

PLAN ESPECIAL DE MEJORA DE LAS REDES PÚBLICAS PARA LA DEFINICIÓN DE LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA E INTEGRACIÓN DE LA LÍNEA 11 DE METRO DE MADRID, TRAMO PLAZA ELÍPTICA - CONDE DE CASAL, EN EL PGOUM97



MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA ORDENACIÓN ADOPTADA, VIABILIDAD Y SOSTENIBILIDAD DE LA PROPUESTA

AGOSTO 2025



BLOQUE II. VOLUMEN 1.- MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA ORDENACIÓN ADOPTADA,
VIABILIDAD Y SOSTENIBILIDAD DE LA PROPUESTA

AGOSTO 2025

MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA ORDENACIÓN ADOPTADA , Y ESTUDIO ECONÓMICO	3
1. OBJETIVOS, JUSTIFICACIÓN, CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA REDACCIÓN DEL PLAN ESPECIAL	4
2. JUSTIFICACIÓN DE LA ADECUACIÓN DE LA FIGURA Y CONTENIDOS DEL PLAN ESPECIAL	5
2.1. EL PLAN ESPECIAL, ALCANCE Y CONTENIDO DOCUMENTAL EN LA LEGISLACIÓN URBANÍSTICA. .	5
2.2. ADECUACIÓN DEL USO DOTACIONAL PARA EL TRANSPORTE COMO USO COMPATIBLE SOBRE PARCELAS DE USO DOTACIONAL SERVICIOS COLECTIVOS DE ZONA VERDE Y EQUIPAMIENTO.....	8
3. ANÁLISIS DE LAS ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN	9
3.1. DESCRIPCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS URBANÍSTICAS Y METODOLOGÍA DE SELECCIÓN.....	9
3.1.1. Valoración de alternativas.....	10
4. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA.....	13
5. AFECCIÓN AL PATRIMONIO CULTURAL.....	16
6. GESTIÓN Y EJECUCIÓN URBANÍSTICA	17
7. VIABILIDAD DE LA PROPUESTA.....	19
8. GARANTÍAS DE SOSTENIBILIDAD DE LA PROPUESTA.....	20



MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA ORDENACIÓN ADOPTADA , Y ESTUDIO ECONÓMICO



PLAN ESPECIAL DE MEJORA DE LAS REDES PÚBLICAS PARA LA DEFINICIÓN DE LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA E INTEGRACIÓN DE LA LÍNEA
11 DE METRO DE MADRID, TRAMO: PLAZA ELÍPTICA - CONDE DE CASAL, EN EL PGOUM97



1. OBJETIVOS, JUSTIFICACIÓN, CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA REDACCIÓN DEL PLAN ESPECIAL

El presente documento constituye un Plan Especial para la Mejora de las Redes Públicas y la Definición de la Ordenación Urbanística Pormenorizada, destinado a integrar urbanísticamente el tramo Plaza Elíptica–Conde de Casal de la Línea 11 del Metro de Madrid en el PGOUM-97. Este tramo, correspondiente a la prolongación de la Línea 11, forma parte de la red pública general de infraestructuras de carácter supramunicipal, propiedad de la Comunidad de Madrid. A través de este Plan Especial se modifica el régimen de compatibilidad de usos, incorporando como compatible el uso de tipo especial ferroviario correspondiente a la Red de Metro del municipio de Madrid, en relación con el uso pormenorizado establecido por el planeamiento vigente en las parcelas de suelo urbano afectadas por las salidas a superficie de esta infraestructura, para las que este uso no es compatible en el PGOUM97, con el fin de garantizar su plena integración urbanística.

Las instalaciones de Metro de Madrid tienen, urbanísticamente, la consideración de uso dotacional para el transporte. El presente Plan Especial de Mejora tiene por objeto garantizar que las afecciones y ocupaciones en superficie derivadas de los accesos a estaciones, así como de las infraestructuras de evacuación y ventilación previstas en el tramo Plaza Elíptica–Conde de Casal de la Línea 11, resulten compatibles con el uso dotacional para el transporte, en su categoría especial ferroviaria, sobre suelos calificados como dotacionales de servicios colectivos de zonas verdes o equipamientos.

El Plan Especial se redacta en el marco de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid (en adelante, LSCM), siendo la adecuación de la normativa sobre la compatibilidad de los usos en las parcelas afectadas que incorpora consecuencia del Acuerdo del Consejo de Gobierno por el que se aprueba el Proyecto de prolongación de la Línea 11 de Metro desde la estación de Plaza Elíptica el cruce con la M-30, tras su paso por la estación de Conde Casal, estableciendo conexiones con las Líneas 1, 3 y 6 de Metro, así como con la estación de tren Madrid – Puerta de Atocha –Almudena Grandes.

Con fecha 15 de noviembre de 2023 el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid acuerda la ejecución y el inicio de las obras del Proyecto constructivo para la ampliación de la Línea 11 de Metro de Madrid en el tramo Plaza Elíptica – Conde de Casal por razones de urgencia e interés general, en aplicación del artículo 163.5 de la LSCM. El punto segundo del acuerdo señala que “la Comunidad de Madrid iniciará la tramitación de un Plan Especial de Mejora de Redes Públicas conforme a lo establecido en el artículo 50 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo, de la Comunidad de Madrid para la modificación del planeamiento urbanístico para adecuar el mismo” al citado Proyecto Constructivo.

Por otra parte, de conformidad con el artículo 67.1 de la LSCM, la Comunidad de Madrid, en el ejercicio de sus competencias propias y para el adecuado desarrollo de las redes públicas supramunicipales, podrá modificar cualquiera de las determinaciones urbanísticas establecidas por el planeamiento regional, territorial o municipal respecto de los terrenos integrantes de una red pública supramunicipal, en este caso la ampliación de la L11 de Metro, mediante la aprobación de un Plan Especial tramitado conforme a lo dispuesto en el artículo 59.3 de la LSCM.



2. JUSTIFICACIÓN DE LA ADECUACIÓN DE LA FIGURA Y CONTENIDOS DEL PLAN ESPECIAL

2.1. EL PLAN ESPECIAL, ALCANCE Y CONTENIDO DOCUMENTAL EN LA LEGISLACIÓN URBANÍSTICA.

Los Planes Especiales son disposiciones generales que ordenan el territorio de carácter derivado, siendo su contenido documental asimilable al de los planes parciales como planeamiento de desarrollo.

Se desarrollan sobre suelo urbano consolidado, en el caso que nos ocupa con la finalidad de modificar la ordenación establecida en el suelo urbano, conforme a los criterios de regeneración y reforma urbana 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. El suelo atravesado por la L11 de Metro, y las salidas a superficie de la infraestructura, se encuentra clasificado como suelo urbano, encontrándose completamente urbanizado a los efectos del artículo 14 de la Ley del Suelo de Madrid (LSCM), no produciendo esta propuesta ningún cambio en relación a la clasificación y categoría actual de suelo, al igual que tampoco se produce modificación de la calificación de las parcelas afectadas.

Los Planes Especiales tienen un carácter derivado, y un carácter ejecutivo sustentado desde el principio de la jerarquía material. Contienen las determinaciones adecuadas a sus finalidades específicas, incluyendo la justificación de su propia conveniencia y de su conformidad con los instrumentos de planeamiento urbanístico vigentes sobre su ámbito de ordenación. Además, se consideran como parte de sus determinaciones aquellas que correspondan a su objeto específico, y concretamente en este caso, aquellas que modifican y han sido establecidas directamente por el PGOUM97 al que modifica en su ámbito espacial de actuación. Como planes derivados, su redacción sólo es posible a partir de la existencia de otro instrumento de ordenación, en este caso el PGOUM97.

El Plan Especial constituye un documento ejecutivo como sinónimo de estricta aplicación pormenorizada de otra norma jurídica o de desarrollo de esta, con ciertas facultades innovativas que la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid (en adelante LSM) incorpora al permitirle modificar, para su mejora, cualesquiera de las determinaciones de ordenación pormenorizada establecidas por el PGOUM97 para su ámbito de actuación.

Este Plan Especial de Mejora, atendiendo al Artículo 50 de la LSM, tiene las funciones siguientes:

1. Los planes especiales tienen cualquiera de las funciones enunciadas en este apartado:

a) Definir cualquier elemento integrante de las redes públicas de infraestructuras, equipamientos y servicios, así como las infraestructuras y sus construcciones estrictamente necesarias para la prestación de servicios de utilidad pública o de interés general, con independencia de su titularidad pública o privada.

b) Modificar la ordenación establecida en el suelo urbano, conforme a los criterios de regeneración y reforma urbana del texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.

...

2. Los planes especiales establecidos en el apartado 1.a) se referirán a la definición, mejora, modificación, ampliación o protección de cualesquiera elementos integrantes de las redes públicas de infraestructuras, equipamientos y servicios, así como las completas determinaciones de su ordenación urbanística incluidas su uso, edificabilidad y condiciones de construcción.

Igualmente se actuará en relación con las infraestructuras, y sus construcciones estrictamente necesarias, para la prestación de servicios de utilidad pública o de interés general, con independencia de su titularidad pública o privada, que por su legislación específica se definan como sistemas generales, y sean equiparables a las redes públicas de esta Ley. En ningún caso generarán derecho a aprovechamiento urbanístico alguno.

