

PLAN ESPECIAL DE MEJORA Y REORDENACIÓN DE REDES PÚBLICAS EN EL ÁMBITO ESTE DEL PLAN PARCIAL DE MONTECARMELO DEL PAU-II.2 UZI.0.07, PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA RED PÚBLICA DOTACIONAL PARA EL TRANSPORTE, LOGÍSTICA DEL TRANSPORTE PARA COCHERAS DE METRO.

TÉRMINO MUNICIPAL DE MADRID

MEMORIA INFORMATIVA Y DE ORDENACIÓN

INICIATIVA:

D.G. DE INFRAESTRUCTURAS.

**CONSEJERÍA DE VIVIENDA, TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS DE LA
COMUNIDAD DE MADRID**

JUNIO 2026

RH ESTUDIO SLP

ÍNDICE

A.	MEMORIA INFORMATIVA Y DE ORDENACIÓN	5
1	INTRODUCCIÓN	6
2	OBJETO, ENTIDAD PROMOTORA, LEGITIMACIÓN Y EQUIPO REDACTOR....	6
2.1	OBJETO	6
2.2	ENTIDAD PROMOTORA, LEGITIMACIÓN Y EQUIPO REDACTOR	7
3	AMBITO GEOGRÁFICO	8
4	ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD.....	9
5	JUSTIFICACIÓN, CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DEL PLAN ESPECIAL. 11	11
5.1	MOVILIDAD SOSTENIBLE Y EL FOMENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO.	11
5.2	NECESIDAD ESTRATÉGICA DE LA UBICACIÓN DE LA NUEVA COCHERA	11
5.3	NECESIDAD DE TRAMITAR UN PE PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y PARA REORDENACIÓN DEL ÁMBITO.....	12
5.4	OPORTUNIDAD Y CARÁCTER DEL PLAN ESPECIAL.	13
6	MARCO NORMATIVO Y FUNDAMENTO LEGAL.....	14
6.1	LEGISLACIÓN URBANÍSTICA	15
6.2	LEGISLACIÓN EN MATERIA DE EVALUACIÓN AMBIENTAL.....	15
6.3	LEGISLACIÓN SECTORIAL RELEVANTE.....	15
6.4	NORMATIVA PARA LOS PROYECTOS TÉCNICOS.....	16
6.5	BASE NORMATIVA PARA LA REDACCIÓN DEL PE.....	17
7	PLANEAMIENTO VIGENTE AFECTADO POR EL PLAN ESPECIAL.....	17
8	OTRAS ACTUACIONES EN EL ENTORNO DEL ÁMBITO DEL PE	24
9	ANTECEDENTES RELEVANTES DE PLANEAMIENTO	24
9.1	ACTUACIÓN EN EL NUDO DE FUENCARRAL.....	24
9.2	ACTUACIONES RELACIONADAS CON LA AMPLIACIÓN DE LA RED DE METRO ..	26
10	SITUACIÓN ACTUAL Y BASES DE DISEÑO	29
10.1	ENCUADRE URBANO	29
10.2	CONDICIONANTES TOPOGRÁFICOS.....	30
10.3	SERVICIOS URBANOS	31
10.4	SITUACIÓN DEL SUELO	31
11	AFECCIONES SECTORIALES Y ORGANISMOS AFECTADOS	32
11.1	CANAL DE ISABEL II.....	32
11.2	METRO.....	33
11.3	CARRETERAS M-603 Y M-607	34
11.4	SANEAMIENTO	34
11.5	RED ELÉCTRICA.....	35

11.6	GAS NATURAL	36
11.7	TELEFONÍA Y COMUNICACIONES.....	38
12	ALTERNATIVAS DE IMPLANTACIÓN. JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA.	39
12.1	ALTERNATIVA 0	39
12.2	ALTERNATIVA 1	39
12.3	ALTERNATIVA 2	41
12.4	ALTERNATIVA 3	43
12.5	SELECCIÓN DE ALTERNATIVA	45
13	CRITERIOS TÉCNICOS Y CONDICIONANTES BÁSICOS DE IMPLANTACIÓN DE LAS COCHERAS.	47
13.1	PARÁMETROS GENERALES	47
13.2	GEOMETRÍA HORIZONTAL.....	47
13.3	GEOMETRÍA VERTICAL	48
13.4	SECCIÓN TIPO	48
13.5	APARATOS DE VÍA	48
13.6	CONEXIÓN A LA LÍNEA DE METRO PROYECTADA	48
13.7	INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS PREVISTOS Y EXISTENTES	49
13.8	REQUERIMIENTOS OPERATIVOS DE LAS COCHERAS DE METRO	49
14	DETERMINACIONES DEL PLAN ESPECIAL. DESCRIPCIÓN Y CARACTERÍSTICAS DE LA INFRAESTRUCTURA DE COCHERAS.	50
14.1	CALIFICACIÓN DEL SUELO DE REDES PÚBLICAS EN COTA URBANA	50
14.2	REDES PÚBLICAS BAJO RASANTE.....	51
14.3	SUPERFICIE EDIFICABLE NO LUCRATIVA	52
14.4	EFFECTOS DEL PLAN	52
14.5	DOTACIÓN DE APARCAMIENTO.....	52
14.6	RED PÚBLICA DE ACCESO Y CONEXIÓN A SERVICIOS	53
14.7	PARÁMETROS CUANTITATIVOS DE LA ORDENACIÓN	53
14.8	COMPARATIVA ENTRE PLANEAMIENTO ACTUAL Y MODIFICADO	54
15	NORMAS URBANÍSTICAS DEL PLAN ESPECIAL	54
16	INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS URBANOS. COMPATIBILIDAD CON AFECCIONES Y SERVICIOS EXISTENTES.	55
16.1	COMPATIBILIDAD CON AFECCIONES SECTORIALES Y ORGANISMOS AFECTADOS	55
16.2	AFECCIONES GENERADAS POR LA INFRAESTRUCTURA DE METRO	57
17	ENCUADRE DEL PE EN RELACIÓN CON EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE	58
18	INTERÉS GENERAL DE LA INICIATIVA	59

19	EJECUCIÓN DEL PLANEAMIENTO Y RÉGIMEN ESPECIAL DEL USO DEL SUELO	59
20	ESTUDIOS ECONÓMICOS	60
21	PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y PROTECCIÓN DEL MEDIO	61
22	MEDIDAS DE EFICIENCIA ENERGÉTICA, CAMBIO CLIMÁTICO, ECONOMÍA CIRCULAR Y FACTOR VERDE	63
23	ANÁLISIS DE IMPACTOS DE PLANEAMIENTO	63
24	DESCRIPCIÓN PREVIA DE LAS ESPECIFICACIONES DEL PROYECTO DE COCHERAS. CONDICIONES DE CONSTRUCCIÓN Y MONTAJE	63
24.1	ESPECIFICACIONES DEL PROYECTO DE COCHERAS	63
24.2	CONDICIONES DE CONSTRUCCIÓN Y MONTAJE	64
25	RÉGIMEN DE EXPLOTACIÓN Y PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE LA INFRAESTRUCTURA DE METRO	65
26	CONTENIDO GRÁFICO DEL PLAN ESPECIAL	66
27	DOCUMENTACIÓN DEL PLAN ESPECIAL	67
28	CONCLUSIÓN	68
B.	NORMAS URBANÍSTICAS	69
C.	DOCUMENTACIÓN GRÁFICA	87
D.	ESTUDIOS ECONÓMICOS	90
E.	DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO	96
F.	ANÁLISIS DE MEDIDAS DE EFICIENCIA ENERGÉTICA Y CAMBIO CLIMÁTICO, ECONOMÍA CIRCULAR Y FACTOR VERDE	97
G.	ESTUDIO DE MOVILIDAD	101
H.	ANÁLISIS DE IMPACTOS	102
I.	ANEXOS	108
J.	RESUMEN EJECUTIVO	109

A. MEMORIA INFORMATIVA Y DE ORDENACIÓN

1 INTRODUCCIÓN

Este Plan Especial de Mejora y Reordenación de Redes Públicas para la implantación de una parcela de Logística del Transporte que permita ejecutar unas Cocheras de Metro es una actuación de iniciativa pública que se encuadra en el ámbito de la Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997, en los ámbitos del Área de Planeamiento Remitido 08.03, “Prolongación de la Castellana”, y del Área de Planeamiento Específico 05.27, “Colonia Campamento”, para la definición de las determinaciones y parámetros de ordenación de la operación urbanística “Madrid Nuevo Norte”, en adelante MPG MNN.

Esta MPG fue aprobada definitivamente con condiciones mediante acuerdo de 25 de marzo de 2020 del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid. Posteriormente, por acuerdo del Consejo de 22 de junio de 2020, se dieron por cumplidas las condiciones establecidas en el Anexo del Acuerdo de 25 de marzo de 2020.

En el ámbito de la MPG se incluían suelos dotacionales públicos ubicados en las parcelas 55.1, 55.2 y 55.3 de la segunda modificación puntual del Plan Parcial de Montecarmelo del PAU-11.2 UZI.0.7 (MPP.08.302), para la implantación de unas cocheras necesarias para la correcta explotación de una nueva línea de Metro requerida en el ámbito de Madrid Nuevo Norte.

2 OBJETO, ENTIDAD PROMOTORA, LEGITIMACIÓN Y EQUIPO REDACTOR

2.1 OBJETO

El Plan Especial tiene por objeto principal, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 50.1.a de la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid, en adelante LSCM, mejorar y reordenar en suelo urbano las redes públicas para posibilitar la implantación de unas nuevas Cocheras de Metro soterradas en la calle Monasterio de Arlanza, en el barrio de Montecarmelo del distrito Fuencarral-El Pardo de Madrid.

Así mismo, el presente Plan Especial da cumplimiento al artículo 7.15.31 de las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid 1997 (en adelante PGOUM), para el desarrollo de estas nuevas cocheras, calificadas como *Dotacional Transporte* en su clase de *Logística del Transporte*.

Por otra parte en julio de 2024 el Ayuntamiento de Madrid aprobó el Anteproyecto de Remodelación del Nudo de Fuencarral, para el posterior desarrollo del Proyecto Constructivo correspondiente. Debido a esta acción sobrevenida será necesario además, en el ámbito del Plan Especial, incrementar la reserva de suelo que según planeamiento vigente se asigna a Vía Pública Principal.

Como consecuencia de todo ello, el Plan Especial (PE) propone:

- i. La ordenación del uso de Logística del Transporte para la implantación de Cocheras y/o Depósito de Metro vinculadas a la nueva línea que se proyecta desde la Estación de Chamartín hasta las proximidades de la actual Estación de Fuencarral, bajo el eje de la prolongación de Agustín de Foxá, ordenado por la Modificación Puntual del

PGOUM de 1997 (PGOUM), en los ámbitos de planeamiento APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" y APE 05.27 "Colonia Campamento" para la definición de las determinaciones y parámetros de ordenación de la operación urbanística "Madrid Nuevo Norte", (MPG MNN).

- ii. Incorporar el uso Dotacional de Logística del Transporte a los usos dotacionales públicos ya existentes en el ámbito de actuación en atención a la previsión de requerimientos operativos de Metro Madrid para garantizar la funcionalidad de la red, ya que este no está entre los usos dotacionales públicos contemplados en el planeamiento vigente, en el ámbito del Plan Especial.
- iii. Definir la reordenación del conjunto de las dotaciones públicas del ámbito garantizado su compatibilidad y su funcionalidad.

Los usos dotacionales existentes en el ámbito según el planeamiento vigente son los de Vía Pública Principal, Zona Verde Básica, Equipamiento Básico y Administración Pública, para el que no se especifica nivel de implantación. En el Plan Especial los tres primeros mantienen la misma calificación, si bien con una configuración espacial distinta, y el de Administración Pública será sustituido por el de Logística del Transporte (Cocheras de Metro), con una superficie inferior a la anterior, tal como se puede ver en la tabla comparativa incluida en el apartado 14.8 de esta memoria. Por otra parte la superficie de suelo de Vía Pública Principal se verá incrementada para dar cabida en esa zona a la solución propuesta en el Anteproyecto de Remodelación del Nudo de Fuencarral.

La infraestructura de Logística del Transporte (Cocheras) propuesta en el PE se concibe como una Infraestructura Básica del Territorio con el carácter de Sistema General según lo establecido en el artículo 3.1.2.1 del PGOUM, e integrado en el sistema de la Red Pública Supramunicipal según lo que se establece en la Ley 5/1985 de Creación del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid.

2.2 ENTIDAD PROMOTORA, LEGITIMACIÓN Y EQUIPO REDACTOR

Formula la iniciativa la Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, como organismo con capacidad para coordinar las necesidades relativas a la redacción de proyectos de las infraestructuras de Metro Madrid S.A.

Metro de Madrid S.A. es una empresa pública que está integrada en el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, organismo creado en 1986 para agrupar los esfuerzos de las instituciones públicas y privadas relacionadas con el transporte público con el fin de coordinar servicios, redes y tarifas, con el objetivo de ofrecer al usuario una mayor capacidad y mejor calidad de la oferta.

Metro de Madrid, cuya Administración tutelar es la Comunidad de Madrid, tiene como principales funciones la explotación de las líneas de la red de Metro en funcionamiento, la planificación y mejora de la calidad del servicio de transporte y el mantenimiento y optimización de las instalaciones de la red del suburbano madrileño.

La Comunidad de Madrid formula la iniciativa del Plan Especial en base al reconocimiento legal establecido, entre otros, en los artículos 8.1 del TRLSRU y 5 y 56 de la LSCM.

El documento del Plan Especial ha sido redactado por el siguiente equipo:

Redacción del documento urbanístico:

RH Estudio, Investigación y Proyectos S.L.P

Redacción del documento ambiental:

ALTACIA, Consultoría Estratégica Medioambiental

Estudio de tráfico:

TEMA Ingeniería

3 AMBITO GEOGRÁFICO

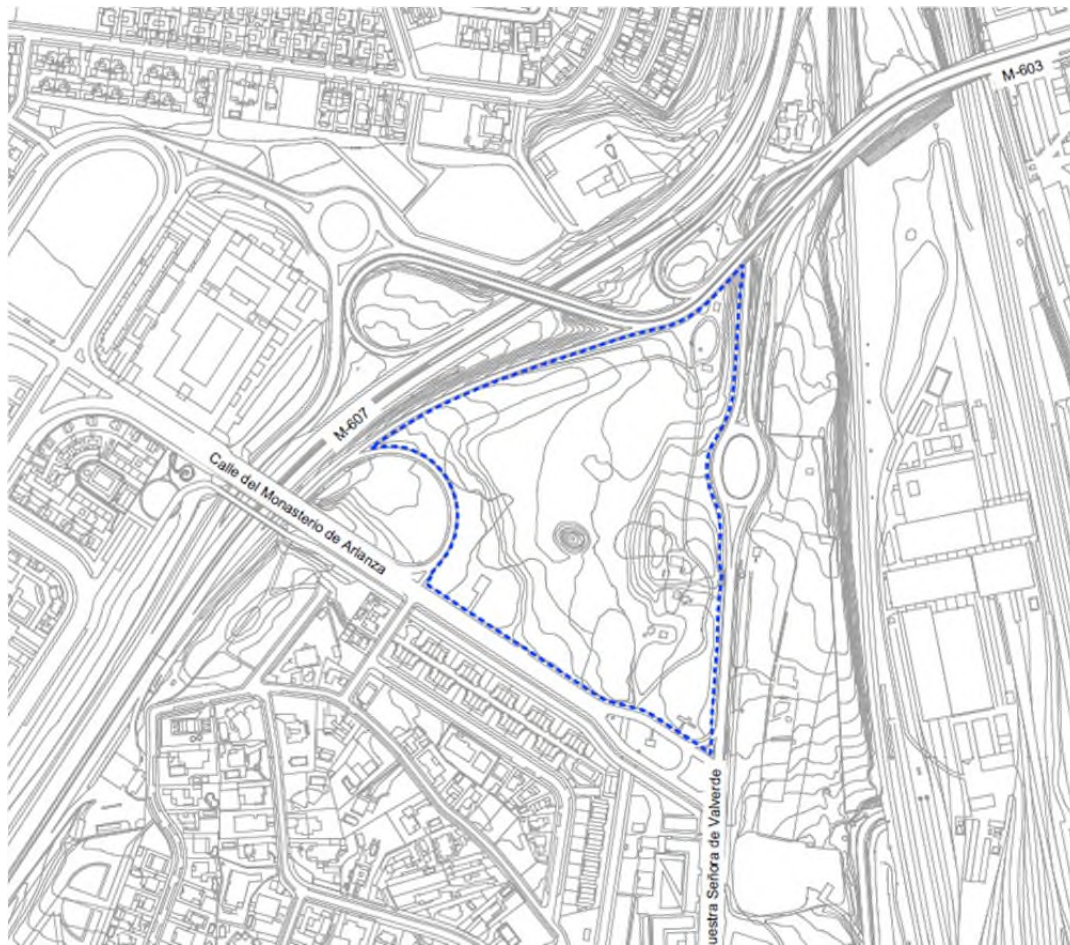
La localización espacial de la infraestructura objeto de este PE se indica en la siguiente imagen y en el plano I-1.

Afecta a las parcelas 55.1, 55.2 y 55.3 del UZI 0.07 “Monte Carmelo”, todas ellas destinadas a dotacionales públicas, y además a suelo de vía pública de reserva asociado a la conexión con el Nudo de Fuencarral. Tiene por límites:

- Al Norte, tramos de la M-607 y M-603, actualmente de titularidad municipal en esa zona.
- Al Este, el límite del APE 08.20 Malmea-San Roque-Tres Olivos, dentro del ámbito de la MPG MNN.
- Al Suroeste, la calle Monasterio de Arlanza.

El ámbito del Plan Especial comprende una superficie de 61.243,60 m²s, medidos sobre cartografía municipal.

Sobre la base cartográfica de los planos de Ordenación del PE se ha superpuesto la solución de la remodelación para el Nudo de Fuencarral que proviene de la MPG MNN (Anexo 14), y cuyo proyecto constructivo se encuentra actualmente en desarrollo.



