafada como "administración pública" en los siguientes términos: Es necesario que la modificación del plan general determine de forma clara la reserva de los terrenos para este uso público, incluyendo una ficha urbanística que contenga la reserva de la parcela para este uso concreto asociado a la nueva línea de metro y

establezca las determinaciones necesarias para la cesión futura de la parcela a la Comunidad de Madrid para el uso de cocheras de metro sin perjuicio de la eventual necesidad de aprobar algún instrumento que pormenore la ordenación del ámbito regulado por la ficha.

Con respecto a la estación de Chamartín, la propuesta de remodelación y creación de un nuevo vestíbulo al norte de las vías no se incluye en el documento de modificación del plan general, el proyecto que redacte ADIF deberá dar prioridad a la intermodalidad con el futuro intercambiador de transporte (Metro, autobuses urbanos, interurbanos y de largo recorrido), así como resolver la conexión del futuro vestíbulo al norte de las vías con el resto de modos de transporte público, así como de los movimientos peatonales que se producirán con la superficie terciaria que se desarrolle.

En relación con el intercambiador de transporte de Chamartín, el estudio preliminar que se plantea en el documento "Anexo 13. Estudio preliminar del Intercambiador APE 05.31 Centro de negocios" resulta muy genérico. Se observan problemas funcionales en cuanto al aparcamiento asociado al intercambiador y zona de regulación e instalaciones y, el nivel inferior de la calle Agustín de Foxá debe respetar la estructura soporte existente sobre los andenes de metro y sobre el túnel de la c/ Sinesio Delgado a c/ Pío XII, así como los pozos de ventilación y escaleras de emergencia existentes.

Al no estar totalmente definida la propuesta de ambas actuaciones es imprescindible que, una vez se obtenga la aprobación definitiva la MPG, se realice un proyecto básico y un estudio de tráfico previo al proyecto de urbanización que tenga en consideración todos estos condicionantes y viabilice ambas actuaciones, urbanización e infraestructura de transporte, el cual deberá contar con la aprobación de CRTM.

En el documento de la MPG se contempla como carga urbanística de los propietarios la realización de una serie de actuaciones respecto del intercambiador de Chamartín, por importe de 35 millones de euros. Existen muchas incertidumbres constructivas dada la falta del proyecto de esta actuación, por lo que es imprescindible que las cargas urbanísticas que establezca la modificación y los proyectos de urbanización que la desarrollen, contemplen necesariamente dentro de su alcance técnico y económico las actuaciones de demolición, excavación, estructuras, obra civil, accesos y urbanización. Las obras una vez ejecutadas serán objeto de aprobación por CRTM previamente a su recepción.

La modificación del plan general ha reducido la superficie de dotación de terciario-comercial en cota urbana, como uso asociado al uso principal de sistema de transporte público, de 4.000 m² a 1.500 m². Es necesario que no se condicione esta superficie de manera diferente a la prescrita por el Plan General vigente, ya que para conseguir la viabilidad económica-financiera de este intercambiador es fundamental dotar al mismo de suficientes usos asociados sobre y bajo rasante y que su construcción y explotación no repercuta en los presupuestos públicos.

Las alineaciones fijadas en la modificación determinan un área de movimiento del intercambiador que resulta insuficiente.

Con respecto a la ejecución de las conexiones exteriores, tanto de entrada como de salida, cuyas actuaciones están previstas por fases, deberá estar coordinada en el tiempo con la ejecución de los viales estructurantes del desarrollo, especialmente con el eje Agustín de Foxá, de forma que se cumplan las previsiones de movilidad y tráfico previstas en la presente Modificación Puntual. Así mismo, durante la ejecución de las obras, se deberá permitir en todo momento la prestación de los servicios de transporte público urbano e interurbano por carretera en condiciones adecuadas.

4. Canal de Isabel II: Recibido el 6 de mayo de 2019, referencia 99/079966.9/19. Informa lo siguiente:



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cv mediante el siguiente código de verificación: **0889497296193955450741**



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cv mediante el siguiente código de verificación: **0889497296193955450741**

En relación a la conexión a la red de abastecimiento existente, Canal de Isabel II realiza las siguientes observaciones no recogidas en el documento de la modificación del PG:

- El abastecimiento a la actuación desde la Estación Elevadora de Plaza de Castilla implica una ampliación de sus equipos de bombeo. En el apartado 14-5.1.3.1 se dice que *"Asimismo, es necesario ampliar los equipos de bombeo de la Estación Elevadora de Plaza de Castilla. Esta actuación debe ejecutarse cuando se desarrolle el primero de los cuatro ámbitos de desarrollo, dado que en esta fase de ejecución de las Infraestructuras Comunes de la Urbanización no se da servicio a ninguna parcela"*, debiéndose eliminar este párrafo ya que la ampliación de los equipos de bombeo forma parte de las infraestructuras comunes y por tanto, la ejecución de dicha ampliación debe estar en servicio previamente al desarrollo de cualquiera de los cuatro ámbitos.
- En el plano O-07.03 de la ordenación pormenorizada del APE 08.20 Malmea-San Roque-Tres Olivos del Documento de Aprobación Provisional se plasma la conducción \varnothing 800 mm por el centro del vial, cuando secciones de otros planos la sitúan en el Este del vial. Se deberán modificar los planos con el trazado realmente previsto, una vez que se estudien las interacciones entre las diferentes infraestructuras.

Las redes de distribución interior de cada uno de los ámbitos deberán discurrir por viarios o espacios libres públicos no edificables, ser mallada y de fundición dúctil.

- El desarrollo de los ámbitos APE 05.31, APE 08.20 y APE 08.21 queda condicionado a la construcción de la totalidad de la tubería de diámetro 800 mm a ejecutar. En el apartado 6. *Condiciones de ejecución simultánea de la edificación y la urbanización* del Anexo 3 *Organización y gestión de la edificación* de la documentación de las ordenaciones pormenorizadas de los APE 05.31 y APE 08.20 se recoge el condicionante en cuanto a la puesta en servicio de la tubería de diámetro 800 mm y ampliación de los equipos de bombeo en la Elevadora de Plaza Castilla, no recogiendo en el apartado correspondiente del APE 08.21. En consecuencia, se deberá recoger este condicionante tanto en el APE 08.21 como en el Anexo 14 *Infraestructuras urbanas*.
- Tanto en las arterias y canales existentes como en los que vayan a retranquearse, la altura de tierras sobre ellas no podrá ser mayor de 3 metros sobre la generatriz superior, recogiendo esta cuestión en el apartado 14-7.3 *Solución propuesta* del Anexo 14 *Infraestructuras urbanas* del Documento de Aprobación Provisional y en los apartados U.7.1 *Canal de Isabel II* de cada una de las Ordenaciones pormenorizadas de los ámbitos APE 05.31, APE 08.20 y APE 08.21. No obstante, se deberá añadir "En el caso que no se pueda cumplir esta condición, se construirán las galerías de servicio con la sección definida en las Normas de Abastecimiento de Canal de Isabel II en el apartado "IV.6.2 Cruce de nueva infraestructura lineal sobre tubería existente o prevista", o la que determinen los Servicios Técnicos de Canal de Isabel II S.A".
- Por otro lado, en lugar de tritubo, se instalarán prismas de 6 tubos de 110 mm en el retranqueo de las conducciones existentes, así como en las nuevas grandes conducciones a ejecutar, recogiendo esta cuestión en el apartado 14-7.3 *Solución propuesta* del Anexo 14 *Infraestructuras urbanas* del Documento de Aprobación Provisional y en los apartados U.7.1 *Canal de Isabel II* de cada una de las Ordenaciones pormenorizadas de los ámbitos APE 05.31, APE 08.20 y APE 08.21. No obstante, el contenido sobre los prismas del plano A14-07-03/2 *Planta General. Prisma de comunicaciones* del Anexo 14, debe recogerse también en los planos de telecomunicaciones de la modificación del planeamiento, ya que de lo contrario existe riesgo de roturas por no estar recogido en dichos planos.

Para la definición de las características tanto de las conexiones arriba señaladas como de la ampliación de la Estación Elevadora, el promotor de la actuación deberá ponerse en contacto con la Subdirección de Conservación de Infraestructuras Zona Este de Canal de Isabel II, así como para la definición y características de los puntos de conexión establecidos, recogiendo esta cuestión en el apartado U.7.1

Canal de Isabel II de cada una de las ordenaciones pormenorizadas de los ámbitos APE 05.31, APE 08.20 y APE 08.21.

En relación a la afección a la explotación de infraestructuras de abastecimiento existentes, Canal de Isabel II realiza las siguientes observaciones:

- En el Sector al norte del depósito El Olivar:

Podrán verse afectadas las siguientes infraestructuras: Canal de Santillana, Canal de El Atazar, Canal Alto, Depósito El Olivar y Depósito de Valdelatas.

En el plano A14-07-04 *Nudo Malmea, Depósito Valdelatas. Alternativas de sección* del Anexo 14 *Infraestructuras urbanas* del Documento de Aprobación Provisional, se observa que el diámetro de la conexión es de 1000 mm en lugar de 1200 mm, debiéndose corregir por tanto el diámetro.

- En el sector entre el depósito de El Olivar y el Nudo de Malmea:

Podrán verse afectadas las siguientes infraestructuras: Almenara de Malmea, Caseta del Guarda, Centro de Transformación y Antena de Comunicaciones.

La parcela calificada como Servicios infraestructurales SI 75-79 que albergará el nudo hidráulico de La Malmea no se ha recogido según la propuesta de Canal de Isabel II reflejada en el Informe emitido al Ayuntamiento de Madrid con fecha 30 de noviembre de 2018.

En la propuesta del documento de aprobación provisional de la MPG, se adjudican terrenos que no son necesarios para su mantenimiento y operación y que actualmente no son propiedad de Canal de Isabel II, por lo que se debe reiterar lo dicho en el informe de 30 de noviembre, debiéndose modificar el plano MP-02, así como el plano 0-06/1 del APE 08.20 - Malmea-San Roque-Tres Olivos. Cabe señalar que la propuesta de Canal de Isabel II permite destinar más superficie a zonas verdes, así como dar continuidad a las parcelas SC 70 VB, SC 80 VB y SC 81 VB destinadas a este uso dotacional.

- En el sector al Sur del depósito de El Olivar:

Podrán verse afectadas las siguientes infraestructuras: Conducciones en galería \varnothing 800HC y \varnothing 1250 HC.

- En el sector al Este del Nudo de Malmea:

Podrán verse afectadas las siguientes infraestructuras: Canal del Este y las dos ramas de la Arteria Principal del Este, que parten del Nudo de Malmea hacia el Este y la de 1600 mm de refuerzo al 5º depósito (Hortaleza), además de otras conducciones de menor diámetro que abastecen a la zona.

En relación con la propuesta de uso de agua regenerada en el consumo para inodoros, Canal realiza la siguiente observación:

En el apartado U.7.1 Canal de Isabel II de cada una de las Ordenaciones pormenorizadas de los ámbitos APE 05.31, APE 08.20 y APE 08.21 se deberá recoger lo siguiente:

Conforme al vigente Real Decreto 1620/2007, con las instalaciones existentes de Canal de Isabel II, S.A. sólo puede suministrar actualmente agua regenerada para el riego de las zonas verdes públicas contempladas en la Modificación Puntual del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" y APE 05.27 "Colonia Campamento". No obstante, dado que el uso de agua regenerada para el riego de jardines privados y la descarga de aparatos sanitarios (consumo de inodoros) implica una reducción en el



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cs/mediante-el-siguiente-código-seguro-de-verificación:0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cs/mediante-el-siguiente-código-seguro-de-verificación:0889497296193955450741

consumo de agua potable, Canal de Isabel II, S.A. no descarta que, en un futuro a medio o largo plazo, se amplíe el nivel actual de calidad del agua regenerada suministrada a calidad 1.1.

En consecuencia, y mientras esta circunstancia no se cumpla, el empleo para estos usos con la calidad 1.2 actualmente disponible, requerirá la instalación de equipamientos adicionales interiores para la transformación de la calidad 1.2 a 1.1 en fincas, edificios, viviendas, etc., que tendrán que ser autorizados, costeados, instalados y mantenidos por sus propietarios. En la actualidad, la autorización de estos usos está condicionada por el R.D. 1620/2007 a la obligatoriedad de la presencia de doble circuito señalizado en todos sus tramos hasta el punto de uso.

En relación al riego de zonas verdes y espacios libres públicos, Canal de Isabel II realiza la siguiente observación:

Se deberá añadir en los apartados U.7.1 Canal de Isabel II de cada una de las ordenaciones pormenorizadas de los ámbitos APE 05.31, APE 08.20 y APE 08.21, lo siguiente: "Tanto en las tuberías principales de agua regenerada existentes como en las que vayan a retranquearse, la altura de tierras sobre ellas no podrá ser mayor de 3 metros sobre la generatriz superior".

Respecto a las afecciones a instalaciones adscritas a Canal de Isabel II S.A.:

El artículo 57.b) de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, establece la necesidad de que los órganos y entidades públicas emitan informe sobre la afección que el planeamiento genere respecto a los intereses públicos por ellos gestionados.

El ámbito territorial de la modificación puntual produce una afección urbanística sobre las siguientes infraestructuras adscritas a Canal de Isabel II al amparo del artículo 16.Dos.3 de la Ley 3/2008, de 29 de diciembre, de medidas fiscales y administrativas:

- Nudo de El Olivar y Nudo de La Malmea.
- Instalaciones de Telecomunicaciones para el telecontrol de las infraestructuras de Canal de Isabel II y servicio público de emergencias TETRA de la Comunidad de Madrid.
- Depósito de El Olivar, actúa de depósito regulador entre el régimen continuo de aportación del Canal de Santillana y el régimen discontinuo de la demanda de abastecimiento. Además de la alimentación el Canal de Santillana, dispone de otra desde el Canal del Atazar a través de una conexión en su Rama Derecha ubicada en el Nudo de La Malmea.
- Conducciones de abastecimiento, entre las que destacan principalmente las dos tuberías de El Atazar, junto con el propio Canal Alto, el Canal de Santillana, Canal del Este, Arteria Principal del Este y otras que comunican las instalaciones anteriores y que deberán restituirse en la situación futura.

De conformidad con las características de las citadas infraestructuras, los suelos que alberguen las mismas merecen la calificación urbanística de Red de Infraestructura Social de Abastecimiento de Agua, de conformidad con la Ley del Suelo de Madrid. Las ordenanzas aplicables a los suelos afectadas por el trazado de las conducciones de Canal de Isabel II contendrán una remisión expresa al régimen establecido por el artículo 7.13.6 de las Normas Urbanísticas del PGOU sobre "Condiciones particulares para el servicio de abastecimiento de agua", e incorporará las determinaciones adecuadas para asegurar la viabilidad urbanística, la legitimación de la ocupación del paso de infraestructuras, así como el régimen de protección de aquellas, correspondiente a Bandas de Infraestructuras de Agua (BIA) las Franjas de Protección (FP) contemplado en el citado precepto.

Los documentos de ordenación pormenorizada del APE 05.31 Centro de Negocios Chamartín v APE 08.20 Malmea-San Roque-Tres Olivos deberán incorporar un plano de ordenación en el que se grafíen las bandas de infraestructuras de abastecimiento, con sus trazados resultantes de los retranqueos

necesarios y franjas de protección conforme al precitado artículo de las NNUU del PGOUM, con los siguientes anchos:

- Canal Alto: BIA de 6 metros a cada lado de los límites de esta infraestructura, cuando este discurre en lámina libre, si bien en los tramos en los que discurre en carga, la sección de la conducción es de \varnothing 2.500, la cual deberá disponer de una BIA de 8 metros a cada lado del eje de la conducción.
- Canal de Santillana: BIA de 6 metros a cada lado del eje de la nueva conducción de \varnothing 1.800. Respecto de los tramos del Canal de Santillana existente, que está conformado por dos conducciones, una de \varnothing 900 y otra de \varnothing 1.200, deberán disponer de las siguientes BIA:
 - o \varnothing 900: BIA de 4 metros a cada lado del eje de la conducción.
 - o \varnothing 1.200: BIA de 5 metros a cada lado del eje de la conducción.
- Arteria de la Playa: BIA de 2,5 metros a cada lado del eje de la conducción.
- Canal del Atazar: BIA de 6 metros a cada lado del eje de cada una de las dos tuberías que lo conforman.
- Canal del Este: BIA de 6 metros a cada lado del eje de la conducción.
- Arteria Principal del Este: BIA de 6 metros a cada lado del eje de cada una de las dos tuberías que lo conforman.
- Futura conducción de \varnothing 800 mm que garantizará el abastecimiento de agua a los distintos ámbitos urbanísticos: BIA de 3 metros a cada lado del eje de la conducción.

Las franjas de protección serán de 10 metros de ancho contados desde las líneas exteriores de las BIA.

Se establecerá un artículo que disponga la necesidad de obtener conformidad técnica previa de Canal de Isabel II para cualquier intervención y/o afección sobre las infraestructuras que tiene adscritas, así como las autorizaciones pertinentes para la ejecución de las obras que afecten al dominio público afecto a los servicios públicos de abastecimiento, saneamiento y reutilización, recogiendo esta cuestión en el apartado U.7.1 Canal de Isabel II de cada una de las Ordenaciones pormenorizadas de los ámbitos APE 05.31, APE 08.20 y APE 08.21.

En los planos de la "Red Viaria Secciones Indicativas de Viario" O-07.1.3/1 y siguientes del APE 08.20 "Malmea-San Roque-Tres Olivos se observa que sobre las infraestructuras de Canal de Isabel II se han diseñado zonas ajardinadas, las cuales no podrán tener especies vegetales cuyas raíces puedan afectar a las infraestructuras hidráulicas, por lo que se incluirá en la ordenanza aplicable a la red viaria una normativa que impida hacer ese tipo de plantaciones en aquellos espacios por los que discurran infraestructuras de Canal de Isabel II, como bien se indica en el punto 5.4.3 de la Memoria General: "La plantación de arbolado sobre las Tuberías del Canal de Isabel II no es viable, al tratarse de agua de naturaleza potable, por lo que dicha área no será compatible con plantaciones".

En el plano A14-07-04 del "Anexo 14. Infraestructuras urbanas" se representan dos alternativas de secciones en las que se plasman diferentes localizaciones de las arterias y canales a retranquear, si bien no figuran en las mismas la totalidad de infraestructuras y servicios que deben coexistir soterradamente por los viales, de forma que no se puede concluir si se cumplen las separaciones mínimas, que marcan las diferentes normativas, entre las infraestructuras, por lo que es necesario que sobre el viario por el que discurren dichas arterias se realicen secciones transversales cada 20 m, con la localización del conjunto de infraestructuras concurrentes (agua, saneamiento, electricidad, gas, telecomunicaciones ...), las cuales estarán completamente acotadas, de tal manera que se pueda observar el cumplimiento de las separaciones. Si se difiere este estudio al proyecto de urbanización, puede ocurrir que se determine en dicho momento el incumplimiento de la normativa aplicable, lo cual podría comportar una modificación del planeamiento, para su adaptación a los nuevos trazados de las infraestructuras. En este sentido, también es necesario conocer los correspondientes perfiles longitudinales, para poder estudiar la viabilidad del Canal Alto, ya que su flujo se desarrolla en lámina



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

libre, y existe el riesgo de que, según el trazado previsto en la modificación del planeamiento, dicho canal no sea funcional.

Si de las secciones indicadas en el apartado anterior, se desprende que se pueden ver afectadas parcelas lucrativas o edificables con las Bandas de Infraestructuras de Abastecimiento (BIA, recogidas en el artículo 7.13.6 de las Normas Urbanísticas del PGOU), se deberán adoptar las determinaciones necesarias a fin de mantener expedita de edificación la porción de parcela afectada por la BIA, con el reflejo adecuado de las mismas en los planos O-04/1 y siguientes del APE 08.20 -Malmea-San Roque-Tres Olivos. Este condicionante pudiera ocasionar una imposibilidad a la hora de materializar la totalidad del aprovechamiento urbanístico asignado, lo cual debe ser objeto de estudio con ocasión de la aprobación del planeamiento urbanístico que las regula.

Los planos de condiciones de la edificación, O-05/1 y siguientes del APE 08.20- Malmea-San Roque-Tres Olivos deberán recoger los límites de las BIA si estas afectaran a parcelas lucrativas o edificables. Se deberán plasmar en todos los planos las Franjas de Protección del artículo 7.13.6 de las NNUU del PGOU, indicando que dicha afección condiciona la ejecución de obras de edificación a la obtención previa de las preceptivas conformidades técnicas a los proyectos de edificación de dichas parcelas. Se indicará que el proyecto de reparcelación recogerá las protecciones de canal como una carga en cada una de las fincas de resultado afectadas por las BIA y FP.

En el punto 6.5 de la Memoria General Afecciones y servidumbres de Canal de Isabel II, se deberá hacer referencia al artículo 7.13.6 *Condiciones particulares para el servicio de abastecimiento de agua* de las Normas Urbanísticas del PGOU.

En relación con la torreta de telecomunicaciones de Canal de Isabel II:

El apartado " 14-7.2.2-7. Nudo de Malmea" del "Anexo 14. *Infraestructuras urbanas*" indica que "La torreta de telecomunicaciones existente actualmente en el ámbito se repondrá trasladándose a la parcela de uso Terciario con número 78, incluida la canalización entre el cuarto de comunicaciones y la torreta. A tal fin el proyecto de reparcelación establecerá la correspondiente servidumbre sobre la finca correspondiente a favor del Canal de Isabel II".

Este párrafo deberá modificarse de la siguiente forma: "La torreta de telecomunicaciones existente actualmente en el ámbito se repondrá trasladándose a la parcela de uso Terciario con número 78, incluida la canalización entre el cuarto de comunicaciones, la torreta, un espacio de 5 m² para la ubicación de equipos de telecomunicaciones y su conexión con los Sistemas Generales de Comunicación de Canal de Isabel II S.A. A tal fin el proyecto de reparcelación establecerá la correspondiente servidumbre sobre la finca correspondiente a favor de Canal de Isabel II". Se considera necesario que se otorgue fuerza normativa expresa a esta previsión mediante su incorporación en el artículo U.7 .1. *Canal de Isabel II*, de las Normas Urbanísticas del APE 08.20 Malmea - San Roque - Tres Olivos.

Por otro lado, se debe reflejar en la documentación gráfica correspondiente del planeamiento el trazado del tritubo hasta la parcela de la nueva torreta de telecomunicaciones desde el nudo de La Malmea.

Cómputo de la parcela de los nudos de El Olivar y La Malmea en el cálculo del aprovechamiento urbanístico del APE 08.20:

En el artículo 3.3 de las Normas Urbanísticas del APE 08.20, *en aplicación del RDL 7/2015, de la Ley 9/2001 y del PGM 1997 se establece 965.321 m² como edificabilidad máxima lucrativa no homogeneizada del ámbito APE 08.20*. Los terrenos de Canal de Isabel II existentes en el presente APE 08.20 fueron obtenidos mediante expropiación forzosa, por lo que deberán computarse en su totalidad para el cálculo de la edificabilidad lucrativa del presente ámbito de actuación, sin que pueda

sustraerse de tal operación la superficie correspondiente a la parcela resultante de la ordenación que albergará los nudos hidráulicos de El Olivar y La Malmea, puesto que, adicionalmente a su obtención a título oneroso en la línea de lo indicado por el precitado artículo, la misma será producto de su reordenación en la presente actuación de transformación urbanística, como así se desprende de lo indicado en el apartado 4.1. *Suelos que se excluyen de los ámbitos de actuación por no ser objeto de transformación urbanística*" de la Memoria del documento de Modificación Puntual, el cual no recoge superficie Canal de Isabel II como objeto de exclusión, puesto que solo confiere este tratamiento a los suelos que no son sometidos a transformación urbanística y que se categorizan como suelo urbano consolidado, lo cual, como se ha indicado, no es el caso de la nueva parcela que resulte de la ordenación pormenorizada del APE 08.20 Malmea- San Roque - Tres Olivos. En este sentido, debe tenerse en cuenta que el artículo 39.4.a) de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, establece para el suelo urbano no consolidado que "La superficie edificable de cada ámbito será la resultante de multiplicar el coeficiente de edificabilidad por la superficie de suelo de todo el ámbito", sin que dicho precepto contemple exclusiones en concepto de dotaciones públicas existentes.

Estructura de la propiedad: El plano de información de "Estructura indicativa de propiedad" MI-05, así como los planos 1-05/1 y 2 del APE 08.20 Malmea-San Roque-Tres Olivos, recogen terrenos de Canal de Isabel II obtenidos onerosamente, a los cuales se les superpone la trama de "Suelos de titularidad pública que no generan aprovechamiento (trama superpuesta a tramas de titularidades)". Se deberá indicar claramente en la nota de dicho plano y en la normativa, que aun por error material de los planos, todos los terrenos obtenidos onerosamente por Canal de Isabel II generarán aprovechamiento. Igualmente, se observa en dichos planos la atribución de parcelas propiedad de Canal de Isabel II a terceros.

Elementos incompatibles con el planeamiento: En el plano de información 1-04/01 Estado Actual Edificaciones e Infraestructuras del APE 08.20 - Malmea-San Roque-Tres Olivos se recoge la edificación residencial asociada al nudo hidráulico de La Malmea como industrial, cuando en la misma se ha desarrollado históricamente un uso de vivienda asociado a la guarda y conservación de las infraestructuras de Canal de Isabel II.

Otras consideraciones:

Se deberán modificar las menciones a Canal de Isabel II Gestión, por haber sido modificada la denominación social de esta Empresa Pública por la de Canal de Isabel II S.A. También se actualizarán las denominaciones a las distintas áreas de Canal de Isabel II S.A. que se expresan en los preceptos relativos a la normativa sectorial de Canal de Isabel II en las Normas Urbanísticas de los documentos de ordenación pormenorizada.

El artículo 189.1 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas establece que "la aprobación inicial, la provisional y la definitiva de instrumentos de planeamiento urbanístico que afecten a bienes de titularidad pública deberán notificarse a la Administración titular de los mismos". En consecuencia, los hitos de aprobación, contemplados en el citado artículo, deberán ser notificados a Canal de Isabel II S.A., a la atención de la Subdirección de Patrimonio, sin perjuicio de los informes que deban solicitarse a otros servicios de esta empresa pública en la tramitación del instrumento de planeamiento en cuestión.

Carga urbanística correspondiente al retranqueo y reposición de infraestructuras de Canal de Isabel II:

La carga urbanística correspondiente al retranqueo y reposición de infraestructuras de Canal de Isabel II existentes en el ámbito territorial de la modificación puntual se imputa íntegramente al APE 08.20 Malmea -San Roque - Tres Olivos. La valoración de esta carga figura en los apartados 14.1.5.1 de la Memoria General, "4.1.3 Valoración de la carga de urbanización propia" del "3. Documento de

Organización y Gestión de la Ejecución" del APE 08.20 Malmea - San Roque - Tres Olivos en 79,59 millones de euros. Asimismo, se recoge el compromiso voluntario de asunción de determinadas cargas por parte de la adjudicataria del concurso para el desarrollo urbanístico de las Entidades Ferroviarias, quien se haría cargo de su financiación, en los términos incorporados en el Protocolo General de Actuación para la ejecución de las Actuaciones Singulares identificadas en la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid relativa a los ámbitos APE.05.27 Colonia Campamento y APR.08.03 Prolongación de la Castellana con el fin de garantizar la correcta viabilidad técnica del funcionamiento de la ordenación de la operación urbanística denominada "Madrid Nuevo Norte".

En primer lugar, Canal de Isabel II S.A. considera que la cuantía fijada para la carga urbanística constituye un importe estimativo y con carácter inicial que deberá precisarse en los proyectos técnicos que resulten necesarios y que sean objeto de conformidad técnica por esta Empresa Pública. En consecuencia y a fin de una mayor seguridad jurídica, debe indicarse expresamente que dicha valoración tiene carácter estimativo e inicial y que será concretada en los proyectos técnicos que reciban conformidad técnica por Canal de Isabel II S.A.

En segundo lugar, la carga de afecciones a las instalaciones de Canal de Isabel II tiene carácter de carga urbanística y así debe reflejarse en los distintos documentos en los que se hace referencia a la misma, y ello con independencia del compromiso voluntario máximo que asumiría la adjudicataria del concurso para el desarrollo urbanístico de las Entidades Ferroviarias. De hecho, se debe indicar que si el importe de la ejecución efectiva de los retranqueos y reposiciones de las infraestructuras de Canal de Isabel II resultara superior al compromiso máximo asumido por la adjudicataria del concurso para el desarrollo urbanístico de las Entidades Ferroviarias, el exceso deberá ser costado por los propietarios del suelo incluido en el correspondiente ámbito de actuación, es decir, el APE 08.20 Malmea-San Roque-Tres Olivos, sin que pueda ser imputado o repercutido a Canal de Isabel II.

En este sentido, las menciones como la que se indica continuación deberán modificarse a fin de precisar su contenido:

Redacción original (apartados "14.1.5.1 Cargas propias de cada ámbito" y "14.1.5.3. Cargas compartidas sólo entre algunos ámbitos de actuación" de la Memoria General): "La ejecución de infraestructuras hidráulicas de abastecimiento y saneamiento, incluida la depuración de aguas residuales, así como la obtención de los terrenos y derechos sobre los mismos que sean necesarios, serán sufragados por los sujetos obligados al pago de los gastos de urbanización conforme al ordenamiento jurídico-urbanístico, sin que pueda imputar ni repercutir coste alguno por tales conceptos a Canal de Isabel II.