3. Los planes especiales, en desarrollo de las funciones establecidas en el apartado 1, podrán modificar la ordenación pormenorizada previamente establecida por cualquier otra figura de planeamiento urbanístico, debiendo justificar expresa y suficientemente, en cualquier caso, su congruencia con la ordenación estructurante del planeamiento general y territorial.

4. Además de lo establecido en el apartado anterior, los planes especiales que tengan por objeto las funciones recogidas en las letras a), b), c) y d) del apartado 1 de este artículo podrán, basándose en los principios de la ordenación urbanística establecidos en el artículo 3, alterar las determinaciones estructurantes, con los límites establecidos en los artículos 34 y 35 de esta Ley.



Es, por tanto, función de este Plan definir la red pública de infraestructuras —en este caso la Red de Metro, Línea 11, tramo Plaza Elíptica–Conde de Casal— en lo relativo a la compatibilidad de los elementos que afloran a superficie sobre parcelas calificadas con uso dotacional de servicios colectivos. Se trata de un servicio de utilidad pública e interés general, titularidad de la Comunidad de Madrid, que requiere la modificación de la ordenación vigente del suelo urbano a fin de reconocer la compatibilidad del uso dotacional para el transporte (red de Metro) sobre los suelos con calificación de equipamiento o de zonas verdes establecidos en el PGOUM-97.

El objeto del Plan Especial es la modificación del uso pormenorizado asignado por el planeamiento vigente a las diferentes áreas afectadas por las salidas a superficie de la infraestructura del Metro, con el objetivo de garantizar su plena integración funcional y urbanística en la ciudad de Madrid. Este plan modifica la ordenación urbanística detallada establecida previamente por el PGOUM97, bajo el principio de subordinación al interés general, la utilización sostenible del territorio y la cohesión social que implica la ejecución de la línea de metro, principios que se recogen en el artículo 3 de la Ley del Suelo de Madrid (LSCM).

Las disposiciones establecidas en las distintas Leyes del Suelo estatales y sus Reglamentos, en relación con figuras de desarrollo como los Planes Parciales, incluyendo los Planes Parciales de Reforma Interior, constituyen las directrices documentales que se han trasladado y aplicado como técnica urbanística en la elaboración de los Planes Especiales, como el que nos ocupa. Estas disposiciones sirven como referencia de la Ley del Suelo de Madrid (LSCM) y se aplican actualmente como legislación supletoria, dado que contienen las determinaciones adecuadas a sus objetivos específicos. Esto incluye la justificación de su conveniencia y su conformidad con los instrumentos de ordenación del territorio y el planeamiento urbanístico vigentes en el ámbito de su ordenación:

Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid (LSM)

Artículo 49 Documentación

... se formalizarán, al menos, en la siguiente documentación:

a) Memoria: En ella, de forma concisa, se describirá la ordenación establecida y se justificará su adecuación al planeamiento general, fundamentando, en su caso, las modificaciones introducidas en la ordenación pormenorizada previamente dispuesta por éste.

....

c) Planos de ordenación pormenorizada.

....

e) Normas urbanísticas.

Esta documentación básica se completa con la requerida por la legislación, sin intención de exhaustividad, supletoria, RP78 como puede ser el Informe Económico Financiero, art.22 TRSL 7/2015, Informe de Sostenibilidad Económica y la adecuación a los principios de accesibilidad universal, de movilidad (que en este caso por razón de su contenido no es exigible), de eficiencia energética, de garantía de suministro de agua, de prevención de riesgos naturales y de accidentes graves, de prevención y protección contra la contaminación y limitación de sus consecuencias para la salud o el medio ambiente; la Ley 7/2021 de Cambio Climático y Transición Energética; la tramitación ambiental propia de los documentos de planificación, Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, Evaluación Ambiental Estratégica, y cuantas legislaciones y normas sectoriales son de obligado cumplimiento, y comprenden los documentos de análisis de impactos de la ordenación urbanística como la LO 3/2007 de 22 de marzo, de Igualdad Efectiva de Mujeres y Hombres, en materia de infancia, adolescencia y familia, (Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor en su art.22, en la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección de las familias numerosas en su disposición adicional décima y en el artículo 22 de la Ley 6/1995, de 28 de marzo, de Garantías de los Derechos de la Infancia y la Adolescencia en la Comunidad de Madrid); en materia de accesibilidad (Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, así como Ley 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas de la Comunidad de Madrid, etc.

Las concretas determinaciones estructurantes o pormenorizadas, así como los elementos de estas que pueden ser alterados mediante planes especiales, se contienen expresamente en el artículo 35 de la LSM. Aunque dicho artículo no se refiere expresamente a la compatibilidad de usos, y tampoco limita específicamente la compatibilidad establecida en las Normas Urbanísticas del PGOUM-97 entre usos de carácter dotacional, dotacional para el transporte, zonas verdes y equipamientos, cabe señalar que la modificación propuesta no afecta a elementos esenciales de la planificación, tales como la estructura orgánica del territorio o las grandes decisiones estratégicas del PGOUM-97. Aunque en la propia definición de los usos ferroviarios del Plan, artículo 7.15.6, se contiene que todos los suelos con la calificación de dotacional para el transporte ferroviario tienen el carácter de sistema general y forman parte de la estructura orgánica del Plan General, y así se aplica en este Plan especial a los elementos infraestructurales en superficie, accesos a las estaciones, salidas de emergencia y pozos de ventilación, el



cambio en la compatibilidad de usos que se pretende no altera significativamente la funcionalidad ni el equilibrio previsto en el planeamiento.

Dado que la propuesta se centra exclusivamente en detalles concretos de la ordenación pormenorizada, sin modificar aspectos estructurales del plan, y la compatibilidad de usos que se pretende afecta únicamente a parcelas concretas, se concluye que el alcance de este Plan Especial de Mejora corresponde a una modificación de la ordenación pormenorizada.

Marco legal de referencia de ámbito urbanístico:

El marco legal de referencia está compuesto por los siguientes textos normativos, considerando siempre su versión consolidada a la fecha de elaboración de esta propuesta:

1. Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid.
2. 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.
3. Ley 7/2024, de 26 de diciembre, de Medidas para un desarrollo equilibrado en materia de medio ambiente y ordenación del territorio.
4. Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se establece el Reglamento del Planeamiento Urbanístico.
5. POGUM 97 del Ayuntamiento de Madrid.

Formulación y tramitación del Plan Especial:

El Plan Especial es formulado por la Comunidad de Madrid de acuerdo con las competencias y atribuciones para elaborar y promover figuras de planeamiento que le otorga la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, en sus artículos 2, 3, 5, 8, 56 y 67.

En su versión actualmente vigente, el artículo 67 de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid establece en su apartado 1, segundo párrafo, que

“La Comunidad de Madrid, en el desarrollo de sus competencias propias, y para el adecuado desarrollo de las redes públicas supramunicipales, podrán modificar cualquiera de las determinaciones urbanísticas establecidas por el planeamiento regional territorial o

por el planeamiento municipal a los terrenos integrantes de una red pública supramunicipal de la Comunidad de Madrid. Estas modificaciones se aprobarán mediante un Plan Especial que se tramitará de acuerdo a lo previsto en el artículo 59.3 de esta Ley, excepto en el caso de tratarse de usos ya previstos por el planeamiento.

...

Asimismo, en congruencia con las finalidades establecidas en el artículo 50.1, el uso de cualquier elemento de las redes públicas locales o generales de un municipio, podrá ser modificado por un plan especial que justifique adecuadamente la necesidad del cambio de uso, así como la adecuada ponderación entre el uso que se elimina y el que se propone, excepto en el caso de tratarse de usos ya previstos por el planeamiento”.

Dicho artículo 59.3 establece que se aplicará a la aprobación de los planes especiales de equipamientos de la Comunidad de Madrid el procedimiento del artículo 57, con las especialidades de que la aprobación inicial corresponderá a la Comisión de Urbanismo de Madrid, que junto a la apertura de periodo de información pública y el requerimiento de informes se trasladará el expediente a los municipios afectados para su conocimiento e informe, y que no habrá aprobación provisional.

1. Aprobación inicial por la Comisión de Urbanismo de Madrid
2. Sometimiento de la documentación a:
 - a. Información pública por plazo no inferior a un mes
 - b. Requerimiento de informes de los órganos y entidades públicas previstos legalmente como preceptivos o que deban considerarse necesarios
 - c. Traslado del expediente al municipio afectado para su conocimiento e informe.

Superados los trámites anteriores, la Consejería competente en materia de ordenación urbanística elevará expediente a la Comisión de Urbanismo de Madrid para su aprobación definitiva, si procede.

Hay que incorporar a este proceso el propio de la tramitación ambiental, de acuerdo con la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, mediante una Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada, modificación menor de planes y programas, y cuyo contenido se ajusta a las determinaciones de su artículo 29, atendiendo a que el Plan Especial modifica el uso pormenorizado de distintas parcelas de zonas verdes y equipamientos, considerando como uso compatible el de dotacional para el transporte, red de metro.