Localización del ámbito del PE

4 ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD

Las parcelas incluidas en el ámbito del Plan Especial, son todas de titularidad pública y forman parte del Patrimonio Municipal del Suelo y en el Inventario de Vías Públicas y Zonas Verdes del Ayuntamiento de Madrid.

La parcela cuyo uso es el de vía pública, al norte del ámbito y exterior a este, vinculada a la ampliación del Nudo de Fuencarral, es también de titularidad municipal, tal como consta en la ficha del Patrimonio Municipal de Suelo del Ayuntamiento de Madrid, incluida en el Anexo II de esta memoria y se puede ver en la imagen inferior:

18584

urbanismo, medio ambiente
y movilidad

MADRID

INVENTARIO PATRIMONIO MUNICIPAL DE SUELO

Título

Situación actual

Nº de inventario

18189

BAJA

18584

INFORMACIÓN GENERAL DE LA PARCELA

Localización

Ámbito de Ordenación: UZI.0.07 MONTECARMELO (PP II.2)

Unidad de Ejecución: UNICA - UNICA

Parcela: ENLACE VIARIO ESTE

Situación: ENLACE VIARIO ESTE

Distrito: 08 -- FUENCARRAL - EL PARDO

Titularidad

Tipo Elemento: SUELO

Naturaleza: DOMINIO PÚBLICO -- USO PÚBLICO

Superficie: 44.136,00 m²

Finca de Pyto.

Procedencia: CESIÓN OBLIGATORIA

Titularidad: 100,00 %

Porcentaje: Cuota de Participación: % Activo Fijo: Activo Parcela:

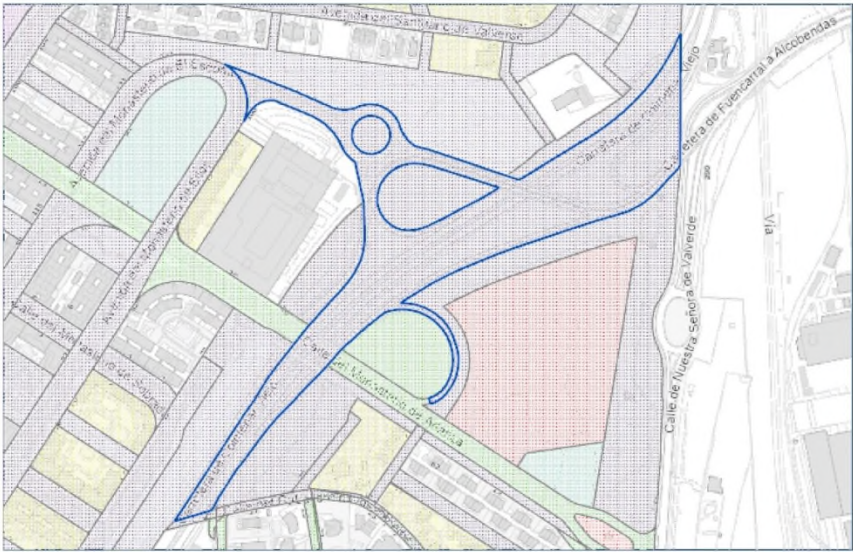
Usos

Tipo Descripción Edificabilidad

C. PRINCIPAL DOTACIONAL VIA PUBLICA

Valoración

Valor: 5.258.804,40€ Coste de Adquisición:



LINDEROS

13 junio 2025

Página 1 de 4

En el Anexo II se incluyen las Fichas de titularidad del suelo.

La información catastral no está actualizada en relación con la nueva configuración parcelaria que resultó de la MPG MNN.

5 JUSTIFICACIÓN, CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DEL PLAN ESPECIAL

5.1 MOVILIDAD SOSTENIBLE Y EL FOMENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

En cumplimiento del compromiso de la Comunidad y del Ayuntamiento de Madrid con la sostenibilidad como base de la planificación del territorio se fomenta la movilidad sostenible como modo prioritario de desplazamiento, con un papel principal del transporte público y, en particular, el Metro, como sistema de gran capacidad articulador del transporte ferroviario metropolitano.

La garantía de la operatividad de la red de Metro requiere a su vez de una infraestructura completa, túneles, estaciones, tramos en superficie, infraestructuras e instalaciones, dentro de la cual se enmarca la implantación de nuevas cocheras en el fin de línea.

Debido a la importante dispersión geográfica de la Red de Metro de Madrid y al objeto de vertebrar la movilidad pública subterránea de la ciudad de Madrid y los municipios cercanos a los que da servicio, y dadas las actividades de mantenimiento requeridas, es necesaria la construcción de depósitos y cocheras en ubicaciones estratégicas al objeto de minimizar los tiempos de desplazamiento de personas y de medios de trabajo para poder solventar las averías con la menor afección al servicio.

El nuevo tramo de Metro que discurrirá a lo largo del nuevo desarrollo de Madrid Nuevo Norte, además de dar cumplimiento al compromiso público con la movilidad sostenible requiere, en función de lo anterior, de nuevas instalaciones auxiliares. Esta necesidad funcional viene ya anunciada en el expediente de la MPG MNN, en informe específico del Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid emitido durante su tramitación, según se explica en el apartado de antecedentes. El PE se desarrolla por tanto para cubrir las necesidades de almacenamiento y mantenimiento de los trenes de la nueva línea de Metro, originadas por su ampliación.

5.2 NECESIDAD ESTRATÉGICA DE LA UBICACIÓN DE LA NUEVA COCHERA

Para la operatividad del servicio es necesario que los tiempos de respuesta para cualquier tipo de contingencia sean cortos, a través de la propia red de Metro o por superficie.

Es necesario destacar que, para el mantenimiento de vía y línea, se utilizan habitualmente vehículos ferroviarios auxiliares (dresinas) que parten desde las instalaciones auxiliares, por lo que su localización de partida es un aspecto fundamental tanto en la resolución de incidencias en horario de servicio como fuera del mismo.

Para dar cumplimiento a las directrices que, en materia de frecuencia y tiempos de servicio, se establecen desde el Consorcio Regional de Transportes de Madrid y administraciones con competencia en la planificación de Transportes, es imprescindible un reparto equilibrado de los trenes a lo largo de las líneas en el momento de la puesta en servicio a las 6:05 am, de tal forma que los trenes estén distribuidos por toda la red antes de las 6:30 am, hora de comienzo de la prestación del servicio público. Para ello son necesarias, además de las cocheras de cabecera (comienzo y final de línea) otras intermedias. Sin ellas, habría que repartir los trenes desde las cabeceras de línea, dilatándose de forma inaceptable los tiempos de puesta en servicio y de frecuencia, que han de cumplirse de forma obligatoria.

Por otra parte, las cocheras y depósitos son infraestructuras que requieren de una importante superficie de suelo, que deben posibilitar la ejecución una plataforma prácticamente plana y hacerlo en muchas ocasiones en la ciudad densa consolidada.

Dado el trazado previsto para la nueva línea de Metro y que la potencial conexión de ésta con la línea de Metro Norte se produce hacia el final del tramo de línea -con potencial de ser punto intermedio para futuras prolongaciones- resulta ser este nodo la localización más eficiente para las nuevas Cocheras, resultando además que existe un suelo dotacional público vacante de uso y con capacidad para acoger las instalaciones necesarias.

Por todo ello el ámbito del PE es una ubicación idónea desde el punto de vista funcional de la red de Metro, que además posibilita la utilización del plano urbano para otras dotaciones públicas puesto que la mayor parte del recinto de Cocheras será soterrado.

5.3 NECESIDAD DE TRAMITAR UN PE PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y PARA REORDENACIÓN DEL ÁMBITO.

En el planeamiento vigente del ámbito en el que se proyecta esta infraestructura, todo el de suelos de la red pública, no se contempla el uso de Dotacional de Logística del Transporte, siendo los usos presentes los de Dotacional de Zona Verde Básica, Equipamiento Básico, Administración Pública (sin nivel de implantación) y Vía Pública Principal. Se requiere por tanto de una reordenación de este espacio para habilitar el nuevo uso requerido, sin que por ello se vea reducida la superficie de redes públicas, garantizándose la compatibilidad de dotaciones en la ordenación resultante, y acreditándose la ausencia de impactos negativos para la población.

Será necesario además incrementar la reserva de suelo que según planeamiento vigente se asigna a Vía Pública Principal en el ámbito del PE, debido a la actuación sobrevenida del desarrollo del proyecto constructivo de la Remodelación del Nudo de Fuencarral, acción también prevista en la MPG MNN.

Por otra parte, las cocheras de Metro están consideradas en el PGOUM dentro del uso Dotacional para el Transporte, en la clase de Logística del Transporte, por lo cual, en aplicación del art. 7.15.31 de las NNUU del PGOUM requiere para su desarrollo de la previa redacción de un Plan Especial.

Por tanto la tramitación de un Plan Especial se fundamenta en los siguientes aspectos:

- Necesidad de reordenar los suelos públicos existentes en el ámbito para dar cabida a una parcela con uso Logística del Transporte, con el fin de poder implantar unas Cocheras de Metro, según objetivos de la MPG MNN.
- Necesidad de ampliación de la superficie del suelo reservado para Vía Pública Principal.

Resulta de ello el Plan Especial el instrumento oportuno para la ordenación del nuevo uso dotacional y el instrumento obligado en cumplimiento del PGOUM, como medio para coordinar las necesidades operativas de Metro de Madrid y la integración de la nueva infraestructura en un entorno urbano consolidado, así como para dar cabida al viario propuesto en la remodelación del Nudo de Fuencarral según proyecto constructivo actualmente en proceso de desarrollo.

5.4 OPORTUNIDAD Y CARÁCTER DEL PLAN ESPECIAL.

El PE está legalmente habilitado para operar sobre cualesquiera elementos integrantes de las redes públicas de infraestructuras, equipamientos y servicios a través de las siguientes tres acciones:

- Mediante su “definición”, lo que supone el establecimiento *ex novo* de las características de las redes en cuestión.
- Mediante su “ampliación”, lo que presupone la previsión de una mayor magnitud de las redes públicas previamente definidas.
- Mediante su “protección”, lo que se concreta en la previsión de medidas específicas de tal carácter en relación con las redes previstas por el PE ya sea mediante su “definición” *ex novo* o mediante la “ampliación” de las previstas por el planeamiento general.

Además, los PE tienen reconocida la facultad de modificar la ordenación establecida en suelo urbano y complementar las condiciones de ordenación de las redes públicas cuando así se requiera.

Por otra parte, la implantación de un sistema general supramunicipal como el que se propone no requiere su previa determinación en el planeamiento municipal, lo que es lógico si tenemos en cuenta que su previsión queda fuera de su competencia, lo cual supone que el establecimiento de un sistema general en el planeamiento general con incidencia en intereses supralocales puede ser objeto de reconsideración en un Plan Especial.

Por su parte la LSCM establece en su artículo 50.1 las funciones de los Planes Especiales:

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

a) Definir, modificar, ampliar o proteger cualquier elemento integrante de las redes públicas de infraestructuras, equipamientos y servicios, en cualquier nivel jerárquico establecidos en el artículo 36, 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, o que por su legislación específica se definan como sistemas generales o lo equipare a las redes públicas de esta Ley.

Incluirán las completas determinaciones de su ordenación urbanística, incluidas su uso, edificabilidad y condiciones de construcción. En ningún caso generarán derecho a aprovechamiento urbanístico alguno en el plan especial.

(...)

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.

Y según se indica en su artículo 50.2 “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”

Además los Planes Especiales tienen competencia para alterar las determinaciones estructurantes, con los límites establecidos en los artículos 34 y 35 de la LSCM, tal como se indica en el artículo 35.1:

“... los planes especiales habilitados para ello en el artículo 50 podrán modificar aquellas determinaciones estructurantes o elementos de las mismas que se indican en el apartado 5 de este artículo, con las condiciones que se establecen en el mismo, incluyendo una justificación suficiente en relación con su objeto específico y en cualquier caso en congruencia con el resto de la ordenación estructurante.”

En ese sentido y atendiendo a lo dispuesto en el artículo 36.3.a) de la LSCM, por el cual *“Tendrán el carácter de determinaciones estructurantes todas aquellas que consistan en señalar las reservas y dimensiones de cualquier suelo que se prevea como elemento de una red pública supramunicipal o general”*, en el caso de la actuación propuesta en este Plan Especial se entiende que el incremento de superficie de la parcela calificada como Vía Pública Principal (red general, según artículo 7.14.6 del PGOUM), supone la modificación de una determinación estructurante, sin que ello implique alterar la congruencia con la ordenación estructurante del planeamiento general.

De igual modo la necesidad de implantar unas Cocheras de Metro en el ámbito, objetivo ya considerado en la propia MPG MNN, supone la definición de una nueva determinación estructurante, al tener dicha infraestructura carácter de red general supramunicipal.

La adaptación de estas determinaciones estructurantes puede instrumentarse mediante un Plan Especial, con la particularidad de que su aprobación definitiva exige informe previo de la Comisión de Urbanismo de la Comunidad de Madrid, según lo dispuesto en el artículo 50.5 de la LSCM.

De acuerdo con todo lo anterior, se concluye que el Plan Especial constituye el instrumento de planeamiento adecuado para adaptar la ordenación del ámbito, mejorando la coherencia entre el planeamiento y la situación actual y futura del suelo. En el presente caso, al atenderse a las determinaciones supramunicipales relativas a una infraestructura de movilidad pública y mantenerse sustancialmente los objetivos del PGOUM en el ámbito, se justifica la intervención dando cumplimiento a dicha disposición normativa, lo que legitima el alcance de la propuesta.

6 MARCO NORMATIVO Y FUNDAMENTO LEGAL

La Comunidad de Madrid formula la iniciativa del Plan Especial por parte de la Dirección General de Infraestructuras de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, en base al reconocimiento legal establecido, entre otros, en los artículos 8.1 del TRLSRU y 5 y 56 de la LSCM.

La elaboración y tramitación del Plan Especial queda sujeta al conjunto de normas previstas en el ordenamiento urbanístico y medioambiental vigente, en particular, por su relevancia, las que

resultan de aplicación contenidas en el TRLSRU, en la LSCM y en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental (en adelante LEA), y posteriores modificaciones.

Es también de aplicación la Ley 38/2015, de 21 de septiembre, del Sector Ferroviario y posteriores modificaciones.

6.1 LEGISLACIÓN URBANÍSTICA

Resultan de aplicación, en orden jerárquico, principalmente, el TRLSRU 15, la LSCM, el planeamiento urbanístico del municipio afectado y, en lo no regulado por lo anterior, el Reglamento de Planeamiento de 1978:

- 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.
- Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid.
- Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.
- Real Decreto 1492/2011, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de valoraciones de la Ley de Suelo.

6.2 LEGISLACIÓN EN MATERIA DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y posteriores modificaciones.
- Ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid, en los términos que resultan de la Disposición transitoria 1ª de la Ley 4/2014, de 22 de diciembre, de medidas fiscales y administrativas.

6.3 LEGISLACIÓN SECTORIAL RELEVANTE

Debido al carácter y ubicación del presente Plan Especial se debe estar así mismo a lo dispuesto en las siguientes normas sectoriales:

Ley 5/1985 de 16 de Mayo de creación del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid.

Decreto 24/2015, de 23 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de Usos Asociados en la Infraestructura de la Red Ferroviaria Explotada por Metro de Madrid, Sociedad Anónima.

Ley 38/2015, de fecha 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y posteriores modificaciones.

Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación

Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, en lo no derogado por el 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.

Ley 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas de la Comunidad de Madrid.

Reglamento Técnico de Desarrollo en Materia de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas.

Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones.

Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.

6.4 NORMATIVA PARA LOS PROYECTOS TÉCNICOS

En el desarrollo del proyecto constructivo del edificio de Cocheras de Metro será de aplicación toda la normativa en vigor en el ámbito municipal, autonómico, nacional y europeo, además de lo regulado al efecto en la normativa urbanística del PE.

Será de aplicación lo dispuesto en el artículo 1º A). Uno, del Decreto 462/1971, de 11 de marzo, por el que se dictan normas sobre la redacción de proyectos y la dirección de obras de edificación. Todos los elementos de las obras, materiales y mano de obra se proyectarán conforme a los códigos de prácticas, legislación, estatutos, requisitos locales, medidas de seguridad y salud y protección contra incendios vigentes en el momento de desarrollo del proyecto técnico.

Con carácter general serán de aplicación:

- Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación (LOE, BOE 6-11-1999) y posteriores modificaciones.
- Código Técnico de la Edificación. RD 314/2006, de 17 de marzo, (CTE, BOE 28-03-2006) y posteriores modificaciones.
- Reglamento de Seguridad Contra Incendios en los Establecimientos Industriales (RSCIEI). RD 164/2025, de 4 de marzo.
- ORDEN de 14 de marzo de 2016, de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras.

6.5 BASE NORMATIVA PARA LA REDACCIÓN DEL PE

Serán de aplicación los siguientes artículos de la LSCM:

1. En relación con la diferenciación entre determinaciones pormenorizadas y determinaciones estructurantes, será de aplicación lo indicado en los siguientes artículos:

- Artículo 36.3.a):

“Tendrán el carácter de determinaciones estructurantes todas aquellas que consistan en señalar las reservas y dimensiones de cualquier suelo que se prevea como elemento de una red pública supramunicipal o general.”

- Artículo 36.3.c):

“El señalamiento de los espacios destinados a elementos de las redes locales, así como de cualesquiera otros parámetros necesarios para su ordenación detallada, tendrán el carácter de determinaciones pormenorizadas.”

2. En relación con las funciones del PE, estas se encuadran dentro de las incluidas en el artículo 50.1 de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid, concretamente en su apartado a):

“a) Definir, modificar, ampliar o proteger cualquier elemento integrante de las redes públicas de infraestructuras, equipamientos y servicios, en cualquier nivel jerárquico establecidos en el artículo 36...”