Se deberá modificar de la siguiente manera: "La ejecución, retranqueo y reposición de infraestructuras hidráulicas de abastecimiento y saneamiento, incluida la depuración de aguas residuales, así como la obtención de los terrenos y derechos sobre los mismos que sean necesarios, serán sufragados por los sujetos obligados al pago de los gastos de urbanización conforme al ordenamiento jurídico-urbanístico, sin que pueda imputar ni repercutir coste alguno por tales conceptos a Canal de Isabel II, salvo en cuanto a la cuota que le corresponda a esta Empresa Pública por su participación como un propietario más en la equidistribución urbanística de beneficios y cargas".

Asimismo, se observa que en el artículo U.7.1. Canal de Isabel II de las Normas Urbanísticas de todos los documentos de ordenación pormenorizada se ha transcrito literalmente el contenido de lo informado por Canal de Isabel II S.A. al indicar que "Dicho precepto establecerá que el coste por los retranqueos de las infraestructuras hidráulicas será asumido por los sujetos obligados por el ordenamiento jurídico-urbanístico a costear los gastos de urbanización de la actuación de transformación urbanística, sin que pueda ser imputado y/o repercutido a Canal de Isabel II". Debe corregirse el inicio del texto transcrito, así como añadir, para una mayor seguridad jurídica, la precisión en cuanto a la reposición de infraestructuras, de forma que la redacción quede así: "El coste por el retranqueo y reposición de las infraestructuras hidráulicas será asumido por los sujetos obligados por el ordenamiento jurídico-

urbanístico a costear los gastos de urbanización de la actuación de transformación urbanística, sin que pueda ser imputado y/o repercutido a Canal de Isabel II, salvo en cuanto a la cuota que le corresponda a esta Empresa Pública por su participación como un propietario más en la equidistribución urbanística de beneficios y cargas".

En tercer lugar, al tratarse de una carga urbanística, la ejecución de la reposición y retranqueo de infraestructuras de Canal de Isabel II será realizada por la Junta de Compensación del APE 08.20, salvo acuerdo expreso con Canal de Isabel II S.A. en el que se regule una alternativa de ejecución.

Plazo de ejecución de los retranqueos y reposición de las infraestructuras hidráulicas de Canal de Isabel II:

En el apartado "5. Coordinación con la ejecución de infraestructuras generales" se establece que " El plazo estimado de ejecución de las actuaciones sobre instalaciones hidráulicas del Canal de Isabel II es de 2 años". Canal de Isabel II pone de manifiesto que el citado plazo de ejecución sólo podrá determinarse con mayor precisión una vez se haya dado conformidad técnica a la totalidad de proyectos constructivos que resulten necesarios para la ejecución de las obras de retranqueo y reposición de sus infraestructuras. En consecuencia, deberá condicionarse expresamente dicho plazo a la conformidad técnica de los proyectos en cuestión.

Protocolo General de Actuación para la ejecución de Actuaciones Singulares:

La Memoria General de la modificación de planeamiento incorpora una propuesta de protocolo a suscribir por diversas entidades públicas con el fin de garantizar la correcta viabilidad técnica del funcionamiento de la ordenación de la operación urbanística denominada "Madrid Nuevo Norte".

Canal de Isabel II considera que dicho protocolo presenta un contenido propio de un convenio urbanístico para la ejecución del planeamiento, puesto que, entre otras determinaciones, versa sobre ciertos compromisos adquiridos por la adjudicataria de los derechos urbanísticos de ADIF/Grupo RENFE en el ámbito de la modificación del PGOUM, entre los cuales se encuentra el relativo al refuerzo y retranqueo de las infraestructuras de Canal de Isabel II. Pues bien, debe considerarse que el artículo 246 de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid recoge expresamente en su apartado 3.h) los compromisos voluntariamente asumidos" como una determinación propia de los convenios urbanísticos para la ejecución del planeamiento.

Por su parte, el artículo 247.2 de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid dispone que "Cuando la negociación de un convenio coincida con la tramitación del procedimiento de aprobación del instrumento de planeamiento con el que guarde directa relación, deberá incluirse el texto íntegro del convenio en la documentación sometida a información pública propia de dicho procedimiento". Se observa que, en el presente caso, no se incorporó dicha propuesta de protocolo en la documentación sometida al trámite de información pública del presente procedimiento de modificación del planeamiento urbanístico.

En relación con la programación de la ejecución del planeamiento resultante de la Modificación Puntual:

El apartado "12.1.8. Nuevo depósito de regulación y conexión con la red interior de distribución" de la Memoria recoge la construcción del nuevo depósito de Valdelatas. Se contempla su ejecución, así como la necesidad de obtener los bienes y derechos que resulten necesarios para su ejecución como carga urbanística común del conjunto de los ámbitos urbanísticos que resultan de la alteración de planeamiento objeto de informe. De hecho, el apartado "14-7.2.2.5 Depósito de El Olivar" del Anexo 14 *Infraestructuras urbanas* establece que esta infraestructura de regulación "Deberá quedar fuera de servicio desde un primer momento por estar situado en la futura prolongación de la calle Agustín de Foxá. Será reemplazado por un nuevo depósito denominado Nuevo Depósito de Valdelatas, ubicado en

Valdelatas, sobre el existente". En el mismo sentido, se expresará en el citado apartado que el depósito de El Olivar no podrá quedar fuera de servicio hasta que entren en funcionamiento el depósito de Valdelatas y su conexión con el nudo de El Olivar.

3.5 SITUACIÓN FUTURA TRAS LA APLICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN

3.5.1 Calidad Hídrica: Abastecimiento y Saneamiento

Red de abastecimiento:

Para dar servicio al ámbito se propone la ejecución de una nueva red de abastecimiento que contará con una nueva tubería de diámetro 800 mm de fundición dúctil que atravesará los ámbitos APE 05.31 "Centro de Negocios Chamartín", APE 08.20 "Malmea-San Roque -Tres Olivos" y APE 08.21 "Las Tablas Oeste".

La red de abastecimiento de los ámbitos APE 05.31 "Centro de Negocios Chamartín" y APE 08.20 "Malmea -San Roque -Tres Olivos" partirá de la nueva conducción, desde la que se alimentará un anillo de diámetro 300 mm de fundición dúctil, de donde partirán las redes interiores.

La red de abastecimiento del APE 08.21 "Las Tablas Oeste" partirá de la nueva conducción de 800 mm de fundición dúctil, desde la que se alimentará un anillo de diámetro 250 mm de fundición dúctil, de donde partirá la red interior del ámbito.

Para el abastecimiento de la actuación será necesaria la ampliación de los equipos de bombeo de la Estación Elevadora de Plaza de Castilla.

El depósito de El Olivar" quedará fuera de servicio por estar situado en la futura prolongación de la calle Agustín de Foxá y será reemplazado por un nuevo depósito denominado Nuevo Depósito de Valdelatas, ubicado en Valdelatas en la misma ubicación que el existente.

Red de saneamiento:

Para dar servicio al ámbito se propone el proyecto de una red de saneamiento unitaria que conectará a la red de saneamiento municipal, la cual dirigirá las aguas a las depuradoras municipales de Valdebebas, Viveros y La China.

La red unitaria que dará servicio a la zona situada al norte de la calle 30 y oeste de las vías (APE 08.20 "Malmea – San Roque – Tres Olivos" y zona situada al norte de la calle 30 del APE 05.31 "Centro de Negocios Chamartín") se conectará, mediante un emisario de nueva construcción, a un nuevo tanque de tormentas anti-DSU a situar en las inmediaciones del aeropuerto y, una vez finalizadas las obras serán recibidas por el Ayuntamiento de Madrid, pasando a pertenecer al mismo. Desde este tanque las aguas residuales se dirigirán a la depuradora de Valdebebas. El tanque de tormentas deberá tener un volumen adecuado para retener las primeras aguas de lluvias (volumen antidescarga al sistema unitario).

Cabe señalar que, según se indica en el informe sectorial emitido por Canal de Isabel II, S.A, la depuradora de Valdebebas no tiene actualmente capacidad para su tratamiento, por lo que será necesaria su ampliación para tratar la totalidad de los nuevos caudales de aguas residuales generados, al no poderse contar con el apoyo de otras depuradoras próximas.

Por otro lado, para reducir los caudales de aguas pluviales recogidos en la red de saneamiento está previsto el empleo de técnicas de drenaje urbano sostenible.

3.5.2 Calidad Acústica

Zonificación de las áreas acústicas:

La propuesta de áreas acústicas para la modificación del plan general, acorde con la ordenación pormenorizada que se incorpora en el documento de aprobación inicial delimita las áreas **a**, zonas de uso mayoritario residencial en color amarillo; **d**, zonas de uso mayoritario terciario en color naranja; **f**, zonas afectadas por infraestructuras de transporte y zonas de transición según la siguiente figura:



Fuentes sonoras modelizadas:

1. Carreteras y viario urbano.

Se analizan los movimientos en el nudo de Fuencarral:

- Enlace de la M-607 con la M-603 y Madrid Nuevo Norte.
- Enlace de la M-607 con la M-40.

Aunque las infraestructuras de carreteras quedan excluidas del ámbito de la modificación, sí que están previstas modificaciones que afectan a la calidad acústica de la zona.

El estudio acústico concluye lo siguiente:

En las áreas docentes en Valdelatas, en los espacios naturales del Monte de Valdelatas y del PRCAM y en la zona del Santuario Valverde no se genera ningún incremento de la afectación acústica actual.

En el área al norte de Las Tablas no se genera ningún incremento de la afectación acústica actual, si bien se debe tener en cuenta que hay una zona de conflicto acústico por la Autopista M-40 al norte del área que tendrá que ser tenido en cuenta en caso de que esta parcela sea urbanizada.

En la calle Monasterio de Arlanza, como consecuencia del proyecto de una nueva rotonda con la calle Reino de Candaya se reducen los niveles de exposición acústica en el escenario postoperacional.

2. Infraestructuras ferroviarias.

En el análisis de la situación postoperacional se han incrementado las operaciones de Alta velocidad, larga y media distancia en función de los planes de ADIF.

3. Industria.



No se analiza el ruido procedente de la industria existente en el ámbito de la modificación debido a que se va a dismantelar para dejar paso a usos terciarios, dotacionales y residenciales.

Medidas preventivas y correctoras propuestas:

En el estudio acústico del **APE 05.31** Centro de Negocios Chamartín se determina:

- En los usos colindantes a los huecos de ventilación de la estructura de cubrimiento existentes en el extremo sur de este ámbito se producía una superación de los objetivos de calidad acústica. Una variación en la morfología de estos huecos hace que el conflicto sea menor, si bien, se propone mantener la protección mediante pantallas acústicas alrededor de este hueco para mitigar este efecto en niveles equivalentes y en niveles máximos al paso de los trenes.

Esta protección ya existe en la zona de la calle de la Hiedra, donde además hay un edificio de ADIF que actúa como edificio pantalla.

- En la zona residencial central los viales soportan poco tráfico a baja velocidad, por lo que no se detectan problemas de ruido.
- La Calle 30 producía una pequeña zona de conflicto. Esta afección sobre la zona de uso deportivo más al este del APE ha desaparecido como consecuencia de la aplicación de la metodología CNOSSOS que, aunque no reduce de forma aparente el nivel emitido desde la Calle 30 sí reduce ostensiblemente los niveles de los viales del propio ámbito, lo que por sumatorio reduce el nivel global, por lo que no son necesarias las pantallas acústicas propuestas en el documento sometido a aprobación inicial.

En el estudio acústico del **APE 08.20** Malmea/San Roque/Tres Olivos, se determina:

- En la franja de la zona de uso terciario colindante con la Calle 30 el nuevo estudio con metodología CNOSSOS muestra que no es necesaria la instalación de las pantallas acústicas previstas anteriormente. En el mismo estudio se considera conveniente realizar estudios futuros en la fase de proyecto de ejecución del ámbito que confirmen esta circunstancia.
- En el primer eje transversal desde la Calle 30, anteriormente se producía una superación de los niveles en el periodo noche en una franja de unos 5 metros, con menos de 2 dBA de superación máxima en noche, en las parcelas residenciales hacia el norte. Esta afección no se produce con la predicción mediante el nuevo modelo CNOSSOS.
- En el eje transversal Cardenal Herrera Oria anteriormente se producía una superación de los niveles en el periodo noche, en una franja de 6 metros en cada lado de la avenida con menos de 2 dBA de superación máxima en noche. Esta afección no se produce con la predicción mediante el nuevo modelo CNOSSOS.
- En la calle Antonio Cabezón, anteriormente se generaba una zona de conflicto sobre una zona verde y varias parcelas residenciales. En la actualidad, se ha incorporado al modelo el muro existente en la franja de separación entre el ámbito y la playa de vías, cuyo efecto de mitigación de la propagación acústica ha eliminado el conflicto.
- En la avenida Salas de los Infantes, la calle ya existente generaba una zona de conflicto sobre dos parcelas residenciales y dos zonas verdes consideradas de uso residencial, que en el modelo de predicción CNOSSOS ya no se producen.

Medidas preventivas y correctoras propuestas:

- Se recomienda la creación de parques con protección acústica especial en las zonas verdes de los APE 08.20 Malmea/San Roque/Tres Olivos y APE 08.21 Las Tablas Oeste, con el fin de procurar al vecindario del entorno urbanístico una zona de estancia y recreo al aire libre con unos niveles bajos de emisión de ruido. Igualmente, la zona verde junto a las vías consigue unos niveles de ruido muy adecuados, creando un espacio de alto valor medioambiental desde el punto de vista de la protección acústica.
- Se recomienda la ubicación de usos terciarios cercanos a las fuentes de ruido que funcionen como apantallamiento de los edificios residenciales y dotacionales y, la orientación de las estancias más sensibles alejadas de las fuentes de ruido.
- Se recuerda la obligación del cumplimiento de las prescripciones establecidas en el documento básico DB-HR del Código Técnico de Edificación.
- En el APE 08.20 Malmea/San Roque/Tres Olivos, en relación con las pantallas acústicas de la playa de vías, en el supuesto de que el muro existente en la calle Antonio Cabezón se quisiera sustituir por otro tipo de cerramiento, dicho cerramiento deberá garantizar que logra los mismos objetivos de protección acústica que el muro actual.
- En el APE 08.21 Las Tablas Oeste, en la zona comercial (parcela 10) y zona verde junto a la autovía A-1 se deberán implementar medidas correctoras: La opción sugerida es el uso de un edificio pantalla comercial que proteja la parcela de la emisión de la Autovía A-1. Para comprobar la eficacia de esta medida se ha colocado en el modelo una pantalla acústica de 4 metros de altura a modo de edificio en todo el frente de esta parcela y de las parcelas de zona verde afectadas.

3.5.3 Vibraciones

Las líneas de afección por vibraciones marcan un área de afección en torno a las vías de ferrocarril en la que estaría condicionada la construcción residencial, aunque no se podría asegurar que en futuras construcciones en dicha zona se incumplieran los valores límite para el interior de las viviendas.

La línea de afección sí rebasa las parcelas de uso dotacional público sobre la playa de vías, en la plataforma que las soterra. Estas parcelas tendrán uso cultural y deportivo.

Analizando el área de influencia del área de afección vibratoria sobre el plano de usos de la MPG se observa que en todos los casos las áreas residenciales se encuentran fuera del área de afección vibratoria. Tan solo al norte de la actual estación de Chamartín, en el área residencial del Parque Central, la línea de afección pasa por el límite de las parcelas residenciales, sin adentrarse en el interior.

En lo referente a las zonas de posible afección por el paso subterráneo de Metro, las construcciones proyectadas sobre estos trazados deberán tener un seguimiento acústico y vibratorio en la fase de construcción, con mediciones desde el planteamiento de los edificios, excavado de los cimientos y construcción de cada planta, así como una medición final antes de la entrega de la obra que asegure que no se superan los niveles de vibración al paso de los trenes. Este procedimiento de comprobación es preceptivo para Metro de Madrid para todas las construcciones sobre las vías subterráneas.

3.5.4 Calidad Atmosférica

Las Normas Urbanísticas incorporan varios artículos relativos a calidad del aire:

- Sobre reducción del tráfico y movilidad ciclista y peatonal: Artículos U.1.11 en el APE 05.31; Artículo U.1.6 en el APE 08.20 y artículo U.1.13 en el APE 08.21.
- Sobre planificación de la vía urbana: Artículos E.5.4 y E.5.5.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

- Sobre reducción de carriles y plazas de aparcamiento y gestión urbana baja en emisiones: Artículo U.3.1.
- Desarrollo urbano eficiente y sostenible: Artículo U.3.1.

El estudio de calidad del aire de la modificación del PGOUM ha aplicado los métodos de cuantificación de emisiones conforme a las metodologías de cálculo internacionales IPPC 2006 y EEA 2016, introduciendo hipótesis o datos adicionales en base a referencias representativas y adecuadamente contrastadas. Se ha tenido especial cuidado en asegurar que los métodos de estimación son consistentes con los utilizados actualmente por el Ayuntamiento de Madrid 2018 y la Comunidad de Madrid 2018 en la elaboración de sus inventarios de emisiones para garantizar la coherencia y consistencia del análisis comparativo.

Se ha recurrido también al informe de la Comisión de Expertos sobre Transición Energética realizado para el Ministerio de Energía (Análisis y propuestas para la descarbonización. MICYT 2018), como probablemente la mejor referencia sobre el futuro energético y posible mix de generación eléctrica en a medio plazo en España. Este informe data de abril de 2018 y refleja alternativas para una transición a una generación baja en carbono considerando aspectos técnicos, económicos y regulatorios y pretende ser la base para la elaboración de la futura ley de transición energética y cambio climática. Aunque los escenarios se centran en el año 2030 incluyen previsiones hasta el horizonte temporal 2050 para dar una visión más estratégica de la evolución necesaria del sector eléctrico para su descarbonización.

Para la estimación de las emisiones del sector Residencial, Comercial e Institucional (RCI) se ha utilizado como información de partida los consumos energéticos estimados para la modificación del plan general en su máximo grado de desarrollo (en este caso, básicamente, consumos de gas natural y electricidad). En esencia, los consumos energéticos se han estimado teniendo en cuenta la Directiva 2010/31/UE, relativa a eficiencia energética y su reciente modificación a través de la Directiva 2018/844, del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de mayo de 2018, documentos que inciden en el hecho de que a partir de 2020 todos los nuevos edificios deberán cumplir con los requisitos de "edificio de consumo de energía casi nulo".

En esta Declaración Ambiental Estratégica no se valora la metodología utilizada en el cálculo de las emisiones de NO_x, CO₂ y PM_{2,5}, ni los procedimientos de análisis de calidad del aire, los cuales no se desarrollan en el documento que forma parte de la modificación del PGOUM.

En el documento de "Calidad del Aire" del estudio ambiental estratégico se indican los resultados del estudio de emisiones en relación con el tráfico rodado y el sector residencial, comercial e institucional y se realiza una valoración de los mismos con un horizonte temporal del año 2044.

El estudio de tráfico en la situación preoperacional se realiza en las zonas colindantes al ámbito de la modificación del PGOUM. La evaluación del impacto de la modificación en las emisiones relacionadas con el tráfico rodado se basa en la comparación de dos simulaciones de tráfico a escala regional donde se incluyen los cambios inducidos por Madrid Nuevo Norte, tanto en el diseño de la red viaria como en la demanda de transporte. Debe notarse que el análisis se realiza para el conjunto del municipio de Madrid, ya que el efecto inducido en el tráfico de un plan urbano como éste no se puede circunscribir a la dimensión del mismo y debe considerarse en el contexto de los impactos que puede generar en toda la ciudad.

Se ha obtenido el siguiente resultado:

Considerando la composición de la flota actual 2018, el incremento en emisiones totales sería de 70 t/año de NO_x, 3 t/año de PM_{2,5} y de 28 kt de CO₂, lo que supone un incremento del máximo del 1,2% respecto a la situación preoperacional en el peor de los casos. Esta es una valoración muy conservadora, ya que esencialmente implica que se está asumiendo que la puesta en marcha de MNN

no supondrá ninguna aceleración en la introducción de tecnologías menos contaminantes, como puedan ser los vehículos eléctricos, híbridos, GNC y GLP.

En el horizonte temporal de 2044, la incorporación al parque automovilístico de motores más eficientes y vehículos menos contaminantes hace previsible que la calidad del aire en términos absolutos sea mucho mejor que en la actualidad.

Se estima que las emisiones de NO_x se pueden reducir entre el 70,4% y el 79,7% mejorando la composición de la flota de vehículos en Madrid.

La reducción en PM_{2,5} se estima entre el 43,5% y el 49,1% y la de CO₂ entre el 4% y hasta el 33%. La reducción de CO₂ se estima en menor cantidad debido a que depende de la evolución del sector de la producción eléctrica, fundamental para estimar el factor de emisión de los vehículos eléctricos.

Sobre el estudio de los sectores residencial, comercial e institucional, también se realiza una valoración global en la que se concluye:

La emisión máxima producida por el sector RCI en el ámbito de MNN sería del orden de 13 t/año de NO_x, prácticamente nula de partículas y de 61 kt/año de CO₂.

Las emisiones totales de gases efecto invernadero asociadas al ámbito suponen menos del 0,6% de las totales de la ciudad de Madrid. En el caso de los NO_x, el incremento máximo previsto como consecuencia del desarrollo de la MPGOM apenas supone el 0,09% de las emisiones totales municipales. En el caso de las partículas el incremento sería inapreciable, 0,06 t/año en total.

Igual que en el caso del tráfico, los valores de emisión mostrados son valores máximos esperables, ya que están estimados suponiendo la situación tecnológica de los sistemas energéticos actuales.

El estudio de calidad del aire finaliza con la siguiente valoración:

A falta de una revisión y definición más detallada de la ordenación pormenorizada y de la evolución tecnológica de las tecnologías de edificación, generación y distribución eléctrica y tráfico rodado finalmente aplicables a este ámbito urbanístico, se puede concluir que el efecto previsible de la puesta en operación del desarrollo urbanístico Madrid Nuevo Norte en el medio atmosférico será muy reducido.

3.5.5 Afección a Vías Pecuarias

Cordel del Camino de la Cuerda y Cordel de la Carretera de Miraflores.

3.5.6 Bienes protegidos por Patrimonio Histórico

La ordenación propuesta en la modificación mantiene en sus ubicaciones los tres bienes catalogados: Ermita de San Roque, Ermita de Nuestra Señora de Lourdes y el antiguo edificio de los laboratorios Profidén, hoy Castellana Wagen e integra las ermitas en el espacio público del APE 08.20 Malmea-San Roque-Tres Olivos.

3.5.7 Arbolado

En el APR 05.10 no se ha inventariado el arbolado.

Las Normas Urbanísticas incorporan aspectos generales sobre el arbolado urbano en el artículo U.4.2 "Arbolado Urbano" y aspectos relativos al arbolado sobre cubrimiento en el artículo U.2 "Normas comunes relativas a la urbanización en relación a las parcelas con calificación superpuesta".



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

APE 05.31 Centro de Negocios Chamartín

Se han inventariado un total de 72 especies diferentes. Las especies más comunes son *Ulmus pumila*, *Robinia pseudoacacia*, *Platanus x hybrida* y *Sophora japonica* que representan más de la mitad, concretamente el 50,38% del total de pies inventariados en el APE.

De 1.758 pies inventariados 291 son frondosas, 8 coníferas y 1.459 son palmeras.

El 37,5% de las palmeras presentan un perímetro superior a 160 cm. Por el contrario, dicho rango es el que representa el menor porcentaje en el caso de las coníferas (13,1%) y las frondosas (5,3%). Respecto a los valores totales, el rango 15-40 cm es el que incluye mayor número de pies (31,4 %).

APE 08.20 Malmea-San Roque-Tres Olivos

Se han inventariado 55 especies.

De 2.354 pies inventariados 2001 son frondosas y 325 coníferas, siendo las más comunes son *Ulmus pumila*, *Prunus dulcis*, *Platanus hybrida* y *Allanhus altissima* que representan más de la mitad, concretamente el 54,93% del total de pies inventariados en el APE.

Se ha estimado que el 70,2% son ejemplares jóvenes. El 35,5% de los árboles inventariados tienen perímetros menores de 40 cm, mientras que el 3,4% tienen perímetros superiores a 160 cm

APE 02.21 Las Tablas Oeste

Se han inventariado 55 especies y un total de 1022 pies, de los que 539 son coníferas y 483 frondosas, siendo más del 90%, ejemplares jóvenes.

El 35,4 % de los árboles inventariados tienen perímetros inferiores a 40 cm mientras que el 3,5% tienen perímetros superiores a 160 cm.

Se ha estimado que 469 ejemplares coinciden (en su proyección horizontal) con zonas verdes o espacios ajardinados potencialmente viables al no ser preciso una modificación significativa de la cota de rasante del terreno natural.

En todo el ámbito de la modificación:

Del total de 5.614 árboles inventariados sólo 1.256 ejemplares se han localizado en zonas verdes de la modificación.

En el caso de los ejemplares localizados en zonas objeto de los futuros proyectos de urbanización y edificación será necesario profundizar y particularizar el estudio del arbolado.

3.5.8 Modificaciones incorporadas al documento en relación con la afección al PRCAM

Los suelos situados en la zona norte, que solapaban con el Parque Regional de la cuenca alta del Manzanares en 6.322 m², y que se proponían clasificar como suelo no urbanizable especialmente protegido pasan en la propuesta final del plan a ser excluidos del ámbito.

3.5.9 Movilidad ciclista

Se propone la ejecución de itinerarios ciclistas que conecten con la red ciclista existente en la ciudad. Para ello se plantean dos nuevas vías ciclistas bidireccionales con orientación Norte-Sur cuya finalidad

es proporcionar continuidad ciclista al ámbito, y un carril bidireccional sobre el puente de Santo Domingo que enlace con la ruta Anillo Verde Ciclista.

En dirección transversal con orientación Este-Oeste, se proponen enlaces de los recorridos ciclistas en los siguientes puntos: A ambos lados de la calzada en la pasarela peatonal Tres Olivos, en el puente de la calle Cardenal Herrera Oria, en el puente a continuación de la avenida Llano Castellano, en la calle Viejas y a lo largo de la calle Hiedra.

Para facilitar la movilidad ciclista, se proponen bases de sistemas públicos de préstamo de bicicletas y estacionamientos para bicicleta privada anexas a nodos intermodales en: La Estación de Chamartín, en la plaza de acceso a la estación de tren, sobre el intercambiador y estación de Metro; Área intermodal de la Paz, junto a la parada de metro existente de Begoña y la parada propuesta en el APE Centro de Negocios Chamartín; Nodo intermodal Fuencarral Sur/Malmea; Nodo intermodal Fuencarral Norte.

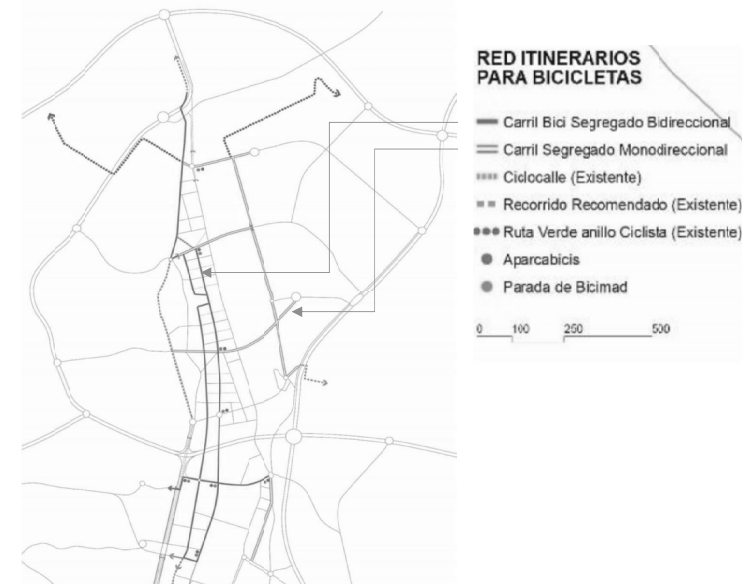
Los itinerarios ciclistas se proyectan a cota de calzada y se reserva el espacio necesario para el aparcamiento de las bicicletas cerca de las paradas de autobuses, metro y Cercanías.

Para el dimensionado de carriles reservados a bicicletas, se considerarán las directrices de anchura especificadas en la instrucción de viario público del Ayuntamiento de Madrid:

- Carril bici un sentido: Recomendado 2 m / Mínimo 1,5 m.
- Carril bici dos sentidos: Recomendado 3 m / Mínimo 2 m.

Y para los estacionamientos:

- Anchura pasillo entre dos hileras de bicicletas: 1,50-1,75 m.
- Dimensiones en planta de una plaza de estacionamiento para bicicletas: 1,9x0,6 m.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

3.5.10 Sistema de transporte público

El sistema de transporte público previsto para dar servicio al ámbito se compone de:

- Una red de autobuses urbanos EMT: Se prevén carriles bus con prioridad semafórica que permita su uso de forma integrada en el sistema de autobús urbano de la ciudad.
- Autobuses interurbanos.
- Metro: Para proporcionar acceso directo a la red de Metro de Madrid desde los nuevos desarrollos, será necesaria la ejecución de la nueva línea de Metro con tres nuevas estaciones de Metro en Centro de Negocios, Fuencarral Sur y Fuencarral Norte.
- Red de Cercanías: Nueva estación de Cercanías de Fuencarral Sur en la zona norte.