2.2. ADECUACIÓN DEL USO DOTACIONAL PARA EL TRANSPORTE COMO USO COMPATIBLE SOBRE PARCELAS DE USO DOTACIONAL SERVICIOS COLECTIVOS DE ZONA VERDE Y EQUIPAMIENTO.

Las instalaciones de Metro de Madrid tienen, urbanísticamente, la consideración de uso Dotacional para el Transporte, Artículo 7.15.5 de las NNUU del PGOUM97. La red de Metro del municipio de Madrid es considerada un tipo especial ferroviario que está constituida por el conjunto de túneles, estaciones, tramos en superficie, infraestructuras e instalaciones de este modo de transporte colectivo de personas.

En el Artículo 7.14.3 - Usos compatibles y autorizables (N-2) de las NNUU del PGOUM97, se indican los usos compatibles del uso dotacional para vía pública, o red viaria, y donde pueden disponerse como uso complementario el uso dotacional de servicios infraestructurales, así como el uso dotacional para el transporte. De esta forma, la totalidad de las afecciones y ocupaciones en superficie derivadas de los accesos a las estaciones, o a la red, salidas de emergencia, pozos de ventilación, etc, pueden considerarse compatibles del uso dotacional de la vía pública, no siendo necesaria la ordenación específica del uso en este Plan Especial de Mejora en razón de su completa compatibilidad.

Sin embargo, no sucede así en el caso del uso Dotacional de Zonas Verdes, para las que los Artículos 7.8.4 y 7.8.5 no contempla como compatible, ya sea uso asociado o autorizable, el uso de dotacional para el transporte, y con ello las afecciones que sus accesos e instalaciones tienen en superficie cuando se superponen con parcelas actualmente calificadas con este uso. Igual situación se puede considerar respecto el artículo 7.10.8 donde se indica la compatibilidad de los usos calificados como equipamiento.

Por tanto, considerando que la Red de Metro es un uso dotacional para el transporte colectivo urbano de interés general, sistema general y parte de la estructura general y orgánica del Plan General, y que la ampliación de la Línea 11, eje diagonal que atravesará la ciudad de suroeste a noreste, está diseñada para mejorar la conectividad entre diferentes zonas de Madrid, conectando con siete de los principales intercambiadores de transporte y puntos estratégicos como Atocha y el Aeropuerto, es de interés general la incorporación de la compatibilidad del uso dotacional para el transporte, red de metro, con la totalidad de los usos dotacionales para los que no está prevista esta condición en las NNUU del Plan General en todo su recorrido, condiciones de compatibilidad que se

incorporan como condiciones complementarias para los usos dotacionales de servicios públicos colectivos de Zona Verde Básica, Zona Verde Singular y Equipamiento.



3. ANÁLISIS DE LAS ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

3.1. DESCRIPCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS URBANÍSTICAS Y METODOLOGÍA DE SELECCIÓN

Por las características del Proyecto de la L11 de Metro, se consideran aquí las distintas alternativas de trazado de la red que para el tramo Plaza Elíptica-Conde de Casal que han sido también evaluadas como parte del procedimiento de aprobación del proyecto de ejecución de la infraestructura, Estudio de Impacto Ambiental, EIA, y que implicarían distintas afecciones en la salida a superficie de las instalaciones de ventilación, evacuación, etc., siendo la alternativa finalmente adoptada la que permite evaluar la afección de los elementos de la infraestructura que llegan a superficie sobre los usos urbanísticos de estas superficies. Se entiende así que el proyecto que determina la condición física de implantación de la infraestructura resuelve unas concretas necesidades técnicas y como tal ha sido aprobado, y es a ese proyecto al que hace referencia la compatibilidad de usos que se pretende en este Plan Especial para su integración normativa en el planeamiento municipal.

A diferencia de operaciones de transformación urbanística, el presente Plan Especial no comporta una alteración sustancial del modelo de ordenación ni un incremento de edificabilidad, sino que se limita a habilitar la compatibilidad entre usos dotacionales existentes y las instalaciones necesarias para la explotación ferroviaria de la Línea 11 de Metro.

La afección derivada del Plan es, por tanto, muy limitada, circunscrita exclusivamente a pequeñas superficies de parcelas concretas en las que emergen accesos, salidas de emergencia, pozos de ventilación o bombeo, sin modificar la calificación de los suelos, que mantienen su condición de dotacionales de zona verde o equipamiento. El Plan Especial, en consecuencia, no sustituye los usos establecidos, sino que establece un régimen de compatibilidad que permite su coexistencia con el uso dotacional para el transporte, red de Metro, y es bajo estas premisas como se formula la presente evaluación de alternativas.

La Alternativa 0 se plantea como la solución adoptada en el Proyecto Constructivo autorizado por la Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo, que introduce modificaciones (cambio en la ubicación de Madrid Río y Palos de la Frontera, desplazamiento de la entrada del túnel en la estación de Palos de la Frontera y retoque del radio de curvatura de la salida del fondo de saco en la plaza Elíptica y de la entrada a la estación de Conde Casal) respecto a la solución informada en la DIA y modificada mediante Resolución de 12 de marzo de 2021.

Con el Proyecto Modificado Nº 1, proyecto al que hace referencia este Plan Especial de Mejora, se pretenden introducir otros cambios, principalmente de carácter constructivo que disminuyen la ocupación temporal durante las obras. Estas modificaciones son las siguientes:

- Sustitución de la rampa de acceso prevista para la salida de las tierras de excavación para la ejecución de las pantallas por un sistema de extracción vertical de las tierras.
- Retranqueo del vallado a instalar en el Parque de Comillas para dejar un anillo verde en el perímetro del parque y optimizar la zona de instalaciones auxiliares y acopios.
- Desplazamiento del pozo de ventilación y el pozo de bombeo previstos en la zona de ocupación de la estación Madrid Río.
- Cambio en la ubicación de la estación de Palos de la Frontera, desplazándola 1,2 m hacia el oeste y 1,92 m hacia el norte y aumento de longitud en 3,71 m.
- Reducción del espesor de las pantallas, de 1,2 m a 1 m, en las estaciones proyectadas.
- Empleo del pozo de emergencia SE-1 como frente de ataque para la ejecución de la parte del túnel a efectuar por el Método Belga permitiendo reducir el tiempo de ejecución del túnel al contar con dos frentes de ataque.

Para la ejecución de estas modificaciones se plantean dos alternativas que se diferencian únicamente en la eliminación de todas las rampas de salida de tierras (Alternativa 1) o mantenimiento de la rampa en la estación de Madrid Río y eliminación en el resto de las estaciones (Alternativa 2).

La definición de alternativas es la que se muestra a continuación:

- **Alternativa 0:** solución adoptada en el proyecto constructivo de la “Ampliación de la Línea 11 del Metro de Madrid. Tramo: Plaza Elíptica – Conde De Casal”. El trazado subterráneo se inicia como continuación del fondo de saco de Línea 11, bajo el Paseo de Santa M.^a de la Cabeza y continua con sentido general sudoeste-nordeste, con algunas curvas para encajarlo en las estaciones proyectadas. Se contemplan cinco estaciones: Comillas (en el parque y junto a la calle Baleares), Madrid Río (en el parque y junto al paseo de Yeseñas), Palos de la Frontera (en el paseo de Delicias), Atocha-Renfe (en la intersección del paseo de Infanta Isabel con la calle de Alfonso XIII) y Conde de Casal (en la misma plaza). El túnel se



ejecuta mediante tuneladora, excepto las salidas de pozos y las estaciones, que se realiza mediante pantallas. La salida de la tuneladora se ubica en el parque de Darwin, junto a la autovía A-3.

- **Alternativa 1:** solución adoptada en el proyecto de modificado (proyecto de modificado SIN rampa en Madrid Río). Se cambia puntualmente el trazado propuesto en el proyecto constructivo, en concreto se cambia la salida de la tuneladora desde el parque Darwin a una isleta del enlace entre la M-40 y la A-3, de manera que se disminuye su longitud en 320 m. Se cambia el modo de sacar las tierras de excavación entre las pantallas de las estaciones, pasando de acceso con rampa a un sistema de extracción vertical de las tierras. Se cambia 1,2 m la situación de la estación de Palos de la Frontera y se aumenta su longitud en 3,71 m. Se reduce el espesor de las pantallas, de 1,2 m a 1 m, en las estaciones proyectadas, lo que disminuye el volumen de excavación de tierras. Se plantea en esta alternativa la compatibilidad urbanística de usos en superficie del dotacional para el transporte con los dotacionales de zonas verdes y equipamientos.
- **Alternativa 2:** solución adoptada en el proyecto de modificado, manteniendo la rampa de acceso para la extracción de tierras en la estación de Madrid Río (proyecto de modificado CON rampa en Madrid Río). Se trata de la misma solución descrita en la alternativa 1, si bien la salida de las tierras excavadas se mantiene mediante rampa de acceso.
- **Alternativa 3:** con las características físicas de la Alternativa 1, solución adoptada en el proyecto de modificado (proyecto de modificado SIN rampa en Madrid Río), se propone que la totalidad de las parcelas afectadas por la infraestructura que sale al exterior de la L11 de la red de Metro, modifiquen su calificación para asumir la calificación de dotacional para el transporte, en su tipo especial ferroviario, red de Metro, haciendo así posible la coordinación urbanística entre los usos establecida en el PGOUM97.