Y en el artículo 50.2:

“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.”

3. En relación con la alteración de determinaciones estructurantes, será de aplicación lo regulado en el artículo 50.5.

7 PLANEAMIENTO VIGENTE AFECTADO POR EL PLAN ESPECIAL

La ordenación urbanística vigente del suelo del ámbito del PE quedó definida mediante la aprobación, en junio de 2020, 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 DEFINICIÓN DE LAS DETERMINACIONES Y PARÁMETROS DE ORDENACIÓN DE LA OPERACIÓN URBANÍSTICA "MADRID NUEVO NORTE" (MPG MNN).

Como se ha mencionado en el ámbito de la MPG se incluían suelos dotacionales públicos ubicados en las parcelas 55.1, 55.2 y 55.3 de la segunda modificación puntual del Plan Parcial de Montecarmelo del PAU-11.2 UZI.0.7 (MPP.08.302), para la implantación de unas cocheras necesarias para la correcta explotación de una nueva línea de Metro requerida en el ámbito de

Madrid Nuevo Norte.

En la MPG MNN se redefinió la ordenación de este suelo urbano, manteniendo su condición de dotacional público, con el objetivo de adecuarse a las acciones de refuerzo del Nudo de Fuencarral y sus conexiones con la red viaria existente, y para posibilitar la futura implantación de nuevas instalaciones de la red de Metro, si bien no se llegó a concretar la incorporación específica del uso de Logística del Transporte, dado que resultaba aún prematuro.

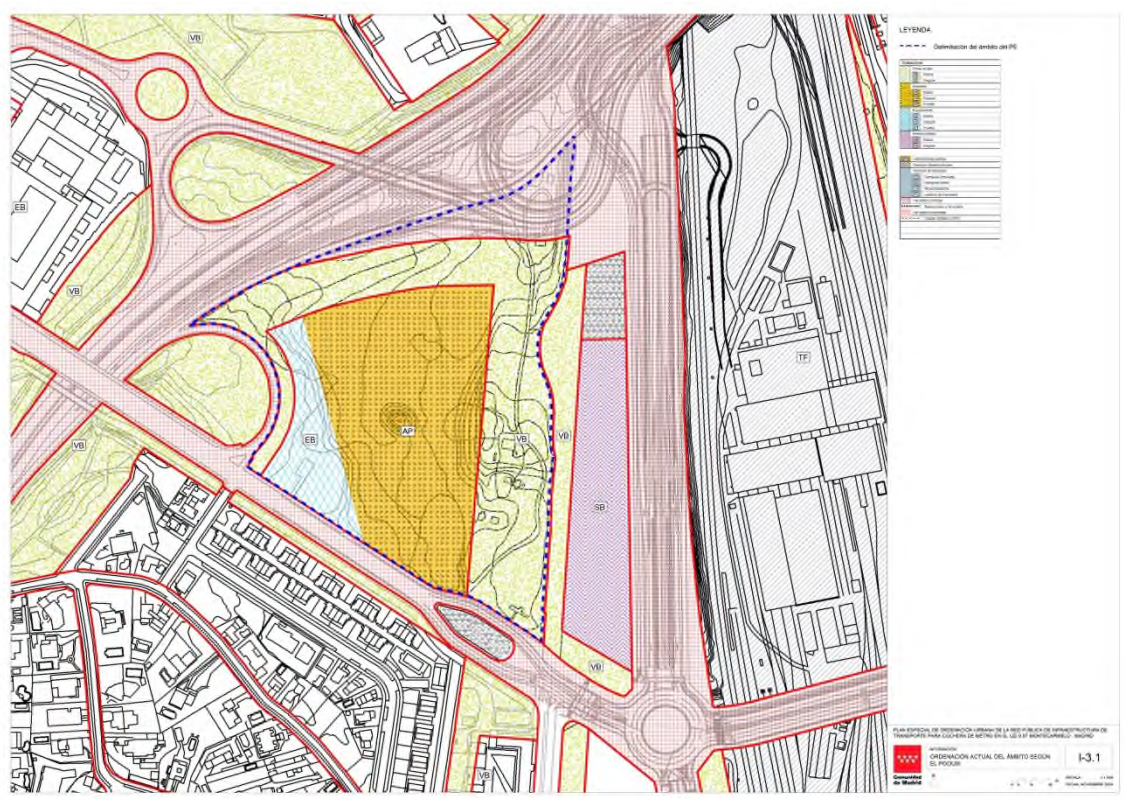
Según la ficha urbanística de la MPG MNN para este ámbito, el suelo tiene la condición de urbano consolidado y contempla las siguientes Dotaciones Públicas:

Parcela 55.1: Zona Verde Básica

Parcela 55.2: Equipamiento Básico

Parcela 55.3: Administración Pública (sin nivel de implantación establecido)

Vía Pública Principal

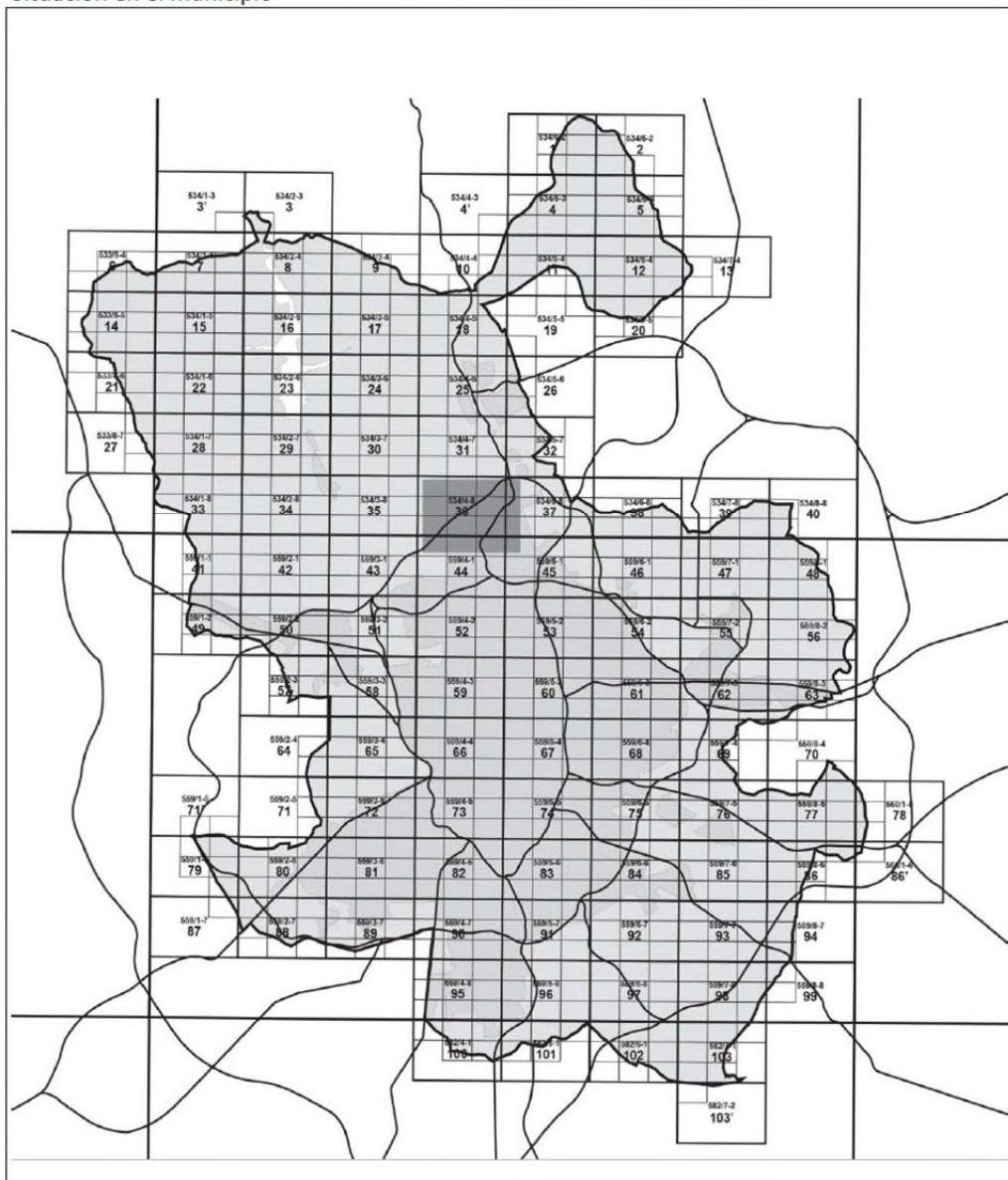


Parcelas afectadas en el UZI.0.07

Se incluye a continuación copia de la Ficha del UZI 0.07, ámbito donde se localizan los suelos del PE, y documentación gráfica del planeamiento vigente:

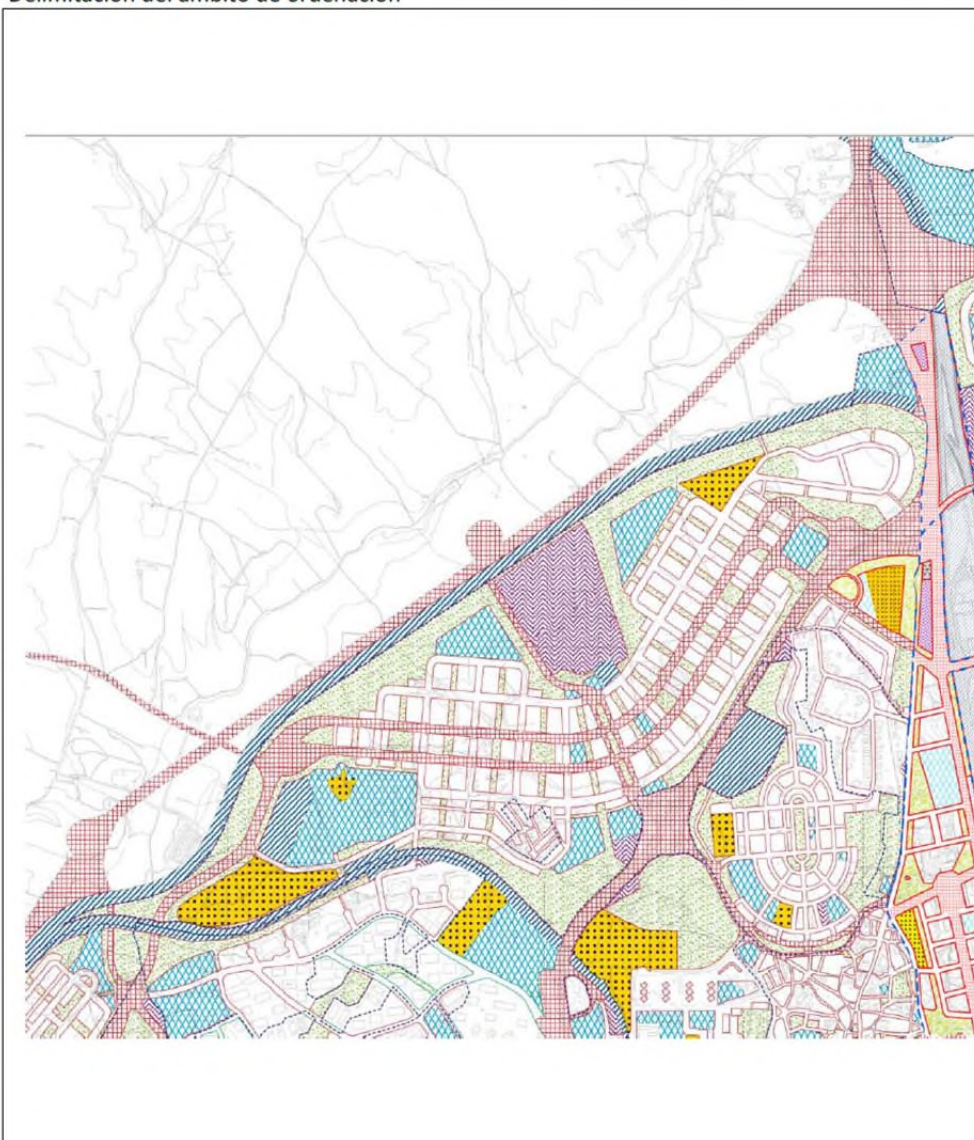
ÁMBITOS DE ORDENACIÓN · SUELO URBANIZABLE	
Suelo urbanizable incorporado	UZI
Código del Plan General:	UZI.0.07
Nombre:	MONTECARMELO (PP II.2)
Figura de ordenación:	PLAN PARCIAL
Distrito: FUENCARRAL	Hoja referencia del Plan General: 36,37,44

Situación en el municipio



ÁMBITOS DE ORDENACIÓN · SUELO URBANIZABLE	
Suelo urbanizable incorporado	UZI
Código de Plan General:	UZI.0.07
Nombre:	MONTECARMELO (PP II.2)
Figura de ordenación:	PLAN PARCIAL
Distrito: FUENCARRAL	Hoja de referencia del Plan General: 36,37,44

Delimitación del ámbito de ordenación



ÁMBITOS DE ORDENACIÓN · SUELO URBANIZABLE	
Suelo urbanizable incorporado	UZI

Condiciones particulares

Código del Plan General:	UZI.0.07
Nombre:	MONTECARMELO (PP II.2)
Figura de ordenación:	PLAN PARCIAL
Distrito: FUENCARRAL	Hoja referencia del Plan General: 36,37,44

1	ANTECEDENTES DE PLANEAMIENTO
---	------------------------------

Planeamiento básico del área

REFERENCIA INFORMACIÓN	REFERENCIA GERENCIA	DENOMINACIÓN	FECHA TRAMITACIÓN
92/079	711/92/14450 MPG.PAU II-2.(M-776).		5/06/95 DF

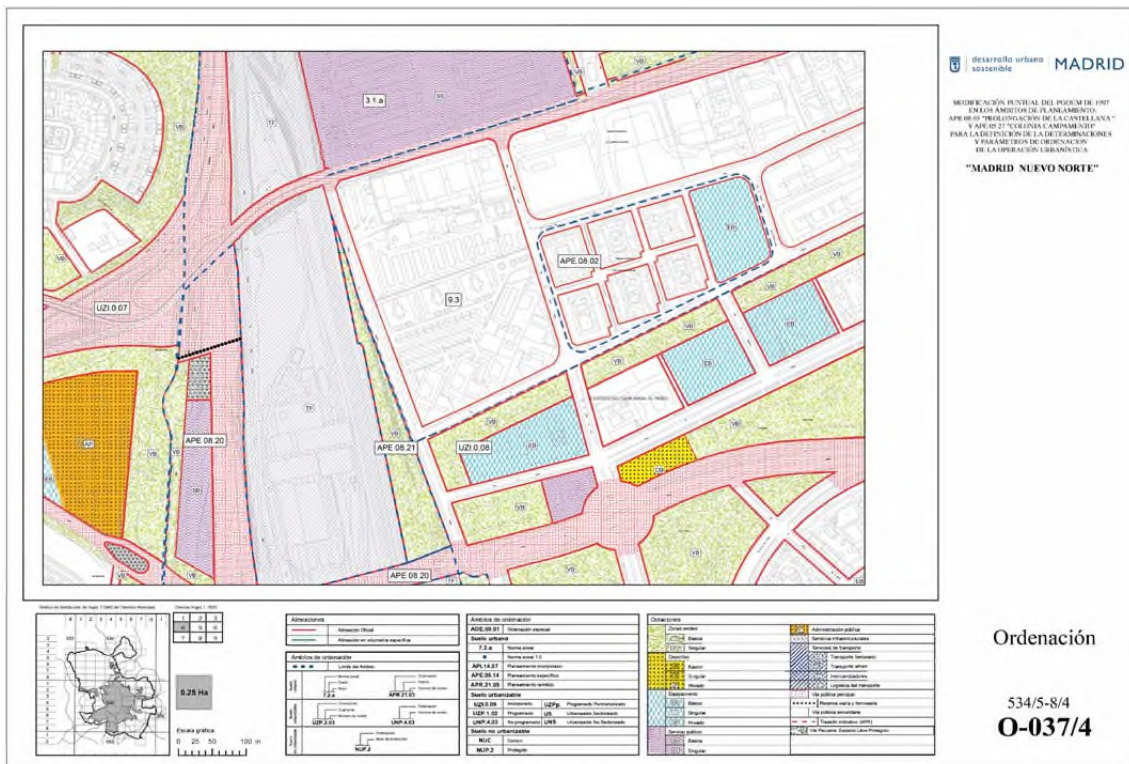
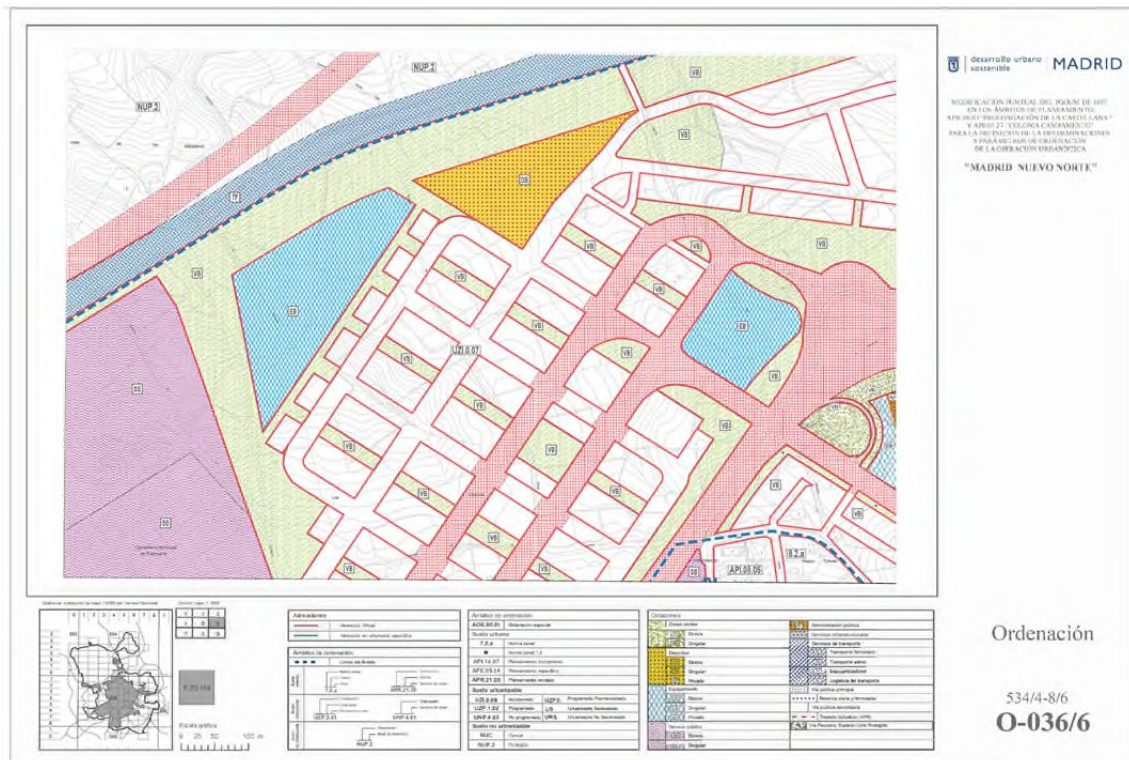
Desarrollos y/o modificaciones