3.5.11 Actuaciones para la movilidad del tráfico rodado

En la actualidad, las horas punta de la mañana las entradas de Madrid desde la autovía A-1 y la M-607 resultan con elevados niveles de congestión.

Nudo Norte: Con las actuaciones propuestas en el Nudo Norte, mejoran en hora punta los problemas actuales de colas. Solo destacan la cola producida en la Avenida de la Ilustración en dirección al Nudo Norte Este, algo que ya sucede actualmente y las colas en el enlace de la A-1. Por lo que respecta a los tiempos de demora estos son más altos en los puntos en los que se producen colas, mientras que en el resto del enlace no se registrarían demoras.

Las actuaciones propuestas en el Nudo Norte representan una mejora sustancial respecto al estado actual. En base a los datos obtenidos por el modelo de micro-simulación, se observa que pese a aumentar la demanda en la circulación del enlace todos los parámetros mejoran, al desaparecer los trenzados gracias a los pasos inferiores se consigue una circulación mucho más fluida, reduciéndose las retenciones y mejorando la velocidad.

Nudo Fuencarral: En general el tráfico total que circula por el Nudo de Fuencarral es menor en la situación futura que en la situación actual. Esto es debido al rediseño del Nudo Norte, aumentando su capacidad y mejorando los tiempos de recorrido por la menor congestión por este entorno, y la implantación de nuevas conexiones transversales, uniendo los ámbitos de Fuencarral y Las Tablas, que genera itinerarios alternativos descargando a su vez las conexiones transversales existentes.

Todo ello hace que se produzca la redistribución de los vehículos por lo que el tráfico se ve ligeramente disminuido en el nudo. Esto a su vez produce una mejora de niveles de servicio y ratios Intensidad/Capacidad, en algunos de los elementos analizados del Nudo de Fuencarral, por lo que se puede concluir que el impacto sobre la distribución del tráfico debido al desarrollo del ámbito no empeorará los niveles de servicio del presente enlace gracias además a la implantación del nuevo nudo norte y las nuevas conexiones transversales.

Los viarios interiores del ámbito no presentan problemas en su análisis I/C. Se puede concluir que el viario absorbe correctamente el incremento de la demanda en horas punta gracias a la estrategia de diversificación accesos, diseño del viario y política general de movilidad propuesta para el ámbito. Además, se produce una mejora en la movilidad dentro del ámbito ya que se descongestionan viales que actualmente se encuentran más congestionados.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: **0889497296193955450741**

3.5.12 Metro

Los posteriores proyectos de urbanización deberán contemplar la ubicación exacta de todas las infraestructuras que demande la futura línea de metro (estaciones, escaleras de acceso, ascensores, pozos de ventilación, salidas de emergencia, etc.) de tal forma que ni los trabajos de urbanización, ni las infraestructuras de los servicios de abastecimiento, ni las cimentaciones de las edificaciones puedan llegar a condicionar su ejecución.

Los citados proyectos deben incorporar igualmente todas las posibles infraestructuras contempladas con objeto de que las infraestructuras de urbanización o edificación no condicionen ninguna de las distintas posibilidades de explotación posibles para la citada línea de metro.

El sistema de explotación y operación de la Nueva Línea de Metro será determinado, en cualquier caso, por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid y Metro de Madrid en el ámbito de sus competencias.

3.5.13 Ferrocarril Cercanías

La modificación propone una remodelación de la estación existente de Fuencarral, incluyendo la previsión de paradas de autobús urbano en la fachada de la calle Antonio Cabezón. Junto a la estación se sitúa un viaducto peatonal y ciclista que partiendo del APE Malmea-San Roque-Tres Olivos atraviesa la playa de vías, dando acceso al APE Las Tablas Oeste y al barrio existente de Las Tablas.

El diseño de la modificación de la estación existente se desarrollará de acuerdo con los requerimientos del Ministerio de Fomento.

Se prevé la construcción de una nueva estación de la red de Cercanías en Fuencarral Sur, en el eje de Av. Cardenal Herrera Oria entre las estaciones existentes de Fuencarral y Chamartín.

Esta infraestructura funcionaría como terminal de las líneas C-2 y C-10 que actualmente finalizan en la Estación de Chamartín. Esta configuración operativa permitiría liberar espacio de regulación de terminal de línea en la Estación de Chamartín. Este espacio se habilitaría en la nueva estación que funcionaría como final de las líneas C-2 y C-10. De este modo, no se altera el tiempo de viaje entre las estaciones existentes de las líneas anteriores. La Línea C-4 sería pasante, no efectuaría parada en la nueva estación de Cercanías. En consecuencia, esta línea no vería alterados los tiempos de viaje entre Madrid y los municipios de la Corona Norte de Madrid.

La estación de Cercanías de Fuencarral Sur viene a cubrir un vacío al norte de Calle 30 entre las estaciones de Fuente de la Mora y Ramón y Cajal, no solo en el nuevo desarrollo, sino en la ciudad existente. Esta nueva estación daría cobertura de alta capacidad a las áreas de Malmea, y San Roque, a la zona este de Fuencarral y el barrio de Begoña, y a la zona sur de Las Tablas, está última foco de actividad terciaria.

El diseño de la nueva estación se desarrollará de acuerdo con los requerimientos del Ministerio de Fomento.

3.5.14 Estación de Chamartín

El "Estudio informativo del nuevo complejo ferroviario de la estación de Madrid-Chamartín" fue aprobado provisionalmente por el Ministerio de Fomento con fecha 19 de septiembre de 2018.

En la remodelación y ampliación de la estación está prevista la ampliación de sus 120.000 m² a 200.000 m² distribuidos en dos vestíbulos, uno al Norte y otro al Sur.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: **0889497296193955450741**

Se prevé un aumento del número de viajeros anuales, ya que será un importante centro de intercambio modal con conexión a las líneas 1, 10 y Nueva línea de Metro, al Intercambiador de autobuses y a taxi.

3.5.15 Afecciones aeronáuticas del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas:

Servidumbres físicas: Los terrenos afectados por la Modificación Puntual del Plan General no están en el área de aproximación de ninguna de las pistas, ni en el área de subida en el despegue. También están fuera de la zona de afección de las superficies horizontal interna, cónica y de la superficie de transición.

Servidumbres radioeléctricas: La zona queda muy alejada de la zona de seguridad de todas las instalaciones radioeléctricas consideradas.

Servidumbres de operación: el desarrollo urbanístico propuesto en la Modificación Puntual del PGM97 no producirá la vulneración de ninguna las servidumbres de operación establecidas en la zona.

La modificación incluye varias parcelas en las que se prevé que los edificios que se construyan superen los cien metros de altura. Todas ellas pertenecen al ámbito de ordenación APE 05.30 Centro de Negocios Chamartín. Aunque el desarrollo urbanístico propuesto en la modificación no producirá la vulneración de ninguna las servidumbres aeronáuticas establecidas en la zona, es necesario considerar el efecto que las edificaciones de altura superior a cien metros pudieran producir en la seguridad y regularidad de las operaciones aéreas.

La legislación actual establece que corresponde a la Autoridad Aeronáutica valorar el impacto de esos edificios de gran altura en las operaciones aéreas y si fuese necesario adoptar las medidas oportunas, con el fin de garantizar que la seguridad y regularidad de la navegación aérea esté garantizada en ese escenario futuro.

3.5.16 Sobre las infraestructuras eléctricas y los servicios urbanos

Los proyectos de urbanización definirán con precisión la solución estructural de cubrimiento de vías y del intercambiador, que permita el desarrollo de los usos de los niveles superpuestos y alojar los necesarios servicios urbanos (redes de distribución de agua, saneamiento, electricidad, alumbrado...) en los términos establecidos en la normas urbanísticas y legislaciones sectoriales de aplicación.

Las canalizaciones eléctricas previstas serán subterráneas discurriendo su trazado bajo aceras, efectuando los cruces de calzada necesarios y haciendo entrada y salida en los centros de reparto proyectados.

Teniendo en consideración la Directiva 2010/31/UE, y su reciente modificación a través de la Directiva 2018/844, se estima la siguiente demanda de energía eléctrica:

- En el APE 05.31 Centro de Negocios Chamartín, 164.000 kW.
- En el APE 08.20 Malmea-San Roque-Tres Olivos, 132.000 kW.
- En el APE 08.21 Las Tablas Oeste, 29.000 kW.

3.5.17 Dirección General de Urbanismo y Suelo

De acuerdo con el informe emitido por la Dirección General de Urbanismo y Suelo, en el documento aprobado inicialmente, en algunas ocasiones, no queda justificado el cumplimiento de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, no obstante procederá a valorar en mayor profundidad los aspectos urbanísticos, la tramitación municipal y los informes sectoriales en el momento procedimental oportuno según establece la Ley del Suelo.

3.6 MEDIDAS ADOPTADAS PARA EL SEGUIMIENTO DE LOS EFECTOS EN EL MEDIO AMBIENTE

El estudio ambiental estratégico contiene una descripción de medidas a adoptar en las distintas fases de proyecto y ejecución urbanística y una relación de indicadores ambientales de control y seguimiento de las medidas, clasificados en los siguientes grupos:

Medidas

- Medidas previstas en materia de calidad del aire y cambio climático. (Adaptación al clima, movilidad y transporte, uso sostenible y gestión de la energía en la edificación, diseño de zonas verdes, vegetación)
- Medidas previstas en materia de arbolado. (Conservación e integración del arbolado, adaptación verde del viario)
- Medidas previstas en relación con la existencia de recurso hídrico y gestión de redes de saneamiento. (Afecciones a infraestructuras de saneamiento, a terrenos de dominio público hidráulico)
- Medidas en materia de calidad de los suelos e hidrogeología. (protección de la calidad de las aguas subterráneas)
- Medidas previstas en relación con el itinerario histórico pecuario: Cordel del Camino de la Cuerda, en el ámbito 05.31.
- Medidas sobre el patrimonio cultural: Ermitas de San Roque y Nuestra Señora.
- Medidas preventivas y correctoras de la contaminación acústica.
- Medidas previstas en materia de vibraciones.
- Medidas previstas en materia de residuos.
- Para la protección del medio nocturno.
- Medidas en relación a los aspectos socioeconómicos. (habitantes asentados irregularmente)
- En materia de sanidad ambiental.

Indicadores

Según se recoge en el EAE, se han definido indicadores para la descripción de la variable ambiental, para la identificación de impactos y para el seguimiento de los objetivos y criterios, agrupados en indicadores de estado (indicadores de partida que se definen por su presencia/ausencia, su sensibilidad y su vulnerabilidad), indicadores de efecto (entendidos como los resultantes de la primera fase de conocimiento del medio) e indicadores de seguimiento de las medidas propuesta en el EAE a lo largo de la fase de ejecución.

Para cada materia se ha definido una serie de indicadores que relacionan la situación actual con los efectos que podría llegar a generar la ejecución de la Modificación Puntual, así como la previsión de medidas preventivas y correctoras.

En el artículo U.1 “Normas comunes relativas a la urbanización de todo el ámbito” de las Normas Urbanísticas Particulares de cada una de los ámbitos con ordenación pormenorizada, las APEs, 05.31, 08.20 y 08.21, se prescribe para la fase de obras el establecimiento de un programa de vigilancia ambiental que compruebe de manera continuada el cumplimiento de las medidas ambientales que se proponen en el mismo artículo, determinando, si fuera el caso, medidas correctoras complementarias. De la misma forma, el artículo U.3.6. “Medidas de protección contra la contaminación de los suelos y las aguas subterráneas”, prescribe la implantación de un plan de vigilancia de la calidad de las aguas subterráneas tanto para la fase de obras como para la fase de operación.



Al respecto, se plantean determinadas condiciones para el seguimiento y la vigilancia ambiental en el correspondiente apartado de la presente declaración ambiental estratégica.

4. DETERMINACIONES FINALES A INCLUIR EN LA MODIFICACIÓN PUNTUAL

Como ya se puso de manifiesto en el informe de fecha 18 de mayo de 2015, de la entonces Dirección General de Evaluación Ambiental, sobre el Plan Parcial de Reforma Interior del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana", el remate norte del casco urbano de la ciudad de Madrid es una zona "gris" cuyo desarrollo, desde un punto de vista estratégico y de sostenibilidad, es preferible a otros modelos de ensanche en zonas menos antropizadas.

La propuesta que ahora se informa contiene un modelo sustancialmente diferente en la delimitación, la ordenación y los parámetros urbanísticos, si bien y sin perjuicio del resultado final de la tramitación del procedimiento, el diagnóstico esencial con relación a la profunda transformación antrópica que ya sufre el ámbito afectado, debe mantenerse.

Cabe reseñar, por otra parte, que, si bien existe una incertidumbre relevante con relación a la manera en que se concretarán las determinaciones fijadas en la Modificación Puntual objeto de este expediente en el largo plazo previsto para su ejecución, los parámetros urbanísticos se establecen en ella de manera mucho más concreta que en el citado Plan Parcial de Reforma Interior.

Igualmente, cabe destacar que tanto los estudios sectoriales como el estudio ambiental estratégico presentados con la Modificación Puntual se consideran completos, formal y técnicamente correctos. Además, como se ha descrito anteriormente, se ha incluido en la propuesta una estrategia global de sostenibilidad urbana que se considera, por parte de esta Dirección General, coherente con el "Principio de desarrollo territorial y urbano sostenible" definido en el artículo 3 del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.

Las medidas ambientales planteadas en la documentación recibida y reflejadas en las Normas Urbanísticas Particulares de cada una de los ámbitos con ordenación pormenorizada, las APEs, 05.31, 08.20 y 08.21, se consideran, asimismo, adecuadas y coherentes con la propuesta urbanística, debiendo, en cualquier caso, completarse con las determinaciones finales que se recogen a continuación. Al respecto de todo ello, se considera, por parte de esta Dirección General, imprescindible, teniendo en cuenta el largo horizonte temporal previsto y la propia complejidad del desarrollo, que el seguimiento y la vigilancia ambiental se realicen de manera rigurosa, como se señala específicamente en la presente declaración ambiental estratégica.

Por consiguiente, finalizado el análisis técnico del expediente esta Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad considera que para el desarrollo y ejecución de la modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Madrid en los ámbitos APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" y APE 05.27 "Colonia Campamento", se deberán incorporar las siguientes determinaciones finales, de conformidad con el artículo 25.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

4.1 Condicionantes derivados de la información pública, consultas y alegaciones

Se deberá incorporar al documento de la modificación puntual los condicionantes y consideraciones de los organismos consultados y de los informes recibidos durante el periodo de información pública del documento de aprobación inicial junto con el estudio ambiental estratégico, especialmente los relacionados en el apartado 3.4 *Evaluación de las consultas*, de los que se destacan los siguientes:

4.1.1 Sobre los Parques Regionales y conservación de Flora y Fauna de la Comunidad de Madrid



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

Con respecto a Parques Regionales, se aprecian afecciones a otros ámbitos en relación con las obras necesarias para ampliar la capacidad de transporte del Canal de Santillana, entre el depósito de Valdelatas y el depósito actual de El Olivar.

Debido a que el proyecto se desarrollará en el ámbito del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares (Zona T - Área de Transición), espacio protegido clasificado, por otra parte, como Zona Especial de Conservación "Cuenca del río Manzanares" (ES3110004), en fase de proyecto de urbanización se deberá evaluar la necesidad de resolver un procedimiento de evaluación de impacto ambiental, conforme a la legislación vigente sobre la materia en ese momento.

En el procedimiento de evaluación de impacto ambiental que, en su caso, se tramite para la aprobación del proyecto del nuevo depósito de Valdelatas y de sus instalaciones asociadas, se deberán evaluar la afección a la vegetación arbórea existente.

Con respecto a conservación de Flora y Fauna, a 500 m de la actuación hay un punto de nidificación de una especie recogida como vulnerable en el catálogo regional. Se sugiere que los trabajos se minimicen en las proximidades a la Avenida de San Luis en el periodo entre 15 de febrero a 15 de julio.

4.1.2 Sobre planificación y gestión de residuos

Se debe completar la caracterización de la calidad de los suelos, Fase I, durante la fase de gestión de los distintos ámbitos de ordenación.

Los trabajos de la Fase I deberán revisarse para actualizar el diagnóstico ambiental.

Las actividades sometidas al Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, deberán presentar el correspondiente Informe de situación por clausura de actividad potencialmente contaminante cuando esta se produzca.

Las condiciones indicadas sobre el procedimiento de trabajo en los distintos ámbitos de ordenación deberán ser incluidas en la Normativa y en la Ficha Urbanística de cada uno de ellos. También se incluirá que, si hasta la aprobación definitiva del planeamiento de desarrollo de estos ámbitos se detectan la implantación de nuevas actividades potencialmente contaminantes como su clausura, se estará a lo dispuesto en el artículo 3.4 del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero.

Se deben cumplir las condiciones sobre las necesidades del Servicio de Limpieza del Ayuntamiento de Madrid para poder efectuar la futura limpieza de las calles de forma rápida y eficaz.

Las Normas Urbanísticas incorporan el procedimiento de trabajo a desarrollar en fases posteriores en los artículos U.3.7 del APE 05.31 y 08.21 y en el artículo U.3.8 del APE 08.20.

4.1.3 Sobre Evaluación Ambiental

El Servicio de Evaluación Ambiental de la Subdirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid, considera que, de forma general, las Normas Urbanísticas han incorporado los estudios, medidas y controles ambientales derivados del EAE y de los estudios sectoriales realizados, sin embargo las fichas específicas de ordenación no han incorporado dichas medidas.

Se tendrán en cuenta las medidas que indica, relativas a prevención y corrección para minimizar los impactos negativos sobre la población en la fase de obras, sobre sostenibilidad y cambio climático y sobre contaminación acústica a incluir en la propuesta final de la MPG.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

4.1.4 Sobre las infraestructuras de transporte y la movilidad

Infraestructuras viarias

La Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid en materia de Carreteras informa que el documento de la modificación del plan general se debe remitir de nuevo a la propia Dirección General de Carreteras e Infraestructuras. A ese fin, deberá presentarse en la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras la documentación de la Modificación del Plan General y su Evaluación Ambiental Estratégica debidamente diligenciadas, para comprobar la compatibilidad de la solución.

Se recuerda que antes del comienzo de cualquier obra que pueda afectar al dominio público viario de la Comunidad de Madrid o su zona de protección deberá pedirse permiso a la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid establece:

Para la autorización prevista en el art. 104 del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre, deberán presentar los correspondientes proyectos que cumplan la normativa sectorial, que actualicen el estudio de tráfico y capacidad ajustado al diseño de las conexiones e incluyan una actualización del estudio de afecciones acústicas, debiendo garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre de ruido y a los Reales Decretos que la desarrollan.

Los medios de protección acústica que resulten necesarios para dar cumplimiento a los requisitos de la normativa vigente en materia de ruido, "serán ejecutados con cargo a los promotores de los desarrollos, previa autorización del Ministerio de Fomento si afectaran a las zonas de protección del viario estatal, pudiendo situarse en la zona de dominio público".

De acuerdo con el Consorcio Regional de Transportes, el documento final de la Modificación debe incorporar las consideraciones incluidas en su informe relativas a la movilidad general, transporte público en superficie, transporte público ferroviario, intercambiador de transporte de Chamartín y sobre conexiones exteriores al ámbito de la MPG.

Cabe señalar que en relación con el intercambiador de Chamartín, es imprescindible que, una vez se obtenga la aprobación definitiva la MPG, se realice un proyecto básico y un estudio de tráfico previo al proyecto de urbanización que tenga en consideración todos estos condicionantes y viabilice ambas actuaciones, urbanización e infraestructura de transporte, el cual deberá contar con la aprobación de CRTM.

De la valoración económica realizada por la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras resulta que la inversión necesaria para poner en servicio la nueva línea de Metro es muy superior al importe que se compromete a aportar en la modificación del plan general.

La Dirección General del Espacio Público, Obras e Infraestructuras, SG de Obras e Infraestructuras urbanas señala que:

En las infraestructuras transversales de conexión este-oeste entre el nuevo desarrollo MNN y Las Tablas considera que el Túnel de Tres Olivos no presenta las dimensiones y características geométricas

adecuadas. Deberían disponerse dos túneles unidireccionales de dos carriles cada uno, con conexiones transversales entre si cada 200 metros (máximo).

En el Paso inferior en la Glorieta de Santo Domingo (Prolongación de C/Monasterio de Arlanza), por condiciones de funcionamiento (congestión debido a su I/C) debería considerarse la posibilidad de construir un paso inferior de dos carriles por sentido que permita dar respuesta al movimiento norte-sur en caso de cualquier incidente.

En relación con el coste de las actuaciones manifiesta que éste deberá ser confirmado en la fase de proyecto de ejecución.

La Subdirección General de Implantación de Movilidad y Transportes de la Dirección General del Espacio Público del Área de Desarrollo Urbano Sostenible en su informe de 29 de enero de 2019 indica que en las infraestructuras enterradas se dan secciones muy estrictas, tanto para evacuación en el paso inferior de Antonio Cabezón, como por intensidad en el túnel de Tres Olivos.

Considera que las intersecciones planteadas son a modo orientativo y nunca con carácter vinculante, ya que los estudios de movilidad planteados no valoran el funcionamiento de las mismas.

Indica que el Puente de Agustín de Foxá, en su solución técnica, plantea unos requerimientos de espacio en cuanto a la plataforma sobre las calzadas de Calle 30 con la estructura subterránea de las vías de ferrocarril que deberán ser comprobados para que no resulte inviable técnica ni económicamente su ejecución.

La Sociedad de Economía Mixta "Madrid Calle 30, S.A", en su informe de 5 de diciembre de 2018, manifiesta deficiencias en el estudio de tráfico realizado.

Infraestructuras ferroviarias:

En materia de Ferrocarril Metropolitano Urbano la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid establece condiciones a cumplir resumidas en 3.4 evaluación de las consultas.

La Subdirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo realiza prescripciones sobre los aspectos relativos al proyecto, a la fase de obras y sobre la documentación técnica de la propuesta que debe contemplar el documento y los planos de ordenación de la modificación plan general en materia de afección al dominio público ferroviario y la zona de afección.

La Subdirección General de Planificación Ferroviaria. Secretaria de Estado de Infraestructuras, Transportes y Vivienda Ministerio de Fomento señala:

Se deberá incluir en las normas urbanísticas la obligatoriedad de desarrollar estudios de vibraciones y ruidos para todos los nuevos desarrollos incluidos en el Plan incluyendo las medidas necesarias para el cumplimiento de la normativa sectorial.

La efectividad de la nueva definición del SGF está supeditada al desarrollo previo de las actuaciones ferroviarias previstas y recogidas en el "Estudio informativo del nuevo complejo ferroviario de la estación de Madrid-Chamartín" y que modificarán la actual configuración de la infraestructura ferroviaria.

Se deberán cumplir las prescripciones que RENFE establece para posteriores fases de ejecución, gestión y edificación.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

Se deberán cumplir las prescripciones que ADIF establece en relación con las condiciones incorporar en el documento que resulte provisionalmente aprobado.

Transporte urbano, EMT: La Empresa Municipal de Transportes apunta algunos aspectos relacionados con la accesibilidad de los autobuses y de los usuarios en la plataforma de Agustín de Foxá, la necesidad de carriles bus en todos los ejes principales, sobre el área intermodal de La Paz que debe contar con terminales de las líneas de EMT, el acceso al intercambiador de Chamartín, sobre el acceso viario del aparcamiento de Ntra. Sra. del Recuerdo.

De acuerdo con el Consortio Regional de Transportes se deberán incorporar las consideraciones indicadas en su informe de 12 de abril de 2019 relativas a la movilidad general, el transporte público en superficie, el transporte público ferroviario (Metro) la estación de Chamartín, el intercambiador de transporte de Chamartín y las conexiones exteriores.

4.1.5 Sobre los condicionantes de Canal de Isabel II

El documento de la modificación del PG que se apruebe definitivamente deberá incorporar los condicionantes establecidos por Canal de Isabel II en su informe de 23 de abril de 2019, recibido en la Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad el 6 de mayo de 2019. Cabe señalar que Canal de Isabel II realiza numerosas observaciones y consideraciones sobre:

- Conexiones a la red de abastecimiento existente y corrección de planos.
- Para la ejecución de la nueva tubería de \varnothing 800 mm en los tres APE de la modificación del PG.
- Condicionantes sobre la ampliación de los equipos de bombeo de la estación elevadora de Plaza de Castilla.
- Sobre las arterias y canales, tanto de los existentes como de los que vayan a retranquearse. Corrección de planos.
- Condiciones sobre la calificación de las parcelas afectadas por infraestructuras hidráulicas.
- En relación con la propuesta de uso de agua regenerada en el consumo para inodoros.
- En relación al riego de zonas verdes y espacios libres públicos.
- Sobre las afecciones urbanísticas de instalaciones adscritas a Canal de Isabel II S.A. para asegurar la viabilidad urbanística, la legitimación de la ocupación del paso de infraestructuras, así como el régimen de protección de aquellas, correspondiente a Bandas de Infraestructuras de Agua (BIA) las Franjas de Protección (FP). Corrección de planos.
- Conformidad técnica necesaria sobre las actuaciones urbanísticas y plantaciones vegetales que afecten a infraestructuras de Canal de Isabel II S.A.
- Posibles afecciones sobre las determinaciones del aprovechamiento urbanístico.
- Condiciones sobre el traslado de la torreta de comunicaciones del Nudo de Malmea.
- Consideraciones sobre el cómputo de la parcela de los nudos de El Olivar y La Malmea en el cálculo del aprovechamiento urbanístico del APE 08.20.
- Corrección de planos en relación con la estructura de la propiedad.
- Consideraciones sobre el uso del suelo en relación con la vivienda residencial asociada al nudo hidráulico de La Malmea.
- Corrección de la denominación social de la Empresa Pública, que en ocasiones aparece como Canal de Isabel II Gestión en lugar de Canal de Isabel II S.A.
- Sobre la imputación íntegra de la carga urbanística correspondiente al retranqueo y reposición de infraestructuras de Canal de Isabel II existentes en el ámbito territorial de la modificación puntual al APE 08.20 Malmea-San Roque-Tres Olivos. Canal de Isabel II S.A. considera que la cuantía fijada para la carga urbanística constituye un importe estimativo y con carácter inicial que deberá precisarse en los proyectos técnicos que resulten necesarios y que sean objeto de conformidad técnica por Canal de Isabel II. Se debe indicar que si el importe de la ejecución efectiva de los retranqueos y reposiciones de las infraestructuras de Canal de Isabel II resultara superior al compromiso máximo asumido por la adjudicataria del concurso para el desarrollo



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

urbanístico de las Entidades Ferroviarias, el exceso deberá ser costado por los propietarios del suelo incluido en el correspondiente ámbito de actuación, es decir, el APE 08.20 Malmea-San Roque-Tres Olivos, sin que pueda ser imputado o repercutido a Canal de Isabel II.

- Sobre la ejecución de la reposición y retranqueo de las infraestructuras de Canal de Isabel II.
- Consideraciones sobre el protocolo general de actuación para la ejecución de Actuaciones Singulares.
- En relación con la programación de la ejecución del planeamiento resultante de la Modificación Puntual.

4.1.6 Vías Pecuarias

Se deberán incorporar las sugerencias indicadas por el Área de Vías Pecuarias sobre:

- Conexión del nuevo itinerario histórico pecuario propuesto con el Cordel Camino de la Cuerda.
- Inclusión en los documentos de Memoria, Normas Urbanísticas, Cartografías y Leyendas de la modificación del plan general como Red Supramunicipal Vías Pecuarias.
- Prohibición del trazado de vial o rotonda sobre la red de vías pecuarias por ser incompatible con el artículo 43 de la ley 8/98, de 15 de junio de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.

4.1.7 Aviación Civil

Se deberán cumplir las prescripciones que establece la Dirección General de Aviación Civil para fases posteriores de ejecución del planeamiento.

4.1.8 Patrimonio Histórico

Según la propuesta, se encajará en la ordenación el edificio de los laboratorios Profidén y se conservarán en su posición original las ermitas de San Roque y de Nuestra Señora de Lourdes, procediendo a la restauración de estas últimas.

4.1.9 Red Eléctrica; Gas natural

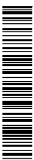
Las afecciones a las instalaciones propiedad de Red Eléctrica España deben cumplir el Real Decreto 1955/2000 y el Reglamento de Líneas Eléctricas de Alta Tensión. Se deberán cumplir las prescripciones que establece en su informe de 26 de noviembre de 2018.

De acuerdo con la Dirección General de Industria de la Comunidad de Madrid, informe de 5 de diciembre de 2018, el proyecto de ejecución deberá cumplir la reglamentación vigente en materia de combustibles gaseosos.

La Dirección General de Industria señala que ni en la memoria del proyecto ni en los anejos se aprecia que se recojan las consideraciones realizadas para calcular las conducciones que compondrán la red de distribución de manera que se garantice que la demanda de los futuros puntos de suministros quede cubierta.

De acuerdo con el Grupo Naturgy, informe de 3 de diciembre de 2018, en el ámbito de la modificación del Plan General existen infraestructuras de gas que se deben tener en cuenta en el desarrollo de los proyectos de urbanización. Igualmente, se debe recoger la necesidad de reserva de espacio para las instalaciones auxiliares de gas natural (estaciones de protección catódica, telemando, nudos de válvulas, estaciones de regulación y medida, etc.) y determinar la conexión a los tres puntos de gas existentes en la zona.