3.1.1. Valoración de alternativas

Para realizar el análisis ambiental de Alternativas para el presente proyecto se ha tratado de establecer una serie de indicadores para cada aspecto del medio, los cuales, en la medida de lo posible se han definido cuantitativamente a fin de poder comparar de una forma objetiva la afección de las diferentes alternativas sobre el medio y compararlos con la Alternativa 0 (estado actual).

Para la construcción de la ampliación de la línea 11 de metro, es preciso ejecutar una serie de obras, la mayor parte de las cuales tendrán repercusiones sobre distintos factores del medio, y que superan el concreto alcance de este Plan Especial. Por otro lado, la puesta en funcionamiento de la línea de metro supondrá una sustancial mejora del transporte colectivo en la ciudad, aspecto, sin embargo muy positivo. Estas obras de ejecución de la L11 de Metro, que superan el ámbito de este Plan Especial, darán lugar a aquellas situaciones de superposición en superficie de los elementos de la red de Metro que urbanísticamente aquí se habilita.

En el Documento Ambiental del Proyecto Modificado N°1 se realiza un estudio exhaustivo con las principales acciones del proyecto con incidencia ambiental, así como la descripción de la naturaleza de las afecciones previstas y la definición de dichos indicadores. Los resultados de estos análisis señalan que todas las alternativas estudiadas son, con carácter general, ambientalmente viables, al no comprometer de forma irreversible los valores ambientales del territorio. El principal problema común de todas las alternativas son los derivados del gran volumen de tierras que se requiere excavar y la compatibilidad de zonas verdes con las infraestructuras de ventilación. Sin embargo, en este Plan Especial, se habilita tan sólo la compatibilidad de un uso en superficie con los usos dotacionales, por lo que su afección sobre el medio es muy limitada, no comprometiendo esta compatibilidad, en razón de la limitada superficie de afección, la calidad de zonas verdes o equipamientos que se afectan, como puede evaluarse en la medición de cada una de las fichas que se han incorporado entre los planos de ordenación, y que para los usos dotacionales afectados suponen una superficie de afección de 489,93 m².

A partir del análisis de alternativas realizado se emiten a continuación una serie de consideraciones basadas en los datos cuantitativos recopilados y en la valoración cualitativa realizada de los efectos ambientales previsibles identificados, y que permiten estimar en una primera instancia qué alternativa de trazado resulta más favorable medioambientalmente:

- La ejecución del proyecto supone a nivel socioeconómico y medioambiental una oportunidad de desarrollo de la red de transporte de Metro de Madrid para dar respuesta a la demanda existente, mejorar la conectividad urbana para los usuarios y contribuir a la reducción del tráfico rodado y, consecuentemente, a la mitigación del cambio climático.
- De las alternativas planteadas, la Alternativa 0, a priori, es la que generará una mayor afección ambiental y social.



- De las Alternativas 1 y 2, asociadas al Proyecto Modificado nº 1, la Alternativa 1 resulta más favorable al proyectarse sin rampas de acceso en ninguna de las estaciones, y limitando así la afección urbanística sobre las parcelas en superficie.
- Las Alternativas 1 y 2 generan sobre el medio biótico y la población, un menor impacto que el generado por la Alternativa 0, debido al menor número de ejemplares arbóreos a eliminar que conlleva la ejecución de las obras.
- El pozo de ventilación PV6 de la Alternativa 0 se proyecta junto al trazado del Cordel de Vinateros o de Pavones en su recorrido dentro del Parque Darwin, siendo necesaria la implementación de medidas preventivas durante la fase de ejecución de la ampliación de la línea. Las Alternativas 1 y 2 no generarán afecciones directas o indirectas sobre las Vías pecuarias localizadas en el ámbito de actuación.
- Las Alternativas 1 y 2 asociadas al Proyecto Modificado nº 1, en relación a la Alternativa 0, suponen una menor superficie de ocupación de instalaciones auxiliares temporales, al sustituirse las rampas de acceso de las estaciones por un sistema de extracción vertical de las tierras.
- La Alternativa 1 muestra los efectos más positivos en cuanto a las menores afecciones sobre la atmósfera al registrar el menor volumen de movimiento de tierras y la ausencia de rampas de acceso para su extracción y operaciones anejas.
- La Alternativa 3, al igual que la Alternativa 1 muestra efectos positivos como la menor superficie de ocupación, pero implicaría la calificación de la totalidad de la parcela afectada como dotacional para el transporte en la categoría de red de metro, lo que implicaría la sustitución de superficies valiosas al servicio del ciudadano, que garantizan su desarrollo integral y su bienestar, como zonas verdes y equipamientos, lo cual, nos lleva a desecharla desde el punto de vista urbanístico, por no ser adecuada, y por ser puntual la afección, que hace necesario establecer un modelo de compatibilidad de esas pequeñas afecciones.

En consecuencia, una vez estudiado y analizado el territorio, y realizada la valoración de las distintas alternativas mediante un análisis multicriterio, se plantea la Alternativa 1 **del Proyecto Modificado Nº 1 sin rampas en ninguna de las estaciones, e incorporando exclusivamente la compatibilidad de usos urbanísticos sobre las superficies afectadas en superficie**, como la más recomendable desde el punto de vista ambiental en atención a los aspectos ambientales siguientes:

- Misma longitud de túnel que la Alternativa 2 pero menor que la Alternativa 0 (320 m menos).
- Menor superficie de ocupación al no contar en ninguna de las Estaciones con rampas de acceso superficiales.
- Menor tramo de trazado en túnel bajo la Autovía A-3.
- Menor volumen de tierras que las Alternativas 0 y 2.
- Menor volumen de tierras con destino a vertedero que la Alternativa 0.
- Menor presupuesto de ejecución que las Alternativas 0 y 2.
- No implica la modificación de la calificación del suelo sobre las parcelas afectadas en superficie, y por tanto limita al mínimo la sustitución de superficies de suelo valiosas al servicio del ciudadano, que garantizan su desarrollo integral y su bienestar, como zonas verdes y equipamientos.

Asimismo, cabe resaltar la afección a los usos de suelo considerados en el PGOUM97 que tienen lugar debido a la realización del proyecto, y que se contienen en las tablas a continuación:

	Nº de ORDEN	SUPERFICIE TOTAL AFECTADA (m2)	USO ACTUAL PGOUM97	USO COMPATIBLE PROPUESTO PEM
PV1	1	36,49	VIARIO PÚBLICO	DOT TRANSPORTE RED METRO
	2	1,00		
SE1	3	1,00	VIARIO PÚBLICO	DOT TRANSPORTE RED METRO
	4.1	1,04		
	4.2	2,00		
	5	9,25	ZONA VERDE	
ESTACIÓN DE COMILLAS	6	9,00	ZONA VERDE	DOT TRANSPORTE RED METRO
	7	18,00		
	8	88,30		
	9.1	4,50		
	9.2	4,50		
	10	8,79		
	11.1	12,25		
	11.2	5,50		
	12	8,96		
	13.1	1,04		
	13.2	9,50		
	14.1	13,50		
	14.2	9,00		
	85	10,66		
SE2	15	1,00	DOT EQUIPAMIENTO	DOT TRANSPORTE RED METRO
	16.1	2,00		
	16.2	1,04		
PV2+PB1	17	9,29	ZONA VERDE	DOT TRANSPORTE RED METRO
	18.1	1,00		
ESTACIÓN DE MADRID RÍO	18.2	38,55	ZONA VERDE	DOT TRANSPORTE RED METRO
	19.1	13,50		
	19.2	5,50		
	20.1	1,04		
	20.2	9,50		
	21	14,00		
	22	91,63		
23	13,79			



	24	13,70		
	25	23,76		
SE3+PB2	26.1	1,00	VIARIO PÚBLICO	DOT TRANSPORTE RED METRO
	26.2	2,00		
	27	1,04		
	28	9,29		
PV3	29	1,00	VIARIO PÚBLICO	DOT TRANSPORTE RED METRO
	30	36,55		
SE4+PB3	31	9,57	VIARIO PÚBLICO	DOT TRANSPORTE RED METRO
	32	1,00		
	33	1,00		
	34.1	2,00		
	34.2	1,04		
ESTACIÓN PALOS DE LA FRONTERA	35	12,04	VIARIO PÚBLICO	DOT TRANSPORTE RED METRO
	36	26,10		
	37	22,18		
	38	12,04		
	39.1	9,00		
	39.2	9,00		
	40	9,00		
	41	25,00		
	42	5,00		
	43	5,60		
	44	14,10		
	45.1	5,25		
	45.2	5,25		
46.1	1,04			
46.2	9,50			
PV4+PB3	47	36,90	VIARIO PÚBLICO	DOT TRANSPORTE RED METRO
	48	1,00		
ESTACIÓN DE ATOCHA	49	9,00	VIARIO PÚBLICO	DOT TRANSPORTE RED METRO
	50	39,69		
	51	13,81		
	52	8,51		
	53	22,50		
	54.1	5,25		
	54.2	5,25		
	55.1	5,00	ZONA VERDE	
	55.2	5,50		
	56.1	12,25		
	56.2	14,10		
57.1	1,04			
SE5	58	9,25	VIARIO PÚBLICO	DOT TRANSPORTE RED METRO
	59	1,04		
	60	1,00		
	61	2,00		
PV5	62	36,89	VIARIO PÚBLICO	DOT TRANSPORTE RED METRO
	63	1,00		
SE6+PB4	64	9,25	VIARIO PÚBLICO	DOT TRANSPORTE RED METRO
	65.1	2,00		
	65.2	1,04		
ESTACIÓN CONDE DE CASAL	66	1,00	VIARIO PÚBLICO	DOT TRANSPORTE RED METRO
	67	5,06		
	68	9,00		
	69	13,50		
	70.1	4,68		
	70.2	4,68		
	71	1,04		
	72	10,89		
	73	9,45		
	74	9,14		
75.1	4,68			
75.2	4,50			