REFERENCIA INFORMACIÓN	REFERENCIA GERENCIA	FIGURA	DENOMINACIÓN	FECHA TRAMITACIÓN
93/094	711/93/03047 PAU	PAU.II-2.		24/05/95 DF
93/095	711/93/03048 PP	PP.DEL PAU II-2.		28/07/95 DF
95/064	711/96/22260 PAU	MPAU.II-2.		9/09/96 DF
	711/95/22267 MPP	MPP.DEL PP PAU II-2.		29/11/96 DF
	711/95/22996 ERR	ERR.EN LA MPG (M-776) DISTRIBUIDOR NORTE M-40.(N-981).		26/02/96 PR

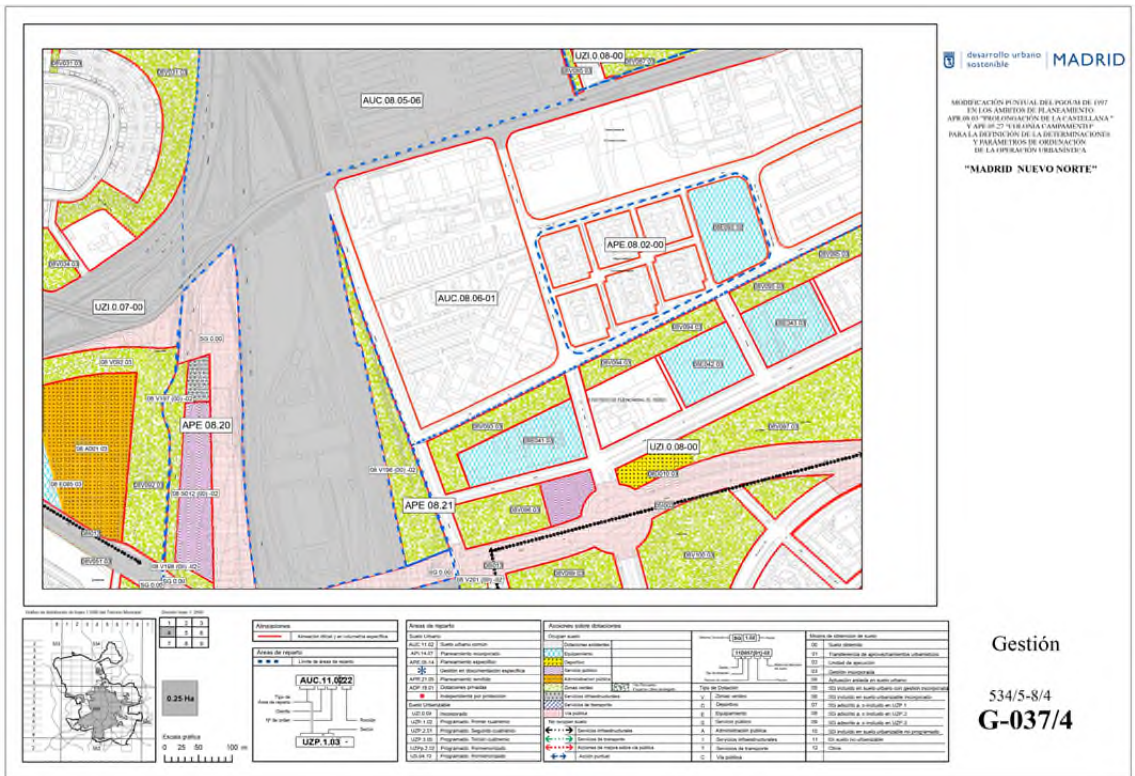
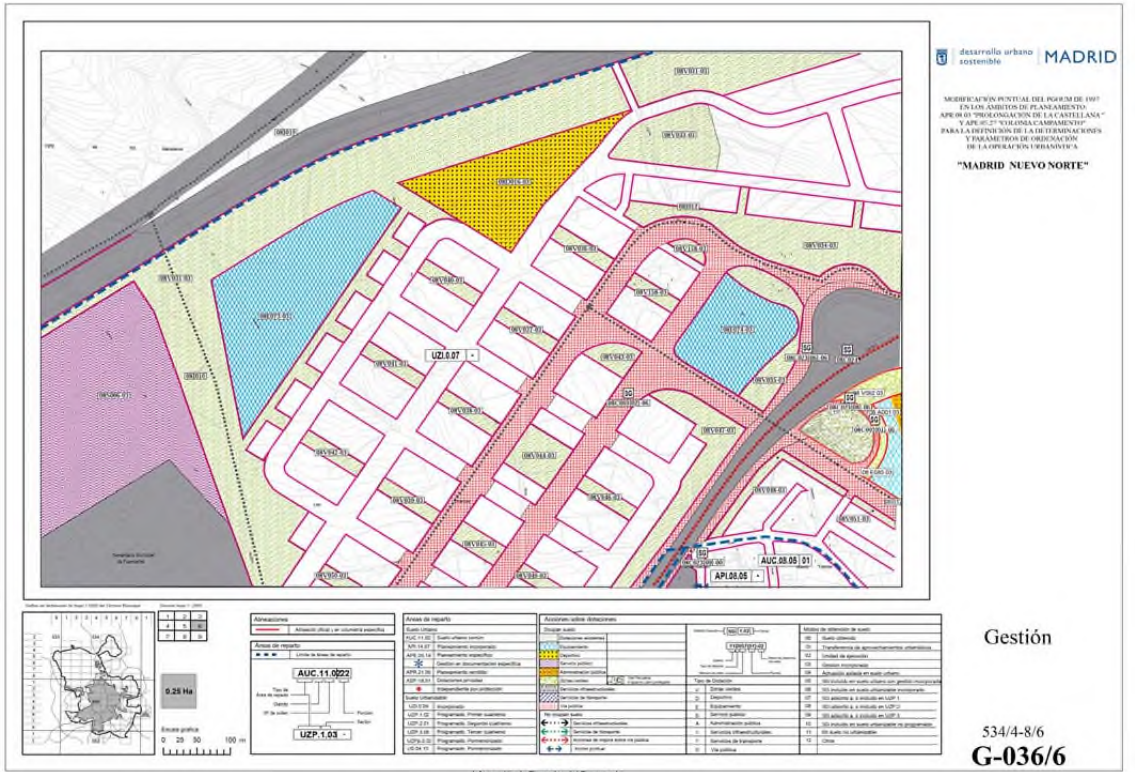
2	OBSERVACIONES Y DETERMINACIONES
---	---------------------------------

1. EL UZI.00.07 AFECTA CON UN VIARIO UNA PARTE DEL ED.86/13, DESARROLLADO SEGÚN PGOM 1985, DEL BARRIO DE LAS ALAMEDILLAS. ESTA AFECCIÓN LA ASUMIRÁ COMO CARGA EL UZI.00.07.
2. EL NÚMERO DE VIVIENDAS RECOGE LAS PREVISIONES DERIVADAS DEL CONVENIO SUSCRITO ENTRE LA CAM Y EL AYUNTAMIENTO DE MADRID DE FECHA 12.12.95.
3. SUPERFICIE DEL SECTOR: 2.558.000 M2; SISTEMAS GENERALES EXTERIORES ADSCRITOS AL ÁMBITO: 500.000 M2; SUPERFICIE EDIFICABLE TOTAL: 991.300 M2.
4. EL PLAN PARCIAL ASIGNARÁ CON CARÁCTER PORMENORIZADO LOS SUELOS CORRESPONDIENTES AL USO RESIDENCIAL SUJETO A ALGÚN RÉGIMEN DE PROTECCIÓN PÚBLICA, MANTENIENDO LOS PORCENTAJES DE VIVIENDA PROTEGIDA ESTABLECIDOS EN EL CONVENIO SUSCRITO POR LA COMUNIDAD DE MADRID Y EL AYUNTAMIENTO DE MADRID DE FECHA 12 DE DICIEMBRE DE 1995.
5. LA ACTUACIÓN PONDRÁ A DISPOSICIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN, TERMINADOS Y EN ESTADO DE FUNCIONAMIENTO LOS ELEMENTOS DE URBANIZACIÓN INTERIOR, ASÍ COMO LAS NECESARIAS CONEXIONES EXTERIORES A LAS REDES GENERALES DEL TERRITORIO.
6. POR EFECTO 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 DEFINICIÓN DE LAS DETERMINACIONES Y PARÁMETROS DE ORDENACIÓN DE LA OPERACIÓN URBANÍSTICA "MADRID NUEVO NORTE", SE REORDENAN LAS PARCELAS DOTACIONALES PÚBLICAS 55.1, 55.2 Y 55.3, SEGÚN QUEDA RECOGIDO EN LAS HOJAS O-036/6, O-037/4, G-036/6 Y G-0.37/4 DE LOS PLANOS DEL PLAN GENERAL

PLAN ESPECIAL DE MEJORA Y REORDENACIÓN DE REDES PÚBLICAS EN EL AMBITO ESTE DEL PLAN PARCIAL DE MONTECARMELO DEL PAU-II.2 UZI.0.07 PARA LA IMPLANTACION DE LA RED PÚBLICA DOTACIONAL PARA EL TRANSPORTE, LOGÍSTICA DEL TRANSPORTE PARA COCHERAS DE METRO.



PLAN ESPECIAL DE MEJORA Y REORDENACIÓN DE REDES PÚBLICAS EN EL AMBITO ESTE DEL PLAN PARCIAL DE MONTECARMELO DEL PAU-II.2 UZI.0.07 PARA LA IMPLANTACION DE LA RED PÚBLICA DOTACIONAL PARA EL TRANSPORTE, LOGÍSTICA DEL TRANSPORTE PARA COCHERAS DE METRO.



8 OTRAS ACTUACIONES EN EL ENTORNO DEL ÁMBITO DEL PE

A fecha de redacción de este PE se tiene conocimiento de que se encuentra en redacción el, proyecto constructivo que desarrollará el Anteproyecto de Remodelación del Nudo de Fuencarral, el cual comprende ramales de conexión y acceso a la M-607 y a la M-603 (actualmente incorporadas como calles de la red viaria pública del municipio, en el tramo en contacto con el PE).

Actualmente se encuentra también en tramitación el Estudio Informativo “Nueva línea de Metro en Madrid Nuevo Norte”, habiéndose finalizado el plazo de información pública a fecha de redacción del presente PE.

9 ANTECEDENTES RELEVANTES DE PLANEAMIENTO

Este Plan Especial tiene como antecedente principal 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 definición de las determinaciones y parámetros de ordenación de la operación urbanística "Madrid Nuevo Norte" (MPG MNN), a consecuencia de la cual se reordenan las parcelas dotacionales públicas 55.1, 55.2 y 55.3, del ámbito UZI.0.07 "Monte Carmelo", según queda recogido en las hojas o-036/6, o-037/4, g-036/6 y g-037/4 de los planos del Plan General.

Esta reordenación resulta motivada por dos actuaciones previstas sobre infraestructuras públicas; la primera, la modificación del Nudo de Fuencarral y las conexiones con la M-607 y M-603 en esa zona (actualmente incorporadas como calles de la red viaria pública del municipio, en el tramo en contacto con el PE); y, la segunda, la ampliación de la red de Metro ligada a la operación de MNN.

La MPG MNN contiene de esta manera, entre sus distintas determinaciones, la previsión de actuaciones de mejora de la movilidad, tanto la viaria como, principalmente, del transporte público colectivo como eje estructurante de esta zona del Norte. Actuaciones cuyas bases se establecían en la MPG, y cuyo desarrollo y definición final se remitían a fases posteriores.

9.1 ACTUACIÓN EN EL NUDO DE FUENCARRAL

La MPG MNN delimitaba un espacio de reserva viaria en la zona norte del ámbito en el que se desarrolla el PE para posibilitar el refuerzo y remodelación del Nudo de Fuencarral, en función de los resultados de los estudios llevados a cabo para mejorar la funcionalidad de dicha infraestructura viaria, concretados en un anexo de los documentos de la Modificación.

Esta ordenación respondía a los requerimientos de los informes del Organismo sustantivo con competencia en Carreteras, sustanciados en los distintos informes emitidos a lo largo de la tramitación. Entre ellos, el emitido el 29 de noviembre de 2018 por el Área de Planificación, Proyectos y Construcción de Carreteras de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, donde se indicaba:

15°. La Modificación Puntual del PGOUM 1997 deberá contener las reservas de suelo necesarias, dentro de su ámbito de actuación, que permitan acometer la propuesta de actuación sobre la carretera M-603 que se plantee.

Posteriormente, en el informe de 15 de noviembre de 2019, esta misma área informa indicando, entre otros aspectos, lo siguiente:

“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.

En el apartado 7.3 del informe técnico de 11 de julio de 2019, adjunto a la documentación de la modificación puntual, se señala que “como respuesta al informe de la Subdirección General de Planificación, Proyectos y Construcción de Carreteras, se modifica el siguiente plano A14-07.1. 06_Plan de Afecciones del Nudo Fuencarral -“1660 ANEXO 14 A14-07 AFECCIONES Y SERVIDUMBRES M-603 ALT2. En este caso se redacta un nuevo plano A14-07.2 con la propuesta de reducción de la zona de protección haciéndola coincidente con el Dominio Público. Este texto se incluye en el plano haciendo referencia a que se solicitará nuevo informe a la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid para posibilitar la aplicación del artículo 87.1 del Reglamento de Carreteras, atendiendo a que se trata de suelos ya calificados como zona verde en el planeamiento antecedente y actualmente vigente. De manera complementaria, por parte de la Concejalía del Área de Desarrollo Urbano Sostenible se han dado las instrucciones para iniciar el expediente de transferencia de la titularidad de la M-603 de la Comunidad de Madrid al Ayuntamiento, atendiendo a que se trata de un eje viario que, además de servir a la relación este-oeste en el interior del Distrito de Fuencarral - El Pardo, permite el acceso a todo su entorno edificado, adquiriendo así un carácter más urbano... (ver ANEXO documental nº 3), todo ello conforme a lo que ya se había sugerido por parte de la Consejería en informes antecedentes sobre el área.

Por tanto, con el fin de dar cumplimiento a la condición establecida por la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid, la documentación de la MPG recoge la aceptación de la transferencia de la titularidad al Ayuntamiento del tramo de carretera referido mediante el decreto del Delegado del Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible de fecha 8 de mayo de 2019, cuya copia se adjunta, y que ha dado lugar al inicio de los trámites administrativos correspondientes.”

Y, más adelante:

“Con fecha 20 de septiembre de 2019 (Ref. 06/217193.9/19) el Ayuntamiento de Madrid ha presentado solicitud de cesión de los terrenos de la M-603 desde el enlace con la M-607 hasta el límite del término municipal (tramo en el que se incluye el ámbito de la Modificación Puntual).

Con fecha 14 de noviembre de 2019 se ha firmado el acta de entrega por la Comunidad de Madrid al Ayuntamiento de Madrid del tramo de la carretera M-603 comprendido dentro de su término municipal. Por lo que dicha carretera ha dejado de ser de titularidad autonómica.”