4.2 Sobre el arbolado urbano y zonas verdes



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

El documento de aprobación definitiva de la MPG deberá incorporar las consideraciones indicadas por la Subdirección General de Conservación de Zonas Verdes y Arbolado Urbano. Dirección General de Gestión del Agua y Zonas Verdes del Ayuntamiento de Madrid en su informe de 19 de noviembre de 2018. Se trata en su mayoría de recomendaciones para fases posteriores de proyecto.

Arbolado urbano:

Cabe señalar que, en los terrenos propiedad de RENFE - Operadora E.P.E. y Renfe Fabricación y Mantenimiento S.M.E., S.A.- de los ámbitos 05.31 y 08.20, los estudios ambientales relativos al inventario de arbolado no están actualizados. De acuerdo con lo informado por RENFE el de 3 de diciembre de 2018, se deberán realizar actualizaciones en las fases de proyecto de ejecución.

Para los casos en los que no sea compatible la ordenación con la existencia de ejemplares arbóreos a conservar, se definirán las medidas de trasplante necesarias para su traslado a las zonas verdes y espacios ajardinados de los APE o del resto de ámbitos que integran la Modificación del PGUOM.

Las medidas protectoras que establece esta la Ley 8/2005 se aplicarán a todos los ejemplares de cualquier especie arbórea con más de diez años de antigüedad o veinte centímetros de diámetro de tronco al nivel del suelo que se ubiquen en suelo urbano.

En aquellos casos en los que la tala sea la única alternativa viable se exigirá, en la forma en que se establezca, la plantación de un ejemplar adulto de la misma especie por cada año de edad del árbol eliminado.

Zonas verdes:

Teniendo en cuenta que uno de los objetivos de la modificación del PGUOM es configurar un sistema de espacios libres y zonas verdes al que se propone denominar "eje ambiental" Norte-Sur articulador, conjuntamente con otros grandes espacios verdes de la ciudad de Madrid, será necesario que las zonas verdes de la modificación estén interconectadas por espacios libres y zonas peatonales.

Se asegurará la delimitación y tratamiento de las zonas verdes y espacios libres como áreas de ocio, diferenciándolas de los espacios de otro carácter, y en especial, de los elementos lineales de protección de infraestructuras.

Con el objeto de disminuir el volumen de agua a utilizar, se procurará que las especies vegetales a implantar sean autóctonas y con bajos requerimientos hídricos para su desarrollo. Se evitará la creación de amplias zonas de césped o pradera ornamental, dado que su mantenimiento supone grandes consumos de agua, y energéticos, sustituyendo ésta por tapices verdes a base de xerófitas que no requieren riegos.

Se fomentarán espacios ocupados por especies arbustivas, trepadoras, matorrales y arboles con menor exigencia en riego. Se alternarán diferentes especies con el fin de mitigar posibles afecciones de plagas, procurando en todo caso que sean resistentes y de fácil conservación.

La Normativa limitará expresamente la utilización de pavimentos rígidos continuos en zonas verdes a fin de facilitar la permeabilidad del ámbito.

4.3 Sobre los Carriles bici

La ejecución de los carriles bici propuestos como medida de fomento de la movilidad deberá precisar la seguridad vial del ciclista, especialmente en el trazado de los tramos Norte-Sur necesarios para efectuar

las conexiones con los carriles bici existentes en la ciudad, dada su complejidad por localizarse en zonas donde se producen cruces con viarios de tráfico elevado.

En los tramos de carril bici que estén localizados en el interior o limiten con zonas verdes deberán considerar su uso para el ocio familiar por lo que se estudiarán anchos superiores a los 2 metros, siempre independientes de los caminos peatonales.

La Subdirección General de Implantación de Movilidad y Transportes de la Dirección General del Espacio Público del Área de Desarrollo Urbano Sostenible en su informe de 29 de enero de 2019 indica que las definiciones de las infraestructuras ciclistas no se pueden considerar adecuadas más allá de su necesidad de existencia, siendo su definición y diseño objeto de un estudio pormenorizado posterior.

4.4 Cumplimiento del Decreto 170/1.998, de 1 de octubre, sobre gestión de las infraestructuras de saneamiento de aguas residuales de la Comunidad de Madrid

Vista la documentación remitida y según el informe del Canal de Isabel II, como Ente Gestor de la red de saneamiento y depuración a la que se verterán las aguas residuales generadas en este ámbito, se informa lo siguiente:

En las Normas Urbanísticas del plan se deberá incluir artículos relativos a Normas Particulares de Urbanización con referencia a cuanto sigue y los planos de ordenación deberán incorporar su vinculación gráfica:

4.4.1 Respecto a la capacidad de depuración de agua residual.

De acuerdo con los datos aportados en la documentación remitida y con las vigentes Normas para Redes de Saneamiento de Canal de Isabel II (2016), el vertido generado por la Modificación Puntual en el APR 08.03 y APE 05.27 para la operación urbanística "Madrid Nuevo Norte" es de 21.561 m³/día, que se desglosa en cada uno de los ámbitos de actuación de la siguiente forma:

- *APR 05.10 Estación de Chamartín*: genera un caudal de vertido de 1.317 m³/día que será conducido a la EDAR de titularidad municipal de La China.
- *APE 05.31 Centro de Negocios Chamartín*: produce un caudal de vertido de 10.244 m³/ día, que será conducido, una parte a la EDAR de titularidad municipal de La China, otra a la EDAR de titularidad municipal de Viveros y otra a la EDAR de titularidad municipal de Valdebebas.
- *APE 08.20 Malmea-San Roque-Tres Olivos*: genera un caudal de vertido de 8.238 m³/ día, que irá a la EDAR de titularidad municipal de Valdebebas.
- *APE 08.21 Las Tablas Oeste*: con un caudal de vertido de 1.762 m³/día, que se conducirá a la EDAR de titularidad municipal de Valdebebas.

Con la actual capacidad instalada en el Sistema de Depuración Madrid no es posible atender los nuevos caudales de aguas residuales propuestos en esta modificación puntual para la operación urbanística "Madrid Nuevo Norte" en la zona situada en la cuenca vertiente de la EDAR de Valdebebas. Será necesario dotar con capacidad de tratamiento suficiente a la EDAR de Valdebebas para que pueda tratar la totalidad de los nuevos caudales de aguas residuales generados en su cuenca vertiente, al no poder contarse con el apoyo de otras EDAR próximas, cuya titularidad, se recuerda, corresponde al Ayuntamiento de Madrid.

La calidad de vertido será la fijada por el Real Decreto 509/1996 para una instalación mayor de 100.000 h.e. que vierte a una de las zonas definidas como sensible por la Resolución de 30.06.2011 de la Secretaría de Estado de Medio Rural y Agua del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. En consecuencia, no se permitirá el desarrollo de los ámbitos APE 08.20, APE 08.21 y la cuenca vertiente por encima de la M-30 del ámbito APE 05.31, mientras no se amplíe la capacidad de

tratamiento de la EDAR de titularidad municipal de Valdebebas y se cumpla la legislación sectorial vigente.

En el Documento de Aprobación Provisional, en el apartado 14-6.2. *Solución propuesta* del Anexo 14 se contempla una ampliación de la capacidad de depuración de la EDAR de titularidad municipal de Valdebebas a ejecutar en la parcela de la EDAR existente. En el plano AO5 -01/2 del Anexo 05. *Síntesis de los resultados del estudio de la normativa reguladora de las infraestructuras de saneamiento (Decreto 170/98)*, aparece indicada dicha ampliación.

En el apartado 14-5.1.2.3 *Instalaciones a ejecutar* del Anexo 14 *Infraestructuras urbanas*, se recoge lo siguiente en cuanto a la necesaria puesta en servicio previa de la ampliación de la capacidad de tratamiento de la EDAR de Valdebebas, "Toda vez que la red de saneamiento y su conexión exterior constituyen, según el artículo 1.4.4.2 de las NNUU del PGM97, servicios urbanos propios de la urbanización básica, será precisa su ejecución con carácter previo a la concesión de licencia de edificación cuando se optara por la urbanización y edificación simultánea. Así, para los ámbitos APE 08.20, APE 08.21 y la cuenca al Norte de la M-30 del APE 05.31 deberá estar finalizada la ejecución del emisario, el tanque anti-DSU y la ampliación de la EDAR."

Aun así se señala que, las infraestructuras de titularidad municipal de saneamiento y depuración, como son el colector, el tanque anti-DSU y la ampliación de la EDAR, forman parte de la urbanización básica y conexiones exteriores de los distintos ámbitos de actuación, por lo que el acto condicionado debe ser la recepción de redes y el otorgamiento de licencias de edificación, tanto en el régimen ordinario de concesión de las mismas, en virtud de lo dispuesto en los artículos 18.2.d) y 20.3 de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid, como en el de simultaneidad de obras de urbanización y edificación, según lo dispuesto en el artículo 1.4.4 de las NNUU del PGOUM.

4.4.2 Respecto a la red de saneamiento

En cuanto a la red de alcantarillado:

Las redes de saneamiento en los cuatro ámbitos deberán ser de tipología unitaria, recogiendo esta propuesta en el Anexo 5 *Síntesis de los resultados del estudio de la normativa reguladora de las infraestructuras de saneamiento (Decreto 170/98)* del Documento de Aprobación Provisional y en el apartado U.7.2 *Estudio hidrológico y de saneamiento (Decreto 170/98)* así como en el Anexo 2 *Estudio de cumplimiento de la normativa reguladora de las infraestructuras de saneamiento (Decreto 170/98)*, de cada una de las ordenaciones pormenorizadas de los ámbitos APE 05.31, APE 08.20 y APE 08.21.

En cuanto a la incorporación de los vertidos, el Documento de Aprobación Provisional propone lo siguiente:

- *APR 05.10 Estación de Chamartín*: Incorporaciones en las redes de alcantarillado existentes próximas al ámbito.
- *APE 05.31 Centro de Negocios Chamartín*: Incorporaciones en las redes de alcantarillado existentes próximas al ámbito, salvo para la zona situada al norte de la M-30 y perteneciente a la cuenca vertiente a la EDAR de titularidad municipal de Valdebebas, que se incorporará al nuevo colector propuesto en el APE 08.20 Malmea-San Roque-Tres Olivos.
- *APE 08.20 Malmea-San Roque-Tres Olivos*: EDAR de Valdebebas: Ejecución de un nuevo colector de diámetro 1500 mm hasta la EDAR de titularidad municipal de Valdebebas y ejecución de un tanque de tormentas de 20.000 m³ de capacidad, a ejecutar en las proximidades del Aeropuerto.
- *APE 08.21 Las Tablas Oeste*: EDAR de titularidad municipal de Valdebebas: Incorporaciones en las redes de alcantarillado existentes próximas al ámbito.

En cuanto al nuevo colector propuesta para el ámbito APE 08.20, consistirá en un tubo de diámetro mínimo 1800 mm con cuna o bien una galería visitable con capacidad equivalente de acuerdo con la normativa del Ayuntamiento de Madrid.

En el Documento de Aprobación Provisional, en los apartados 3.2.7 *Redes de servicios comunes* y 14-6.2. *Solución propuesta* del Anexo 14 se contempla la ejecución de un nuevo colector de 1.800 mm de diámetro con cuna y del tanque de tormentas anti DSU de capacidad 20.000 m³ a construir en la parcela de la EDAR de Valdebebas. En los planos AOS-01/ 1 y AOS-01/2 del Anexo S. *Síntesis de los resultados del estudio de la normativa reguladora de las infraestructuras de saneamiento (Decreto 170/98)* para el conjunto de los ámbitos, figuran tanto el trazado del nuevo colector, sensiblemente paralelo a los emisarios existentes de Valdebebas, como la ubicación del nuevo tanque de tormentas a ejecutar aguas abajo de la parcela de la EDAR de Valdebebas.

Los proyectos del nuevo colector y de las redes de alcantarillado incluidos en los Proyectos de Urbanización de los cuatro ámbitos de la operación urbanística "Madrid Nuevo Norte" deberán cumplir con los requisitos técnicos desarrollados en la *Ordenanza de Gestión y Uso Eficiente del Agua en la Ciudad de Madrid* y en la *Normalización de Elementos Constructivos* del Ayuntamiento de Madrid y remitirse a Canal de Isabel II para su aprobación. En cualquier caso, dichos proyectos deberán incluir un modelo de la red aguas abajo para poder determinar si la red unitaria es capaz de asumir los caudales de agua residual, sin comprometer los andenes en tiempo seco, y si la escorrentía que generará el ámbito podrá asumirse por los colectores unitarios sin provocar inundaciones para el periodo de retorno al menos 10 años, recogiendo esta cuestión en los apartados U.7.1 de cada ordenación pormenorizada para las redes de alcantarillado, no siendo así para el nuevo colector, para el cual solo se menciona en el apartado 14-6.2. *Solución propuesta* del Anexo 14, la necesidad de cumplimiento de los requisitos técnicos de la normativa del Ayuntamiento de Madrid, debiéndose añadir la obligatoriedad de contar con la aprobación técnica de Canal de Isabel II S.A. y el dimensionamiento para el periodo de retorno de 10 años.

En el apartado 14-7.4 *Ejecución de las obras* del Anexo 14 *Infraestructuras urbanas* del Documento de Aprobación Provisional, se recoge la obligatoriedad para las redes de saneamiento de los proyectos de urbanización de contar con la Conformidad Técnica de Canal de Isabel II S.A. y en la Ficha urbanística de cada uno de estos ámbitos se dice que "en ejecución del planeamiento las acciones sobre la infraestructura hidráulica afectada por la ordenación del ámbito requerirán la Conformidad del Canal de Isabel II".

En cuanto al tanque de tormentas a ejecutar en las proximidades del Aeropuerto, éste deberá tener un volumen adecuado para retener las primeras aguas de lluvia por condicionantes ambientales (volumen anti-Descarga Sistema Unitario o anti-DSU), debiéndose realizar un cálculo detallado en función de la capacidad real de la red de aguas abajo y del nivel de fallo que se les permita. También deberá contemplar un alivio de seguridad a un cauce previa autorización de la Confederación Hidrográfica del Tajo.

En el apartado 14-6.2. *Solución propuesta* del Anexo 14 se contempla la ejecución de un tanque de tormentas anti DSU de capacidad 20.000 m³ con un alivio al río Jarama previa autorización de la Confederación Hidrográfica del Tajo. En cuanto al volumen propuesto para el tanque, se indica que éste deberá ajustarse en el momento de redacción del Proyecto de Urbanización.

Así mismo, se deberán plantear Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS) para reducir la escorrentía en origen, recogiendo esta cuestión en los apartados U.7.1 *Canal de Isabel II* de cada una de las ordenaciones pormenorizadas de los ámbitos APE 05.31, APE 08.20 y APE 08.21.

Por otro lado, todas las infraestructuras principales de saneamiento y depuración a ejecutar deberán llevar en lugar de tritubo, prismas de 6 tubos de 110 mm, recogiendo esta cuestión en los apartados



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

U.7.1 *Canal de Isabel II* de cada una de las ordenaciones pormenorizadas de los ámbitos APE 05.31, APE 08 .20 y APE 08.21.

Canal de Isabel II, adjunta en su informe tres planos donde se representa gráficamente una propuesta de actuaciones.

4.4.3 Respecto a la afección al medio hídrico.

El documento para aprobación definitiva, en su caso, deberá disponer de las autorizaciones o informes de afección sobre el uso y protección del Dominio Público Hidráulico.

4.4.4 Condiciones a las licencias de edificación

Canal de Isabel II observa que no se encuentra debidamente garantizada la viabilidad de la urbanización básica con carácter previo a las obras de edificación, lo cual resulta preceptivo de conformidad con lo dispuesto en los artículos 18.2.d) y 20.3 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, y 1.4.4 de las NNUU del PGOU de Madrid, referido este último al régimen de simultaneidad de obras de urbanización y de edificación. El apartado 2 del segundo de los preceptos citados establece que "Tendrá también la consideración de urbanización básica la conexión con las redes exteriores".

En el caso de los servicios de saneamiento y depuración, se cita el artículo 1.4.4 de las NNUU del PGOUM para exigir que la infraestructura correspondiente "deberá estar lista antes del inicio de las edificaciones". Se considera oportuno modificar dicha previsión por la de "deberá estar en funcionamiento con carácter previo al otorgamiento de licencias de edificación", ya sea en el régimen de simultaneidad de obras de urbanización y edificación, o bien en el ordinario, en base a lo dispuesto en el artículo 20.3 de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid, en relación con el 18.2.d) del mismo texto legal que incluye en las obras de urbanización las "precisas para asegurar la conexión del ámbito de actuación a las redes generales y, en su caso, supramunicipales de infraestructuras, equipamientos y servicios de la ordenación estructurante del planeamiento general y la integridad y funcionalidad e éstas, así como reforzar, mejorar o ampliar tales redes cuando sea necesario para compensar el impacto y la sobrecarga que suponga la puesta en uso del ámbito de actuación".

Igualmente, y en aras de una mayor seguridad jurídica y divulgación de las cargas urbanísticas de los diferentes ámbitos de actuación delimitados, se considera necesario que este condicionante a las licencias de edificación se recoja con carácter normativo en las Normas Urbanísticas de la ordenación pormenorizada de cada uno de ellos, así como en su ficha correspondiente.

Por otro lado, se debe tener en cuenta que la urbanización básica de los ámbitos de actuación definidos y sus conexiones exteriores no solo se integran por las obras para el emisario y depuración en la EDAR de titularidad municipal de Valdebebas, sino que también forman parte de la misma las siguientes infraestructuras hidráulicas:

- Conducción de Ø 800 mm común a los tres APE y ampliación de los equipos de bombeo en la elevadora de Plaza de Castilla.
- Retranqueo de arterias, canales y tuberías de aducción existentes de Canal de Isabel II.
- Nuevo depósito en Valdelatas y conducciones que lo alimenten desde el Canal del Atazar y el Canal de Santillana, y unión de este nuevo depósito con el nudo de El Olivar.
- Nueva tubería de 1800 mm de ampliación de capacidad del Canal de Santillana, en el tramo comprendido entre Valdelatas y el nudo del Olivar.
- Depósito y red de agua regenerada.

En el mismo sentido expuesto anteriormente, estas infraestructuras deberán estar ejecutadas con carácter previo al otorgamiento de licencias de edificación en base los artículos 18.2.d) y 20.3 de la Ley

del Suelo de la Comunidad de Madrid y 1.4.4 de las NNUU del PGOUM. Este condicionante debe recogerse expresamente en las Normas Urbanísticas de cada Ámbito de Actuación con ordenación pormenorizada, así como en su ficha correspondiente.

Se observa que en el apartado sobre "*Condiciones de ejecución simultánea de la edificación y la urbanización*" de los documentos 3. *Organización y gestión de la ejecución* de la ordenación pormenorizada de los ámbitos de actuación, se condiciona la recepción de redes y licencias de primera ocupación a la puesta en servicio de una serie de infraestructuras generales. Como se ha indicado, estas infraestructuras forman parte de la urbanización básica y conexiones exteriores de los distintos ámbitos de actuación, por lo que el acto condicionado debe ser la recepción de redes y el otorgamiento de licencias de edificación, tanto en el régimen ordinario de concesión de las mismas, en virtud de lo dispuesto en los artículos 18.2.d) y 20.3 de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid, como en el de simultaneidad de obras de urbanización y edificación, según lo dispuesto en el artículo 1.4.4. de las NN UU del PGOUM.

4.4.5 Respecto a la repercusión económica para la ejecución de las infraestructuras hidráulicas.

Se informa en cuanto al deber de los promotores de los cuatro nuevos ámbitos de actuación resultantes de la modificación puntual, de contribuir a la financiación de las infraestructuras necesarias para asegurar la conexión con las redes generales y para reforzar, mejorar o ampliar tales redes cuando sea necesario para compensar el impacto y la sobrecarga que suponga la puesta en uso del ámbito de actuación o sector, de acuerdo con lo establecido en los artículos 18 de la Ley 9/2001 de Suelo de la Comunidad de Madrid, en el Art. 18 del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, y en el capítulo III del Título II del Reglamento de Gestión Urbanística para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen de Suelo y Ordenación Urbano, aprobado por Real Decreto 3288/1978, de 25 de agosto.

Se deberá suscribir un Acuerdo entre el Ayuntamiento de Madrid, las Juntas de Compensación de los cuatro sectores resultantes de la modificación puntual, y en caso necesario Canal de Isabel II S.A., que recoja los costes estimados de las nuevas infraestructuras de abastecimiento (tubería de 800 mm de diámetro, ampliación bombeo Elevadora Plaza Castilla, nuevo depósito de Valdelatas y ampliación del Canal de Santillana), saneamiento y depuración (nuevo colector hasta la EDAR de titularidad municipal de Valdebebas, tanque de tormentas anti-descarga de Sistemas Unitarios (anti-DSU) y ampliación del Sistema de Depuración Valdebebas), y reutilización (conexión exterior y depósito de agua regenerada en el interior de la actuación) propuestas para los ámbitos que deberán ser ejecutadas con cargo a las juntas de compensación de los sectores afectados y su reparto proporcionalmente a los caudales de abastecimiento, vertido y agua regenerada, a los nuevos ámbitos de la modificación puntual.

En las fichas urbanísticas de cada uno de los cuatro ámbitos en los que se propone dividir la actuación "Madrid Nuevo Norte", consta el siguiente párrafo:

"La ejecución de infraestructuras hidráulicas de abastecimiento y saneamiento, incluida la depuración de aguas residuales, así como la obtención de los terrenos y derechos sobre los mismos que sean necesarios, serán sufragados por los sujetos obligados al pago de los gastos de urbanización conforme al ordenamiento jurídico-urbanístico, sin que pueda imputar ni repercutir coste alguno por tales conceptos a Canal de Isabel II". Se deberá modificar de la siguiente manera: "La ejecución, retranqueo y reposición de infraestructuras hidráulicas de abastecimiento y saneamiento, incluida la depuración de aguas residuales, así como la obtención de los terrenos y derechos sobre los mismos que sean necesarios, serán sufragados por los sujetos obligados al pago de los gastos de urbanización conforme al ordenamiento jurídico-urbanístico, sin que pueda imputar ni repercutir coste alguno por tales conceptos a Canal de Isabel II, salvo en cuanto a la cuota que le corresponda a esta Empresa Pública por su participación como un propietario más en la equidistribución urbanística de beneficios y cargas".



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

Así mismo, se deberá añadir un cuadro con los porcentajes de lo que supone el reparto del total de las infraestructuras comunes a cada uno de los cuatro ámbitos.

En la ficha urbanística de cada uno de los ámbitos APE 05.31, APE 08.20 y APE 08.21, se recoge una tabla con las cargas y porcentajes de imputación al ámbito.

En cuanto al importe de la carga urbanística correspondiente al retranqueo y reposición de infraestructuras de Canal de Isabel II, se ha de señalar que Canal de Isabel II S.A. considera que la cuantía fijada para la carga urbanística constituye un importe estimativo y con carácter inicial que deberá precisarse en los proyectos técnicos que resulten necesarios y que sean objeto de conformidad técnica por esta Empresa Pública, debiéndose indicar este carácter estimativo inicial en las fichas urbanísticas.

4.4.6 Con respecto a las ordenaciones pormenorizadas que acompañan la tramitación de la modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Madrid en los ámbitos APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" y APE 05.27 "Colonia Campamento".

Previo a la aprobación definitiva del Proyecto de Urbanización, se deberá cumplir con carácter general lo siguiente:

1. Deberán estar aprobados definitivamente el Plan Especial, y en su caso la Declaración de Impacto Ambiental, de las infraestructuras hidráulicas necesarias para la garantía del abastecimiento, saneamiento y depuración del ámbito urbanístico a tramitar.
2. En cuanto al saneamiento y depuración, y previo a la aprobación de los respectivos Proyectos de Urbanización, se tendrá que pedir actualización del informe correspondiente al Decreto 170/98 sobre gestión de las infraestructuras de saneamiento de aguas residuales de la Comunidad de Madrid, con el fin de garantizar el cumplimiento de los condicionantes impuestos en la fase de planeamiento.
3. El Proyecto de Urbanización en el que se incluyan redes de distribución de agua de consumo humano y de saneamiento de agua residual deberá contar con las respectivas Conformidades Técnicas de Canal de Isabel II S.A., mientras que las redes de reutilización deberán contar con la del Ayuntamiento de Madrid.

Con respecto a la ordenación pormenorizada del ámbito APE 05.31 "Centro de Negocios Chamartín":

Respecto al abastecimiento, la conexión exterior a la red existente será la siguiente:

El abastecimiento de agua potable al APE 05.31 "Centro de Negocios Chamartín" partirá de la nueva conducción a ejecutar de diámetro 800 mm de fundición dúctil que atraviesa la actuación, desde la que se alimentará un anillo de diámetro 300 mm de fundición dúctil, de donde partirá la red interior, solución propuesta que se recoge en el apartado 3.10.3. Abastecimiento de agua del Documento de la Memoria pormenorizada del APE 05.31.

El desarrollo del ámbito APE 05.31 queda condicionado a la construcción de la totalidad de la tubería de diámetro 800 mm a ejecutar y a la ejecución de los retranqueos de las arterias, canales y tuberías de aducción.

La red de distribución de agua de consumo humano que se incluya en el Proyecto de Urbanización deberá cumplir las Normas para Redes de Abastecimiento vigentes en Canal de Isabel II S.A. y remitirse a Canal de Isabel II para su aprobación, recogiendo esta cuestión en el apartado U. 7.1 Canal de Isabel II del ámbito APE 05.31.

En cuanto al saneamiento y depuración, la solución será la siguiente:



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

El ámbito APE 05.31 está situado en las cuencas vertientes a las EDAR de titularidad municipal de La China, Viveros y Valdebebas.

La red de saneamiento interior del ámbito deberá ser de tipo unitario, recogiendo esta propuesta en el Anexo 2 *Estudio de cumplimiento de la normativa reguladora de las infraestructuras de saneamiento* (Decreto 170/98, de la Ordenación pormenorizada del ámbito APE 05.31).

Los vertidos de aguas residuales generados en el ámbito APE 05.31 se conducirán a las depuradoras de titularidad municipal de La China, Viveros y Valdebebas, a esta última mediante conexión a la futura red del APE 08.20.

Las incorporaciones de los vertidos se realizarán a la actual red municipal existente en las inmediaciones del ámbito.

En el Documento de la Memoria pormenorizada del APE 05.31, en el apartado 3.10.2. Saneamiento y depuración de aguas residuales se recoge la solución propuesta de incorporación de vertidos de aguas residuales. Los vertidos que irán a la EDAR de titularidad municipal de La China se conectarán a los colectores de la calle Manuel Ferrero, al de la calle de la Hiedra, al que cruza la Estación de Chamartín, al de la Avenida de Pio XII y a de la Avenida de La Paz. Los vertidos que se depurarán en la EDAR de titularidad municipal de Viveros se conectarán en el colector de Manuel Caldeiro. Finalmente, los vertidos que se llevarán a la EDAR de titularidad municipal de Valdebebas, se conectarán a la futura red de saneamiento en la calle Antonio de Cabezón.

Respecto a la zona situada al norte de la M-30 del APE 05.31, situada en la cuenca vertiente a la EDAR de titularidad municipal de Valdebebas, no se permitirá su desarrollo mientras no se amplíe la capacidad de tratamiento de esta EDAR.

Así mismo, y con el fin de reducir la escorrentía en origen, se deberán plantear Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS), recogiendo esta cuestión en el apartado U.7.1 *Canal de Isabel II* de la Ordenación pormenorizada del ámbito APE 05.31.

La red de saneamiento que se incluya en el Proyecto de Urbanización deberá cumplir con los requisitos técnicos desarrollados en la *Ordenanza de Gestión y Uso Eficiente del Agua en la Ciudad de Madrid* y en la *Normalización de Elementos Constructivos* del Ayuntamiento de Madrid y remitirse a Canal de Isabel II para su aprobación, recogiendo esta cuestión en el apartado U.7.1 *Canal de Isabel II* de la Ordenación pormenorizada del ámbito APE 05.31.

En cuanto al suministro de agua regenerada para las zonas verdes del ámbito, se deberá solicitar *Informe de Viabilidad de agua regenerada para riego de zonas verdes públicas y puntos de conexión exterior al Área de Planeamiento* del Canal de Isabel II S.A., debiendo acompañar a la petición la siguiente documentación:

- Plano de ordenación del ámbito indicando y localizando las zonas verdes públicas.
- Superficies regables y tipología vegetal de las zonas verdes públicas.

En el apartado U.7.1 *Canal de Isabel II* de la Ordenación pormenorizada del ámbito APE 05.31 se recogen literalmente los párrafos anteriores relacionados con la solicitud de suministro de agua regenerada. Aun así, se informa lo siguiente:

La red de reutilización interior del ámbito partirá del depósito de agua regenerada que forma parte de las infraestructuras compartidas, solución propuesta que se recoge en el apartado 3.10.7. Agua regenerada del Documento de la Memoria pormenorizada del APE 05.31.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

El proyecto de la red de riego con agua regenerada deberá cumplir la normativa del Ayuntamiento de Madrid, así como las Normas para Redes de Reutilización vigentes en Canal de Isabel II S.A y remitirse al Ayuntamiento de Madrid para su aprobación, recogiendo esta cuestión en el apartado U.7.1 *Canal de Isabel II* de la Ordenación pormenorizada del ámbito APE 05.31.