	76	33,90		
	77	29,88		
	78	14,00		
	79.1	9,64		
	79.2	1,04		
	80.1	5,50		
	80.2	10,50		
	81	28,94		
SE7+PV6+PB5	82	37,40	VIARIO PÚBLICO	DOT TRANSPORTE RED METRO
	83.1	1,00		
	83.2	9,25		
	84.1	2,00		
	84.2	1,04		
TOTAL		1234,14		
Total en ZV y Dot. Equipamientos		489,936		



4. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

La nueva ordenación urbanística amplía la compatibilidad de usos en la parcelas dotacionales de zonas verdes y equipamientos afectadas por la infraestructura que aflora a la superficie con el uso Dotacional para el Transporte Ferroviario en su tipo especial de la Red de Metro de Madrid, consideración que tiene la red de Metro en las NNUU del PGOUM97.

El conjunto de túneles, estaciones, tramos en superficie, infraestructuras e instalaciones, que son propios de la infraestructura y que discurren por el subsuelo, o que afloran en parcelas con la calificación de viario son plenamente compatibles con la ordenación urbanística vigente.

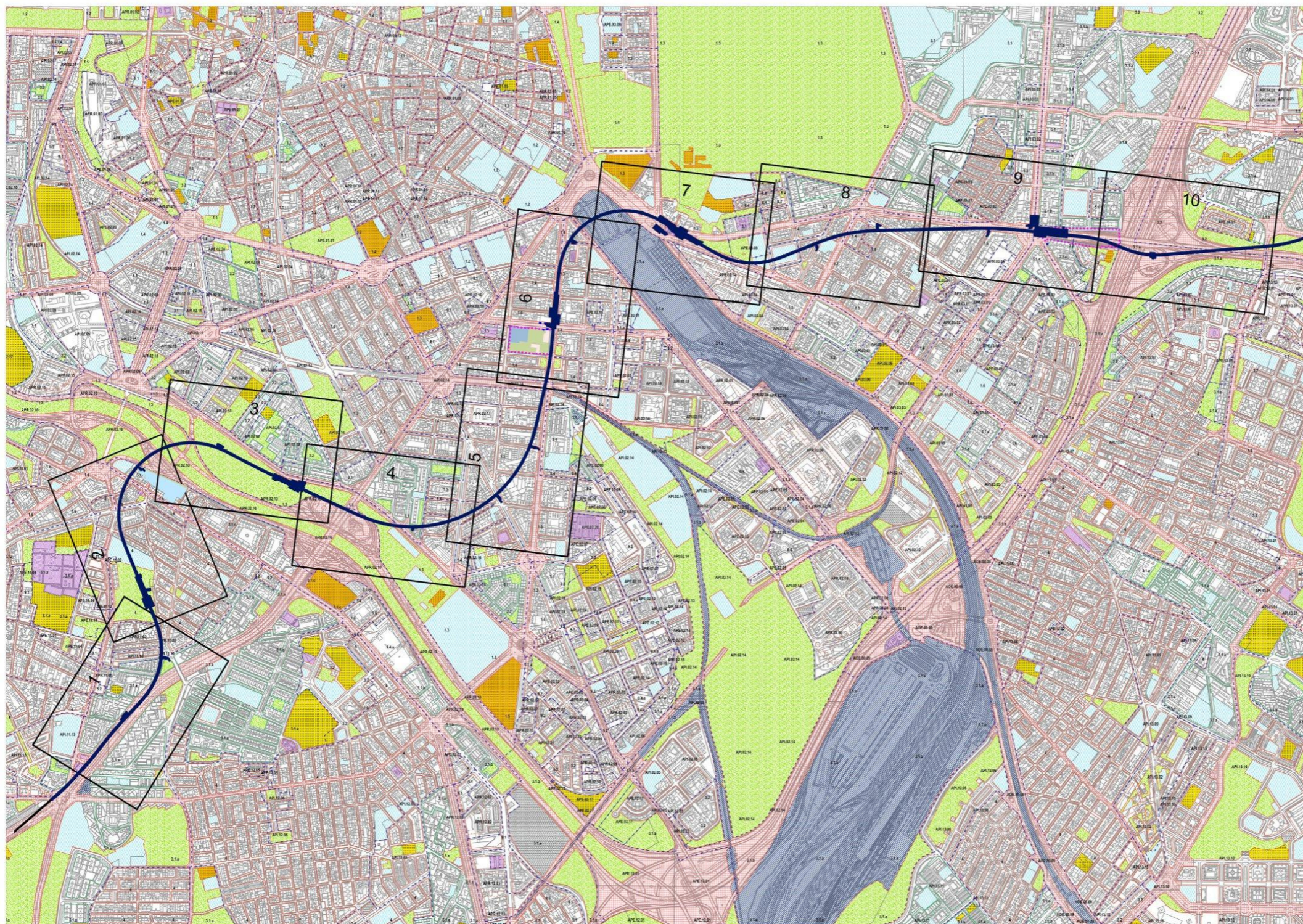
Todas las parcelas afectadas por la ocupación permanente de terrenos por rejillas de ventilación, y trampillas de acceso de los pozos de bombeo y salidas de emergencia a lo largo de la traza, así como a los accesos de las estaciones se sitúan sobre suelos de titularidad pública del Ayuntamiento de Madrid, y corresponden a las siguientes parcelas catastrales que se indican pormenorizadamente a continuación, y que se delimitan en detalle en los planos de ordenación de este Plan Especial.

- **PV1** - Pozo de Ventilación 1 (viario público, no dispone de ficha catastral)
- **SE1** – Salida de Emergencia 1 (viario público, no dispone de ficha catastral)
- **ESTACIÓN DE COMILLAS** - Parque de Comillas
Parcela: 9418625VK3791G0001AI
- **SE2** – Salida de Emergencia 2 (calificaciones superpuestas, uso equipamiento en el PE del Río Manzanares y viario para el soterramiento de la M-30, no dispone de ficha catastral).
- **PV2+PB1** – Pozo de Ventilación 2 (Parque Madrid Río)
Parcela: 9824809VK4702C0001RA
- **ESTACIÓN DE MADRID RÍO** - Parque de Madrid Río
Parcelas: 9824809VK4702C0001RA y 9824811VK4702C0000JP
- **SE3+PB2** – Salida de Emergencia 3 (viario público, no dispone de ficha catastral)
- **PV3** – Pozo de Ventilación 3 (viario público, no dispone de ficha catastral)
- **SE4** – Salida de Emergencia 4 (viario público, no dispone de ficha catastral)
- **ESTACIÓN PALOS DE LA FRONTERA** – Entorno de la estación de Palos de la Frontera (viario público, no dispone de ficha catastral)
- **PV4** – Pozo de Ventilación 4 (viario público, no dispone de ficha catastral)

- **ESTACIÓN DE ATOCHA** – Entorno de la estación de Atocha (viario público, no dispone de ficha catastral)
- **SE5** – Salida de Emergencia 5 (viario público, no dispone de ficha catastral)
- **PV5** – Pozo de Ventilación 4 (viario público, no dispone de ficha catastral)
- **SE6+PB4** – Salida de Emergencia 6 (viario público, no dispone de ficha catastral)
- **ESTACIÓN CONDE DE CASAL** – Estación de Conde de Casal (viario público, no dispone de ficha catastral)
- **SE7+PV6+PB5** (viario público, no dispone de ficha catastral)

Asimismo, con el fin de evitar que cualquier modificación sobrevenida durante la ejecución de la obra pueda desplazar, ampliar o incrementar las afecciones de la infraestructura de la red de Metro sobre parcelas calificadas como Zona Verde o Equipamiento, se establece que, en las parcelas afectadas por este Plan Especial de Mejora, tendrán la consideración de usos compatibles las instalaciones, accesos, salidas de emergencia, elementos de ventilación, extracción, iluminación, señalética y demás servicios necesarios para la explotación ferroviaria del Metro. Todo ello sin perjuicio de preservar la condición sustancial y mayoritaria del uso cualificado de las parcelas afectadas calificadas como Zona Verde o Equipamiento, en las condiciones de compatibilidad que establecen el artículo 7.2.3 de las NNUU del PGOUM97.

A continuación se incorpora el plano con la ordenación propuesta para el conjunto de las parcelas, y un detalle del mismo en el caso de la nueva estación de Comillas. En el conjunto de planos del PE se detalla el recorrido de la L11 en su conjunto y todas las parcelas afectadas a escala suficiente y de acuerdo a la mínima definida en el RP 78.