9.2 ACTUACIONES RELACIONADAS CON LA AMPLIACIÓN DE LA RED DE METRO

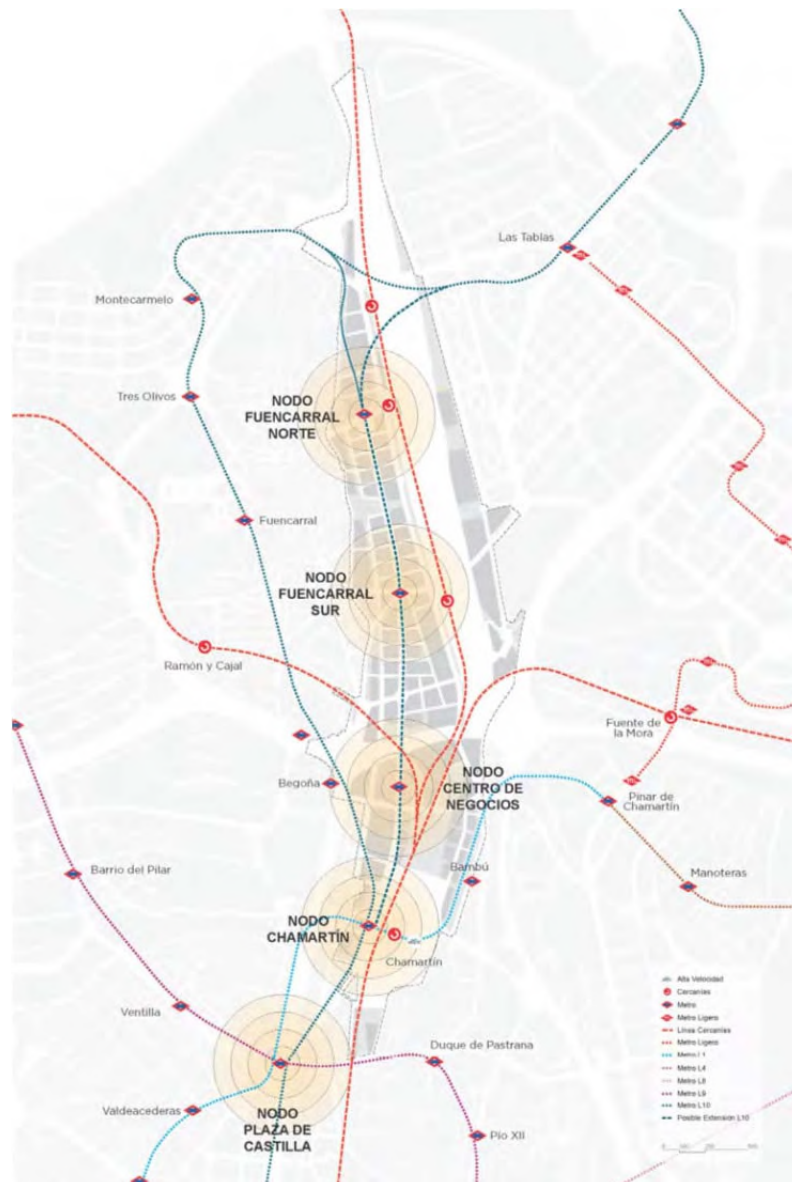
El INFORME DE SUGERENCIAS SOBRE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PGOUM DE 1997 EN LOS ÁMBITOS DE PLANEAMIENTO APR 08.03 Y APE 05.27 DENTRO DE LA OPERACIÓN URBANÍSTICA "MADRID NUEVO NORTE", de diciembre de 2018 del Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid, anticipaba la necesidad de ubicar unas nuevas Cocheras de Metro en el ámbito de este Plan Especial. Se extracta parte del citado informe:

*“11. El anteproyecto de trazado no contempla ni túneles de conexión con otras líneas de Metro para una correcta explotación futura, **ni cocheras donde mantener el material móvil necesario para esta nueva línea. Para una correcta explotación de la futura línea, Metro de Madrid estima necesaria la construcción de una cochera con capacidad mínima de 8 unidades de material móvil. Este Organismo plantea la necesidad de reservar la parcela 55.2 de la 2ª modificación del P.P. Montecarmelo del PAU-11.2 UZI.0.07 de 31.698,02 m², calificada actualmente como Administración pública, para la construcción de la misma. La ordenación de la MPG debe contemplar la conexión de la nueva línea con dicha parcela desde la futura estación de Fuencarral Norte, mediante un trazado directo siguiendo el eje de prolongación de Agustín de Foxá.**”*

y, más adelante,

“15. Con respecto al trazado de la línea de metro que figura en el documento “Anexo 12. Infraestructuras. Estudio de línea de Metro”, éste establece que “la nueva línea de metro propuesta posibilitaría una conexión futura con el trazado de línea 10 existente al norte del desarrollo”. A este respecto, la ordenación propuesta en la MPG debe posibilitar tanto los túneles de conexión con las futuras cocheras y con el actual túnel de Metro Norte en sentido hacia Montecarmelo, como las posibles ampliaciones de la línea de metro hacia la estación de Las Tablas y Ronda de la Comunicación. Esta ampliación se definirá a partir de los estudios de demanda que realice el CRTM.”

El Anexo 12. “Infraestructuras Estudio de línea de Metro” de la MPG MNN estudiaba las necesidades de ampliación de la línea 10 de Metro hasta el límite norte de su ámbito con el objeto de incorporar al planeamiento las cuestiones necesarias para garantizar su viabilidad.

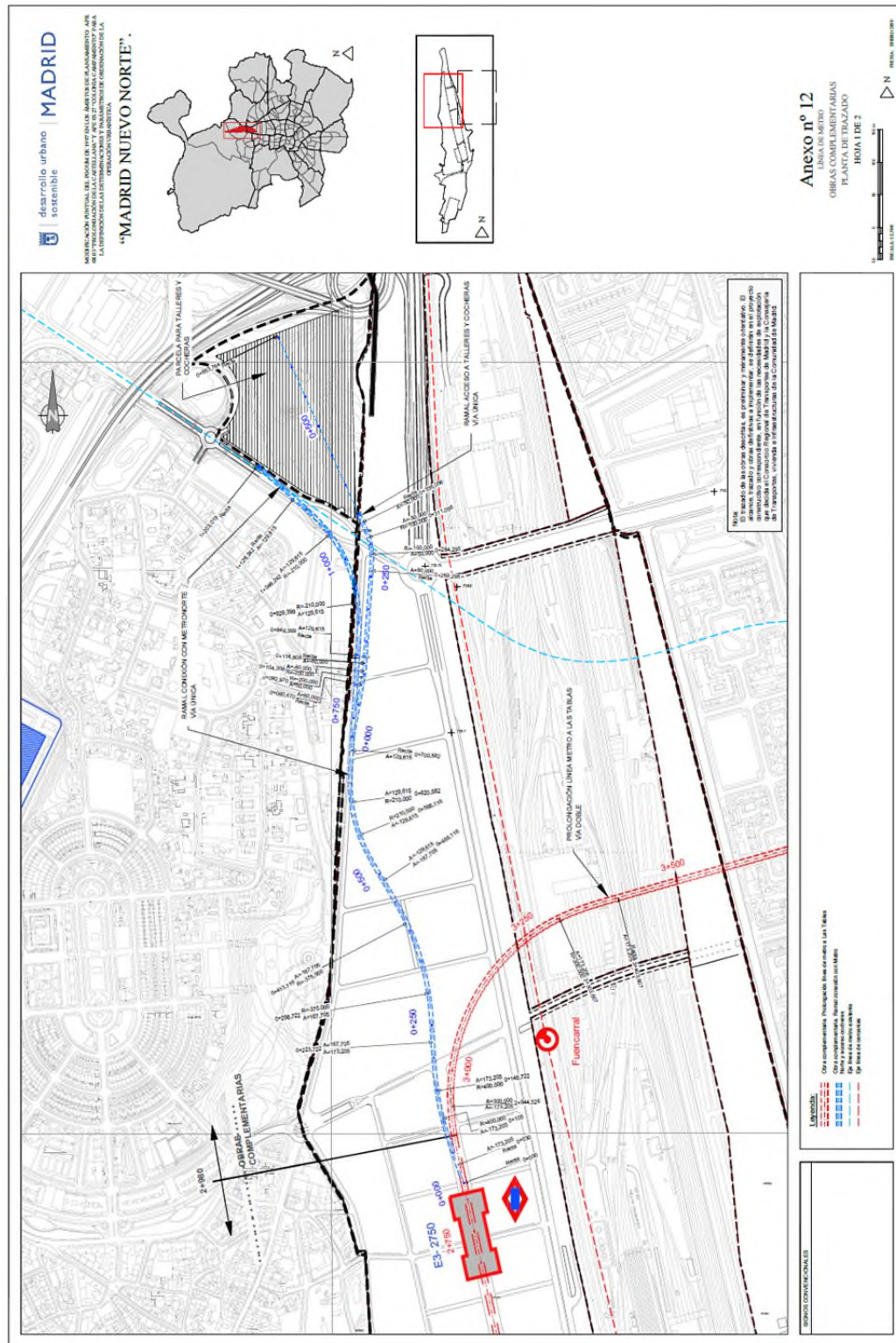


Esquema de la MPG MNN de la propuesta de prolongación de la Línea 10 y su relación con el resto de la red.

El Anexo 12 contenía a su vez un apéndice descriptivo de las denominadas “obras complementarias” que eran descritas en ese anexo de la siguiente manera:

“Las obras complementarias que se recogen en el presente apéndice son las requeridas en el Informe de sugerencias del Consorcio Regional de Transportes sobre la modificación puntual del PGOUM de 1997, donde se dice que: “Para una correcta explotación de la futura línea, Metro de Madrid estima necesaria la construcción de una cochera con capacidad mínima de 8 unidades de material móvil. Este Organismo plantea la necesidad de reservar la parcela 55.2 de la 2ª modificación del P.P. Montecarmelo del PAU-11.2 UZ1.0.07 de 31.698,02 m2, calificada actualmente como Administración pública, para la construcción de la misma. La ordenación de la MPG debe contemplar la conexión de la nueva línea con dicha parcela desde la futura

estación de Fuencarral Norte, mediante un trazado directo siguiendo el eje de prolongación de Agustín de Foxá”.



Las obras complementarias incluían la extensión de la nueva línea desde el final del ámbito de Madrid Nuevo Norte hasta la estación de Las Tablas de la Línea de Metro Norte.

También se incluía un ramal de conexión con la Línea de Metro Norte. La conexión se producía en el tramo entre las Estaciones Montecarmelo - Las Tablas con una vía sencilla para circulaciones en sentido hacia la Estación de Montecarmelo. Este ramal tenía su origen a la salida de la Estación 3 en el p.k. 2+980.

Por último, las obras complementarias incluían también unas nuevas instalaciones de talleres y cocheras que se requerirán para la explotación de la nueva red resultante, y a las cuales se daba acceso mediante un ramal de vía única que partía desde el nuevo ramal de conexión de Montecarmelo.

10 SITUACIÓN ACTUAL Y BASES DE DISEÑO

10.1 ENCUADRE URBANO

El ámbito del PE se localiza en el barrio de Montecarmelo, en su extremo Noreste, como borde con el margen derecho de la M-603, de titularidad municipal en ese tramo, y accesos desde la calle Monasterio de Arlanza, al Noroeste, y Nuestra Señora de Valverde, al Este.

Es un conjunto de suelo dotacional de remate de trama urbana, periférico en el barrio. La continuidad con el tejido residencial se limita al contacto con la calle Monasterio de Arlanza. Es un suelo sin edificación actualmente.



Imagen de Google Earth del ámbito



Imagen de Google Earth del ámbito

10.2 CONDICIONANTES TOPOGRÁFICOS

El ámbito del PE es una plataforma prácticamente plana, con una cota mínima de 721,66 m en el extremo Oeste de la calle Monasterio de Arlanza y de 730,43 m en el extremo diagonal opuesto, en el vértice Norte.

Se aporta el plano I-2 *Plano topográfico* del ámbito del PE, extraído del modelo digital de todo el ámbito de la MPG MNN que la empresa Tysa elaboró entre los años 2021 y 2022 (también denominado Modelo 0), y que contiene la información digitalizada tanto de la topografía como de las redes y edificaciones existentes a la fecha de su elaboración. Un extracto de su contenido se incluye también en el Anexo III de este Plan Especial.



Topografía del ámbito del PE. Fuente: Modelo 0 para el ámbito de la MPG MNN

10.3 SERVICIOS URBANOS

El ámbito del PE, en su condición de suelo urbanizado, cuenta con una red completa de servicios urbanos en el eje de la calle Monasterio de Arlanza, vía que proporciona también acceso a las parcelas dotacionales ordenadas, toda vez que el tramo de la calle Nuestra Señora de Valverde colindante se reordena en el APE 08.20 como zona verde.

El Plan Especial no tiene en su alcance y objetivos la definición de obras de urbanización que transformen o afecten a la estructura urbana actual. El ámbito de ordenación es una parcela o solar que podrá ser reestructurado internamente, sin que esto suponga una alteración sustancial de la red de servicios existente.

10.4 SITUACIÓN DEL SUELO

El suelo del ámbito se encuentra en la situación básica de suelo urbanizado a efectos de lo dispuesto en el artículo 21 del TRLSRU, ya que está legalmente integrado en una malla urbana conformada por una red de viales, dotaciones y parcelas propia del núcleo urbano y del barrio del que forma parte y, además, dispone de las infraestructuras y los servicios necesarios, mediante su conexión en red, instaladas y operativas, conforme a lo establecido en la

legislación urbanística aplicable, para abastecer la demanda de los usos, actividades y edificaciones materializadas o a materializar.

Y tiene la condición de suelo urbano en relación con el artículo 14 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo, de la Comunidad de Madrid, ya que forma parte de una trama urbana con las siguientes características:

- i. Incluye solares aptos para la edificación en un ámbito completamente urbanizado, estando pavimentadas las calzadas y soladas y encintadas las aceras de las vías urbanas municipales a que da frente y cuentan con los servicios de abastecimiento de agua, evacuación de aguas residuales, suministro de energía eléctrica y alumbrado público, conectados a las correspondientes redes públicas.
- ii. Cuenta con urbanización idónea para posibilitar la edificación a la que da soporte y cuenta con acceso rodado por vía urbana municipal, abastecimiento de agua, evacuación de aguas residuales y suministro de energía eléctrica y alumbrado público.
- iii. Está urbanizado en ejecución del planeamiento urbanístico y de conformidad con sus determinaciones.

11 AFECIONES SECTORIALES Y ORGANISMOS AFECTADOS

La información que se recoge en los planos I-5.1 a I-5.7 y O-5.1, relativa a redes de servicios urbanos existentes en el ámbito del Plan Especial, se ha extraído del documento “Modelo 0” mencionado anteriormente, que contiene la información digitalizada tanto de la topografía como de las redes y edificaciones existentes en el ámbito de la MPG MNN.

11.1 CANAL DE ISABEL II

En paralelo al límite Este del ámbito discurren infraestructuras del CYII Gestión, las arterias Canal del Atazar y Canal Alto. Estas infraestructuras, en cumplimiento de la Norma para Redes de Abastecimiento de Canal de Isabel II se protegen mediante Bandas de Infraestructura de Agua (BIA) y Franjas de Protección (FP).

La cota inferior de la galería donde se ubican las redes se sitúa en torno a los 715 m, y la superior en torno a 721m.



Servicios afectados. Abastecimiento. Fuente: Modelo 0 para el ámbito de la MPG MNN

11.2 METRO

La traza subterránea de la línea 10 Metro Norte recorre el eje de la calla Monasterio de Arlanza, límite Suroeste del ámbito de PE.



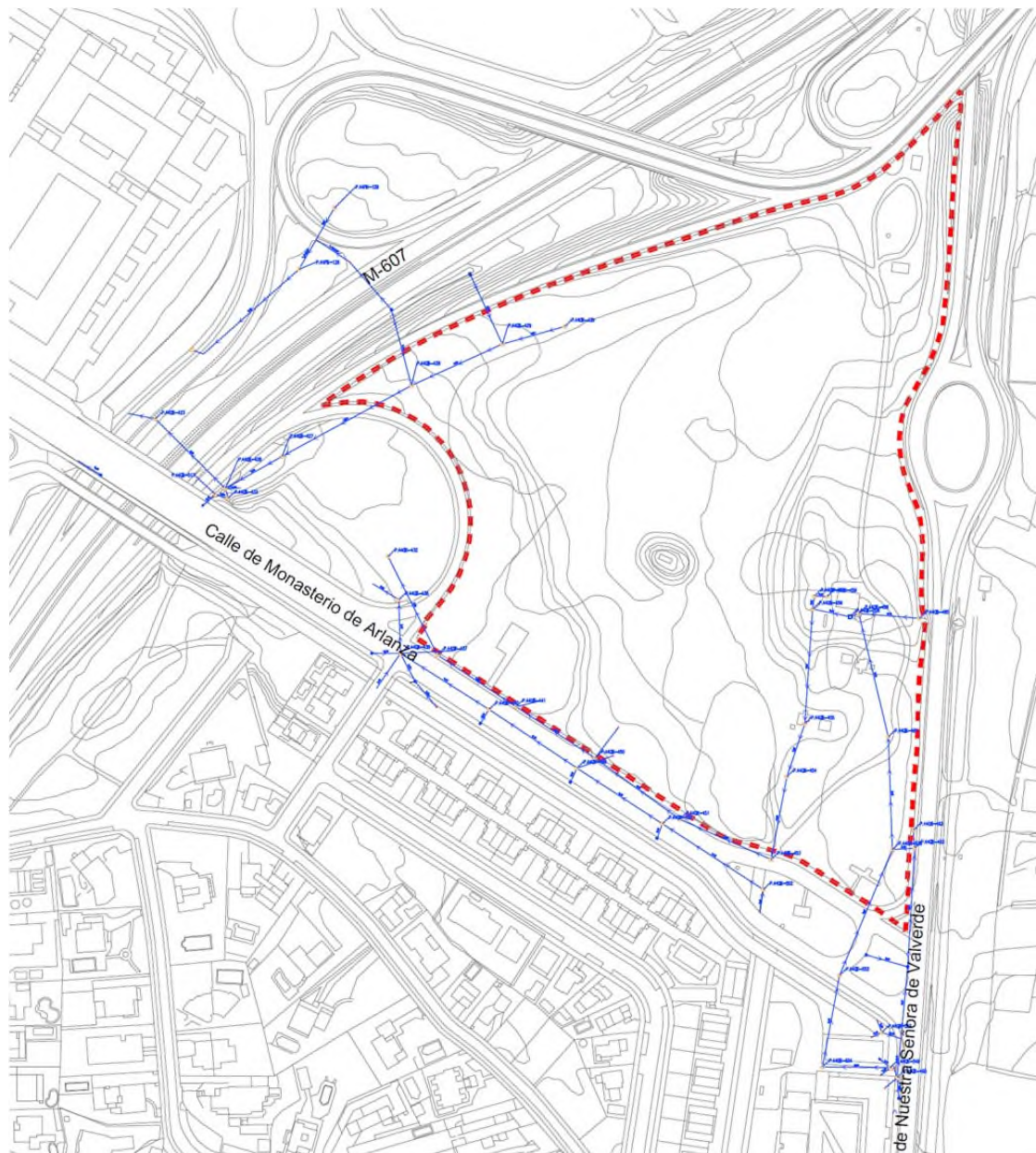
Trazado de la línea Metro Norte Línea 10. Fuente: Modelo 0 para el ámbito de la MPG MNN

11.3 CARRETERAS M-603 Y M-607

El ámbito limita al Norte con el trazado de las carreteras M-607 y M-603, que actualmente han sido transferidas al Ayuntamiento de Madrid en sus tramos colindantes con el mismo.