La viabilidad de conexión exterior a la red general de agua regenerada estará condicionada a la autorización de vertido de la Confederación Hidrográfica del Tajo, que será tramitada por el Ayuntamiento de Madrid, recogiendo esta cuestión en el apartado U.7.1 *Canal de Isabel II* de la Ordenación pormenorizada del ámbito APE 05.31.

Canal de Isabel II S.A. condicionará la Conformidad Técnica de las redes de distribución y de saneamiento, del proyecto de urbanización de la actuación al cumplimiento, por parte de sus promotores, de los condicionantes incluidos en el *Informe de viabilidad de agua para consumo humano y puntos de conexión exterior*, a emitir por Canal de Isabel II S.A.

Canal de Isabel II S.A. condicionará la recepción de la red de distribución y la conexión de las redes de distribución, de saneamiento y de reutilización, a los Sistemas generales de Abastecimiento, Saneamiento y Depuración y de Reutilización, a la puesta en servicio previa de las siguientes infraestructuras hidráulicas necesarias para garantizar el abastecimiento, saneamiento y depuración del ámbito a desarrollar:

- Tubería de abastecimiento de diámetro 800 mm y ampliación de los equipos de bombeo en la Elevadora de Plaza Castilla.
- Ampliación de la EDAR de titularidad municipal de Valdebebas para la parte del ámbito 05.31 situada al norte de la M-30.

Canal de Isabel II S.A. condicionará la recepción de la red de distribución y la conexión de las redes de distribución, de saneamiento y de reutilización, a los Sistemas generales de Abastecimiento, Saneamiento y Depuración y de Reutilización, al inicio de las obras de reposición de las infraestructuras de Canal de Isabel II necesarias para garantizar el abastecimiento, saneamiento y depuración del ámbito:

- Nuevo depósito de Valdelatas
- Nueva tubería de 1800 mm de ampliación de capacidad del Canal de Santillana
- Retranqueos de las arterias, canales y tuberías de aducción afectadas.

En el apartado 6. *Condiciones de ejecución simultáneo de la edificación y la urbanización* del Anexo 3 *Organización y gestión de la edificación* de la documentación de la ordenación pormenorizada del PE 05.31, se recogen todos los condicionantes en cuanto a la puesta en servicio de las infraestructuras hidráulicas indicadas.

Con respecto a la ordenación pormenorizada del ámbito APE 08.20 "Malmea-San Roque-Tres Olivos":

Respecto al abastecimiento, la conexión exterior a la red existente será la siguiente:

El abastecimiento de agua potable al APE 08.20 "Malmea -San Roque -Tres Olivos" partirá de la nueva conducción a ejecutar de diámetro 800 mm de fundición dúctil que atraviesa la actuación, desde la que se alimentará un anillo de diámetro 300 mm de fundición dúctil. La red interior partirá de este anillo de distribución, solución propuesta que se recoge en el apartado 3.10.3. *Abastecimiento de agua* del Documento de la Memoria pormenorizada del APE 08.20.

El desarrollo del APE 08.20 queda condicionado a la construcción de la totalidad de la tubería de diámetro 800 mm a ejecutar, el nuevo depósito de Valdelatas y las conducciones que alimenten este

depósito desde el Canal del Atazar y el Canal de Santillana, y además la unión de este nuevo depósito con el nudo de El Olivar.

La red de distribución de agua de consumo humano que se incluya en el Proyecto de Urbanización deberá cumplir las Normas para Redes de Abastecimiento vigentes en Canal de Isabel II S.A y remitirse a Canal de Isabel II para su aprobación, recogiendo esta cuestión en el apartado U. 7.1 *Canal de Isabel II* del ámbito APE 08.20.

En cuanto al saneamiento y depuración, la solución será la siguiente:

El ámbito APE 08.20 está situado en la cuenca vertiente a la EDAR de titularidad municipal de Valdebebas.

La red de saneamiento del ámbito APE 08.20 será de tipo unitario, recogiendo esta propuesta en el Anexo 2 *Estudio de cumplimiento de la normativa reguladora de las infraestructuras de saneamiento (Decreto 170/98)*, de la Ordenación pormenorizada del ámbito APE 08.20.

Los vertidos de aguas residuales se conducirán a la EDAR de titularidad municipal de Valdebebas, a través de un colector de nueva construcción y la ejecución de un tanque de tormentas anti-DSU en las inmediaciones del Aeropuerto, so lución propuesta que se recoge en el apartado 3.10.2. *Saneamiento y depuración de aguas residuales* del Documento de la Memoria pormenorizada del APE 08.20.

No se permitirá el desarrollo del ámbito 08.20, mientras no se amplíe la capacidad de tratamiento de la EDAR de titularidad municipal de Valdebebas y se cumpla la legislación sectorial vigente.

Según se recoge en el apartado 3.2. 7. *Redes de Servicios comunes del Anexo 14. Infraestructuras urbanas* de la documentación aportada, el nuevo colector tendrá un diámetro mínimo de 1800 mm y deberá ejecutarse con cuna o galería visitable con capacidad equivalente de acuerdo con la normativa del Ayuntamiento de Madrid.

Así mismo, y con el fin de reducir la escorrentía en origen, se deberán plantear Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS), recogiendo esta cuestión en el apartado U.7.1 *Canal de Isabel II* de la Ordenación pormenorizada del ámbito APE 08.20.

La red de saneamiento que se incluya en el Proyecto de Urbanización deberá cumplir con los requisitos técnicos desarrollados en la *Ordenanza de Gestión y Uso Eficiente del Agua en la Ciudad de Madrid* y en la *Normalización de Elementos Constructivos* del Ayuntamiento de Madrid y remitirse a esta empresa para su aprobación, recogiendo esta cuestión en el apartado U.7.1 *Canal de Isabel II* de la Ordenación pormenorizada del ámbito APE 08.20.

En cuanto al suministro de agua regenerada para las zonas verdes del ámbito, se deberá solicitar *Informe de Viabilidad de agua regenerada para riego de zonas verdes públicas y puntos de conexión exterior* al Área de Planeamiento del Canal de Isabel II S.A., debiendo acompañar a la petición la siguiente documentación:

- Plano de ordenación del ámbito indicando y localizando las zonas verdes públicas.
- Superficies regables y tipología vegetal de las zonas verdes públicas.

En el apartado U.7.1 *Canal de Isabel II* de la Ordenación pormenorizada del ámbito APE 08.20 se recogen literalmente los párrafos anteriores relacionados con la solicitud de suministro de agua regenerada.

Aun así, se informa lo siguiente:



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

La red de reutilización interior del ámbito partirá del depósito de agua regenerada que forma parte de las infraestructuras compartidas, solución propuesta que se recoge en el apartado 3.10.7. Agua regenerada del documento de la memoria pormenorizada del APE 08.20.

El proyecto de la red de riego con agua regenerada deberá cumplir la normativa del Ayuntamiento de Madrid, así como las Normas para Redes de Reutilización vigentes en Canal de Isabel II S.A y remitirse al Ayuntamiento de Madrid para su aprobación, recogiendo esta cuestión en el apartado U.7.1 *Canal de Isabel II* de la Ordenación pormenorizada del ámbito APE 05.31.

La viabilidad de conexión exterior a la red general de agua regenerada estará condicionada a la autorización de vertido de la Confederación Hidrográfica del Tajo, que será tramitada por el Ayuntamiento de Madrid, recogiendo esta cuestión en el apartado U.7.1 *Canal de Isabel II* de la Ordenación pormenorizada del ámbito APE 05.31.

Canal de Isabel II S.A. condicionará la Conformidad Técnica de las redes de distribución y de saneamiento, del proyecto de urbanización de la actuación al cumplimiento de los condicionantes incluidos en el *Informe de viabilidad de agua para consumo humano y puntos de conexión exterior*, a emitir por Canal de Isabel II S.A.

Canal de Isabel II S.A. condicionará la recepción de la red de distribución y la conexión de las redes de distribución, de saneamiento y de reutilización a los Sistemas generales de Abastecimiento, Saneamiento y depuración y de Reutilización, a la puesta en servicio previa de las infraestructuras hidráulicas necesarias para garantizar el abastecimiento, saneamiento, y depuración del ámbito a desarrollar:

- Tubería de diámetro 800 mm y ampliación de los equipos de bombeo en la Elevadora de Plaza Castilla.
- Nuevo depósito de Valdelatas y conducciones que lo alimenten desde el Canal del Atazar y el Canal de
- Santillana, y unión de este nuevo depósito con el nudo de El Olivar.
- Nueva tubería de 1800 mm de ampliación de capacidad del Canal de Santillana.
- Retranqueos de las arterias, canales y tuberías de aducción afectadas.
- Nuevo colector hasta la EDAR de titularidad municipal de Valdebebas y tanque de tormentas a ejecutar en las proximidades del Aeropuerto.
- Ampliación de la EDAR de titularidad municipal de Valdebebas.

En el apartado 6. Condiciones de ejecución simultánea de la edificación y la urbanización del Anexo 3 Organización y gestión de la edificación de la documentación de la ordenación pormenorizada del APE 08.20, se recogen todos los condicionantes en cuanto a la puesta en servicio de las infraestructuras hidráulicas indicadas.

Con respecto a la ordenación pormenorizada del ámbito APE 08.21 "Las Tablas Oeste":

Respecto al abastecimiento, la conexión exterior a la red existente será la siguiente:

El abastecimiento de agua potable al APE 08.21 "Las Tablas Oeste" partirá de la nueva conducción a ejecutar de diámetro 800 mm de fundición dúctil, desde la que se alimentará un anillo de diámetro 250 mm de fundición dúctil, de donde partirá la red interior del ámbito, solución propuesta que se recoge en el apartado 3.10.3. *Abastecimiento de agua* del Documento de la Memoria pormenorizada del APE 08.21.

El desarrollo del APE 08.21 queda condicionado a la construcción de la totalidad de la tubería de diámetro 800 mm a ejecutar. Aun así, previa a la puesta en servicio de la tubería de 800 mm a ejecutar

y una vez se hayan iniciado estas obras, se pedirá informe al Área de Planeamiento de esta empresa para estudiar una propuesta transitoria de suministro.

La red de distribución de agua de consumo humano que se incluya en el Proyecto de Urbanización deberá cumplir las Normas para Redes de Abastecimiento vigentes en Cana I de Isabel II S.A y remitirse a Canal de Isabel II para su aprobación, recogiendo esta cuestión en el apartado U.7.1 *Canal de Isabel II* del ámbito APE 08.21.

En cuanto al saneamiento y depuración, la solución será la siguiente:

El ámbito APE 08.21 está situado en la cuenca vertiente a la EDAR de titularidad municipal de Valdebebas.

La red de saneamiento del ámbito APE 08.21 será de tipo unitario, recogiendo esta propuesta en el Anexo 2 *Estudio de cumplimiento de la normativa reguladora de las infraestructuras de saneamiento (Decreto 170/98*, de la Ordenación pormenorizada del ámbito APE 08.21.

Los vertidos de aguas residuales generados en el ámbito APE 08.21 se conducirán a la EDAR de titularidad municipal de Valdebebas, que no tiene actualmente capacidad para su tratamiento.

No se permitirá el desarrollo del ámbito 08.21, mientras no se amplíe la capacidad de tratamiento de la EDAR de titularidad municipal de Valdebebas, y se cumpla la legislación sectorial vigente.

Las incorporaciones de los vertidos se realizarán a la actual red municipal existente en las inmediaciones del ámbito.

En el Documento de la Memoria pormenorizada del APE 08.21, en el apartado 3.10.2. *Saneamiento y depuración de aguas residuales*, se recoge la solución propuesta de incorporación de vertidos de aguas residuales, a los colectores existentes en la carretera de Fuencarral a Hortaleza, en la calle del Puerto de Somport y a la calle de Villava.

Así mismo, y con el fin de reducir la escorrentía en origen, se deberán plantear Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS), recogiendo esta cuestión en el apartado U.7.1 *Canal de Isabel II* de la Ordenación pormenorizada del ámbito APE 08.21.

La red de saneamiento que se incluya en el Proyecto de Urbanización deberá cumplir con los requisitos técnicos desarrollados en la *Ordenanza de Gestión y Uso Eficiente del Agua en la Ciudad de Madrid* y en la *Normalización de Elementos Constructivos* del Ayuntamiento de Madrid y remitirse a esta empresa para su aprobación en el apartado U.7.1 *Canal de Isabel II* de la Ordenación pormenorizada del ámbito APE 08.21.

En cuanto al suministro de agua regenerada para las zonas verdes del ámbito, se deberá solicitar *Informe de Viabilidad de agua regenerada para riego de zonas verdes públicas y puntos de conexión exterior* al Área de Planeamiento del Canal de Isabel II S.A., debiendo acompañar a la petición la siguiente documentación:

- Plano de ordenación del ámbito indicando y localizando las zonas verdes públicas.
- Superficies regables y tipología vegetal de las zonas verdes públicas.

En el apartado U.7.1 *Canal de Isabel II* de la Ordenación pormenorizada del ámbito APE 08.21 se recogen literalmente los párrafos anteriores relacionados con la solicitud de suministro de agua regenerada.

Aun así, se informa lo siguiente:



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

La red de reutilización interior del ámbito partirá del depósito de agua regenerada que forma parte de las infraestructuras compartidas, solución propuesta que se recoge en el apartado 3.10.7. Agua regenerada del Documento de la Memoria pormenorizada del APE 08.21.

El proyecto de la red de riego con agua regenerada deberá cumplir la normativa del Ayuntamiento de Madrid, así como las Normas para Redes de Reutilización vigentes en Canal de Isabel II S.A y remitirse al Ayuntamiento de Madrid para su aprobación, recogiendo esta cuestión en el apartado U.7.1 *Canal de Isabel II* de la Ordenación pormenorizada del ámbito APE 05.31.

La viabilidad de conexión exterior a la red general de agua regenerada estará condicionada a la autorización de vertido de la Confederación Hidrográfica del Tajo, que será tramitada por el Ayuntamiento de Madrid, recogiendo esta cuestión en el apartado U.7.1 Canal de Isabel II de la Ordenación pormenorizada del ámbito APE 08.21.

Canal de Isabel II S.A. condicionará la Conformidad Técnica de las redes de distribución y de saneamiento, del proyecto de urbanización de la actuación al cumplimiento de los condicionantes incluidos en el *Informe de viabilidad de agua para consumo humano y puntos de conexión exterior*, a emitir por Canal de Isabel II S.A.

Canal de Isabel II S.A. condicionará la recepción de la red de distribución y la conexión de las redes de distribución, de saneamiento y de reutilización a los Sistemas Generales de Abastecimiento, Saneamiento y Depuración, y de Reutilización, a la puesta en servicio previa de las infraestructuras hidráulicas necesarias para garantizar el abastecimiento, saneamiento, y depuración del ámbito a desarrollar:

- Tubería de diámetro 800 mm y ampliación de los equipos de bombeo en la Elevadora de Plaza Castilla.
- Ampliación de la EDAR de Valdebebas.

4.5 Cumplimiento de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido y los Reales Decretos que la desarrollan.

Analizada la documentación presentada a continuación se indican los siguientes condicionantes que se deberán tener en cuenta para el desarrollo del ámbito.

4.5.1 Respecto Estudio Acústico presentado.

No se aportan los datos de intensidad media de vehículos diaria ni horaria que han sido incorporados al modelo de predicción acústica. Únicamente se indican porcentajes en cuatro categorías de vehículos que no coinciden con exactitud con las categorías del método CNOSSOS (no se distinguen vehículos pesados de 2 ejes y 3 ejes, ni motocicletas de ciclomotores. Cabe puntualizar que son datos que no proporciona el estudio de tráfico y movilidad de la modificación del PGUOM)

En cuanto al ruido ferroviario, no se distingue la tipología de vehículos según CNOSSOS.

Esta falta de exactitud se entiende por la reciente trasposición de la Directiva 2015/996 al ordenamiento jurídico español.

4.5.2 Respecto a las medidas correctoras.

Se consideran adecuadas para el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica las medidas preventivas y correctoras propuestas en los Estudios Acústicos que forman parte de la modificación

puntual del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Madrid en los ámbitos APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" y APE 05.27 "Colonia Campamento",

Dichas medidas deberán incorporarse mediante, las correcciones pertinentes de la documentación que formaliza el contenido sustantivo de la modificación, fundamentalmente, Planos de Ordenación, Normas Urbanísticas y Estudio Económico Financiero, en todo caso, con carácter previo la aprobación definitiva del mismo.

Se recomienda realizar nuevos estudios acústicos en la fase de proyecto de cada ámbito de manera que se confirme el diagnóstico obtenido en este documento de aprobación provisional. En el caso de que las medidas adoptadas no fueran suficientes se deberá contemplar la nueva situación.

En la fase de obras, se deberán adoptar las medidas preventivas y correctoras definidas en el estudio acústico de los ámbitos de la modificación.

Como criterios generales en materia de contaminación acústica, se considerará especialmente:

- La ubicación, orientación y distribución interior de los edificios destinados a los usos más sensibles desde el punto de vista acústico se planificará con vistas a minimizar los niveles de inmisión en los mismos, adoptando diseños preventivos y suficientes distancias de separación respecto a las fuentes de ruido más significativas y, en particular el tráfico rodado.
- En las fachadas más expuestas no se deberían proyectar dormitorios, y las carpinterías exteriores deberán diseñarse de manera que se asegure el aislamiento acústico y no se rebasen los valores de inmisión de ruido al ambiente interior recogidos en la tabla B "Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al espacio interior habitable de edificaciones destinadas a vivienda, usos residenciales, hospitalarios, educativos o culturales" del Real Decreto 1367/2007.
- Los edificios de nueva construcción proyectados cumplirán los requisitos referentes al aislamiento acústico en el CTE (código técnico de la edificación) y en concreto el DB-HR protección frente al ruido.
- Si en fases posteriores se produjeran modificaciones que alteraran las condiciones acústicas del ámbito o que afectaran a las medidas correctoras propuestas, se adaptará el estudio acústico a la nueva situación, con la adopción, en su caso, de nuevas medidas correctoras.

4.5.3 Respecto a la Zonificación acústica.

En todas las áreas acústicas delimitadas se deberán cumplir los valores objetivo de calidad acústica aplicables de acuerdo con el anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del ruido.

Con respecto a las zonas verdes y de equipamientos localizadas en zonas de uso mayoritario de tipo terciario, se tendrá en cuenta que los usos de parques urbanos, jardines, zonas verdes destinadas a estancia y áreas para la práctica de deportes individuales corresponden acústicamente con las áreas acústicas del tipo a, por lo que se procurará no sobrepasar los valores objetivo correspondientes.

Los suelos destinados a equipamientos sanitario, docente o cultural, deberán considerar especialmente el cumplimiento de los valores objetivo de ruido en función del uso específico que se proponga.

4.6 En relación con la calidad del aire

El Estudio Ambiental Estratégico únicamente expone compromisos en relación con el futuro desarrollo urbanístico e implementación de mejoras energéticas que contribuyan al mantenimiento de la calidad del aire. Las actuaciones concretas quedan relegadas a los futuros proyectos de desarrollo en los que se deberán incluir las determinaciones oportunas para el cumplimiento de los objetivos de mejora de la calidad del aire descritos en el documento de esta modificación del PGOU.

Tal y como señala el estudio ambiental estratégico, no ha pretendido estimar las emisiones futuras con exactitud, explicando que además de la amplitud del horizonte temporal a más de 20 años, la planificación actual aún no se significa en cuanto a las soluciones tecnológicas futuras que se adoptarán finalmente en la modificación del plan general para satisfacer las necesidades energéticas de este desarrollo urbanístico, por lo que hace especial énfasis en valorar el impacto en condiciones de igualdad tecnológica respecto a la situación actual. Se incluye también una valoración aproximada de cómo las emisiones indirectas de CO₂ pueden variar en el futuro. Tales aspectos deberán ser objeto de especial atención en las fases de seguimiento y vigilancia ambiental.

4.7 En relación con las afecciones por vibraciones producidas por el ferrocarril

Los proyectos de urbanización y edificación deben prever las medidas correctoras necesarias de forma que se garantice el cumplimiento de los niveles de percepción vibratoria legalmente establecidos para el ambiente interior de los edificios. Igualmente, todos los proyectos de urbanización, en los casos en que los edificios se encuentren total o parcialmente a menos de 70 m de la arista exterior más próxima de la plataforma ferroviaria, tal como la define la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, deben incluir un estudio específico de nivel vibraciones producidas por el ferrocarril, en el ambiente interior de dichos edificios, así como de las medidas adoptadas por el proyecto que aseguren que el índice de percepción vibratoria dentro de la edificación no supera el permitido por la normativa sectorial vigente.

En cumplimiento del artículo 23. *Valores límite de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias* del Capítulo IV, "Emisores acústicos. Valores límite de emisión e inmisión" del Real Decreto 1367/2007, en el caso de que futuros proyectos de remodelación de las vías actuales o de construcción de la futura estación de Chamartín modificaran los valores de tráfico ferroviario empleados para la elaboración del presente estudio, se deberá realizar un estudio de vibraciones por parte de ADIF con el fin de conocer el impacto de esta actuación en su entorno. En su caso, se adoptarán las medidas correctoras durante todas las fases del desarrollo de la ampliación ferroviaria, incluida la fase de obras, para no superar los valores límite de vibraciones.

4.8 Vigilancia ambiental

Debe señalarse que, de acuerdo con el artículo 49 de la Ley 2/2002, de 19 de junio, de evaluación ambiental de la Comunidad de Madrid, corresponde al órgano ambiental de la Comunidad de Madrid o, en su caso, del Ayuntamiento competente, la inspección, vigilancia y control ambiental, mientras que, de conformidad con el artículo 51 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, los órganos sustantivos deberán realizar un seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la ejecución de las previsiones del planeamiento para poder identificar con prontitud los efectos adversos no previstos y permitir llevar a cabo las medidas adecuadas para evitarlos. Al respecto debe recordarse que, de conformidad con el apartado 2 de la Disposición Transitoria Primera, "Régimen transitorio en materia de evaluación ambiental, de la Ley 4/2014, de 22 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas de la Comunidad de Madrid, las funciones del órgano sustantivo corresponden a la Consejería competente en materia de medio ambiente.

A tales efectos, el Ayuntamiento deberá remitir al órgano sustantivo, en los términos establecidos a continuación, informes periódicos de seguimiento, de carácter como mínimo, anual, sobre el cumplimiento de la presente declaración ambiental estratégica y del resto de medidas ambientales previstas en la documentación obrante en el expediente. Se consideran especialmente relevantes, a los

efectos del seguimiento, teniendo en cuenta la incertidumbre con relación a los modelos de evolución futura de las tecnologías de control de la contaminación y el tráfico, todas las medidas dirigidas a la reducción de la contaminación atmosférica, el uso de energías renovables y el transporte sostenible.

La vigilancia ambiental cumplirá los siguientes objetivos:

- Comprobar que las medidas correctoras, preventivas y compensatorias, las condiciones de los informes sectoriales y las condiciones de esta declaración ambiental estratégica se ejecutan adecuadamente.
- Proporcionar información sobre la calidad y oportunidad de tales medidas y condiciones.
- Proporcionar advertencias acerca de los valores alcanzados por los indicadores ambientales previamente seleccionados.
- Detectar alteraciones no previstas, con la consiguiente modificación de las medidas correctoras establecidas o la definición de nuevas medidas.
- Cuantificar los impactos a efectos de registro y evaluación de su evolución temporal.
- Aplicar nuevas medidas correctoras en el caso de que las definidas en el estudio ambiental estratégico o en el presente informe fueran insuficientes.

En ese sentido, teniendo en cuenta el dilatado proceso previsto para el desarrollo y la ejecución y considerando que, de acuerdo con su Normativa específica, cada uno de los APEs constituye una única área homogénea para la que podrán delimitarse una o varias unidades de ejecución (independientemente de que se plantee, en el caso del APE 08.20 la preferencia por dos unidades o de una sola en el caso del APE 08.21) deberá preverse una revisión de las medidas de carácter ambiental, con, en su caso, su corrección y actualización, cuando se definan tales unidades de ejecución y los Planes Especiales y los Proyectos de Urbanización.

En cualquier caso, la aplicación de todas las medidas ambientales reflejadas en el EAE y en la Normativa Urbanística de todos los niveles, así como las derivadas de la presente declaración ambiental estratégica, junto con el sistema de indicadores ambientales propuesto en el EAE global de la Modificación Puntual y en cada uno de los EAE específicos para cada APE deberá tener un reflejo documental, fácilmente trazable en los distintos instrumentos de desarrollo y ejecución que deriven de la Modificación Puntual y aparecer de manera detallada en los correspondientes informes de seguimiento. El modelo global de seguimiento ambiental y los criterios citados deberán emplearse, asimismo, en el APR 05.10 "Estación de Chamartín" cuando se pormenoricen sus determinaciones.

Igualmente, se considera necesario que se determine en la Normativa urbanística de la Modificación Puntual la obligatoriedad de una Dirección Ambiental de Obra para cada uno de los ámbitos de ordenación que asegure, por un lado, que las medidas previstas en el documento de la Modificación Puntual y en los distintos instrumentos que deriven de ella se ejecutan de la manera prevista y, por otro, que se apliquen nuevas medidas que aseguren la sostenibilidad del desarrollo conforme a lo planificado.

En cualquier caso, la vigilancia ambiental y los informes de seguimiento de cada ámbito y los listados de comprobación de los indicadores ambientales se harán públicos en la sede electrónica del órgano sustantivo.

Esta Dirección General, o el órgano que la sustituya en sus competencias en la condición de órgano ambiental, participará en el seguimiento, para lo que podrá recabar información y realizar las comprobaciones que considere necesarias.

4.9 Respecto a las condiciones incluidas en este informe

El Informe se redacta sin perjuicio de la viabilidad urbanística de la propuesta de ordenación que se apruebe definitivamente. El mismo considera únicamente aspectos ambientales según la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741

Los condicionantes impuestos en el presente informe se deberán reflejar con carácter previo, en la formulación de la modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Madrid en los ámbitos APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" y APE 05.27 "Colonia Campamento" donde proceda y en particular, de manera conveniente, en la Normativa Urbanística propia de la modificación del plan, Planos de Ordenación y Estudio Económico del mismo.

El Excmo. Ayuntamiento de Madrid verificará el cumplimiento de las condiciones establecidas en este informe y de aquellas otras que, en su caso, sea necesario adoptar para garantizar el cumplimiento de la Ley 21/2013.

4.10 Documento a someter a aprobación provisional

Las condiciones de la presente declaración ambiental estratégica deberán introducirse de la manera oportuna en el documento a someter a aprobación provisional, de conformidad con lo previsto en el artículo 26.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre y en el artículo 57 c) de la Ley 9/2001, de 17 de julio del Suelo de la Comunidad de Madrid.

4.11 Publicidad

De acuerdo con el artículo 26 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en el plazo de quince días hábiles desde la aprobación de la Modificación Puntual, el órgano sustantivo remitirá para su publicación en el BOCM la siguiente documentación:

- a) La resolución por la que se aprueba la Modificación Puntual y una referencia a la dirección electrónica en la que el órgano sustantivo pondrá a disposición del público el contenido íntegro de la Modificación Puntual.
- b) Un extracto que incluya los siguientes aspectos:
 - 1º. De qué manera se han integrado en la Modificación Puntual los aspectos ambientales.
 - 2º. Cómo se ha tomado en consideración en la Modificación Puntual el estudio ambiental estratégico, los resultados de la información pública y de las consultas y la declaración ambiental estratégica, así como, si procede, las discrepancias que hayan podido surgir en el proceso.
 - 3º. Las razones de la elección de la alternativa seleccionada, en relación con las alternativas consideradas.
- c) Las medidas adoptadas para el seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación de la Modificación Puntual.

5. Efectos y vigencia de la presente declaración ambiental estratégica

Según lo señalado en el artículo 25 de la Ley 21/2013, la presente declaración ambiental estratégica tiene la naturaleza de informe preceptivo y determinante y no procede contra ella recurso alguno, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía judicial frente a la disposición de carácter general por la que se proceda a la aprobación de la Modificación Puntual ni de los que procedan en vía administrativa frente a tal acto.

En aplicación del artículo 27 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, la presente declaración ambiental estratégica perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicada en el "Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid" no se hubiera procedido a la aprobación de

la Modificación Puntual en el plazo máximo de dos años desde su publicación. En tal caso, se deberá iniciar nuevamente el procedimiento de evaluación ambiental estratégica en los términos previstos en la propia Ley.

El Ayuntamiento de Madrid, en su condición de órgano promotor, podrá solicitar la prórroga de la vigencia de la declaración ambiental estratégica antes de que transcurra el plazo previsto de dos años. La solicitud formulada suspenderá dicho plazo. A la vista de la solicitud, el órgano ambiental podrá acordar la prórroga en caso de que no se hayan producido cambios sustanciales en los elementos esenciales que sirvieron de base para realizar la evaluación ambiental estratégica, ampliando su vigencia por dos años adicionales. Transcurrido este plazo sin que se hubiera procedido a la aprobación del plan, se deberá iniciar nuevamente el procedimiento de evaluación ambiental estratégica.

Se recuerda, finalmente, que, en aplicación del artículo 28 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, la declaración ambiental estratégica de un plan o programa aprobado podrá modificarse cuando concurran circunstancias que determinen la incorrección de la declaración ambiental estratégica, incluidas las que surjan durante el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, tanto por hechos o circunstancias de acaecimiento posterior a esta última como por hechos o circunstancias anteriores que, en su momento, no fueron o no pudieron ser objeto de la adecuada valoración. El procedimiento podrá iniciarse de oficio o a solicitud del promotor.