Plan Especial para la Definición de la Ordenación Urbanística e Integración de la Línea 11 de metro de Madrid, tramo: Plaza Elíptica - Conde de Casal, en el PGOUM97

Noviembre 2024

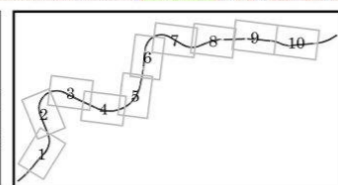
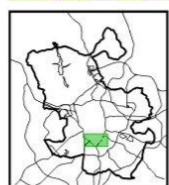


REVISADO Noviembre 2024

Planos de Ordenación

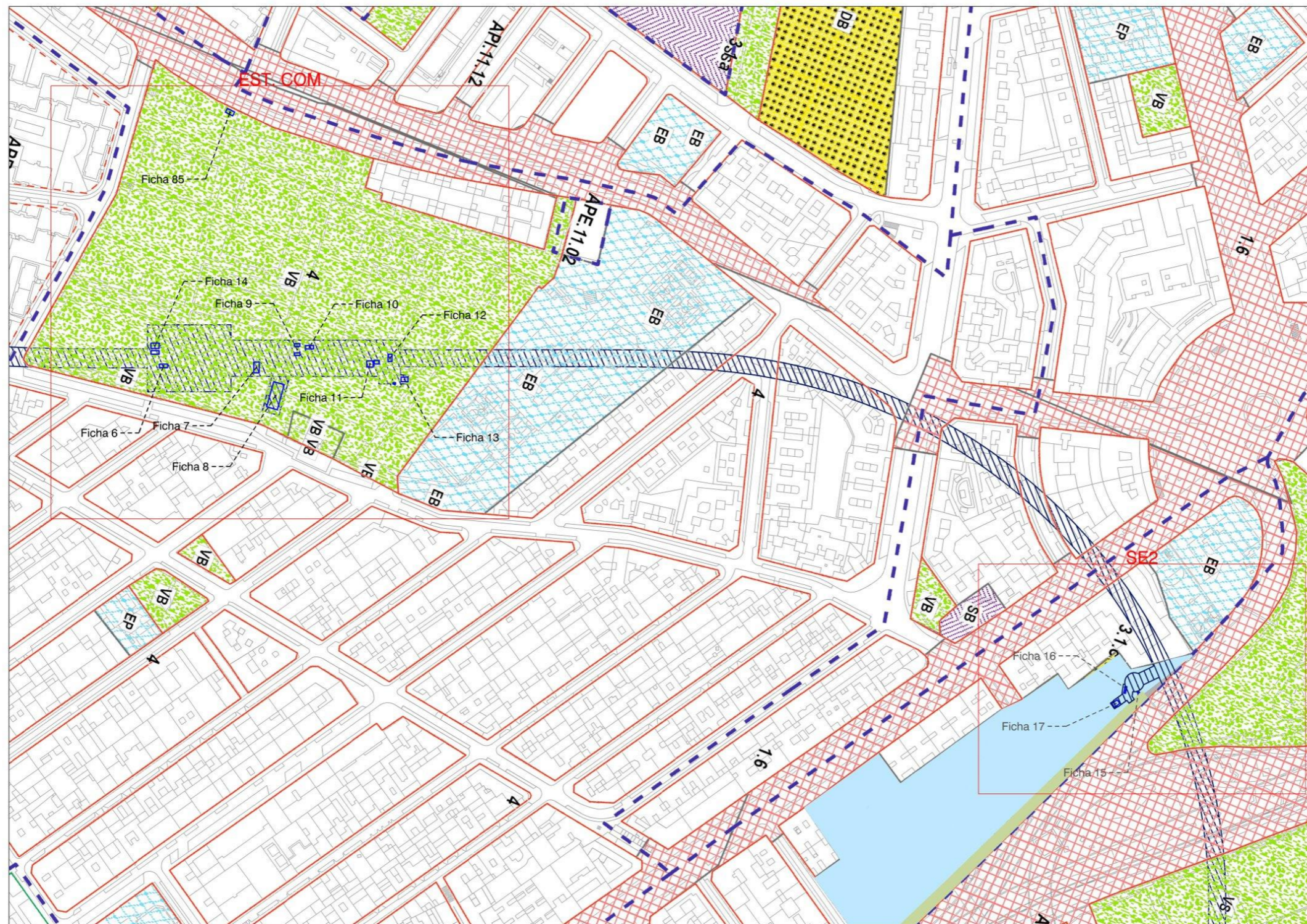
Ordenación del PGOUM 97

Esc. 1:15.000 0 50 100 200 m



Alinaciones	Ambitos de Ordenación	Ambitos de Ordenación	Dotaciones	Equipamiento	Servicios infraestructurales	Trazado indicativo (APR)																																																															
Alinación Oficial	●●●●●●●●●● Limite del ámbito	AOE.00.01 Ordenación especial	Zonas Verdes	EB Básico	Servicios de transporte	— Desarrollo Urb. Actualizado																																																															
Alinación con volumetría específica	<table border="1"> <tr> <td>Suelo urbano</td> <td>Ordenación</td> <td>Ordenación</td> </tr> <tr> <td>7.2.a</td> <td>UNP.2.03</td> <td>UNP.4.03</td> </tr> <tr> <td>UNP.2</td> <td>UNP.2</td> <td>UNP.2</td> </tr> </table>	Suelo urbano	Ordenación	Ordenación	7.2.a	UNP.2.03	UNP.4.03	UNP.2	UNP.2	UNP.2	<table border="1"> <tr> <td>7.2.a</td> <td>Norma zonal</td> </tr> <tr> <td>●</td> <td>Norma zonal 1.5</td> </tr> <tr> <td>APL.14.07</td> <td>Planeamiento incorporado</td> </tr> <tr> <td>APE.05.14</td> <td>Planeamiento específico</td> </tr> <tr> <td>APR.21.05</td> <td>Planeamiento remitido</td> </tr> </table>	7.2.a	Norma zonal	●	Norma zonal 1.5	APL.14.07	Planeamiento incorporado	APE.05.14	Planeamiento específico	APR.21.05	Planeamiento remitido	<table border="1"> <tr> <td>VB</td> <td>Básica</td> </tr> <tr> <td>VS</td> <td>Singular</td> </tr> <tr> <td>DB</td> <td>Básico</td> </tr> <tr> <td>DS</td> <td>Singular</td> </tr> <tr> <td>DP</td> <td>Privado</td> </tr> </table>	VB	Básica	VS	Singular	DB	Básico	DS	Singular	DP	Privado	<table border="1"> <tr> <td>ES</td> <td>Singular</td> </tr> <tr> <td>EP</td> <td>Privado</td> </tr> <tr> <td>SB</td> <td>Básico</td> </tr> <tr> <td>SS</td> <td>Singular</td> </tr> <tr> <td>AP</td> <td>Administración pública</td> </tr> </table>	ES	Singular	EP	Privado	SB	Básico	SS	Singular	AP	Administración pública	<table border="1"> <tr> <td>TF</td> <td>Transporte ferroviario</td> </tr> <tr> <td>TA</td> <td>Transporte aéreo</td> </tr> <tr> <td>TI</td> <td>Intercambiadores</td> </tr> <tr> <td>TL</td> <td>Logística del transporte</td> </tr> <tr> <td>VP</td> <td>Vía pública principal</td> </tr> <tr> <td>VS</td> <td>Vía pública secundaria</td> </tr> </table>	TF	Transporte ferroviario	TA	Transporte aéreo	TI	Intercambiadores	TL	Logística del transporte	VP	Vía pública principal	VS	Vía pública secundaria	<table border="1"> <tr> <td>—</td> <td>Recintos ordenados</td> </tr> <tr> <td>■</td> <td>Residencial</td> </tr> <tr> <td>■</td> <td>Servicios colectivos</td> </tr> <tr> <td>■</td> <td>Zona verde</td> </tr> <tr> <td>■</td> <td>Equipamiento</td> </tr> <tr> <td>■</td> <td>Vía pública principal</td> </tr> </table>	—	Recintos ordenados	■	Residencial	■	Servicios colectivos	■	Zona verde	■	Equipamiento	■	Vía pública principal
Suelo urbano	Ordenación	Ordenación																																																																			
7.2.a	UNP.2.03	UNP.4.03																																																																			
UNP.2	UNP.2	UNP.2																																																																			
7.2.a	Norma zonal																																																																				
●	Norma zonal 1.5																																																																				
APL.14.07	Planeamiento incorporado																																																																				
APE.05.14	Planeamiento específico																																																																				
APR.21.05	Planeamiento remitido																																																																				
VB	Básica																																																																				
VS	Singular																																																																				
DB	Básico																																																																				
DS	Singular																																																																				
DP	Privado																																																																				
ES	Singular																																																																				
EP	Privado																																																																				
SB	Básico																																																																				
SS	Singular																																																																				
AP	Administración pública																																																																				
TF	Transporte ferroviario																																																																				
TA	Transporte aéreo																																																																				
TI	Intercambiadores																																																																				
TL	Logística del transporte																																																																				
VP	Vía pública principal																																																																				
VS	Vía pública secundaria																																																																				
—	Recintos ordenados																																																																				
■	Residencial																																																																				
■	Servicios colectivos																																																																				
■	Zona verde																																																																				
■	Equipamiento																																																																				
■	Vía pública principal																																																																				