11.4 SANEAMIENTO

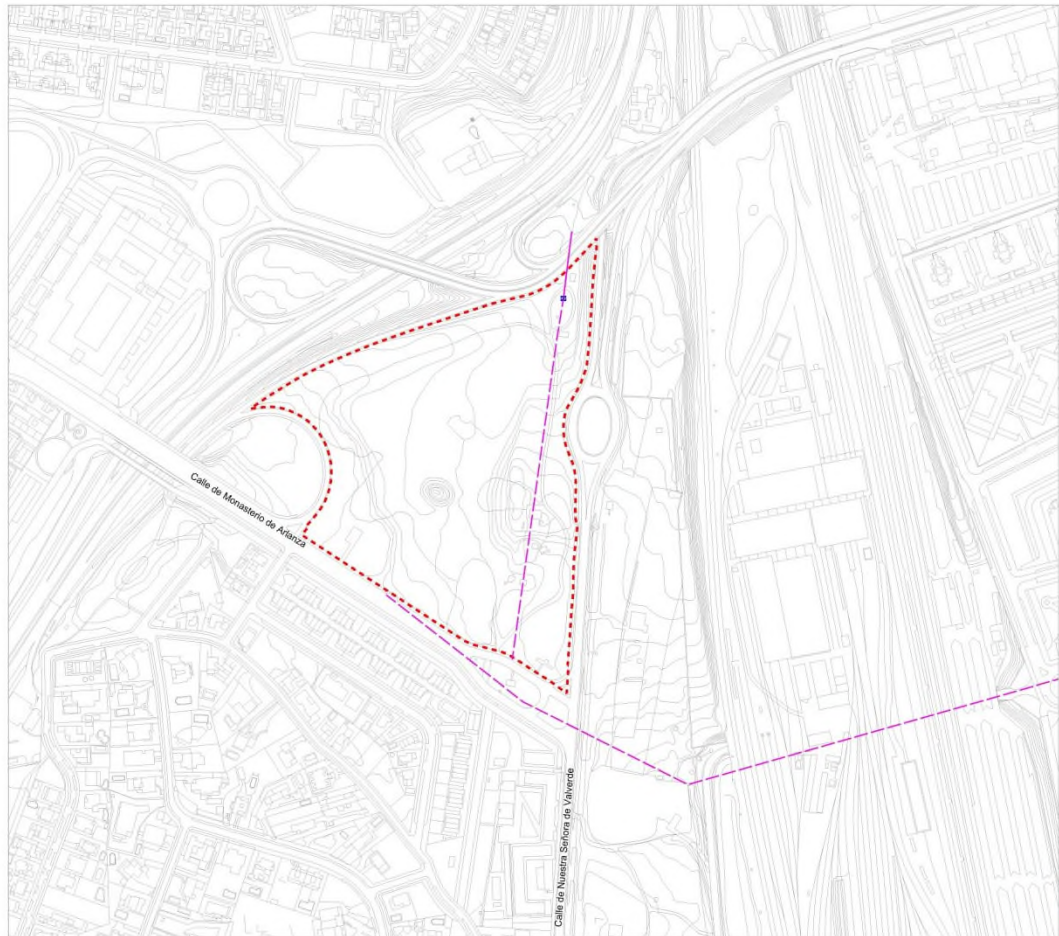
En la zona Sureste del ámbito se localiza parte de una red de saneamiento que será tenida en cuenta para su retranqueo o coordinación con las condiciones de la ordenación del PE.



Servicios afectados. Saneamiento. Fuente: Modelo 0 para el ámbito de la MPG MNN

11.5 RED ELÉCTRICA

En paralelo al límite Este del ámbito existe en el interior del mismo una línea eléctrica de 220kV de Red Eléctrica de España, que discurre de Norte a Sur hasta la calle Monasterio de Arlanza. El tramo inicial que entra por el Norte en aéreo hasta apoyo metálico existente tiene una longitud aproximada de 27 m, pasando a ser subterráneo en el resto de su longitud.



Servicios afectados. Energía Eléctrica. Fuente: Modelo 0 para el ámbito de la MPG MNN

11.6 GAS NATURAL

Junto al límite Este del ámbito, en su mitad superior, existe un conducto de la red de gas, para el que se deberá dejar una zona de protección de 3 m a cada lado del eje de su trazado.



Servicios afectados. Gas Natural. Fuente: Modelo 0 para el ámbito de la MPG MNN

11.7 TELEFONÍA Y COMUNICACIONES

Existe una canalización de telecomunicaciones en paralelo al límite Norte del ámbito.



Servicios afectados. Comunicaciones. Fuente: Modelo 0 para el ámbito de la MPG MNN

12 ALTERNATIVAS DE IMPLANTACIÓN. JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA.

En el artículo 43.a) de la LSCM se establece que en la Memoria de los Planes Generales *“deberá (...) exponerse el proceso seguido para la selección de alternativas y la toma de decisiones y justificarse la ordenación establecida, especialmente a la luz de su evaluación ambiental”*, lo que también recogía el artículo 38 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico de 23 de junio de 1978 al afirmar que en la Memoria de los instrumentos de planeamiento general habían de analizarse *“las distintas alternativas posibles y justificar(á) el modelo elegido.”*

Para el estudio de alternativas y la selección de aquella de menor impacto, técnica, territorial y ambientalmente viable, se han analizado diferentes soluciones que, cumpliendo los requisitos básicos que garantizan la funcionalidad del nuevo recinto de Cocheras y la necesaria implantación de las vías en el subsuelo, proporcionen la solución más equilibrada según lo expuesto en apartados precedentes.

Para el estudio de alternativas se ha considerado que la superficie de suelo de vía pública que se reserva para la articulación de las conexiones con el nuevo nudo de Fuencarral, aproximadamente 5.724 m², es un dato invariable. Esta superficie es ligeramente superior a la asignada en la parcela correspondiente en la MPG MNN, que era de 5.136 m², debido a las necesidades de ampliar esta reserva de suelo motivadas por el proyecto ejecutivo de esta infraestructura viaria, actualmente en proceso de definición.

12.1 ALTERNATIVA 0

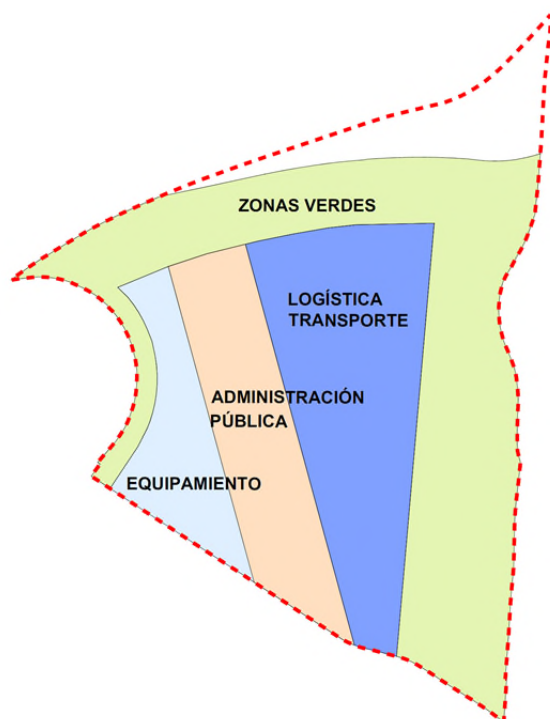
Desde un punto de vista urbanístico la alternativa 0, aquella en la que no se actúa sobre el ámbito, y cuya valoración es propia del procedimiento ambiental, la justificación de su inviabilidad queda en todo caso integrada en el apartado 1.1 de esta Memoria, en el cual se explica y justifica la oportunidad, conveniencia y justificación del presente Plan Especial, lo que invalida la opción de no formular el plan.

La alternativa 0 impediría cumplir con el objetivo general de posibilitar la operativa de un sistema general estratégico de transporte público colectivo, por lo que ha de descartarse.

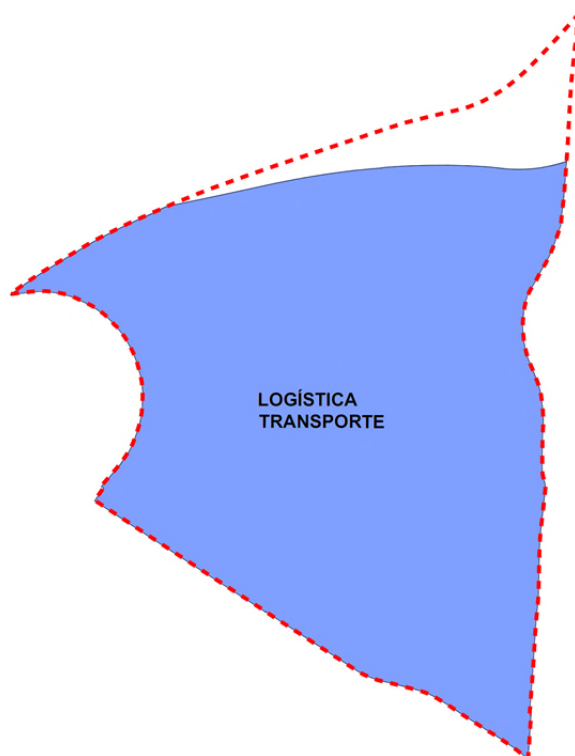
12.2 ALTERNATIVA 1

La alternativa 1 analiza el escenario de máxima ocupación del subsuelo por parte de las nuevas Cocheras de Metro, en base a la habilitación del mayor espacio posible para esta infraestructura, llevándola hasta los bordes del suelo disponible.

En cota urbana, se mantiene el uso de Equipamiento Público en su misma dimensión y posición y la parcela del actual uso Administración Pública se divide en dos partes para este uso y para Dotacional Logística del Transporte, conectado a su vez con las instalaciones soterradas. La zona verde mantiene la posición y superficie que define el planeamiento vigente.



Alternativa 1. Ordenación de suelo



Alternativa 1. Posición de cochera en subsuelo

Los datos de esta alternativa son los siguientes:

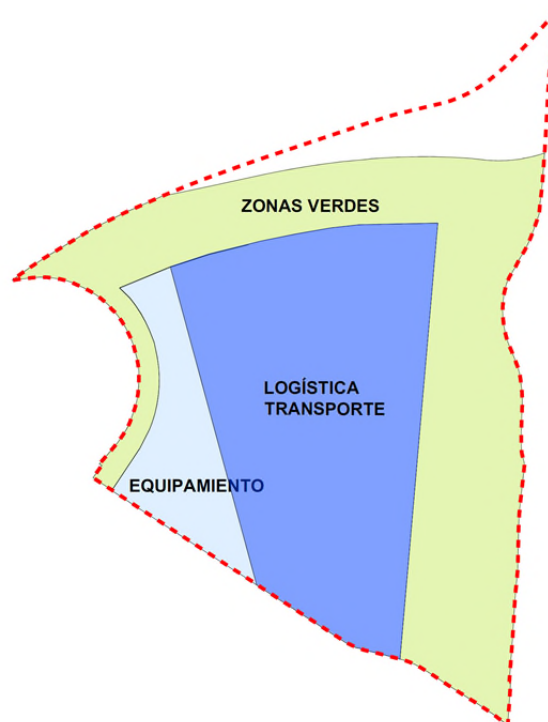
Uso dotacional sobre rasante	Superficie suelo m²s
Vía pública	5.724
Zona verde	25.130
Equipamiento Básico	5.691
Administración Pública	15.289
Logística del Transporte	9.409
Total	61.243

Ocupación bajo rasante para la implantación de Cocheras	Superficie suelo m²s
Logística del Transporte	55.519
Total	55.519

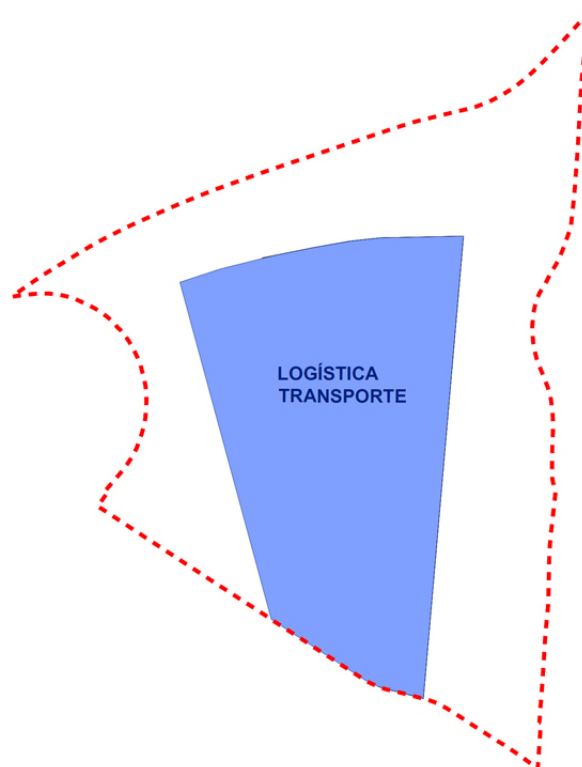
12.3 ALTERNATIVA 2

La alternativa 2 contempla que el uso de Logística del Transporte ocupe bajo rasante y sobre rasante la huella de la actual parcela 55.2, de Administración Pública, sin afectar al resto del ámbito.

En cota urbana tanto la Zona Verde como el Equipamiento Público se mantienen inalterados en posición respecto al planeamiento vigente, si bien la zona verde presenta una disminución de superficie como consecuencia del efecto sobrevenido de la necesidad de ampliación de la reserva de suelo para vía pública principal.



Alternativa 2. Ordenación de suelo



Alternativa 2. Posición de cochera en subsuelo

Los datos de esta alternativa, para el conjunto del suelo, son los siguientes:

Uso dotacional sobre rasante	Superficie suelo m²s
Vía pública	5.724
Zona verde	25.130
Equipamiento Básico	5.691
Administración Pública	0
Logística del Transporte	24.698
Total	61.243

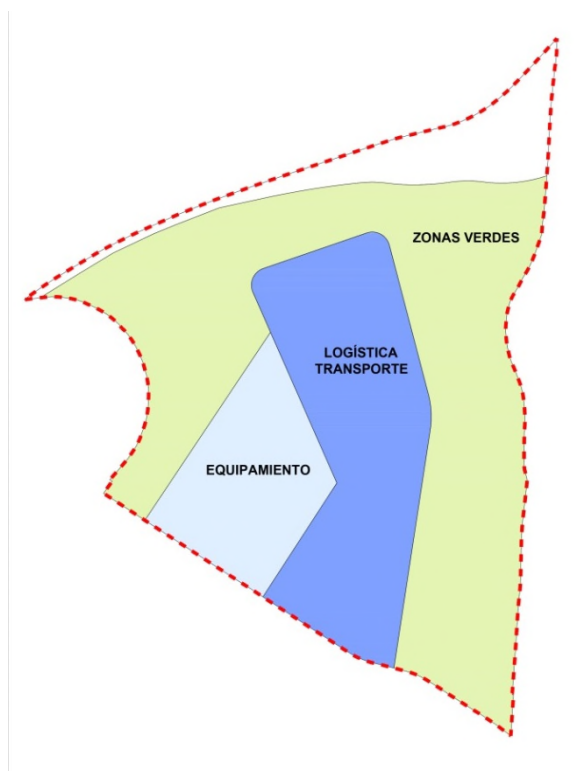
Ocupación bajo rasante para la implantación de Cocheras	Superficie suelo m²s
Logística del Transporte	24.698
Total	24.698

12.4 ALTERNATIVA 3

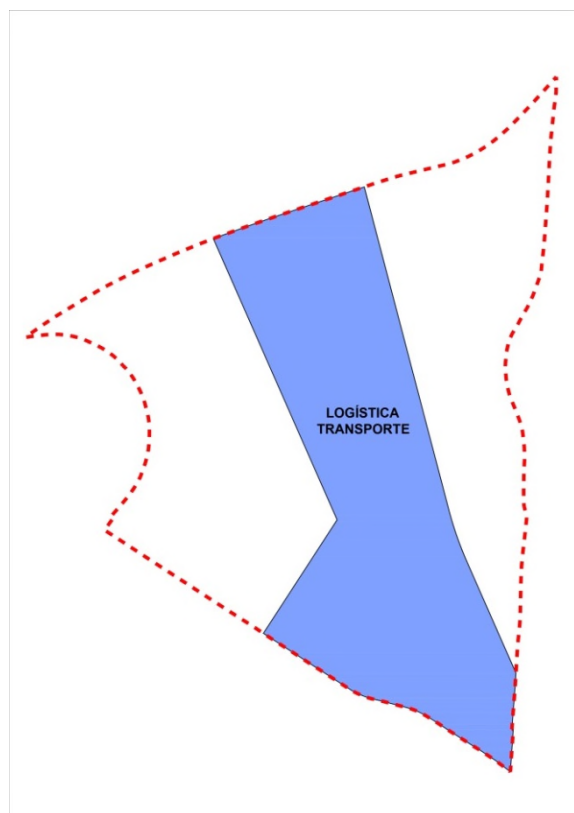
En la alternativa 3 se ha estudiado una ocupación de las nuevas Cocheras de Metro bajo rasante extendiéndose parcialmente al Sureste hasta el límite del ámbito APE 08.20 Malmea-San Roque-Tres Olivos, y hasta el límite del ámbito al Norte.

En cota urbana se ordena una superficie de suelo para Logística del Transporte superpuesta a la anterior, de tal forma que se resuelva el acceso y comunicación desde la vía pública con la parte soterrada de la instalación, al tiempo que se posibilita la implantación en este nivel de actividades como dependencias de personal, áreas administrativas, etc. asociadas a la infraestructura. En esta cota urbana la parcela delimitada será colindante con zona verde y parcela destinada al uso de equipamiento.