Lo que le comunico para su conocimiento y a los efectos oportunos.

Madrid, a fecha de firma

El Director General de
Medio Ambiente y Sostenibilidad

Fdo.: Luís del Olmo Flórez



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889497296193955450741



INFORME TÉCNICO EN MATERIA DE LAS COMPETENCIAS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS DE LA CONSEJERÍA DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS DE LA COMUNIDAD DE MADRID EN RELACIÓN A LA MODIFICACIÓN DEL APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" Y EL ÁREA DE PLANEAMIENTO ESPECÍFICO 05.27 "COLONIA CAMPAMENTO" PARA LA OPERACIÓN URBANÍSTICA "MADRID NUEVO NORTE"

Se ha recibido notificación de la Subdirección General de Evaluación Ambiental Estratégica y Desarrollo Sostenible, realizando consultas en relación con la propuesta final del Plan arriba citado, para la elaboración de la Declaración Ambiental Estratégica.

El 4 de diciembre de 2018 se emitió por esta Subdirección General informe sobre las afecciones a las infraestructuras ya existentes en el ámbito de la actuación cuya titularidad corresponde a la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras.

Por otra parte y en uso de sus competencias en materia de planificación de transporte público regular de viajeros, el Consorcio Regional de Transportes emitió también informe sobre este planeamiento con fecha 3 de diciembre de 2018.

El presente documento analiza las modificaciones incorporadas al documento original y las observaciones en materia de ferrocarril metropolitano urbano gestionado por la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid.

Con respecto a las indicaciones del escrito previo de la Dirección Carreteras e Infraestructuras indicar que se mantienen los requerimientos fijados en materia de afección al dominio público ferroviario y a la zona de afección:

"De acuerdo con el Capítulo 3 de la Ley 38/2015 de 21 de septiembre del Sector Ferroviario, en las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria Metropolitana de la Comunidad de Madrid, se puede establecer que la zona de dominio público comprende los terrenos ocupados por aquellos elementos de la infraestructura subterránea que afloran en la superficie del suelo, tales como accesos, pozos, salidas de emergencia y otros, más una distancia como mínimo de dos metros alrededor del contorno por arista exterior de la construcción, mas aquellos terrenos subterráneos que se encuentren a menos distancia de los dos metros citados desde los paramentos exteriores de los elementos que conformen la infraestructura.

La zona de protección comprende como mínimo los terrenos ocupados por la proyección vertical en superficie de la infraestructura metropolitana más quince metros a cada lado de dicha proyección.

La ejecución de obras en los terrenos incluidos dentro de la zona de protección deberá ser autorizada por la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid. Para ello se pondrá en su conocimiento el proyecto que se vaya a desarrollar, con copia de todas las actuaciones contempladas en el mismo y así ésta pueda determinar, si la hubiere, la afección a la infraestructura y establecer las condiciones en las que deba ser realizada la obra de que se trate, siendo posible exigir que la misma se



realice a una determinada distancia de la infraestructura ferroviaria dependiendo de las características geotécnicas del terreno, el método constructivo utilizado en la ejecución de la infraestructura ferroviaria y las características de la obra a realizar. Del cumplimiento de dicha obligación será responsable el Ayuntamiento de Madrid.

La Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras podrá reducir las distancias de la zona de protección, previa solicitud presentada por el interesado y tramitación del correspondiente expediente administrativo, siempre y cuando ello redunde en una mejora de la ordenación urbanística y no cause perjuicio a la seguridad, regularidad, conservación y el libre tránsito del ferrocarril."

De igual forma las colecciones de planos de ordenación O-04 de las áreas APE 05.30, APE 08.20 y APE 08.21 denominados "Compatibilidad con afecciones y servidumbres" deberán contemplar lo anteriormente expuesto.

Los proyectos constructivos o de urbanización que se redacten en desarrollo de la ordenación y de las actuaciones incluidas en la MPGOU 1.997, además de indicar la legislación vigente en materia ferroviaria, incluirán un apartado en el que se detallen las afecciones a las infraestructuras ferroviarias de Metros, junto con las protecciones adoptadas, que deberán también reflejarse en los correspondientes planos. Una vez redactados dichos documentos deberán someterse a informe de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras.

Durante todas las obras o usos posteriores que se ejecuten o se desarrollen en virtud de la MPGOU 1.997 se deberá prever la imposibilidad de acopiar materiales o tierras sobre las losas de cobertura, rejillas o salidas de emergencia de aquellos elementos existentes de la infraestructura ferroviaria (Metro) construidos, debido a que podrían generar cargas para las que estas estructuras no están diseñadas.

En lo referente a la nueva línea de Metro, se comprueba que en la nueva documentación recibida se han incluido actuaciones complementarias. Sobre esta última documentación se informa lo siguiente:

Descripción de la documentación recibida

El documento recibido incorpora el *Anexo 12. Infraestructuras. Estudio de línea de Metro*, en el que se describen los principales parámetros y diseños de la nueva línea de Metro.

La propuesta consiste en una nueva línea de Metro que, partiendo desde la estación de Chamartín, dé servicio al futuro desarrollo urbano de Madrid Nuevo Norte.

Además, se incluyen actuaciones complementarias, en cumplimiento de las observaciones realizadas por el CRTM en su informe de diciembre de 2018.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cs/mediante el siguiente código seguro de verificación: 1239765618130286565618



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cs/mediante el siguiente código seguro de verificación: 1239765618130286565618

El nuevo trazado de Metro propuesto posibilitaría una conexión futura con el trazado de Línea 10 existente, tanto en la Estación de Chamartín, como al norte del desarrollo, entre las estaciones de Montecarmelo y Las Tablas.

La solución técnica propuesta es un trazado subterráneo, con una longitud en planta de 2.980 metros. El trazado dispone de 4 estaciones: 3 de nueva construcción y 1 existente (correspondiente a la estación de Chamartín).

A continuación el documento describe los principales criterios de diseño y de trazado, que se ajustan a la normativa vigente referente a nuevas líneas de Metro de Madrid. Además, se incluyen planos en planta del trazado y un análisis del emplazamiento de las estaciones.

Finalmente en el capítulo 5 se incluye un presupuesto estimativo que asciende a 141.010.807,56, superior al inicialmente presentado, que ascendía 140.063.000,00 euros (IVA no incluido), en el que se incorporan tanto los gastos de estudios, proyectos, supervisión y control de obras como los de ejecución de las obras descritas.

El documento incluye un apéndice de obras complementarias en el que se describen y presupuestan 3 actuaciones.

1. Conexión de la nueva línea con línea 10 entre las estaciones de Montecarmelo y Las Tablas.
2. Construcción de unas nuevas cocheras y su conexión de la nueva línea.

3. Ramal de conexión de vía única con línea 10 para compatibilizar la nueva línea con la red de Metro existente. Este ramal no será utilizado por la línea comercial, únicamente para el paso de trenes entre las diferentes líneas.

En el apartado 8 del Anexo 12 se indica:

Las soluciones técnicas y constructivas que se plantean en este anexo tienen únicamente carácter indicativo. El proyecto definitivo se desarrollará según los requerimientos de la Dirección General de Infraestructuras de la Comunidad de Madrid y Metro de Madrid, S.A.

El sistema de explotación y operación de la Nueva Línea de Metro será determinado, en cualquier caso, por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid y Metro de Madrid en el ámbito de sus competencias.

Aparte del Anejo 12, se hace referencia a la nueva línea de Metro en otros documentos. Las referencias más relevantes son:

MEMORIA GENERAL

En la memoria general se hace la siguiente mención en el apartado 5.1.7. Líneas de Metro: "...se prevé la implantación de una nueva línea a lo largo del ámbito que condiciona el trazado a cota urbana del espacio por el que deba discurrir."



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 123976561813028565618

Por otro lado, en el apartado 14.2.1. Actuaciones sobre redes públicas a cargo de las Administraciones públicas se indica que la MPG contempla la necesidad de actuaciones sobre determinadas redes públicas, entre las que se encuentra la nueva línea de Metro. A continuación, en el apartado 14.2.2. Financiación y ejecución, se incluye un epígrafe titulado II. Infraestructuras responsabilidad de Organismos dependientes de la Comunidad de Madrid, en el que se indica que procede imputar el coste de la nueva línea de Metro a la Administración responsable:

CARGAS COMUNIDAD DE MADRID	
Actuación	Importe MM €
Línea principal de Metro	141,01

Posteriormente, se indica que el coste de construcción de dicha línea, hasta el límite máximo establecido en el Anexo 12. Infraestructuras. Línea de Metro. (141,01 M€), lo asumiría la adjudicataria del concurso adjudicado en 1993 mediante la tramitación del correspondiente convenio de conformidad. Teniendo en cuenta el compromiso de la adjudicataria, se incluye el siguiente cuadro resumen de cargas:

CARGAS IMPUTABLES A LAS ADMINISTRACIONES Y CONCESIONARIA		Son actuaciones simples de la MPG. Necesario para la eficacia final de la urbanización e indispensables para asegurar la plena racionalidad de las determinaciones. El Ayuntamiento costeará y ejecutará en infraestructuras exteriores ajenas. Estas forman parte de los roles de carácter general o ejecución de servicio a la totalidad de la ciudad de Madrid.	
2.1 AYUNTAMIENTO	FASE 2 BUDO NORTE RENOVACIÓN BUDO DE PRECONJUNTO	38.29003 1 164.79149 2	203.081.552
2.2 CONCESIONARIA	NUOVA LÍNEA DE METRO NUOVO TRAZADO INSALCACIONE C/O	141.01150 3 79.98077 4	220.992.427
MPG Anexo 4 Informe de sostenibilidad económica pag. 45. El compromiso de la concesionaria: * hasta un total de 220 millones de euros*			
TOTAL CARGAS IMPUTABLES A ADMINISTRACIONES Y CONCESIONARIA			423.696.979

Por último, en el apartado 14.5. Requisitos para la incorporación al tejido urbano de las nuevas actuaciones urbanizadoras y orden de prioridades en el desarrollo (12.8.1. Programación de las cargas urbanísticas), se indican los condicionantes temporales de ejecución de la nueva línea de Metro:

- a) Al norte de la Calle 30 es necesario ejecutar a cielo abierto los recintos del túnel y estaciones de forma previa o simultánea y en coordinación con las tuberías del Canal.
- b) El recinto de la nueva estación del Centro de Negocios debe ejecutarse de forma coordinada con las estructuras del nivel -1 bajo rasante y de las redes de servicios, y antes de que estén terminados los acerados, calzadas y zonas verdes.
- c) El túnel en el centro de negocios deberá estar terminado una vez concluidas las obras de urbanización de los tres APES, y antes de la finalización de la construcción de las primeras promociones inmobiliarias.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 123976561813028565618

d) La puesta en marcha de la nueva red de Metro se realizará una vez que esté construido el 50% de la edificabilidad total de los ámbitos.

RESUMEN EJECUTIVO

En el resumen ejecutivo se indica, en el apartado 7.2.2. Ordenación pormenorizada conjunta (epígrafe de Red de transporte público) que “se proyecta la prolongación de la línea 10 de metro y se posibilita su conexión al norte con la red existente”.

Por otro lado, en el capítulo 8. Organización y gestión de la ejecución (8.5. Marco de colaboración y concertación de actuaciones singulares) se indica que las actuaciones singulares, entre las que se encuentra la Actuación de mejora y prolongación de la red de Metro, se han incorporado para garantizar la correcta viabilidad técnica del funcionamiento de la ordenación propuesta que la MPG propone.

Análisis técnico del documento.

En cuanto a la documentación recibida indicar lo siguiente:

- El documento recibido no contempla el sistema de explotación, ni cómo se incorpora la nueva línea de Metro a la red, lo cual dificulta la valoración del conjunto de las actuaciones.
- El documento no incluye parámetros necesarios para poder valorar más en detalle las actuaciones a realizar, ya que no se incluye análisis geotécnico, estructural y de compatibilidad con el resto de actuaciones y estructuras existentes.
- El presupuesto incluido es esquemático y no permite una valoración exhaustiva.
- Se incluyen valoraciones de obras complementarias, aunque algunas de ellas no se consideran imprescindibles para la explotación de la nueva línea, que deberán ser asumidas por la Comunidad de Madrid.
- En ninguna de las valoraciones que se presentan se incluye el material móvil necesario para la explotación comercial.

Sistema de explotación.

A partir de la documentación entregada se ha realizado una valoración contradictoria de las actuaciones necesarias para la implantación de una nueva línea de Metro en el desarrollo urbanístico.

Para la explotación futura de la nueva línea se plantean dos opciones:

1.) Conexión de la nueva línea con la Línea 10 a la altura de Las Tablas, lo que exigiría una explotación compleja de la Línea 10 con dos opciones A y B, entre Chamartín y Las Tablas, en función de si se eligiera el tramo existente o el nuevo. Este tipo de explotación implica un nuevo tramo de la red entre la nueva estación 3 del desarrollo urbanístico planteado y reforma

compleja de varias de las estaciones existente. Quedaría por concretar con el explotador la necesidad de una cochera que, en principio, parecería necesaria.

Esta opción implicaría una inversión adicional a la segunda superior a los 120 M€, sólo en la infraestructura, además del material móvil necesario, estimado en 86.4 M€ (8 trenes completos). Esta opción tiene un encaje más complejo técnicamente, su explotación es más dudosa y, económicamente, supone un coste muy superior a la otra.

2.) Explotación de la nueva línea como una línea independiente de la línea 10. Para ello es necesario dotar a la nueva línea de una cochera y un ramal de conexión con la cochera y con línea 10 para dar conexión a la nueva línea con la red existente.

La MPG ha presentado la valoración de las obras complementarias de las 2 opciones, si bien para poner en servicio la nueva línea se ha valorado únicamente el mínimo imprescindible.

Para la valoración de las necesidades completas de la nueva línea, se ha elegido la opción 2, que es la más económica y de menor complejidad de explotación. Esta valoración económica, se considera de mínimos para poner en explotación la nueva línea. Cualquier actuación futura que implique cambios en el sistema planteado, excederá de la previsión realizada.

En el caso de considerarse necesario por el Consorcio Regional de Transportes y/o el explotador conectar la nueva línea con la línea 10 en la estación de Las Tablas, la previsión económica deberá aumentarse en 120 M€ (más el incremento en material móvil).

Valoración económica y planificación de inversiones.

Los criterios utilizados han sido:

- Nueva línea de Metro de 2.980 metros con 3 nuevas estaciones y según los criterios marcados por DCN en el Anejo 12.
- Inclusión de una nueva cochera para dar servicio a la nueva línea de Metro, la conexión con la nueva línea se realizará mediante un tramo de vía única en túnel de 336 m.
- Conexión con línea 10 mediante un ramal de conexión que permita conectarla con el resto de la red de Metro, en la zona de la nueva cochera. Este ramal se propone de vía única con una longitud total de 1.203 metros, y dos telescopios, uno para conectar con línea 10 y otro para conectar con la nueva línea y la conexión a cocheras.
- Inclusión del material móvil necesario para explotar la nueva línea de Metro. El material móvil deberá tener las características de una línea de gálibo ancho. Se han estimado 6 trenes completos de 6 coches cada composición.

- No se han incluido los gastos e ingresos de la explotación comercial de la línea ya que se desconocen.

Varios de los criterios no han sido incluidos por MPG en su valoración, y se consideran imprescindibles para la adecuada explotación comercial de la nueva línea.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cs/verificar mediante el siguiente código seguro de verificación: 1239765618130285655618



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cs/verificar mediante el siguiente código seguro de verificación: 1239765618130285655618

Cualquier otra opción de explotación diferente a las indicadas anteriormente supondría importantes variaciones en las líneas de Metro de la zona norte de Madrid, que implicarían cambios en la explotación comercial y actuaciones complementarias (reformas importantes en varias estaciones de línea 10, nuevo tramo de línea para conexiones, etc...) que excederían el alcance del presente documento.

**ESTIMACIÓN PRESUPUESTO NUEVA LÍNEA METRO MADRID NUEVO NORTE
TUNEL DE LÍNEA**

Obra civil	IMPORTE
Excavación de túnel método convencional/tuneladora	47.425.000,00 €
Tratamientos del terreno	1.750.000,00 €
Pozos de ventilación / evacuación / bombeo	4.800.000,00 €
Estaciones	
Estación subterránea	
Simple	36.000.000,00 €
Arquitectura e instalaciones estación	9.000.000,00 €
Superestructura	
Vía doble en placa	3.720.000,00 €
Desvios	280.000,00 €
Bretelle	1.200.000,00 €
Electrificación	
Sistema completo de catenaria rígida	1.240.000,00 €
Subestación eléctrica	1.800.000,00 €
Instalaciones de Seguridad, Señalización y Comunicaciones	
Enclavamiento	2.000.000,00 €
Señalización y comunicaciones	775.000,00 €
subtotal	109.990.000,00 €
Drenaje	2.199.800,00 €
Reposiciones e integración ambiental	4.399.600,00 €
Seguridad y salud	2.199.800,00 €
Otras unidades	10.999.000,00 €
PRESUPUESTO Ejecución material	129.788.200,00 €
Gastos Generales 13%	16.872.466,00 €
Beneficio industrial 6%	7.787.292,00 €
TOTAL PRESUPUESTO Ejecución por contrata	154.447.958,00 €
Redacción Estudio Informativo y Proyecto	2.316.719,37 €
Inspección y vigilancia	2.316.719,37 €
Control de calidad	772.239,79 €



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cs/verificar_codigo_verificacion mediante el siguiente código seguro de verificación: 12397656181302865618

COSTE TOTAL ALTERNATIVA NUEVA LÍNEA 159.853.636,53 €

ESTIMACIÓN PRESUPUESTO COCHERA Y RAMAL CONEXIÓN

COCHERA Y RAMALES

Obra civil	IMPORTE
Excavación de túnel método convencional	13.834.730,00 €
Ramal de conexión línea 10	3.864.690,00 €
Tratamientos del terreno	1.000.000,00 €
Pozos de ventilación / evacuación / bombeo	1.500.000,00 €
Cochera	
Simple	6.000.000,00 €
Telescopio conexión ramal	2.000.000,00 €
Arquitectura e instalaciones	10.750.000,00 €
Superestructura	
Vía simple en placa	1.539.080,00 €
Desvios	2.000.000,00 €
Electrificación	
Sistema completo de catenaria rígida	461.724,00 €
Subestación eléctrica	1.500.000,00 €
Instalaciones de Seguridad, Señalización y Comunicaciones	
Señalización y comunicaciones	384.770,00 €
Varios	
Varios	112.215,25 €
subtotal	44.947.209,25 €
drenaje	898.944,19 €
reposiciones e integración ambiental	1.797.888,37 €
seguridad y salud	898.944,19 €
otras unidades	4.494.720,93 €
PRESUPUESTO Ejecución material	53.037.706,92 €
Gastos Generales 13%	6.894.901,90 €
Beneficio industrial 6%	3.182.262,41 €
TOTAL PRESUPUESTO Ejecución por contrata	63.114.871,23 €
Redacción Estudio Informativo y Proyecto	946.723,07 €
Inspección y vigilancia	946.723,07 €
Control de calidad	315.574,36 €



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cs/verificar_codigo_verificacion mediante el siguiente código seguro de verificación: 12397656181302865618



COSTE TOTAL 65.323.891,72 €

ESTIMACIÓN COSTE ACTUACIÓN COMPLETA

COSTE TOTAL ALTERNATIVA NUEVA LÍNEA	159.853.636,53 €
COSTE TOTAL RAMAL COCHERA Y CONEXIÓN CON L10	65.323.891,72 €
MATERIAL MÓVIL	64.800.000,00 €
TOTAL ACTUACIÓN COMPLETA	289.977.528,25 €

Este importe es muy superior al soportado por MPG (141.01 M€), ya que no incluyen en esa valoración la conexión con cochera, cochera y ramal de conexión con línea 10, ni el material móvil necesario para su explotación comercial.

A continuación se presenta una planificación económica de la inversión en la que se incluyen los importes a desembolsar por la Comunidad de Madrid en cada uno de los años. Se presentan dos opciones: con la aportación reseñada en la MPG y sin ella. Para la planificación se ha seguido la documentación presentada en la MPG.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.es/ice mediante el siguiente código seguro de verificación: **123976561813028655618**



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.es/ice mediante el siguiente código seguro de verificación: **123976561813028655618**

PLANING NUEVA LÍNEA DE METRO MADRID NUEVO NORTE

DESEMBOLSO COMPLETO COMUNIDAD DE MADRID

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Estudios y proyectos						795.510	1.591.020	795.510			
Obras									73.998.496	73.998.496	73.998.496
Material Móvil											64.800.000
Total parcial						795.510	1.591.020	795.510	73.998.496	73.998.496	138.798.496
TOTAL											289.977.528

PLANING NUEVA LÍNEA DE METRO MADRID NUEVO NORTE

DESEMBOLSO DCN SEGÚN DOCUMENTO

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Estudios y proyectos						795.510	1.591.020	795.510			
Obras									73.998.496	73.998.496	73.998.496
Material Móvil											64.800.000
Aporte DCN						-10.000.000	0	-5.000.000			-126.010.808
Total parcial						-9.204.490	1.591.020	-4.204.490	73.998.496	73.998.496	12.787.689
TOTAL											148.966.721

Como se puede ver en la valoración realizada por la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras, la inversión necesaria para poner en servicio la nueva línea de Metro es muy superior al importe que se compromete a aportar en la MPG.

Los presupuestos presentados están referidos a precios de 2019. Si se incrementara a estos precios el IPC de los años sucesivos o el índice aplicable hasta la finalización de la inversión, los importes serían muy superiores. Este aspecto es relevante, teniendo en cuenta que la aportación a realizar por DCN es una cantidad fija.

El desarrollo urbano deberá contemplar las infraestructuras auxiliares para dar servicio a la nueva línea de Metro y los terrenos necesarios para su implantación, especialmente estaciones, pozos, y actuaciones complementarias. Los terrenos donde se ubicaran las cocheras, así como el resto de elementos de ocupación permanente en superficie (templetes, pozos, salidas de emergencia, etc.) deberán contemplarse como de titularidad de la Comunidad de Madrid. En las valoraciones realizadas por esta Subdirección no se ha contemplado coste de expropiación de estos terrenos, suponiendo que existirá una cesión gratuita.

La urbanización del ámbito deberá ejecutarse contemplando los espacios necesarios para la nueva línea de Metro. Por ello, la valoración estimada de esta nueva línea de Metro tampoco contempla el desvío de servicios, que deben corresponder al urbanizador.

CONCLUSIONES.

- Se han contemplado las observaciones formuladas por la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras en su escrito de 4 de diciembre de 2018.
- Existen incongruencias entre la información económica de la nueva línea contemplada en la memoria con respecto a los Anexos 4 y 12.
- Se deberán incluir las afecciones y terrenos necesarios para la explotación comercial de la nueva línea, y de las actuaciones complementarias necesarias.
- Se deberá adaptar la valoración económica de la nueva línea y el informe de Sostenibilidad Económica a los costes reales para su puesta en servicio. Debe significarse que la aportación voluntaria del adjudicatario de los aprovechamientos de los terrenos de las entidades ferroviarias (RENFE-ADIF), reseñada en la MPG, no cubre el coste completo de la nueva línea de Metro.
- En todo caso, os presupuestos presentados son meramente estimativos, las necesidades finales se plasmarán en los correspondientes Proyectos constructivos.
- Las actuaciones a realizar por MPG, y el resto de organismos implicados, deberán contemplar su afección a la nueva línea de Metro y a las actuaciones complementarias previstas, y por lo tanto su compatibilidad con la mismas.

- En lo referente a la dotación presupuestaria de la Comunidad de Madrid para acometer las actuaciones que le correspondan, esta Dirección General no tiene competencias para la aprobación de los presupuestos necesarios. En las condiciones establecidas en la MPG, será necesario que la Comunidad de Madrid realice una aportación para acometer estas actuaciones de construcción y puesta en servicio de esta nueva línea de Metro y, por tanto, se deberán contemplar en los Presupuestos Generales de la Comunidad para los distintos años que correspondan las inversiones a desembolsar.
- Las actuaciones a realizar por la Comunidad de Madrid estarán condicionadas al establecimiento de una planificación y coordinación detallada, una vez aprobado el planeamiento.
- En cualquier caso, todas las actuaciones a acometer en materia ferroviaria por la Comunidad de Madrid están supeditadas a la firma de los correspondientes acuerdos, y a que los condicionantes establecidos sobre las necesidades, tanto presupuestarias como de terrenos para la nueva línea y las actuaciones complementarias, sean respetados.
- Lo anterior se informa al amparo de la competencia exclusiva en materia de ferrocarriles que tiene la Comunidad de Madrid para aquellos cuyo itinerario discorra íntegramente en su territorio, en virtud del artículo 26.1.6. de su Estatuto de Autonomía.

En consecuencia, siempre que se cumplan los requisitos planteados, no existe inconveniente por parte de esta Dirección General en que se continúen los trámites para la aprobación definitiva de la "Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1.997 para el Área de Planeamiento Remitido 08.03 "Prolongación de la Castellana" y el Área de Planeamiento Específico 05.27 "Colonia Campamento". Madrid Nuevo Norte".

EL TÉCNICO DE APOYO

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DE TRANSPORTE COLECTIVO



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cs/verificar mediante el siguiente código seguro de verificación: 1239765618130286565618



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cs/verificar mediante el siguiente código seguro de verificación: 1239765618130286565618



Área de Planificación
Subdirección General de Planificación,
Proyectos y Construcción de Carreteras
CONSEJERÍA DE TRANSPORTES
VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS



Área de Planificación
Subdirección General de Planificación,
Proyectos y Construcción de Carreteras
CONSEJERÍA DE TRANSPORTES
VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS

ASUNTO: CONSULTA LEY 21/2013 SOBRE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PGOUM 1997 EN LOS ÁMBITOS DE PLANEAMIENTO DEL APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" Y APE 05.07 "COLONIA CAMPAMENTO" PARA LA OPERACIÓN URBANÍSTICA "MADRID NUEVO NORTE", EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE MADRID.

REMITENTE: Subdirección General de Evaluación Ambiental Estratégica y Desarrollo Sostenible. Dirección General de medio Ambiente y Sostenibilidad de la Comunidad de Madrid.

Descripción

La Subdirección General de Evaluación Ambiental Estratégica y Desarrollo Sostenible de la Dirección General del Medio Ambiente y Sostenibilidad de la Comunidad de Madrid, ha remitido a esta Dirección General, con fecha 22 de marzo de 2019 (Ref. 10/024050.0/19), consulta de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental sobre la Modificación Puntual del PGOUM 1997 en los ámbitos de planeamiento del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" y APE 05.07 "Colonia Campamento" para la operación urbanística "Madrid Nuevo Norte", para que por parte de esta Dirección General se emita informe.

El ámbito de la Modificación Plan General se localiza en el extremo septentrional de la ciudad de Madrid. Se corresponde con suelos urbanos mayoritariamente no consolidados, que conforman una franja longitudinal que discurre desde la Estación de Chamartín hasta la M-40.

Las infraestructuras de la red viaria que pueden verse afectadas por este desarrollo urbanístico son el Nudo Norte, el Nudo de Fuencarral, la carretera M-607 y la carretera M-603. Como parte de la actuación prevista en el nudo de Fuencarral, en la carretera M-603 el documento de la Modificación Puntual (*planos A14-01 a 07*) propone lo siguiente:

- El tronco de la carretera M-603 se mantiene con un carril por cada sentido de circulación.
- Desde la carretera M-607 se mantiene el ramal de acceso a la carretera M-603 y se prolonga el carril hasta cruzadas las vías del tren (sentido Alcobendas), lo que permite la mejora de la incorporación actual. A este carril se le incorporará el tráfico procedente desde el ámbito de Madrid Nuevo Norte.
- En el sentido Alcobendas – M-607 se mantiene el ramal de incorporación desde la M-603 a la M-607 Norte. Además, surgen dos nuevos ramales uno hacia el ámbito de Madrid Nuevo Norte y otro hacia el ramal de conexión de la M-607 con la M-40.

De acuerdo con los planos de redes de servicio, está previsto el cruce de estas líneas en la carretera M-603. En concreto de abastecimiento, telefonía, gas, líneas eléctricas y correos.

En la M-607 se proponen actuaciones sobre un tramo de carretera cedido al Ayuntamiento de Madrid con fecha 12 de enero de 2005.

Según se recoge en el documento "*Justificación del cumplimiento del informe emitido por la Dirección General de Carreteras al Documento de AI*", y se comprueba en el

plano MP-01, la zona de protección de la carretera M-603 se hace coincidir con el dominio público de la carretera.

En la Memoria General, en el apartado "14.2.2 Financiación y Ejecución. I. Infraestructuras responsabilidad del Ayuntamiento de Madrid" se recoge lo siguiente "En virtud de sus condiciones funcionales, la financiación y ejecución de las obras de las actuaciones previstas correspondientes al Nudo Norte y al Nudo de Fuencarral, resultan responsabilidad e imputables al Ayuntamiento de Madrid, siendo ésta la Administración Pública llamada a ostentar su titularidad respectiva, independientemente de los acuerdos de colaboración público - privada que dichas administraciones puedan establecer para su materialización y ejecución."

En este mismo apartado de la memoria se prevé una carga al Ayuntamiento de Madrid de 164,79 M€ para el Nudo de Fuencarral.