O-01



Plan Especial para la Definición de la Ordenación Urbanística e Integración de la Línea 11 de metro de Madrid, tramo: Plaza Elíptica - Conde de Casal, en el PGOUM97

Noviembre 2024



REVISADO Noviembre 2024

Planos de Ordenación

Ordenación del PGOUM 97

Esc. 1:2.000 0 10 20 40 m

		Alineaciones Alineación Oficial Alineación con volumetría específica	Ambitos de Ordenación Límite del ámbito Ordenación Urb. (Número de orden) UZP.2.03 UNP.4.03 NUP.2	Ambitos de Ordenación AOE.00.01 Ordenación especial Suelo urbano 7.2.a Norma zonal Norma zonal 1.5 APL.14.07 Planeamiento incorporado APE.05.14 Planeamiento específico APR.21.05 Planeamiento remitido	Dotaciones Zonas Verdes VB Básica VS Singular Deportivo DB Básico DS Singular DP Privado	Equipamiento EB Básico ES Singular EP Privado Servicio Público SB Básico SS Singular Administración pública	Servicios infraestructurales Servicios de transporte TF Transporte ferroviario TA Transporte aéreo TI Intercambiadores TL Logística del transporte Vía pública principal Vía pública secundaria	--- Trazado indicativo (APR) Desarrollo Urb. Actualizado Recintos ordenados Residencial Servicios colectivos Zona verde Equipamiento Vía pública principal
--	--	---	---	---	--	--	---	--

O-01.2

5. AFECCIÓN AL PATRIMONIO CULTURAL

En relación con el patrimonio cultural, debe señalarse la afección derivada de la ejecución del Proyecto de la Línea 11 de Metro, diferenciada del objeto de este Plan Especial, que se limita a ordenar urbanísticamente las salidas a superficie de la infraestructura. El proyecto se llevará a cabo básicamente enterrado, en túnel abierto mediante tuneladora, con salida al exterior únicamente en las estaciones futuras así como en pozos de bombeo, ventilación y salidas de emergencia, ámbito exclusivo de este Plan Especial, donde la excavación se ejecutará a cielo abierto entre pantallas.

La ejecución del proyecto contempla medidas específicas de control y seguimiento arqueológico y paleontológico actualmente en desarrollo por parte de especialistas, en cumplimiento de las prescripciones establecidas en el expediente RES/0971/2018 de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte de la Comunidad de Madrid. De este modo, el Plan Especial garantiza que la integración urbanística de las instalaciones en superficie se lleve a cabo respetando la normativa de protección del patrimonio histórico-cultural aplicable.

El proyecto en su conjunto afecta o está en el entorno de bienes inventariados en el Catálogo Geográfico de Bienes Inmuebles de la CAM, y concretamente a la afecciones arqueológicas:

- Zona Arqueológica y Paleontológica "Terrazas del Manzanares" (CM/079/0797), declarada Bien de Interés Cultural por Decreto 113/1993, de 25 de noviembre.
- Yacimiento Atajillo del Sastre (CM/079/0177) excavado por Pérez de Barradas y con secuencias del Paleolítico Medio (Musteriense) y Paleolítico Superior, en las inmediaciones de la futura Estación de Comillas.
- Yacimiento paleolítico Barrio de San Antonio (CM/079/0237), en el que se recuperó industria lítica de cronología achelense sobre la marga terciaria y El Sotillo (CM/079/0176), estudiado por P. Wernert y J. Pérez de Barradas, con industria lítica musteriense, solutrense y del paleolítico superior.
- Bien de Interés Cultural Conjunto Histórico Recinto de la Villa de Madrid (CM/079/0780), donde se encuentran entre otros el Real Canal del Manzanares (CM/079/0114).
- Yacimiento paleontológico con restos de microvertebrados de Paseo de la Chopera, 2 (CM/079/0706).
- Bien de Interés Cultural Zona Arqueológica Recinto histórico de Madrid (CM/079/0778), donde se sitúa la futura estación de Palos de la Frontera.
- Yacimiento Cerro de San Bias 2 (CM/079/0269), con materiales del Paleolítico Medio, Mesolítico y Calcolítico.

Las salidas a superficie de la infraestructura, si bien no comportan edificabilidad ni volumen, salvo en aquellos casos en que las salidas de las estaciones pudieran albergar algún tipo de cobertura, se ubican en ámbitos de especial protección patrimonial, tales como:

- Recinto de la Villa de Madrid y su entorno, declarado bien de interés cultural en la categoría de conjunto histórico por Decreto 41/1995 (BOCM nº 120 de 22/05/1995).
- Panteón de Hombres Ilustres y Torre de la Real Basílica de nuestra Señora de Atocha, declarado bien de interés cultural en la categoría de monumento por Real Decreto 1507/1992 (BOE nº 314 de 31/12/1992).
- "Recinto histórico", declarado bien de interés cultural en la categoría de zona arqueológica por Decreto 61/1993 (BOE nº18 de 21/01/1994).
- Terrazas del Manzanares", declarada bien de interés cultural en la categoría de zona arqueológica por Decreto 113/1993 (BOE nº36 de 11/02/1994)
- Zona de amortiguamiento del "paisaje de la Luz", declarada Patrimonio Mundial de la UNESCO en la categoría de Paisaje cultural
- Paisaje de la Luz, Patrimonio Mundial de la UNESCO en la categoría de paisaje cultural, y Zona de amortiguamiento del Paisaje de la Luz, declarada Patrimonio Mundial de la UNESCO en la categoría de Paisaje Cultural.

Otros ámbitos pertenecientes al patrimonio cultural que el proyecto también afecta, pero sin generar ningún impacto en ellos son los siguientes:

- Río manzanares
- Autovías A-42 y A-3
- Estación de tren Madrid-Puerta de Atocha-Almudena Grandes y líneas de larga distancia y cercanías.
- Vías pecuarias "Cordel del Arroyo Abroñigal", "Cordel de Vinateros o de Pavones" y "Cordel de Pavones (Tramo 3)"
- Corredores ecológicos "Vía Verde del Manzanares", "Vía verde de Getafe" y "Parque del Retiro"

No obstante, debe precisarse que será en el proceso de ejecución de la infraestructura cuando se produzcan las consultas y autorizaciones pertinentes ante la Dirección General de Patrimonio Cultural de la CAM y el Ayuntamiento de Madrid, en cumplimiento de la normativa aplicable, ya que este Plan Especial se limita exclusivamente a habilitar la compatibilidad de usos dotacionales en los elementos que emergen en superficie, sin modificar por ello la calificación urbanística de los suelos afectados, o poder incidir en la forma de ejecución de la citada infraestructura.

6. GESTIÓN Y EJECUCIÓN URBANÍSTICA

La totalidad de los terrenos comprendidos en el ámbito del presente Plan Especial se encuentran en situación de suelo urbanizado e integrados en la malla urbana de la ciudad de Madrid. En consecuencia, no se trata de una actuación de transformación urbanística, sino de la incorporación de la compatibilidad del uso dotacional de transporte (red de Metro) en el ámbito concreto de este Plan, limitado exclusivamente a la superficie ocupada por aquellos elementos de la red que afloran en parcelas calificadas como dotacionales de zona verde o equipamiento. A este respecto, debe recordarse que la Red de Metro de Madrid constituye, conforme al artículo 36.6 de la Ley 9/2001, del Suelo de la Comunidad de Madrid (LSCM), una red de infraestructuras de carácter supramunicipal, cuya función, uso, servicio y gestión son competencia propia de la Comunidad de Madrid.

De conformidad con lo establecido en el artículo 67 de la LSCM, la Comunidad de Madrid, en el ejercicio de sus competencias y para garantizar el adecuado desarrollo de las redes públicas supramunicipales —como es el caso de la red de Metro—, puede modificar las determinaciones urbanísticas establecidas por el planeamiento territorial o municipal en relación con la compatibilidad de usos de los terrenos integrantes de dichas redes. En consecuencia, las modificaciones de compatibilidad de usos contempladas en este Plan Especial de Mejora se tramitan conforme a lo previsto en el artículo 59.3 de la citada LSCM, dado que no se trata de compatibilidades ya previstas en el planeamiento municipal vigente.

Este Plan Especial no conlleva desafectación alguna de suelos destinados a redes públicas de zonas verdes, equipamientos, ya obtenidos mediante cesión obligatoria y gratuita. Lo que se establece es un régimen de compatibilidad de usos entre dotacionales, todos ellos integrados en redes públicas, siendo necesaria esta compatibilidad para la ejecución y explotación de la red de Metro. Dicha compatibilidad resulta además proporcionada, en tanto afecta únicamente a superficies muy reducidas dentro de cada parcela, tal y como se refleja en las fichas elaboradas al efecto e incorporadas al presente documento.

Como se ha indicado, el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, mediante Acuerdo de 15 de noviembre de 2023, acordó la ejecución e inicio de las obras del Proyecto Constructivo de ampliación de la Línea 11 de Metro de Madrid, tramo Plaza Elíptica–Conde de Casal, por razones de urgencia e interés general, conforme al artículo 163.5 de la LSCM.