Se amplía el suelo de Equipamiento para mejorar la flexibilidad de implantación de usos y se elimina el uso de Administración Pública. Con ello se amplía también la superficie de zona verde original, anulando el efecto sobre la misma de las previsiones de ampliación del enlace con el Nudo de Fuencarral.



Alternativa 3. Ordenación de suelo



Alternativa 3. Posición de cochera en subsuelo

Los datos de esta alternativa, para el conjunto del suelo, son los siguientes:

Uso dotacional sobre rasante	Superficie suelo m ² s
Vía pública	5.724
Zona verde	31.636
Equipamiento Básico	8.143
Administración Pública	0
Logística del Transporte	15.740
Total	61.243

Ocupación bajo rasante para la implantación de Cocheras	Superficie suelo m ² s
Logística del Transporte	26.083
Total	26.083

12.5 SELECCIÓN DE ALTERNATIVA

En base a los análisis realizados a efectos ambientales así como urbanísticos, se ha optado por seleccionar la **Alternativa 3** como la más favorable. Se sintetizan en este apartado las conclusiones que fundamentan la elección.

12.5.1 Respecto a la funcionalidad de las Nuevas Cocheras

De las tres alternativas es la 1 la que proporciona una mejor capacidad operativa a las instalaciones de Cochera y Depósito soterradas, dado que es la que posibilita la mayor superficie de plataforma; En ese sentido las Alternativas 2 y 3 son similares, a efectos de la ocupación de superficie en el subsuelo, siendo la alternativa 3 más favorable al reservar mayor superficie de ocupación de suelo para las cocheras.

12.5.2 Respecto a la compatibilidad con la Zona Verde existente

Todas las opciones, al implantarse la plataforma de Cocheras en una cota bastante inferior a la cota urbana, permiten la normal plantación de la Zona Verde.

No obstante la alternativa 1 sería más desfavorable ya que en el subsuelo se afectaría a la totalidad del ámbito excepto viario, siendo la de menor impacto la Alternativa 2, puesto que en subsuelo no se superan los límites de la parcela 55.3 en cota urbana.

Finalmente, la alternativa 3 ordena mayor superficie de suelo para Zona Verde que el resto.

12.5.3 Respecto a la compatibilidad con el Equipamiento Público existente

De las tres alternativas únicamente la 1 se superpone en el subsuelo la implantación en cota urbana de la parcela para Equipamiento Público, por lo que, aunque no se altera su configuración, podría condicionarse su ejecución a la compatibilidad de la estructura y de los servicios en los niveles bajo rasante.

Y la alternativa 3 amplía su superficie de suelo mejorando en consecuencia las posibilidades de implantación de distintos usos finales.

12.5.4 Respecto a la compatibilidad con el Dotacional de Administración Pública.

Resulta de las alternativas analizadas que la que mantiene una mayor superficie de suelo para este uso es la alternativa 1, siendo el extremo opuesto las alternativas 2 y 3, que lo transforman en su totalidad.

Igual que en el caso anterior, únicamente la alternativa 1 se superpone en el subsuelo a la implantación en cota urbana de la parcela para Administración Pública, por lo que podría condicionarse su ejecución a la compatibilidad de la estructura y de los servicios en los niveles bajo rasante.

12.5.6 Respecto a los efectos ambientales

El análisis detallado de las alternativas desde un punto de vista medio ambiental se desarrolla en el apartado correspondiente del Documento Ambiental. Se incluye en este punto una síntesis del mismo.

En términos generales, la alternativa 3 es en la que se obtiene más superficie para zonas verdes y se compatibiliza con la existencia de una vía urbana con un alto volumen de tráfico, mitigando en parte el impacto visual y acústico de la misma, por tanto se considera la más adecuada de las tres. Además esta alternativa amplía las posibilidades de implantación de distintos usos finales al incorporar mayor cantidad de suelo de Equipamiento, beneficiándose así al vecindario de la zona.

En el Documento Ambiental se analiza el efecto de cada alternativa sobre la vegetación y el arbolado, sobre el paisaje, en relación con la escorrentía superficial, en materia de contaminación acústica y vibraciones, etc., y se valora el comportamiento en cada caso. En esta memoria se incluye la valoración estimada para cada una de ellas en el siguiente punto.

12.5.7 Conclusión

Sobre la base del anterior análisis se ha asignado un valor de cumplimiento de los objetivos y de efectos del Plan en cada alternativa, siendo 3 el máximo y 0 el mínimo, y se incluyen en la siguiente tabla que permite concluir la mejor de las alternativas para los objetivos del PE:

Alternativa	A1	A2	A3
Funcionalidad de las Nuevas Cocheras	3	2	3
Compatibilidad con la Zona Verde existente	1	2	3
Compatibilidad con el Equipamiento Público existente	1	2	3
Compatibilidad con la Administración Pública	2	0	0
Respecto a los efectos ambientales	1	2	3
TOTAL	8	8	12

De análisis resulta la alternativa 3 la más adecuada para el cumplimiento de los objetivos del Plan y en relación con el medio ambiente.

13 CRITERIOS TÉCNICOS Y CONDICIONANTES BÁSICOS DE IMPLANTACIÓN DE LAS COCHERAS

13.1 PARÁMETROS GENERALES

- Velocidad de diseño: 110 km/h
- Ancho de vía: 1,445 mm

13.2 GEOMETRÍA HORIZONTAL

El trazado en planta de la vía queda definido por una serie de alineaciones rectas, enlazadas mediante curvas. Las curvas se definen por el radio de curvatura (R).

La conexión entre alineaciones rectas se realizará mediante curvas de radio constante, y el enlace entre estas curvas y las correspondientes rectas o entre curvas de distinto radio, se efectúa mediante curvas de transición tipo clotoide.

A continuación, se listan los criterios de trazado en planta:

- Radio mínimo en Línea principal (R): 300,00 m
- Peralte máximo (h): 150,00 mm
- Máxima Insuficiencia de peralte (I): 100,00 mm
- Aceleración transversal sin compensar máxima (Asc): 0,65 m/s²
- Máxima variación del peralte en el tiempo: 50,00 mm/s
- Rampa máxima de peralte 1,50 mm/m

- Longitud mínima de recta entre curvas: 0,4 V m
- Longitud mínima de curva circular: 0,4 V m

13.3 GEOMETRÍA VERTICAL

El perfil longitudinal se compone de un conjunto de rasantes con pendiente constante, unidas entre sí por curvas de acuerdo parabólicas. Los criterios de diseño se resumen a continuación:

- Pendiente longitudinal máxima (p): 3,50%
- Pendiente longitudinal mínima (p): 0,50% (fuera de estaciones)
- Longitud mínima con pendiente constante: 0,4 V m
- Radio de curva vertical mínimo (R): 2.000,00 m
- Aceleración vertical máxima: 0,15 m/s²

13.4 SECCIÓN TIPO

Los parámetros fundamentales de diseño de la sección tipo son:

- Ancho exterior de túnel de 10,00 m
- Gálibo vertical, en la clave del túnel: 5,50 m

13.5 APARATOS DE VÍA

Los criterios de diseño para la ubicación de los aparatos de vía considerados son:

- Trazado en planta:
 - Se debe evitar la localización de aparatos de vía en secciones de curva horizontal. En ningún caso se localizan en curvas de transición horizontal.
 - Longitud en planta de escape doble: 50,00 m
- Trazado en alzado:
 - Se deben situar en secciones planas o con pendiente constante menor del 1,50%.

13.6 CONEXIÓN A LA LÍNEA DE METRO PROYECTADA

El acceso a las cocheras se producirá desde la nueva línea de Metro que se proyecta sobre la prolongación de la Calle Agustín de Foxá, eje que recorre el ámbito del APE 08.20 Malmea-San Roque-Tres Olivos, hasta conectar con el nodo de la Estación de Chamartín.

La cota de entronque prevista entre el final de la línea y el acceso al recinto de Cocheras marca la posición altimétrica de la infraestructura, limitada a su vez por las pendientes máximas que aplican al trazado ferroviario.

Y, por su parte, el trazado en planta define las posibilidades de maniobra de acceso a las vías del recinto de cocheras y/o depósito en función de los radios admisibles.

De la suma de estas circunstancias, la solución técnica para las nuevas Cocheras ha de ser necesariamente soterrada.

13.7 INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS PREVISTOS Y EXISTENTES

La posición de la nueva línea de conexión con el recinto de Cocheras, y dada su condición de soterrada, viene a su vez definida en planta por la ordenación de la MPG MNN y, en su tramo final, por la necesaria compatibilidad con algunas redes existentes que limitan a su vez la altimetría de la línea, como son una galería de redes del Canal de Isabel II, e instalaciones de gas.

13.8 REQUERIMIENTOS OPERATIVOS DE LAS COCHERAS DE METRO

Las Cocheras son las instalaciones donde el material móvil se estaciona y recibe labores de mantenimiento y reparación. Deben ubicarse lo más próximas posible a la Líneas o Líneas a las que prestan servicio.

Constan de playas de vías para el emplazamiento de las unidades, las cuales responden a los mismos requisitos técnicos que el resto de la red en cuanto a curvaturas, encuentros y pendientes máximas, la cuales son siempre muy limitadas.

En cuanto a los requerimientos de superficie en planta, por lo general se proyectan con la máxima capacidad que posibiliten los suelos sobre los que se actúa, para centralizar hasta el límite admisible los servicios de depósito y mantenimiento, evitando la multiplicación de estas infraestructuras ya que, por otra parte, deben ubicarse en los extremos de las líneas a las que sirven, por lo que tampoco resulta en muchos casos viable la disponibilidad de más de una posición.

En general cuentan con espacio de cocheras y nave auxiliar de mantenimiento, incluyendo áreas de soplado, lavado, dresina y muelle, cuartos técnicos, así como dependencias asociativas a la actividad y al personal.

La nave de cocheras y depósito se organiza mediante la especialización funcional por zonas, generalmente en vías de estacionamiento, de mantenimiento, de pruebas y de soplado.

A modo indicativo, y sin perjuicio de la concreta decisión que se adopte en el proyecto constructivo, se anticipa la implantación de 8 vías.

Como se puede entender, para el depósito del material móvil conviene la ejecución de estructuras de grandes luces, reduciendo al máximo posible la presencia de pilares. La altura libre depende de las posibilidades de ejecución, debiendo en todo caso situarse, al menos, entre los 7 y los 11 metros.

Las instalaciones suelen completarse con la inclusión de una subestación eléctrica para el suministro de tensión a las playas de vías y al trazado de conexión con la Línea convencional.

14 DETERMINACIONES DEL PLAN ESPECIAL. DESCRIPCIÓN Y CARACTERÍSTICAS DE LA INFRAESTRUCTURA DE COCHERAS.

14.1 CALIFICACIÓN DEL SUELO DE REDES PÚBLICAS EN COTA URBANA

En el modelo de ordenación propuesto, en cota urbana se califican los usos de Logística del Transporte y los ya existentes de Zona Verde Básica, Equipamiento Básico, y Vía Pública Principal, reordenando su configuración espacial. Todas las parcelas tienen acceso desde la calle de Monasterio de Arlanza.

Respecto al planeamiento que se modifica, el uso del suelo calificado como **Administración Pública** (sin nivel de implantación asignado en el planeamiento vigente) se sustituye por el de Logística del Transporte, toda vez que sigue vacante, habiendo transcurrido 29 años desde la aprobación del Plan Parcial del UZI.0.07 Montecarmelo (aprobado en 1995) que hizo inicialmente la previsión. Como se justificará más adelante la sustitución del uso de Administración Pública por el de Logística del Transporte no implica la reducción de la superficie de suelo destinada a redes públicas, o concretamente aquella destinada a la red local, que según planeamiento vigente se corresponde con las parcelas calificadas como zona verde básica y equipamiento básico.

La parcela de **Logística del Transporte** resuelve el acceso a las instalaciones de cocheras en cota urbana así como la conexión con la planta bajo rasante, y posibilita la implantación a cota urbana de los usos asociados a la actividad que se benefician de la disponibilidad de ventilación e iluminación natural.

El suelo de **Equipamiento Básico** aumenta significativamente su superficie, en relación con el estado de partida, con el fin de mejorar la capacidad de acogida de distintos tipos de servicios públicos (o varios de ellos), posibilitando con ello la implantación de otros usos dotacionales como usos alternativos, en función de las necesidades reales de la población.

El suelo de reserva de **Vía pública principal**, al norte del ámbito, vinculado a la ampliación del Nudo de Fuencarral, se incrementa ligeramente en función de los últimos estudios de necesidades de que se dispone. Este viario es de titularidad municipal en el ámbito del PE, tal como consta en la ficha del Patrimonio Municipal de Suelo del Ayuntamiento de Madrid, incluida en el Anexo I de esta memoria. La calificación de este viario será **Vía Pública Principal de la Red General**.

La **Zona Verde Básica** mantiene su posición y configuración similar, y se le asigna un significativo incremento de superficie.

La infraestructura de Logística del Transporte (Cocheras) propuesta en el PE tiene la condición de Infraestructura Básica del Territorio con el carácter de Sistema General según lo establecido en el artículo 3.1.2.1 del PGOUM, e integrado en el sistema de la Red Pública Supramunicipal según lo que se establece en la Ley 5/1985 de Creación del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid.

El resto de las dotaciones forman parte de la Red Pública Local del municipio.

En cota urbana se mantienen las rasantes de la red viaria del contorno.

14.2 REDES PÚBLICAS BAJO RASANTE.

El Plan Especial no califica suelo bajo rasante, sin embargo dado que es objeto principal de este PE la ordenación de suelo para nuevas Cocheras de Metro y/o Depósitos, la definición de la geometría de implantación bajo rasante es un factor que condiciona el resto de la ordenación propuesta en cota urbana. A su vez, el recinto de las nuevas Cocheras es el resultado de los condicionantes físicos y operativos que concurren en la actuación.

En primer lugar, la cota de acceso a Cocheras desde la nueva línea de Metro proyectada se sitúa en torno al nivel 707 m (a verificar en fases posteriores correspondientes al desarrollo constructivo de la infraestructura), es decir, aproximadamente 18-20 m por debajo de la cota urbana, según los distintos vértices del recinto.

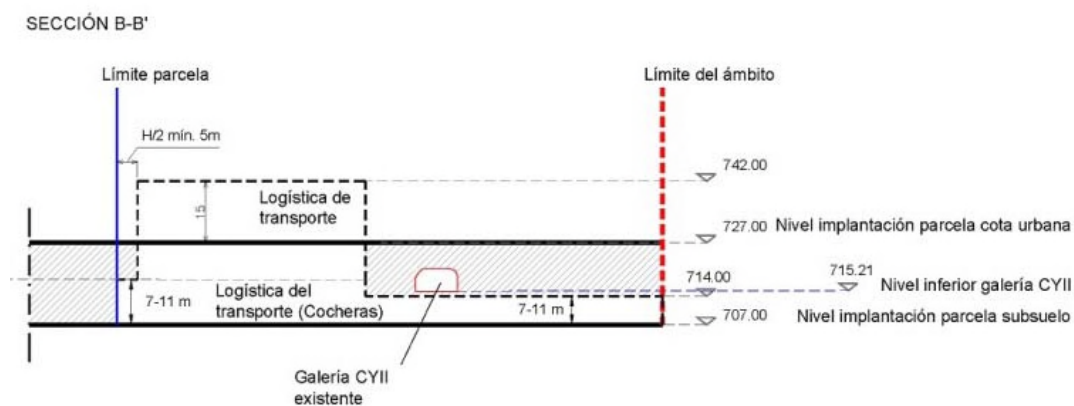
Por tanto en el subsuelo es necesario prever el desarrollo en planta de un área que posibilite la solución de las necesidades requeridas para la explotación de la nueva línea de Metro, al tiempo que debe preverse una reserva de espacio para necesidades futuras, siempre hasta donde resulte razonable, debido a la complejidad de la implantación y el coste de la inversión.

Así, bajo rasante, la superficie necesaria para la implantación de la infraestructura se extiende al Norte y Sur hasta el límite del ámbito y al Este se extiende parcialmente hasta el límite con el ámbito colindante, el APE 08.20, y hasta la proyección de la parcela delimitada en cota urbana para zona verde. Al Oeste el límite lo marca la proyección de las parcelas delimitadas en cota urbana para Equipamiento Público y zona verde.

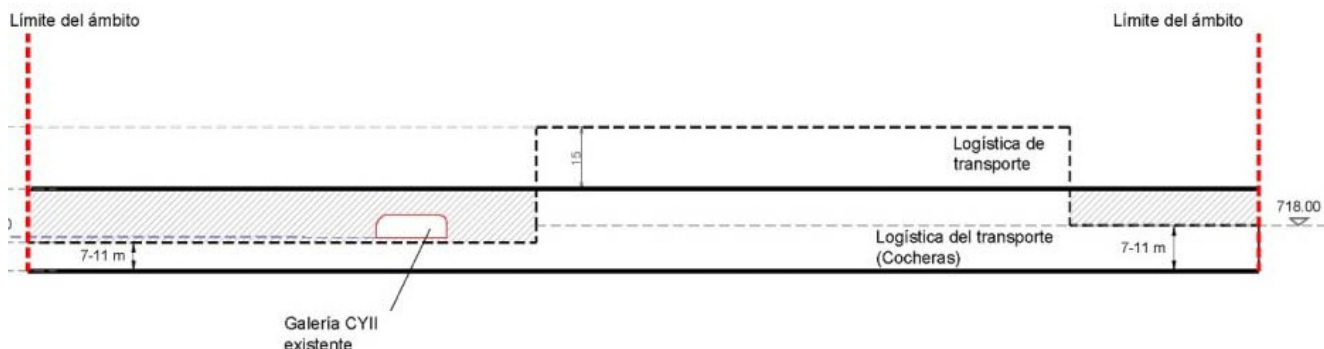
La configuración de esta zona de implantación de la infraestructura bajo rasante posibilita la maniobrabilidad de los equipos móviles desde y hacia la línea ferroviaria de conexión.