En el Anexo 10. Estudio de tráfico y Movilidad. Apéndice2. Nudo de Fuencarral se recoge lo siguiente:

"En el nudo entre la M-607 y la M-603 se generan dos nuevas convergencias y divergencias que no existen como tal en la situación actual, si no que se trata de confluencias y bifurcaciones de 2 carriles de la M-603 a 1 carril hacia M-607 y Tres Olivos y otro hacia la calle Nuestra Señora de Valverde. Estos elementos en situación actual presenta una alta congestión y con la operación MNN se descarga la M-603 observándose un funcionamiento adecuado:

- *Ramal de convergencia desde la salida del ámbito sentido norte hacia la M-603 (Convergencia 6). Se alcanza un nivel de servicio C con una densidad de 17,4 (pc/km/ln).*
- *Ramal de divergencia desde la M-603 hasta acceso norte del ámbito (Divergencia 2). Se alcanza un nivel de servicio D con una densidad de 19,4 (pc/km/ln)."*

La carretera M-603 pertenece a la Red Principal de Carreteras y tienen una IMD2017 de 30.958.

Antecedentes

10. Con fecha 26 de abril de 2010 (Ref. 06/044622.9/10) esta Dirección General emitió informe relativo al Plan Parcial de Reforma Interior del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" en el término municipal de Madrid.
20. Con fecha 29 de agosto de 2014 (Ref. 06/140550.9/14) esta Dirección General emitió informe relativo a la consulta previa del documento de inicio del nuevo Plan Parcial de Reforma Interior del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" en el término municipal de Madrid.
30. Con fecha 11 de febrero de 2015 (Ref. 06/026330.9/15) esta Dirección General emitió informe relativo al Plan Parcial de Reforma Interior del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" en el término municipal de Madrid.
40. Con fecha 30 de julio de 2018 (Ref. 06/186982.9/18) esta Dirección General emitió informe relativo a las Consultas previas para la determinación del contenido del documento de evaluación ambiental estratégica de la Modificación Puntual en el APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" y APE 05.07 "Colonia Campamento" para la operación urbanística "Madrid Nuevo Norte", en el término municipal de Madrid.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cs/0889566533540653911607 mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889566533540653911607



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cs/0889566533540653911607 mediante el siguiente código seguro de verificación: 0889566533540653911607

- 5º. En los cuatro informes anteriores, se condicionaba, por parte de esta Dirección General, el informe sectorial de viabilidad del desarrollo del sector a la transferencia por parte de la Comunidad de Madrid al Ayuntamiento de Madrid del tramo de la carretera M-603 comprendido entre el enlace con la antigua M-607 y el límite del término municipal de Madrid.
- 6º. Con fecha 3 de diciembre de 2018 esta Dirección General emitió informe sobre el documento de Aprobación Inicial de la Modificación Puntual del PGOUM 1997 en los ámbitos de planeamiento del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" y APE 05.07 "Colonia Campamento" para la operación urbanística Madrid Nuevo Norte.
- 7º. Con fecha 12 de enero de 2005 se firmó el Acta de Transferencia al Ayuntamiento de Madrid del tramo de la M-607 de Madrid a Colmenar Viejo comprendido entre la Avda del Cardenal Herrera Oria y la M-40.

INFORME TÉCNICO

En relación con la documentación presentada, se emite el siguiente informe sobre los aspectos y determinaciones que inciden sobre el dominio público de carreteras, el trazado y la previsión de actuaciones en la red de carreteras autonómica, de acuerdo con el artículo 22 del Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid, aprobado por Decreto 29/1993, de 11 de marzo.

10. Se informa que la propuesta de actuación prevista en la Modificación Puntual del PGOUM 1997 en los ámbitos de planeamiento del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" y APE 05.07 "Colonia Campamento" para la operación urbanística "Madrid Nuevo Norte" sobre la carretera M-603, de titularidad autonómica, incumple lo estipulado por la normativa aplicable en cuanto a la zona de protección de la carretera M-603.

De acuerdo con la normativa legal de aplicación la zona de protección e carreteras integradas en la red principal de carreteras autonómicas debe ser de 25 metros.

El artículo 87.1 del Reglamento de la Ley de Carreteras, aprobado por Decreto 29/93, de 11 de marzo, establece que el planeamiento urbanístico podrá determinar la zona de protección en los supuestos de terrenos clasificados como suelo urbano y urbanizable programado, previo informe favorable de la Consejería de Transportes, y de conformidad con lo establecido en el artículo 22 de este Reglamento (artículo 33.1 de la LC).

20. La Modificación Puntual del PGOUM 1997 deberá contener las reservas de suelo necesarias que permitan acometer la propuesta de actuación sobre la carretera M-603 que se plantea.
30. Se informa que se deberá respetar la normativa de aplicación, que es la Ley 3/91, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid y su Reglamento, aprobado por Decreto 29/93, de 11 de marzo, y la Orden de 3 de abril de 2002 que desarrolla el Reglamento en materia de accesos a las carreteras de la Comunidad de Madrid.
40. El documento de Modificación de Plan General y su Evaluación Ambiental Estratégica, que se remitan a esta Dirección General para la emisión del informe pertinente, deberá contener planos específicos de carreteras en los que se deberán reflejar a una escala adecuada y debidamente acotadas las actuaciones previstas, las franjas de terreno correspondientes al dominio público y zona de protección de las carreteras competencia de la Comunidad de Madrid. En estos planos deberán superponerse la calificación con las zonas de dominio público de la

carretera. Se recuerda que las mediciones se realizan a partir de la arista exterior de la explanación.

Esta información deberá recogerse en las correspondientes fichas urbanísticas, que remitirán a la Ley 3/91, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid y su Reglamento, aprobado por Decreto 29/93, de 11 de marzo.

50. Se informa que la Modificación de Plan General deberá calificar la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid como red supramunicipal de infraestructura viaria de comunicaciones. Se deberá calificar así la plataforma de la carretera más la zona correspondiente al dominio público, tanto actual como la prevista en las actuaciones que se planteen.
60. Se informa que no deberá disponerse suelo calificado como zonas verdes o espacios libres en la franja de protección de carreteras de titularidad autonómica.
70. Se informa que las obras e instalaciones que pudiesen afectar a la red de carreteras autonómica se harán teniendo en cuenta los siguientes criterios:
 - El cruce con las carreteras de competencia de la Comunidad de Madrid se deberá realizar con perforación horizontal o hincas en dirección perpendicular al eje de la vía en el punto de cruce y la longitud de la protección en el cruzamiento deberá ser como mínimo la anchura de la carretera y su zona de protección, cuya anchura se detalla en puntos posteriores de este informe. La perforación se situará en el terreno de manera que la generatriz superior de la vaina de protección se encuentre, al menos a una profundidad de 1,50 metros bajo la rasante de la carretera.
 - Los paralelismos se realizarán situando la tubería fuera de la zona de protección de la carretera.
 - Cualquier arqueta u otra instalación propia de la conducción se situará fuera de la zona de protección.
 - Asimismo se requerirá la acotación de todas las distancias desde las tuberías, arquetas, registros, y cuantos elementos se sitúen en el entorno de la carretera a la arista exterior de la explanación de la misma, de manera que se pueda comprobar que se cumplen los requisitos de esta Dirección General.
80. Se informa que la propuesta de nuevos accesos y/o adecuación de los accesos existentes a la Red de carreteras de la Comunidad de Madrid, requerirá informe de viabilidad previo de la Subdirección General de Planificación, Proyectos y Construcción de esta Dirección General, debiendo quedar garantizado el mantenimiento de las características funcionales de la vía, en condiciones de seguridad, y siempre de conformidad con la Orden de 3 de abril de 2002 que desarrolla el Reglamento en materia de accesos a las carreteras de la Comunidad de Madrid y demás normativa de aplicación.

El planeamiento general deberá evaluar y adecuar, cuando sea necesario como resultado de la aplicación de la normativa vigente, los accesos existentes del viario municipal a la red de carreteras autonómica, debiendo servir éstos, en la medida de lo posible, como vías de acceso a los nuevos sectores de desarrollo.
90. Se informa que deberá respetarse la zona de dominio público y la zona de protección de todas las carreteras de competencia autonómica en todo el municipio.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csx mediante el siguiente código seguro de verificación: **0899566533540653911607**



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csx mediante el siguiente código seguro de verificación: **0899566533540653911607**

La zona de dominio público de las carreteras es la establecida en el Art.30 de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid, y disposiciones concordantes, esto es, los terrenos ocupados por las carreteras de la Comunidad de Madrid y sus elementos funcionales, y una franja de terreno de ocho (8) metros de anchura en autopistas y autovías, y de tres (3) metros en el resto de las carreteras, ramales de enlace, vías de giro de intersecciones y calzadas de servicio, a cada lado de la vía que se considere, medidos en horizontal y perpendicularmente a su eje, desde la arista exterior de la explanación.

La zona de protección de las carreteras es la establecida en el Art.31 de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid, esto es, a ambas márgenes de cada carretera, delimitada por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación de una anchura de cincuenta (50) metros en autopistas y autovías, veinticinco (25) metros en las carreteras integradas en la Red Principal, y de quince (15) metros en el resto de las carreteras de la Comunidad de Madrid, medidos desde la arista exterior de la explanación.

A estos efectos, se define como arista exterior de la explanación la intersección del talud de desmonte o terraplén con el terreno natural.

- 10º. Se informa que las características y condiciones específicas de las actuaciones que afecten a infraestructuras dependientes de esta Dirección General se estudiarán con mayor detalle en fases posteriores de Planeamiento, pudiendo entonces esta Dirección General marcar, en el ámbito de sus competencias, las consideraciones que considere oportunas.
- 11º. Las conexiones que afecten a las carreteras competencia de la Comunidad de Madrid deberán definirse, en esta fase del planeamiento, mediante anteproyectos que serán remitidos a la Subdirección General de Planificación, Proyectos y Construcción para su informe.
- 12º. Una vez obtenido el informe favorable al planeamiento general, y en fases posteriores de desarrollo del planeamiento, las conexiones que afecten a las carreteras competencia de la Comunidad de Madrid deberán definirse mediante proyectos específicos completos que serán remitidos a esta Dirección General para su informe y estarán redactados por técnicos competentes (Ingeniero o Máster de Caminos, Canales y Puertos, Ingenieros de Obras Públicas o Ingenieros Civiles, de acuerdo con sus respectivas competencias) y visados por el colegio profesional correspondiente.
- 13º. Los gastos derivados de la redacción de estudios y proyectos, la obtención del suelo necesario, indemnizaciones, en su caso, y construcción de las conexiones mencionadas deberán ser sufragados íntegramente por los desarrollos urbanísticos que correspondan, lo cual deberá ser indicado expresamente en las fichas urbanísticas (artículo 51 del Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid).
- 14º. La Modificación Puntual y su Evaluación Ambiental Estratégica, así como los instrumentos de planeamiento urbanístico que se tramiten en desarrollo de la misma y que afecten a carreteras de la Red de la Comunidad de Madrid, deberá remitirse a esta Dirección General para su oportuno informe.
- 15º. La Ley 3/91, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid establece en su artículo 22.2 lo siguiente:

"Acordada la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a carreteras competencia de la Comunidad de Madrid, el órgano competente para otorgar su aprobación inicial deberá enviar, con anterioridad a dicha aprobación el contenido...para que se emita en el plazo de un

mes, y un mes más, y con carácter vinculante, informe comprensivo de las sugerencias que estime convenientes."

Por otro lado el Reglamento que desarrolla la Ley 3/91, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid, en su artículo 22, establece lo siguiente:

"La aprobación, modificación o revisión de los instrumentos de ordenación y planificación urbanística que incidan directamente sobre los elementos incluidos en la red viaria de la Comunidad de Madrid, requieren el informe favorable y vinculante de la Consejería de Transportes".

"Concluida la tramitación del instrumento urbanístico de que se trate, e inmediatamente antes de su aprobación definitiva, el órgano que hubiera otorgado la aprobación provisional dará traslado a la Consejería de Transportes para que en plazo de un mes, y un mes más, remita el informe vinculante sobre los aspectos y determinaciones de aquel que incidan sobre el dominio viario, el trazado y la previsión de actuaciones en la red autonómica."

- 16º. Deberán presentarse la documentación de la Modificación del Plan General y su Evaluación Ambiental Estratégica debidamente diligenciadas, para comprobar la compatibilidad de la solución por esta Dirección General.
- 17º. Respecto a la prevención de la contaminación acústica, será de aplicación el Decreto 55/2012 (BOCM de 22 de marzo de 2012) por el que se establece el régimen legal de protección contra la contaminación acústica en la Comunidad de Madrid, que dispone como régimen jurídico aplicable en la materia el definido por la legislación estatal (Ley 37/2003, del Ruido), que obliga tanto a la planificación general territorial como a las figuras de planeamiento urbanístico general a adoptar medidas preventivas y correctoras.
- 18º. Procede hacer explícito que las consideraciones de este informe se establecen desde el ámbito de competencias atribuidas a esta Dirección General de Carreteras y de acuerdo a la legislación vigente en materia de carreteras y accesos a las mismas en la Comunidad de Madrid, sin perjuicio de lo que otras Consejerías u Organismos de la Comunidad de Madrid, u otras Administraciones afectadas, determinen en el ámbito de sus respectivas competencias.

Las condiciones de este informe se establecen con las directrices actuales de planificación de carreteras y con las características existentes de movilidad y accesibilidad de la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid, pudiendo modificarse en función de la evolución del desarrollo regional, lo que obligaría a una nueva evaluación de necesidades, consideraciones, diseño de accesibilidad, etc.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cs/verificar mediante el siguiente código seguro de verificación: 08895665354065911607



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cs/verificar mediante el siguiente código seguro de verificación: 08895665354065911607



Área de Planificación
Subdirección General de Planificación,
Proyectos y Construcción de Carreteras
CONSEJERÍA DE TRANSPORTES
VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS



Área de Vías Pecuarias
Exp. V.P. NNSS 0362/18

Dirección General de Agricultura,
Ganadería y Alimentación
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE
Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

19º. Se recuerda que antes del comienzo de cualquier obra que pueda afectar al dominio público viario de la Comunidad de Madrid o su zona de protección deberá pedirse permiso a esta Dirección General.

Madrid, 11 de abril de 2019

LA JEFA DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN

Fdo. María López Ureña

VºBº
EL SUBDIRECTOR GENERAL DE
PLANIFICACIÓN, PROYECTOS Y
CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS

Fdo. Miguel Núñez Fernández



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cs/verificar mediante el siguiente código seguro de verificación: 088956653540653911607

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS DE LA COMUNIDAD DE MADRID.

D.G. de Medio Ambiente y Sostenibilidad
Subdirección General de Evaluación Ambiental Estratégica y Desarrollo Sostenible
Área de Análisis Ambiental de Planes y Programas
C/ Alcalá, 16-3º
28014 MADRID

ASUNTO: INFORME EN MATERIA DE VÍAS PECUARIAS RELATIVO A LA APROBACIÓN INICIAL DE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE MADRID DE 1997 PARA EL AREA DE PLANEAMIENTO REMITIDO 08.03 "PROLONGACION DE LA CASTELLANA" Y EL ÁREA DE PLANEAMIENTO ESPECÍFICO 05.27 "COLONIA CAMPAMENTO", EN EL TERMINO MUNICIPAL DE MADRID.

Con fecha de registro de entrada de 21 de marzo de 2019 se recibe en esta Área de Vías Pecuarias, escrito remitido por la Subdirección General de Evaluación Ambiental Estratégica y Desarrollo Sostenible de la Comunidad de Madrid para que puedan formular sugerencias dentro del trámite de Consultas del documento *Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997 para el Área de Planeamiento Remitido 08.03 "Prolongación de la Castellana" y el Área de Planeamiento Específico 05.27 "Colonia Campamento", en el término municipal de Madrid.*

Estudiada la documentación presentada es necesario precisar lo siguiente:

ANTECEDENTES

I.- Con fecha de 6 de julio de 2018 se emitió informe a esta Modificación Puntual, en materia de Vías Pecuarias, a requerimiento del Área de Análisis Ambiental de Planes y Programas, según lo establecido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

En el citado informe se establecían unas consideraciones de carácter general en materia de dominio público pecuario, así como unas prescripciones específicas relativas a la necesidad de preservar la continuidad de éste en el ámbito del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana".

II.- Posteriormente, una vez aprobada inicialmente la *Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997 para el Área de Planeamiento Remitido 08.03 "Prolongación de la Castellana" y el Área de Planeamiento Específico 05.27 "Colonia Campamento"*, el Ayuntamiento de Madrid solicita, con fecha 3 de octubre de 2018, informe al mismo en materia de Vías Pecuarias.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cs/verificar mediante el siguiente código seguro de verificación: 12440991422962163347522



En el informe remitido por esta Unidad Administrativa el 7 de diciembre de 2018 se concluía lo siguiente:

De acuerdo con lo anteriormente expuesto la propuesta final del Plan a presentar para la Declaración Ambiental Estratégica, deberá recoger a tal efecto, la superficie de un nuevo trazado de la vía pecuaria "Cordel del Camino de la Cuerda" cuya superficie se calculará como el producto entre la anchura legal de la misma (37,61 metros) y la longitud de la misma incluida dentro del ámbito del Sector, con exclusión, en su caso, de aquella superficie de dominio público pecuario situado sobre ámbitos que no son objeto de ordenación. El diseño de este nuevo trazado habrá de responder a las siguientes características:

- *La reposición del "Cordel del Camino de la Cuerda" deberá conectar al sureste del ámbito de la Modificación del PGOM, con el trazado existente fuera del mismo (Se adjuntan propuesta de trazado, sobre Ortofoto y sobre planeamiento del Sector)*
- *El suelo calificado para la reposición tendrá, al menos, la misma superficie que la que resulte afectada por la Ordenación.*
- *Se procurará que el nuevo trazado en su extremo norte tenga un remate adecuado, con una conexión al Itinerario Histórico Pecuario planteado.*
- *Como regla general, se procurará que el ancho del nuevo trazado se encuentre entorno a los doce metros. No obstante, dadas las condiciones singulares del ámbito de actuación y de la propia localización del cordel existente, se admiten variaciones de dicha anchura, para garantizar la continuidad del dominio público pecuario, siendo el ancho mínimo el que resulte compatible con restricciones impuestas por infraestructuras, tales como pasos elevados o puentes ya existentes o a ejecutar.*
- *Se recuerda que el Proyecto de Urbanización del ámbito donde se situara el nuevo trazado de la vía pecuaria, deberá recoger lo siguiente:*
 - o *Instalación de señales de vía pecuaria en el principio y final del tramo o de atriles temáticos sobre la vía pecuaria. Los modelos deberán solicitarse a la Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación.*
 - o *Camino central de zahorra compactada/Aripac de alrededor de 4-5 metros de anchura.*
 - o *Plantación perimetral de la vía pecuaria con especies adecuadas al entorno (árboles de 1,5 metros de altura y arbustos) y con las instalaciones de riego necesarias para su mantenimiento.*
 - o *Colocación de hitos en los laterales de la vía pecuaria (mojón institucional) cada 50 metros en tramos rectos o menor distancia en tramos curvos.*

En el cruce de la vía pecuaria con viario rodado se instalará:

- o *Señal de paso de ganado.*
- o *Paso de peatones*
- o *Pavimento diferenciado distinto a asfalto (adoquín, hormigón labrado en tonos terroso, etc.).*
- o *Bandas sonoras transversales al eje de la calzada con señal de reducción de la velocidad, dependiendo del tráfico rodado.*



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cs/12409914229621663347522 mediante el siguiente código seguro de verificación:



INFORME

A la vista de los Antecedentes anteriormente reseñados, y revisada la documentación aportada por el promotor, se informa lo siguiente:

I. En lo relativo al "Cordel de la Carretera de Miraflores"

Tal y como se ha reflejado en informes anteriores, aunque no está declarada la existencia del Dominio Público Pecuario de la vía pecuaria "Cordel de la Carretera de Miraflores" en el ámbito del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana", los antecedentes que atestiguan el tránsito ganadero, y con objeto de recuperar las señas de identidad de los antiguos caminos de trashumancia, la ordenación pormenorizada del APE 08.20 reservará un espacio para el **Itinerario Histórico Pecuario**, que conectará con el extremo norte del nuevo trazado siguientes condiciones, recogidas en el **Anexo A18. Estudio Ambiental Estratégico**:

- Se ha diseñado prescribiéndose una anchura de 12 m, si bien adaptados a las condiciones de la malla urbana.

- Mantiene la continuidad entre los puntos de entrada y salida del ámbito, dado que conecta con el trazado propuesto para el "Cordel del Camino de la Cuerda" en dirección sureste y continúa, dentro de los suelos objeto de ordenación, a través del itinerario histórico pecuario grafiado que discurre, en primer término, paralelo a la playa de vías, prosiguiendo su recorrido por las ermitas de San Roque y de Ntra. Señora de Lourdes, para abandonar Madrid Nuevo Norte por su extremo septentrional, aproximadamente en coincidencia con el dibujo del "Cordel de la Carretera de Miraflores".

El nuevo trazado se adapta al trazado de la malla urbanística.

- El nuevo trazado logra los mínimos cruces posibles con viales interiores, potenciando su recorrido a través de las zonas verdes del sector.

- No hay acceso a viviendas desde el nuevo trazado.

En el plano de síntesis correspondiente a Vías Pecuarias, recogido en el **Anexo 18.10**, se contempla el trazado del **Itinerario Histórico Pecuario**.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cs/12409914229621663347522 mediante el siguiente código seguro de verificación:

II. En lo relativo al “**Cordel del Camino de la Cuerda**”

Según consta en el Fondo Documental del Área de Vías Pecuarias, el Proyecto de Clasificación de Vías Pecuarias del antiguo término municipal de Chamartín de la Rosa fue aprobado por Real Orden de 1 de abril de 1930. En dicho Proyecto se determina, con carácter declarativo, la existencia, anchura y demás características físicas generales de cada vía pecuaria del término municipal de Chamartín de la Rosa. Para el caso concreto de la vía pecuaria “Cordel del Camino de la Cuerda” se establece una anchura legal de 37,61 metros. El Deslinde realizado en 1934 establece de manera clara el itinerario de la citada vía pecuaria y los límites de la misma.

Posteriormente, en el año 2018, y con base en las Actas y Planos del citado Deslinde, se han restituido los límites de la citada vía pecuaria, siendo estos límites los tenidos en cuenta para la delimitación de la vía pecuaria “Cordel del Camino de la Cuerda” a su paso por el ámbito del Sector Urbanístico “Madrid Nuevo Norte”.

En este sentido, el **Estudio Ambiental Estratégico** recoge que la ordenación pormenorizada ha integrado un tramo de dominio pecuario, equivalente en superficie al afectado y clasificado como Red Supramunicipal Vías Pecuarias, que conecta por el sureste con la continuidad del trazado del “**Cordel del Camino de la Cuerda**”, y por el noroeste, con un nuevo diseño de **Itinerario Histórico Pecuario**.

Asimismo, en el **Anexo 18.11 del Estudio Ambiental Estratégico** se recogen las medidas a incluir en el **Proyecto de Urbanización** en relación con esta vía pecuaria, en cumplimiento de lo expresado en el informe emitido por esta Unidad Administrativa con fecha 4 de diciembre de 2018:

MC-VVPP-1. Ejecutar un remate adecuado en su extremo norte para conectar con el Itinerario Histórico Pecuario planteado.

MC-VVPP-2. Instalación de señales de vía pecuaria en el principio y final del tramo o de atriiles temáticos sobre la vía pecuaria.

MC-VVPP-3. Ejecutar un camino central de zahorra compactada/aripack de alrededor de 4-5 metros de anchura.

MC-VVPP-4. Plantación perimetral de la vía pecuaria con especies adecuadas al entorno (árboles de 1,5 metros de altura y arbustos) y con las instalaciones de riego necesarias para su mantenimiento.

MC-VVPP-5. Colocación de hitos en los laterales de la vía pecuaria (mojón institucional) cada 50 metros en tramos rectos o menor distancia en tramos curvos.

MC-VVPP-6. En el cruce de la vía pecuaria con viario rodado se instalará: señal de paso de ganado, paso de peatones, pavimento diferenciado distinto de asfalto (adoquín, hormigón labrado en tonos terroso...) y bandas sonoras transversales al eje de la calzada con señal de reducción de la velocidad, dependiendo del tráfico rodado.

Todas estas prescripciones, a excepción de la primera, también aparecen recogidas en el **artículo U.8 del Anexo Normativo nº2 (Condiciones Particulares de la Urbanización)** del documento **Normas Urbanísticas Particulares del APE 05.31 Centro de Negocios Chamartín**.

En el plano de síntesis correspondiente a Vías Pecuarias, recogido en el **Anexo 18.10**, se contempla el trazado del “**Cordel del Camino de la Cuerda**”, cuya continuidad se interrumpe en dos tramos, si bien el documento propone las siguientes soluciones:

1. En el **cruce del Cordel con la calle Antonio Cabezón/Cardenal Herrera Oria** no aparece grafiado el dominio público pecuario, justificándolo por la “*imposibilidad de superponer tramas en los planos de Zonificación*”, si bien se garantizaría a través del precitado **artículo U.8 del Anexo Normativo nº2** en lo relativo al cruce de la vía pecuaria con viario rodado.

El referido cruce, que no ha sido grafiado como dominio público pecuario, no detrae superficie del suelo clasificado como Red Supramunicipal Vía Pecuaria, cuyo objetivo ha sido reponer, en el **APE 05.31 Centro de Negocios Chamartín**, el dominio público pecuario existente a través del diseño de un nuevo trazado pecuario. Por lo tanto, el cómputo de la superficie del nuevo trazado para la vía pecuaria no se ve disminuido por la superficie del cruce del Cordel con la calle Antonio Cabezón/Cardenal Herrera Oria.

2. En lo relativo al **cruce del Cordel sobre Calle 30**, en la Memoria del **APE 05.31 Centro de Negocios Chamartín** se detalla en el **apartado 3.12 (Acciones Exteriores)** se contempla la ejecución de una estructura de puente para la conexión de la prolongación de la Calle Antonio Cabezón en el APE 08.20 Malmea-San Roque-Tres Olivos, **así como para garantizar la continuidad de la vía pecuaria ambos lados de la Calle 30**.

Por otro lado, en las **Fichas de condiciones de desarrollo de la MPG en el ámbito de la APE 05.31 Centro de Negocios Chamartín**, se recoge la Reposición del trazado del “Cordel del Camino de la Cuerda” en el interior del ámbito, en continuidad con su trazado exterior, calificándolo, tal y como se reflejó en informes anteriores emitidos por esta Unidad Administrativa, como **Red Supramunicipal Vía Pecuaria**, circunstancia recogida asimismo en el **apartado 3.7.1 (Redes Supramunicipales)** de la Memoria del **APE**



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cs/1240991422962166347522 mediante el siguiente código seguro de verificación: 1240991422962166347522



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cs/1240991422962166347522 mediante el siguiente código seguro de verificación: 1240991422962166347522



05.31 Centro de Negocios Chamartín, que establece que *Se califica suelo para la reposición del trazado del Cordel de la Cuerda afectado en el ámbito (VS) con una superficie de 10.538 m², equivalente a la totalidad de la superficie afectada, tanto dentro como fuera del ámbito. Es una red supramunicipal de comunicación Vía Pecuaria.*

Se recuerdan, además, las siguientes cuestiones

- a) La Red Supramunicipal Vías Pecuarias, Uso Vía Pecuaria, será incluida en los documentos de Memoria, Normas Urbanísticas, Cartografías y Leyendas del documento de la Modificación Puntual.
- b) Sobre la red de Vías Pecuarias no se puede trazar ningún vial o rotonda, dicho uso es incompatible con el artículo 43 de la ley 8/98, de 15 de junio de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid, donde queda prohibido el asfaltado de las vías pecuarias y el tránsito de vehículos a motor.

Finalmente, en el plano de información **I-05/2**, indicativo de la estructura de la titularidad del suelo, no figura el tramo perteneciente al dominio público pecuario, sin perjuicio de que éste pueda superponerse con otros dominios públicos dentro del ámbito.

CONCLUSIONES

Considerando que se han recogido las cuestiones reflejadas en el informe emitido por esta Unidad Administrativa con fecha 4 de diciembre de 2018, procede informar **FAVORABLEMENTE**, en materia de Vías Pecuarias, el documento denominado *Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997 para el Área de Planeamiento Remitido 08.03 "Prolongación de la Castellana" y el Área de Planeamiento Específico 05.27 "Colonia Campamento"*, sin perjuicio de que se incorporen en las fases siguientes de ejecución del ámbito las sugerencias anteriormente expuestas.

Madrid, a fecha de la firma

EL JEFE DE ÁREA DE VIAS PECUARIAS



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/les mediante el siguiente código seguro de verificación: 12409914229621683247322

ENTRADA EN UNIDAD
Ref: 06/083384_9/19 Fecha: 12/04/2019 12:47



C Medio Amb. y Orden. Terr.
Área Análisis Ambiental Planes y Progr.

SIA 19/051 10-032-00051.2/2019

SALIDA DE UNIDAD
Ref: 06/083384_9/19 Fecha: 12/04/2019 10:14
Cons. Transportes, Vivienda e Infra.
Dirección Gerencia Consorcio Transportes
Destino: S.G. Eval. Ambiental Estrat. y Des. Sost.