De acuerdo con el artículo 6.2, párrafo primero, de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, la aprobación de proyectos básicos o de construcción de líneas ferroviarias, tramos o elementos de estas que requieran la utilización de terrenos comporta la

declaración de utilidad pública o interés social, la necesidad de ocupación y la declaración de urgencia a efectos expropiatorios. Ello exige la información pública de la relación de bienes y derechos afectados, conforme al artículo 18 de la Ley de Expropiación Forzosa de 16 de diciembre de 1954. Sin embargo, las parcelas comprendidas en el ámbito de este Plan Especial tienen carácter de dominio público, al estar vinculadas al uso público general de zona verde o equipamiento, lo que impide su obtención mediante expropiación. En consecuencia, procede la correspondiente mutación demanial de la parte afectada del pleno dominio, vinculada a las instalaciones que constan en el anejo de Expropiaciones del Proyecto citado y en este Plan Especial, identificándose sus puntos y coordenadas debidamente georreferenciadas, así como el destino de las superficies (estaciones, pozos de ventilación, accesos, etc.).

Las instalaciones así afectadas forman parte de la infraestructura de la Línea 11 del Metro de Madrid y tienen por objeto garantizar la adecuada explotación de la línea, incluyendo todos los elementos y obras anexas o complementarias definidas en el proyecto que coincidan con la rasante del terreno o sobresalgan de ella. En todo caso, se limita a las superficies imprescindibles para el cumplimiento de la normativa aplicable, en especial lo previsto en los Títulos II y VII de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, y disposiciones concordantes.

La mutación demanial comportará la alteración de la titularidad de la finca exclusivamente en las superficies afectadas, que pasarán de dominio público de uso general (zonas verdes o equipamientos) a dominio público de infraestructura ferroviaria, con titularidad de la Comunidad de Madrid. Se establece expresamente que, si las superficies objeto de mutación no se destinaran al uso o servicio público ferroviario o dejaran de estarlo, revertirán automáticamente al Ayuntamiento de Madrid. La eficacia de la mutación quedará condicionada a su concesión por el Ayuntamiento y al mantenimiento en uso de la infraestructura de la Línea 11 del Metro de Madrid, o de la denominación que pudiera corresponderle en el futuro.

La mutación demanial se registrará por las condiciones específicas de cada solicitud y, en todo caso, por lo dispuesto en la Ley 3/2001, de 21 de junio, de Patrimonio de la Comunidad de Madrid, la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas, así como por cualquier otra normativa estatal, autonómica o municipal que resulte aplicable en razón de la materia, o las que en el futuro las sustituyan.

La actuación prevista no propone la desafectación de suelo de redes públicas ya obtenidas, la descalificación de suelo destinado a viviendas sujetas a algún régimen de protección pública, ni el cambio del uso de redes públicas calificadas como docente, sanitario ni viviendas sujetas

a algún régimen de protección pública ni de integración social; por lo que no son exigibles las medidas compensatorias ni los informes previos regulados en el artículo 67.2 de la LCSM.



7. VIABILIDAD DE LA PROPUESTA.

Atendiendo al proyecto informativo de la ampliación de la Red de Metro- L11, Tramo Plaza Elíptica- Conde de Casal, se confirma que para cada una de las alternativas se han calculado los costes de inversión, costes de operación y mantenimiento y los beneficios a lo largo del periodo de evaluación de 30 años, lo que sumado a la construcción prevista en 4 años, resulta un horizonte de evaluación de 34 años.

De acuerdo con la Guía de la Comisión Europea para el análisis coste beneficio de proyectos de inversión, la tasa social de descuento recomendada para la evaluación de proyectos debe basarse en la tasa social de preferencia temporal que, a su vez, se construye a partir de la tasa prevista de crecimiento del PIB, la utilidad marginal de la renta y la tasa de preferencia temporal pura.

Para la evaluación del proyecto se ha elegido utilizar una tasa de descuento del 3,0% de acuerdo con la recomendación de la Guía para el análisis coste-beneficio de la Comisión Europea para el periodo 2014-2020 para los Estados Miembros distintos a aquellos denominados "Cohesion countries" como es el caso de España.

Adicionalmente, se ha realizado un análisis de sensibilidad considerando tres escenarios adicionales con diferentes estimaciones de demanda y variación de costes

- Escenario 1: Tasa de descuento de un 3%. Escenario base
- Escenario 2: Tasa de descuento de un 3% y una disminución de la demanda del 5%.
- Escenario 3: Tasa de descuento de un 3% y adicionalmente a una disminución de la demanda del 5% junto con un aumento de los costes de construcción del 10%.
- Escenario 4: Tasa de descuento de un 3%, y adicionalmente una disminución de la demanda del 5%, un aumento de los costes de construcción del 10% y un aumento de los costes de explotación del 25 %.

Se acompaña a continuación de una tabla resumen de los parámetros de rentabilidad de los escenarios calculados, que permite asegurar la viabilidad de la inversión en la ejecución de la infraestructura.

ESCE NARIO	Dism. Dem. 5%	Incr. Coste cons. 10%	Incr. Coste explot 25%	ALTERNATIVA 1				ALTERNATIVA 2				ALTERNATIVA 3			
				V.A.N. (€)	B/C	T.I.R.	P.R.I	V.A.N.	B/C	T.I.R.	P.R.I	V.A.N.	B/C	T.I.R.	P.R.I
1				341.728.709	1,68	7,91%	18	322.325.455	1,65	7,70%	18	295.482.114	1,64	7,50%	18
2	x			299.554.788	1,60	7,38%	19	281.292.016	1,56	7,20%	19	257.573.987	1,56	6,99%	20
3	x	x		263.616.408	1,49	6,63%	20	242.788.833	1,45	6,40%	21	220.322.587	1,44	6,20%	21
4	x	x	x	235.221.676	1,42	6,29%	21	214.460.959	1,38	6,00%	22	197.780.977	1,38	5,91%	22

Se comprueba que todas las alternativas son viables social y económicamente, pues su tasa de rentabilidad es superior a la tasa de descuento recomendada del 3%.

En cuanto a los parámetros de rentabilidad, se comprueba que para todos los parámetros analizados (VAN, TIR y relación B/C) la alternativa 1 es la más rentable, siendo la alternativa 3 la menos rentable en todos ellos.

Se comprueba además, que de los factores considerados, es el incremento (del 10%) de los costes de mantenimiento el que más repercusión tiene sobre el proyecto, con un impacto un 50% superior al de la disminución de la demanda (del 5%) y un 30% superior al del incremento de coste de construcción.

Por lo que puede afirmarse que la ejecución del proyecto es viable, y por tanto es viable también la ejecución de este Plan Especial de Mejora.



8. GARANTÍAS DE SOSTENIBILIDAD DE LA PROPUESTA

La memoria económica da respuesta a las exigencias legales relativas a viabilidad y sostenibilidad de los instrumentos de planeamiento, conforme a lo establecido en el artículo 22, apartados 4 y 5, 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, con objeto de garantizar la evaluación y seguimiento de sostenibilidad del desarrollo urbano garantizando la viabilidad técnica y económica de las actuaciones sobre el medio urbano, mediante los conceptos de sostenibilidad y rentabilidad, cada uno objeto de análisis específico.

El artículo 22.4 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 estatal, dispone que:

“4. La documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de transformación urbanística deberá incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderará, en particular, el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.”

Por tanto, la exigencia del informe de sostenibilidad económica se prevé, literalmente, en relación con las actuaciones de transformación urbanística, las cuales, conforme al artículo 7.1 del citado texto legal son las siguientes:

Artículo 7. Actuaciones de transformación urbanística y actuaciones edificatorias.

1. *A efectos de esta ley, se entiende por actuaciones de transformación urbanística:*

a) *Las actuaciones de urbanización, que incluyen:*

1) *Las de nueva urbanización, que suponen el paso de un ámbito de suelo de la situación de suelo rural a la de urbanizado para crear, junto con las correspondientes infraestructuras y dotaciones públicas, una o más parcelas aptas para la edificación o uso independiente y conectadas funcionalmente con la red de los servicios exigidos por la ordenación territorial y urbanística.*

2) *Las que tengan por objeto reformar o renovar la urbanización de un ámbito de suelo urbanizado, en los mismos términos establecidos en el párrafo anterior.*

b) *Las actuaciones de dotación, considerando como tales las que tengan por objeto incrementar las dotaciones públicas de un ámbito de suelo urbanizado para*

reajustar su proporción con la mayor edificabilidad o densidad o con los nuevos usos asignados en la ordenación urbanística a una o más parcelas del ámbito y no requieran la reforma o renovación de la urbanización de éste.”

Así pues, conforme a la legislación vigente, el presente Plan Especial de Mejora de las Redes Públicas para la definición de la ordenación urbanística e integración de la Línea 11 de Metro, tramo Plaza Elíptica–Conde de Casal, no requiere una evaluación específica en esta materia. Ello se debe a que no se trata de una actuación de transformación urbanística, sino de la incorporación de la compatibilidad del uso dotacional de transporte (red de Metro) en el ámbito concreto de este Plan, limitado exclusivamente a la superficie ocupada por los elementos de la red que afloran en parcelas con calificación dotacional de zona verde o equipamiento.