INFORME SOBRE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PGOUM DE 1997 EN LOS ÁMBITOS DE PLANEAMIENTO APR 08.03 Y APE 05.27 DENTRO DE LA OPERACIÓN URBANÍSTICA "MADRID NUEVO NORTE"

INTRODUCCIÓN

Con fecha de 21 de marzo de 2019 se da registro de entrada en el registro General de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del documento de la Modificación del Plan General (MPG) en el APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" y APE 05.07 "Colonia Campamento" para la operación urbanística "Madrid Nuevo Norte" en el término municipal de Madrid, remitido por el Ayuntamiento de Madrid.

Tras el análisis técnico del expediente y a la vista de los informes emitidos por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) de fecha 24 de julio de 2018 y de 3 de diciembre de 2018, la Subdirección General de Evaluación Ambiental Estratégica y Desarrollo Sostenible solicita nueva consulta a este organismo en relación a la propuesta final del citado plan para la elaboración de la Declaración Ambiental Estratégica.

Se adjunta a dicha solicitud un lápiz de memoria donde se encuentra la documentación de la propuesta final de la citada operación urbanística "Madrid Nuevo Norte" sometida a análisis ambiental.

INFORME PRESCRIPTIVO

El CRTM, a la vista de la nueva información recibida de la MPG "Madrid Nuevo Norte", procede a informar al objeto de que sean tenidas en cuenta en la aprobación provisional de la presente MPG las consideraciones que se establecen a continuación:

Con respecto a la **movilidad general**:

1. Desde este Organismo se considera necesario poder dotar de un transporte público de calidad, no sólo en el estado final de ejecución del ámbito, sino también en las etapas parciales de desarrollo del mismo. Por ello, se considera imprescindible la ejecución de los viarios estructurantes de conexión entre sectores y las alternativas de conexión al resto del sistema de transporte público, tanto longitudinal como transversalmente, durante el periodo comprendido entre el año 4 y 5, tal y como viene reflejado en la actual MPG.
2. La nueva propuesta reflejada en la MPG mejora las entradas de los autobuses interurbanos que provengan de la carretera A-1 a través del nuevo viario a ejecutar en el ámbito de la MPG y de las salidas a través de una ampliación de un carril exclusivo para autobuses en el nudo de la calle 30 - M11, permitiendo

una incorporación más fluida de los mismos al tronco del citado nudo. Esta última actuación, aun encontrándose fuera del ámbito de la MPG, es imprescindible que se ejecute en los primeros años (0 a 5) de desarrollo de la MPG, con objeto de mejorar el movimiento de salida de los autobuses de servicio interurbano.

El CRTM considera, además, imprescindible resolver la conexión definitiva, tanto de entrada como de salida, de los autobuses de servicio regular con la futura plataforma bus VAO del corredor de la A-1, consiguiendo con ello reducir los tiempos de viaje a los modos de transporte público por carretera.

- Este Organismo, en función de distintas variables que afectan a la movilidad general como demanda, cobertura, usos del suelo, etc, relacionadas tanto para este ámbito de la MPG como para los barrios colindantes, planificará en el ámbito de las competencias que tiene asignadas por Ley, el transporte público regular que mejor se adapte al interés general y al territorio.

Con respecto al transporte público en superficie:

- La MPG desglosa las infraestructuras urbanas a construir en los tres periodos temporales comprendidos entre los años 4 y 11 y una propuesta de incorporación de los distintos sistemas de transporte público potencialmente disponibles para cada periodo. Para este Organismo, esta propuesta se considera razonable. Los responsables del desarrollo del suelo deberán redactar, una vez obtenida la aprobación definitiva de la citada MPG, unos estudios de demanda detallados, relacionados con la entrada en carga de los distintos ámbitos y de los viales estructurantes que permitan conectar todos los sectores con la Plaza de Castilla y el Intercambiador de Chamartín a través de las prolongaciones de las calles Agustín de Foxá y del Paseo de la Castellana. Estos estudios de demanda deberán estar coordinados y aprobados por el CRTM.
- Los proyectos de urbanización a realizar en el ámbito de la MPG deberán contemplar la mejora de la accesibilidad para las personas que accedan desde la zona de Malmea a la nueva estación ferroviaria de Fuencarral Sur.

Con respecto al transporte público ferroviario:

- La presente MPG recoge las observaciones realizadas por el CRTM en cuanto a la línea de metro y valora la inversión prevista en 141,01 millones de euros (sin IVA) para los 2,98 km de la línea de metro exclusivamente. El coste del tramo de la línea de metro referido en este apartado corresponderá, según queda reflejado en la documentación entregada, "a la adjudicataria del concurso adjudicado en 1.993 para el desarrollo de los terrenos de las Entidades Ferroviarias, que se compromete a aportar el dinero una vez tramitado el correspondiente convenio de conformidad con la normativa aplicable".

Con independencia de cómo se financie el conjunto de las obras asociadas a la nueva línea de metro, el CRTM, a la vista de los futuros estudios de demanda y movilidad, determinará la mejor forma de explotación de la citada línea de metro y de la mejora de la intermodalidad y de la accesibilidad al sistema de transportes.

1

Hay que señalar, como así recoge la MPG, que además de la construcción de la propia línea, es necesario realizar las siguientes actuaciones, que el CRTM considera imprescindibles para una correcta explotación y mantenimiento de la línea de metro:

- Vía simple a Montecarmelo: la MPG la recoge y la valora en 31,1 millones de euros (sin IVA).
- Cocheras y ramal a cocheras: la MPG la recoge y la valora en 97,9 millones de euros (sin IVA).

A este coste habrá que añadirle, en función de la explotación de la línea que finalmente se decida, el material móvil que demande la solución definitiva.

- El CRTM propondrá, junto a la Dirección General de Infraestructuras de la Consejería de Transportes -que se encargará de la redacción de los proyectos y de la construcción de la línea-, la ubicación exacta de las estaciones y las infraestructuras necesarias asociadas, que deberá ser tenida en cuenta y recogerse en los proyectos de urbanización que se desarrollen.
- La nueva delimitación del ámbito de la MPG incorpora la parcela asignada a las futuras cocheras de la nueva línea de metro, a la que se ha hecho referencia en el apartado 6. En el plano de "Ordenación, delimitación de ámbitos de actuación, regulación del resto de suelos y parámetros básicos MP-01" la parcela reservada para cocheras de la línea de metro está grafiada como "dotacional privado" (98024E4E00B5B9F4_1607 MPG_AP_MP01_Ambitos de Ordenación.pdf). Sin embargo, en el plano de "Ordenación de los suelos de la MPG, APR, APEs y suelos no incluidos en ámbitos de actuación MP-02" la parcela reservada para cocheras de la línea de metro está grafiada como administración pública (98024E4E00B5BA0D_1608 MPG_AP_MP02_Ordenación pormenorizada.pdf). Deberá corregirse este error y aclarar la calificación de la parcela en los términos que se recogen en el apartado siguiente.
- Aunque la mencionada calificación como administración pública de la parcela reservada para cocheras pudiera hacer posible dicho uso, es necesario que la MPG determine de forma clara la reserva de dichos terrenos para este uso público, incluyendo a tal fin una ficha urbanística que fije la reserva de esta parcela para este uso concreto asociado a la nueva línea de metro y que establezca las determinaciones necesarias para la cesión futura de la parcela a la Comunidad de Madrid para el uso de cocheras de metro, sin perjuicio de la eventual necesidad de aprobar algún instrumento que pormenore la ordenación del ámbito regulado por la ficha.
- Con respecto a la estación de Chamartín, la MPG plantea la remodelación de la estación y la creación de un nuevo vestíbulo al norte de las vías. Al no estar definida la propuesta en la documentación presentada no es posible informar al respecto. En cualquier caso, el proyecto que redacte ADIF deberá dar prioridad a la intermodalidad con el futuro intercambiador de transporte (Metro, autobuses urbanos, interurbanos y de largo recorrido), así como resolver la conexión del

2

futuro vestíbulo al norte de las vías con el resto de modos de transporte público, así como de los movimientos peatonales que se producirán con la superficie terciaria que se desarrolle.

Con respecto al Intercambiador de transportes de Chamartín:

11. En el documento de aprobación inicial cuyo contenido fue objeto de informe por el CRTM en fecha 3 de diciembre de 2018, se incluía un diseño de la calle Agustín de Foxá en cota de vías, que afectaba de manera significativa al intercambiador de transportes de Chamartín. A la vista de dicha afectación, el informe del CRTM efectuó una serie de consideraciones sobre la necesidad de reconsiderar la propuesta para eliminar dicha afectación.

En el nuevo documento sometido a informe, el estudio preliminar que se plantea en el documento "Anexo 13. Estudio preliminar del Intercambiador APE 05.31. Centro de negocios" resulta muy genérico. Aunque la actual documentación de la MPG incluye una reserva para el aparcamiento de rotación asociado al intercambiador, una pequeña zona de regulación y otra para instalaciones, la solución presenta problemas funcionales. Por otra parte, el nivel inferior de la calle Agustín de Foxá debe respetar la estructura soporte existente sobre los andenes de metro y sobre el túnel de la c/ Sinesio Delgado a c/ Pío XII, así como los pozos de ventilación y escaleras de emergencia existentes. Al no estar totalmente definida la propuesta de ambas actuaciones es imprescindible que, una vez obtenga la aprobación definitiva la MPG, se realice un proyecto básico y un estudio de tráfico previo al proyecto de urbanización que tenga en consideración todos estos condicionantes y viabilice ambas actuaciones, urbanización e infraestructura de transporte. La solución final desarrollada en el proyecto deberá contar con la aprobación del CRTM. Una vez aprobada la propuesta se podrá desarrollar el necesario proyecto de urbanización del ámbito. Por tanto, la MPG deberá condicionar la aprobación del Proyecto de Urbanización a la mencionada aprobación previa por el CRTM de la solución del intercambiador de transportes.

12. El documento de la MPG contempla en el apartado de Obligaciones de los propietarios, asignación de aprovechamientos y reglas de ejecución de las cargas comunes: "... la MPG incorpora en términos de principios y para su posterior concreción en las normas reguladoras de las diferentes Juntas de Compensación que hayan de constituirse, los siguientes criterios correctores susceptibles de ser aplicados en su fase de gestión:

- a) Cuando en relación con las redes comunes resulten en los ámbitos de actuación diferencias entre la carga imputable y su coste real de ejecución, el exceso o defecto se considerará, respectivamente, como partida de abono o de cargo conforme a los valores asignados respecto del ámbito de actuación que se hallare en situación inversa".

En el documento de la MPG que se analiza, en relación con el intercambiador de transportes de Chamartín, se contempla como carga urbanística de los

3

propietarios la realización de una serie de actuaciones respecto del intercambiador de Chamartín, por importe de 35 millones de euros. Al no estar redactado el proyecto constructivo de esta actuación; al existir muchas incertidumbres constructivas por las obras ejecutadas en el entorno (estación de metro, muros perimetrales, estructura vertical,...); al estar muy condicionado por el aprovechamiento de las parcelas colindantes (nº 32 y 35); y al estar calificada esta infraestructura con calificación superpuesta (infraestructura de transporte bajo rasante y zona verde sobre rasante), es imprescindible que las cargas urbanísticas que establezca la MPG y los proyectos de urbanización que la desarrollen, contemplen necesariamente dentro de su alcance técnico y económico las siguientes actuaciones:

- Demoliciones y excavaciones necesarias para la cubrición de la losa del intercambiador a cota urbana.
- Estructura necesaria para viabilizar el intercambiador de transporte, tanto externa para su cubrición a cota urbana, como interna de separación de los distintos niveles (acceso, entreplanta, autobuses, metro, ...), según recoge el Anexo 13, estudio preliminar del intercambiador art.6.
- Estructura necesaria para viabilizar los aparcamientos de rotación asociados al intercambiador de transporte, tanto externa para su cubrición, como interna de separación de los distintos niveles.
- Obra civil necesaria para la construcción de los sistemas de acceso, tanto peatonal como rodado, evacuación, ventilación y extracción de las distintas infraestructuras bajo rasante (metro, túneles e intercambiador).
- Accesos tanto desde el nivel inferior de la calle Agustín de Foxá como desde el Paseo de la Castellana y conexión bajo rasante con el intercambiador de Plaza de Castilla.
- Urbanización completa de toda la zona afectada (ajardinamiento, instalaciones, servicios, impermeabilización, drenaje, riego, solados y encintados, etc).

13. Una vez ejecutadas las obras de estructura, obra civil, accesos y urbanización, en lo que respecta al intercambiador de transportes será necesaria la aprobación de las mismas por este Organismo, previamente a su recepción.

14. La MPG ha reducido la superficie de dotación de terciario-comercial en cota urbana, como uso asociado al uso principal de sistema de transporte público, de 4.000 m² a 1.500 m² (art. 5.5.4. condiciones complementarias del uso dotacional de transporte intercambiador) aduciendo la inconveniencia de añadir más usos lucrativos al área, aunque en el documento "Anexo 13, estudio preliminar del intercambiador" si mantiene 4.000 m² como dotación de terciario-comercial en cota urbana como uso asociado al uso principal de sistema de transporte público.

Los intercambiadores de transporte son nodos de atracción que permiten al ciudadano aprovechar de mejor forma su tiempo de viaje si estos están dotados de superficie terciario-comercial o dotacional (deportivo o equipamiento privado) suficiente. De igual forma, es importante la creación de espacios seguros e inclusivos desde la conquista de estos por distintas actividades complementarias

4

a la actividad de transporte. Al igual que con cualquier espacio público, su utilización y conquista depende de la sensación de seguridad como componente indispensable para los usuarios. Garantizar la ocupación continuada y utilización de estos espacios aumenta la sensación psicológica de seguridad que percibe el usuario y que es directamente proporcional a la utilización del transporte público especialmente por los más vulnerables como son las mujeres, niños y mayores. Por ello, resulta conveniente contar con una oferta suficiente de dotaciones terciario-comerciales que permitan cumplir estos condicionantes, lo que no se conseguiría con la reducción propuesta. En todo caso, estas dotaciones terciario-comerciales son por completo independientes de las que se recojan en el conjunto del ámbito, pues como se ha dicho, van destinadas de manera prácticamente exclusiva a los viajeros que hacen uso de los modos de transporte presentes en el intercambiador y no a los residentes en el ámbito urbanístico.

Según queda recogida en el actual Plan General de Madrid, la edificabilidad asociada a intercambiadores de transporte no superará la cuantía de 1m²/m² de suelo calificado y el plan especial que se redacte determinará el resto de condiciones de la edificación y el régimen de usos asociados. En su artículo 7.2.8 especifica que los usos compatibles pueden llegar a alcanzar hasta el 25% del uso al que se asocia. No parece tener sentido reducir las expectativas de atracción de este nodo de transporte cuando uno de los objetivos principales de este MPG es incrementar el uso del transporte público en todo el ámbito de desarrollo.

Por todo ello, es necesario que la MPG no condicione la superficie terciario-comercial asociada al intercambiador de transporte de manera diferente a la prescrita por el Plan General vigente. Para conseguir la viabilidad económico-financiera de este intercambiador es fundamental dotar al mismo de suficientes usos asociados sobre y bajo rasante y que su construcción y explotación no repercuta en los presupuestos públicos.

Por ello, en el supuesto de que se mantuviese esta reducción, que se considera de manera desfavorable, habrá de estarse a lo dispuesto por el convenio firmado por el Ayuntamiento de Madrid, Comunidad de Madrid y CRTM en 2004 para el desarrollo del Plan de Intercambiadores de transporte, que establece que las administraciones intervinientes ayudaran a poner los medios adecuados para viabilizar económicamente el coste de construcción, explotación y mantenimiento del intercambiador de transportes. En concreto, el citado convenio, que ya contemplaba la realización de un Intercambiador en Chamartín, establece en el apartado 7 que *"Salvo que expresamente se fijen aportaciones de la Administración en los correspondientes Pliegos de Condiciones, la financiación de la ejecución de la obra y del mantenimiento y explotación de cada uno de los intercambiadores de transporte será por cuenta exclusiva de los respectivos concesionarios, a los que se reconocerá el derecho a los ingresos derivados de la explotación de dichos intercambiadores, que se especificarán en los Pliegos de cada concurso."* En este sentido, en el caso de mantenerse la reducción propuesta de las dotaciones terciario-comerciales y el estudio de

5

viabilidad económico financiero que se realice para la construcción del intercambiador determinase la necesidad de una aportación económica por parte de las administraciones involucradas, la citada reducción habrá de tenerse en cuenta para distribuir la aportación de las distintas Administraciones.

15. Tampoco se considera justificado que el plano de alineaciones (98024E4E00B5BDE8_1759_APE_05_31_AP_003_ALINEACIONES Y RASANTES.pdf) que figura en la MPG condicione tanto el área de movimiento sobre rasante de una infraestructura de transporte tan compleja como es un intercambiador. Las alineaciones fijadas en la MPG determinan al edificio emergente sobre rasante a un área de movimiento de 60x50 m aproximadamente, que es desde todo punto de vista insuficiente sin que se haya redactado por el momento un proyecto de construcción previo y se conozcan los elementos que deban emerger en superficie.

La MPG por tanto debe:

- Permitir más libertad de movimiento al edificio que emerja sobre rasante
- Debe respetar el art. 7.2.8. del Plan General vigente, en cuanto a poder disponer de un 25% de usos compatibles, de los que al menos 4.000 m² puedan estar sobre rasante.
- Debe aclarar la titularidad pública de los terrenos donde se desarrollará el intercambiador de transportes y los aparcamientos de rotación asociados.

Con respecto al área intermodal La Paz:

16. La documentación de la MPG contempla el cubrimiento del Paseo de la Castellana entre la c/ Manuel Caldeiro y c/ Arzobispo Morcillo en una extensión aproximada de 50 x 200 m, para ubicar un área intermodal con 6 dársenas que mejore las condiciones de parada e intercambio de los servicios de autobuses urbanos e interurbanos y propone contar con la aprobación del CRTM al proyecto de urbanización, de cara a conseguir un correcto dimensionamiento y distribución de dársenas de esta área intermodal. Esta aprobación previa es correcta.

Con respecto a las conexiones exteriores:

17. La ejecución de las conexiones exteriores, tanto de entrada como de salida, cuyas actuaciones están previstas por fases, deberá estar coordinadas en el tiempo con la ejecución de los viales estructurantes del desarrollo, especialmente con el eje Agustín de Foxá, de forma que se cumplan las previsiones de movilidad y tráfico previstas en la presente Modificación Puntual. Así mismo, durante la ejecución de las obras, se deberá permitir en todo momento la prestación de los servicios de transporte público urbano e interurbano por carretera en condiciones adecuadas.

6

CONCLUSIÓN

Una vez analizada la información recibida y realizadas las consideraciones técnicas expuestas en este escrito, tanto para esta fase de aprobación provisional como para las fases posteriores de planeamiento, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, como Autoridad única en materia de transporte público regular en la Comunidad de Madrid, INFORMA FAVORABLEMENTE la documentación recibida de la modificación puntual del PGOUM de 1997 en los ámbitos de planeamiento APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" y APR 05.27 "Colonia Campamento" para la definición de las determinaciones y parámetros de ordenación de la operación urbanística "Madrid Nuevo Norte" para que pueda continuar el procedimiento administrativo, siempre y cuando el documento final incorpore las consideraciones incluidas en el presente informe.

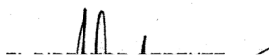
Madrid, 10 de abril de 2019

EL JEFE DEL ÁREA DE ESTUDIOS
Y PROYECTOS

Domingo Martín Duque

EL DIRECTOR DE PLANIFICACIÓN
ESTRATÉGICA Y EXPLORACIÓN

Luis Miguel Martínez Palencia



7

D. Mariano Oliveros Herrero
Subdirector General de Evaluación Ambiental
Estratégica y Desarrollo Sostenible
Dirección General del Medio Ambiente y
Sostenibilidad
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
C/Alcalá, 16
28014 Madrid

Madrid, 29 de abril de 2019

Asunto: Solicitud de Informe exigido por el Decreto 170/98, de 1 de octubre, sobre gestión de las infraestructuras de saneamiento de aguas residuales de la Comunidad de Madrid, con relación a la Modificación Puntual en el APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" y APE 05.27 "Colonia Campamento" para la operación urbanística "Madrid Nuevo Norte", del término municipal de Madrid.
SIA: 19/051
10-U82-00051.2/2019
EXP: 2019_EXP_000005463

En relación con el escrito con número de entrada en el Registro General de Canal de Isabel II S.A.: 201900105167, por el que se solicita Informe a la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana para el APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" y para el APE 05.27 "Colonia Campamento" para la operación urbanística "Madrid Nuevo Norte" aprobada inicialmente con acuerdo del Pleno del Ayuntamiento el 20 de septiembre de 2018, del término municipal de Madrid, se informa lo siguiente:

Documentación recibida en formato digital:

Documento de Aprobación Provisional de la Modificación Puntual del PGOUM de 1997 en los ámbitos de Planeamiento: APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" y APE 05.27 "Colonia Campamento" para la operación urbanística "Madrid Nuevo Norte", de fecha marzo de 2019:

- Memoria General
- Documentación de la Modificación del Plan General
- Resumen Ejecutivo
- Anexos:
 - o A1. Estudio del sector residencial
 - o A2. Estudio del sector terciario
 - o A3. Justificación de los coeficientes de homogeneización
 - o A4. Informe de Sostenibilidad Económica y Estudio Económico Financiero
 - o A5. Síntesis de los resultados del estudio de la normativa reguladora de las infraestructuras de saneamiento (decreto 170/98) para el conjunto de los ámbitos
 - o A6. Estudio de afecciones aeronáuticas
 - o A7. Análisis del Impacto de Género, Infancia, Adolescencia y Familia
 - o A8. Sostenibilidad en la MPG
 - o A9. Estrategia de movilidad en la MPG
 - o A10. Estudio de Tráfico y Movilidad
 - o A11. Afecciones a edificaciones existentes
 - o A12. Infraestructuras. Estudio de línea de Metro
 - o A13. Infraestructuras ferroviarias. Estación de Chamartín y de cercanías.

- o A14. Infraestructuras urbanas
 - o A15. Identidad de propietarios y derechos reales
 - o A16. Información. Análisis del entorno urbano de la MPG
 - o A17. Información. Estudio del sistema dotacional-redes públicas en el entorno de la MPG
 - o A18. Estudio Ambiental Estratégico (global)
 - o A19. Memoria de participación pública
 - o A20. Protocolo General de Colaboración
- Documentación de Ordenación Pormenorizada:
- o APR 05.10 Estación de Chamartín (Ficha de condiciones)
 - o APE 05.31 Centro de Negocios Chamartín (Ficha de condiciones, Memoria, Organización y gestión de la ejecución, Normas Urbanísticas Particulares, Planos y Anexos)
 - o APE 08.20 Malmea-San Roque-Tres Olivos (Ficha de condiciones, Memoria, Organización y gestión de la ejecución, Normas Urbanísticas Particulares, Planos y Anexos)
 - o APE 08.21 Las Tablas Oeste (Ficha de condiciones, Memoria, Organización y gestión de la ejecución, Normas Urbanísticas Particulares, Planos y Anexos)

Antecedentes:

- *Convenio de relaciones entre el Ayuntamiento de Madrid, y el Canal de Isabel II en materia de Abastecimiento de Agua para la Ciudad de Madrid*, de fecha 19 de diciembre de 2005.
- *Convenio de encomienda de Gestión de los Servicios de Saneamiento entre el Ayuntamiento de Madrid, la Comunidad de Madrid y el Canal de Isabel II*, de 19 de diciembre de 2005.
- *Convenio relativo a la Gestión del Servicio de Reutilización de las aguas depuradas entre el Ayuntamiento de Madrid, la Comunidad Autónoma de Madrid y el Canal de Isabel II*, de fecha 4 de mayo de 2011.
- *Informe en relación con la Modificación Puntual en el APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" y APE 05.27 "Colonia Campamento" para la operación urbanística "Madrid Nuevo Norte"*, emitido por Canal de Isabel II S.A. con fecha 27 de julio de 2018 a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.
- *Informe a la Aprobación Inicial de la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana para el APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" y para el APE 05.27 "Colonia Campamento" para la definición de las determinaciones y parámetros de ordenación de la operación urbanística "Madrid Nuevo Norte"*, emitido por Canal de Isabel II S.A. con fecha 30 de noviembre de 2018 al Ayuntamiento de Madrid.

Respecto a las competencias de Canal de Isabel II S.A. en el término municipal de Madrid:

Por Acuerdo de 14 de junio de 2012, del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid y al amparo de lo previsto en el artículo 16 de la Ley 3/2008, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas de la Comunidad de Madrid, se autorizó la constitución de la sociedad anónima Canal de Isabel II Gestión, S.A. que tiene por objeto la realización de actividades relacionadas con el abastecimiento de aguas, saneamiento, servicios hidráulicos y obras hidráulicas, de conformidad con la Ley 17/1984, de 20 de diciembre, Reguladora del Abastecimiento y Saneamiento de Agua en la Comunidad de Madrid, de forma que es Canal de Isabel II Gestión, S.A. (en adelante, Canal de Isabel II, S.A. según la denominación aprobada el 5 de julio de 2017) la empresa competente para la gestión del servicio hídrico integral encomendado, de conformidad con el citado Acuerdo de Consejo de Gobierno, lo que incluye la prestación de los servicios de abastecimiento, saneamiento y reutilización de agua que, por cualquier título, correspondan a Canal de Isabel II.

Por lo anterior, en la actualidad los servicios de Abastecimiento (aducción y distribución), Saneamiento (alcantarillado y depuración) y Reutilización son prestados por Canal de Isabel II S.A. en el municipio de Madrid.

Por todo ello, corresponde a Canal de Isabel II S.A. emitir el presente informe.



Respecto al alcance de la Modificación Puntual y a la nueva demanda de recursos hídricos:

Según la documentación remitida, Documento de Aprobación Provisional de la Modificación Puntual del PGOM de 1997 en los ámbitos de Planeamiento: APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" y APE 05.27 "Colonia Campamento" para la operación urbanística "Madrid Nuevo Norte", de fecha marzo de 2019, el ámbito de la Modificación Puntual está constituido por el suelo del Área de Planeamiento Remitido 08.03 (APR 08.03) "Prolongación de la Castellana" y el Área de Planeamiento Específico 05.27 (APE 05.27) "Colonia Campamento" situado al norte del término municipal de Madrid y cuenta con una superficie total de 3.356.196 m².

La Modificación Puntual contempla la reconfiguración del modelo de ordenación previsto en el planeamiento vigente, mediante la fijación de nuevas determinaciones estructurantes de ordenación. Para ello la Modificación Puntual delimita cuatro nuevos ámbitos de actuación y áreas de reparto diferenciadas bajo una propuesta unitaria, excluyendo las superficies de suelo de Sistema General Viario y Ferroviario que no son objeto de transformación urbanística, así como los suelos consolidados del UZI 0.07 Montecarmelo que no estando incluidos en los ámbitos de actuación forman parte del ámbito espacial de la MPG por ser necesaria su reordenación para dar cumplimiento a requerimientos sectoriales.

A continuación, se presentan las determinaciones urbanísticas propuestas por la Modificación Puntual para cada uno de los cuatro ámbitos de actuación que se plantean: un Área de Planeamiento Remitido y tres nuevas Áreas de Planeamiento Específico:

- o APR 05.10 Estación de Chamartín: tiene una superficie de 236.324 m² de suelo y en ella se plantea el desarrollo de una superficie edificable de uso terciario de 180.000 m² edificables, de una superficie edificable de uso dotacional de 12.600 m² edificables y de una zona verde pública de 27.000 m².
- o APE 05.31 Centro de Negocios Chamartín: con una superficie de 793.878 m² de suelo. En ella se prevé la ejecución de 2.595 viviendas multifamiliares, con una edificabilidad lucrativa residencial de 260.000 m² edificables, 1.040.000 m² edificables de uso terciario, 168.788 m² edificables de uso dotacional y una zona verde pública de 206.441 m².
- o APE 08.20 Malmea-San Roque-Tres Olivos: posee una superficie de 1.029.647 m² de suelo y en ella se prevé la ejecución de 7.138 viviendas multifamiliares, con una edificabilidad lucrativa residencial de 714.338 m² edificables, 250.983 m² edificables de uso terciario, 159.742 m² edificables de uso dotacional y una zona verde pública de 161.982 m².
- o APE 08.21 Las Tablas Oeste: con una superficie de 304.976 m² de suelo en ella se prevé la ejecución de 741 viviendas multifamiliares, con una edificabilidad lucrativa residencial de 74.197 m² edificables, 137.755 m² edificables de uso terciario, 37.309 m² edificables de uso dotacional y una zona verde pública de 33.032 m².

La Modificación Puntual en el APR 08.03 y APE 05.27 para la operación urbanística "Madrid Nuevo Norte" plantea, por tanto, la ejecución de 10.474 viviendas multifamiliares, con una edificabilidad lucrativa residencial de 1.048.535 m² edificables, 1.508.778 m² edificables de uso terciario, 378.439 m² edificables de uso dotacional y una zona verde pública de 428.455 m².

Con estos datos, el caudal medio que demanda la Modificación Puntual en el APR 08.03 y APE 05.27 para la operación urbanística "Madrid Nuevo Norte", calculado según las Normas para Redes de Abastecimiento de Canal de Isabel II (2012), es de 24.286 m³/día (281,1 l/s), correspondiéndole un caudal punta de 440,5 l/s. Esta demanda se desglosa en cada uno de los ámbitos de actuación de la siguiente manera:

- o APR 05.10 Estación de Chamartín: el caudal medio que demanda es de 1.541 m³/día (17,8 l/s), siendo el caudal punta total 36,8 l/s.