Próximo a la franja de contacto con el APE 08.20 la instalación se cruza con una galería para infraestructuras de abastecimiento del Canal Isabel II, sobre la que se garantizará su no afección, según esquema de condiciones incluido en el plano O-4 de *Condiciones de la Edificación* del PE.

En la figura inferior se pueden ver un esquema transversal y longitudinal de implantación y alturas máximas del sólido capaz, por niveles:



ESQUEMA TRANSVERSAL (Plano O-4 Condiciones de la edificación)



ESQUEMA LONGITUDINAL Plano O-4 Condiciones de la edificación)

14.3 SUPERFICIE EDIFICABLE NO LUCRATIVA

El Plan Especial no ordena parcelas ni superficies edificables lucrativas.

A las parcelas calificadas como dotaciones de Equipamiento Básico se les asigna un coeficiente de edificabilidad de 1,7 metros cuadrados por cada metro cuadrado de suelo, según se establece para el uso de equipamiento social en el artículo 5.5.2 de las ordenanzas reguladoras de la 2ª modificación del PP "Monte Carmelo" PAU II.2 .

Para el uso Logística del Transporte será de aplicación lo dispuesto en el artículo 7.15.32 del PGOUM:

"La edificabilidad no superará la cuantía de un (1) metro cuadrado por cada un (1) metro cuadrado de suelo calificado de uso dotacional para el transporte en su clase logística del transporte."

14.4 EFECTOS DEL PLAN

El Plan modifica una determinación estructurante en su ámbito, al ampliar ligeramente la superficie de la parcela calificada como Vía Pública Principal (red general, según se determina en el artículo 7.14.6 del PGOU), y define una nueva, al implantar una parcela destinada al uso de Logística del Transporte (red general según lo establecido en el artículo 3.1.2.1 del PGOUM, e integrado en el sistema de la Red Pública Supramunicipal según lo que se establece en la Ley 5/1985 de Creación del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid).

Con la redefinición de las parcelas de zona verde básica y equipamiento básico de la red local de dotaciones públicas se modificarán determinaciones pormenorizadas del planeamiento vigente.

Por otra parte solo incluye suelos dotacionales públicos, por lo que no altera las determinaciones de superficie edificable del área homogénea o de referencia a la que pertenece.

Tampoco altera el equilibrio de la superficie de redes que en la misma existe, siendo uno de sus efectos que se incrementa la superficie de Zona Verde por la activación del uso alternativo del suelo actualmente destinado a Administración Pública.

14.5 DOTACIÓN DE APARCAMIENTO

El artículo 7.5.35 de las Normas Urbanísticas del PGOUM establece que para el uso Dotacional para el Transporte, el único uso nuevo en el ámbito de actuación, las necesidades de dotación

de plazas de aparcamiento serán aquellas que funcionalmente sean necesarias o las que se determinen en el PE.

En el caso del uso proyectado, Logística del Transporte para Cocheras y/o Depósito de material móvil de la red de Metro, no se requiere de más plazas que las asociadas al personal con actividad permanente en la instalación y las asociadas a vehículos de Metro, visitas y servicios de suministros desde la vía pública. Para cubrir esta demanda se estima un total de 50 plazas.

En el caso de Equipamiento Básico, la reserva de plazas de aparcamiento será la prevista para este uso en el mencionado artículo 7.5.35, que establece al exterior de la Calle 30 una dotación de 1,5 plazas/100m². Según la edificabilidad asignada, serán necesarias un total de 208 plazas.

14.6 RED PÚBLICA DE ACCESO Y CONEXIÓN A SERVICIOS

La ordenación del PE no requiere de nuevos viarios de acceso ni de conexiones exteriores a las redes de servicios urbanos. Se apoya sobre la red existente en su perímetro.

14.7 PARÁMETROS CUANTITATIVOS DE LA ORDENACIÓN

CALIFICACIÓN Y REGULACIÓN DEL SUELO				
Tipo de Red pública (LSCM)	Calificación	Código de Regulación	Ordenanza de Regulación	Sup. suelo (m ² s)
Supramunicipal*	Dotacional para el Transporte, Logística del Transporte	ST-TL	Ordenanza ST-TL Logística del Transporte	15.740,05
General*	Dotacional para la Vía Pública Principal	VPP	Ordenanza VP Vía Pública	5.724,49 ₍₁₎
Local	Dotacional Zona Verde Básica	ZV-VB	Ordenanza VB Zona Verde	31.635,77 ₍₂₎
	Dotacional Equipamiento Básico	SC-EB	Ordenanza SC-EB Dotacional Servicios Colectivos Equipamiento Básico	8.143,29
TOTAL				61.243,60

(*) Las redes públicas supramunicipales y generales se consideran sistemas generales en el PGOUM

(1) Suelo calificado como Vía Pública Principal en el que resulta compatible la ocupación bajo rasante para Logística del Transporte (Cocheras de Metro) en una superficie de 1.011,51 m².

(2) Suelo calificado como Zona Verde Básica en el que resulta compatible la ocupación bajo rasante para Logística del Transporte en una superficie de 9.330,89 m².

14.8 COMPARATIVA ENTRE PLANEAMIENTO ACTUAL Y MODIFICADO

Tipo de Red pública		MPG MNN	PLAN ESPECIAL	DIFERENCIA
		Sup. suelo m ² s		
Supramunicipal	Logística del Transporte	0,00	15.740,05	+15.740,05
General	Vía Pública Principal	5.136	5.724,49	+ 588,49
Local	Zona Verde Básica	25.718	31.635,77	+5.917,77
	Equipamiento Básico	5.691	8.143,29	+ 2.452,29
	Administración Pública*	24.698	0	-24.698,00
TOTAL		61.243	61.243,60	+0,60

(*) Sin nivel de implantación según planeamiento vigente

Como se puede ver en relación con el planeamiento vigente, en el PE se incrementa en 588,49 m² la superficie de la parcela de red general calificada como Vía Pública Principal, y en 8.370,06 m² la superficie de las parcelas destinadas a red pública local: zona verde básica y equipamiento básico. El total de la superficie del conjunto de redes públicas no se disminuye.

Por otra parte el uso de Administración Pública se define como sigue en las Ordenanzas de la 2ª modificación del PP "Monte Carmelo" PAU II.2:

** Servicios de la Administración*

Comprende las actividades prestadas por las distintas Administraciones, así como las desarrolladas por sus Organismos Autónomos y entidades de derecho público. Asimismo, se incluyen representaciones diplomáticas y Organismos Públicos de carácter internacional.

En el Plan Especial se propone la sustitución de este uso por el de Logística del Transporte, para el que se califica en cota urbana una parcela de 15.740 m², y en la que se llevarán a cabo las actividades administrativas asociadas a la Cochera de Metro que se implantará en el subsuelo de esta parcela, ocupando también estas instalaciones en el subsuelo parte de la parcela calificada como Vía Pública (1.011,51 m²) y parte de la parcela calificada como Zona Verde (9.330,89 m²).

15 NORMAS URBANÍSTICAS DEL PLAN ESPECIAL

El objeto del Plan Especial es el de definir las condiciones urbanísticas de los usos y las infraestructuras proyectadas, de tal forma que quede habilitada su ejecución, previa obtención de las oportunas licencias, cuando sea el caso.

Se trata de una iniciativa pública, que pretende mejorar las condiciones urbanas de la ciudad en su ámbito y posibilitar nuevas instalaciones logísticas y operativas del transporte de Metro de Madrid con la intención de mejorar el servicio de la ciudad y su área metropolitana.

Dentro del ámbito del Plan Especial rigen las determinaciones de las normas de planeamiento del PGOUM para cada una de las calificaciones de suelo sobre las que se proyecta, complementadas con las particularizaciones que se proponen en este documento y que operan exclusivamente en su ámbito. Es objeto de las Normas Urbanísticas del Plan Especial el de regular el uso, condiciones de utilización de los terrenos y condiciones de la edificación dentro de su ámbito de aplicación.

Las normas urbanísticas se incorporan en el **documento B** de este Plan Especial.

16 INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS URBANOS. COMPATIBILIDAD CON AFECCIONES Y SERVICIOS EXISTENTES.

Como se ha indicado el ámbito del PE cuenta con una red completa de servicios urbanos en el eje de la calle Monasterio de Arlanza, vía que proporciona también acceso a las parcelas dotacionales ordenadas.

El Plan Especial no tiene en su alcance y objetivos la definición de obras de urbanización que transformen o afecten a la estructura urbana actual. El ámbito de ordenación es una parcela o solar que podrá ser reestructurado internamente, sin que esto suponga una alteración sustancial de la red de servicios existente.

Los usos de este PE se ordenan garantizando su compatibilidad con los dominios públicos, y las afecciones y servidumbres presentes en el ámbito de actuación (identificados en el apartado 11 de esta memoria) según se muestra gráficamente en los planos de la serie O-05.

16.1 COMPATIBILIDAD CON AFECCIONES SECTORIALES Y ORGANISMOS AFECTADOS

La definición gráfica de la compatibilidad de las infraestructuras proyectadas con las afecciones presentes en el entorno del ámbito del PE, se incluyen los planos de la serie O-05.

16.1.1 Afecciones a organismos del Estado

<i>DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL</i>	Las determinaciones del PE no alteran ni posición de edificación, a excepción de la reducción de la potencial huella edificada, ni altura máxima respecto al planeamiento actual, por lo que no tiene incidencia en las afecciones aeronáuticas existentes.
--	---

16.1.2 Afecciones a organismos de la Comunidad de Madrid

ORGANISMO / ENTIDAD PRIVADA	AFECCIÓN
<i>DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DE LA COMUNIDAD DE MADRID (VÍAS AUTONÓMICAS)</i>	El límite Norte del ámbito se define por su colindancia con tramos de las carreteras M-607 y M-603, los cuales han sido transferidos de titularidad al Ayuntamiento de Madrid en esta zona, por lo que las parcelas colindantes a estos viarios en el ámbito no se verán afectadas por las zonas de dominio o protección de la carretera. Sobre estos tramos se está redactando en la actualidad un proyecto de reforma del Nudo de Fuencarral, por lo que su solución final de implantación podría variar la delimitación de las parcelas colindantes en el ámbito sobre rasante.
<i>CANAL DE ISABEL II</i>	En la franja Este del ámbito de PE se encuentra la traza de dos infraestructuras de abastecimiento del Canal de Isabel II, la línea Canal Alto de Ø2000 HC y Canal Atazar de 2 Ø2000 HC. En su extremo inferior, y aún dentro del ámbito, se producen conexiones a estas redes con Ø1200 HC. Las líneas principales y parte de las instalaciones se ubican en una galería subterránea cuya base se sitúa aproximadamente en la cota 715 m.

16.1.3 Otras infraestructuras y entidades privadas

ORGANISMO / ENTIDAD PRIVADA	AFECCIÓN
<i>RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA (REE)</i>	Existe en el vértice Noreste una torre de línea eléctrica cuya posición no se verá afectada por las determinaciones del PE, si bien es posible que si quede afectada por el proyecto de remodelación de enlaces con la M-607 y M-603, ajeno a este plan.

ORGANISMO / ENTIDAD PRIVADA	AFECCIÓN
<i>TELEFÓNÍA y COMUNICACIONES</i>	Existen redes de telecomunicaciones que discurren por el borde Norte del ámbito, y que deberán ser tenidas en cuenta en la ejecución de las obras bajo rasante para garantizar la no afección a las mismas.
<i>ENAGÁS S.A.</i>	Existen redes por el borde Este del ámbito que serán tenidas en cuenta en la ejecución de las obras bajo rasante para garantizar la no afección a las mismas.

16.2 AFECCIONES GENERADAS POR LA INFRAESTRUCTURA DE METRO

Según el artículo 7.15.5.3 de las NNUU del PGOUM la red de Metro del Municipio de Madrid, constituida por el conjunto de túneles, estaciones, tramos en superficie, infraestructuras e instalaciones de este modo de transporte colectivo de personas, se trata de un tipo de transporte ferroviario. Por otra parte las cocheras de Metro se consideran incluidas en la clase de logística del transporte, cuyas condiciones se regulan en los artículos 7.15.29 al 7.15.32.

Las zonas de afección generadas en el ámbito por la proximidad o presencia de infraestructuras de transporte ferroviario se definen en la Ley 38/2015, de 29 Septiembre, del Sector Ferroviario y modificaciones posteriores.

La Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid 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.

Estas zonas definidas por la Ley se crean para proteger la infraestructura, garantizando la seguridad y viabilidad del transporte ferroviario. Cualquier actuación, obra o cambio de uso en las mismas (dominio público o zonas de protección) requerirá una autorización administrativa previa, gestionada a través de la Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, de conformidad con las atribuciones conferidas por el artículo 10.2, letra i) del Decreto 244/2023, de 4 de octubre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras.

17 ENCUADRE DEL PE EN RELACIÓN CON EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE

El Plan Especial opera sobre suelos urbanos consolidados del PGOUM con uso actual de Dotaciones Públicas de Servicios Colectivos Equipamiento Básico, Administración Pública (sin nivel de implantación asignado), Zona Verde Básica y Vía Pública Principal (red general, según se establece en el PGOUM).

Por su condición, los Planes Especiales pueden delimitarse sobre cualquier clase de suelo, puesto que la LSCM no impone directamente su contenido, toda vez que lo remite a cuál sea en cada caso su finalidad y objeto específico.

El PE, como se señala anteriormente en este documento, tiene también la capacidad, si fuera el caso, de armonizar criterios entre la LSCM y la normativa urbanística vigente de aplicación, así como de la propia normativa vigente entre sí.

Recordemos que, en atención a lo dispuesto en el artículo 36.3.a) de la LSCM, son determinaciones estructurantes de la ordenación urbanística *“todas aquellas que consistan en señalar las reservas y dimensiones de cualquier suelo que se prevea como elemento de una red pública supramunicipal o general”*. En ese sentido es preciso indicar que la implantación del uso y de la infraestructura objeto del PE, Cocheras de Metro, en parcela calificada como Logística del Transporte, o el incremento de superficie necesario para la parcela originalmente destinada a Vía Pública Principal, en ningún caso suponen una reformulación del modelo estructural territorial establecido en el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, toda vez que lo primero ya era un objetivo de la MPG MNN, como se ha justificado, y lo segundo se corresponde con una situación sobrevenida motivada por el desarrollo del proyecto constructivo de la remodelación de la infraestructura viaria del Nudo de Fuencarral, también contemplada en la citada MPG.

El PE no comporta variación alguna en la clasificación y categoría del suelo donde se implanta. Tampoco afecta a la división de ámbitos del planeamiento general.

En cuanto el régimen de usos del suelo es preciso tener en cuenta la capacidad del PE para el establecimiento de las características de la infraestructura que ordena, así como de complementar en lo que sea preciso la normativa vigente para garantizar unas condiciones adecuadas de ordenación.

El PE, dado su alcance y contenidos, no altera en su ámbito de actuación el destino que el PGOUM y la posterior MPG MNN le asigna, esto es, un suelo de la red pública de dotaciones, y cumple con la previsión, contemplada en la citada MPG MNN, de ordenar suelo para la inclusión de un nuevo uso Dotacional Público de Logística del Transporte, manteniendo la función urbana asignada, y resolviendo su implantación principalmente bajo rasante y el encaje urbano en el plano de suelo.

Solo introduce por tanto dos innovaciones; la habilitación del uso y condiciones para posibilitar la necesaria ejecución de instalaciones de la red de Metro y, por otra parte, reordena en cota urbana el conjunto de usos dotacionales resultantes.

18 INTERÉS GENERAL DE LA INICIATIVA

Por lo anteriormente indicado, el uso previsto en este PE (i) es compatible con el modelo del PGOUM, (ii) da cumplimiento a la MPG MNN, cuyos objetivos básicos para este ámbito son los de asegurar la compatibilidad con los nuevos enlaces viarios del Nudo de Fuencarral y asegurar la viabilidad de implantación de unas Cocheras de Metro bajo rasante, y (iii) tiene por objeto principal la ordenación de una infraestructura pública básica y estratégica del territorio, todo ello justificativo del interés general de su formulación.

Y por otra parte la actuación propuesta es coherente con las estrategias y criterios municipales, ya que es cuestión de interés general cumplir con los objetivos establecidos por la MPG MNN de mejora de la ciudad, favoreciendo la movilidad sostenible y la calidad ambiental, a la vez que se ordenan las instalaciones de Metro que resultan necesarias para el adecuado funcionamiento del servicio público de la red de Metro de Madrid, de interés para el conjunto de la Región.

19 EJECUCIÓN DEL PLANEAMIENTO Y RÉGIMEN ESPECIAL DEL USO DEL SUELO

La totalidad de los suelos del Plan Especial son de titularidad pública municipal y constan inscritos en el Patrimonio Municipal del Suelo de Madrid.

Organización y gestión de la ejecución:

La iniciativa de este Plan Especial es pública ya que el promotor es la Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, organismo público de la Comunidad de Madrid.

En este PE no es preciso cumplir con los requisitos de equidistribución y cesión contemplados en los apartados a), b) y c) del artículo 71 de la LSCM, por lo que estamos en presencia de una actuación aislada en suelo urbano, conforme determina el artículo 79.3 del mismo cuerpo legal.

El desarrollo de las acciones definidas en este Plan Especial requiere la regularización de las parcelas afectadas, a través de cualquiera de los procedimientos previstos en la legislación urbanística y la legislación del Patrimonio de las Administraciones Públicas. Así como, la definición previa a su ejecución, de las condiciones económicas y asunción de costes a cargo del promotor de este Plan Especial, que será asimismo el responsable de la ejecución de las obras.

Las actuaciones definidas en el Plan Especial, a los efectos de su ejecución, presentan como única innovación respecto al planeamiento de origen las relativas a la implantación de las Cocheras de Metro, para las cuales se prevé su ejecución en etapa única, con un plazo estimado de 36 MESES.

Se podrá proceder a la firma, entre el Ayuntamiento de Madrid, Metro de Madrid y el promotor, de un Convenio o Convenios de Colaboración para la gestión y ejecución del Plan Especial, cuyo objeto será el de establecer el régimen de colaboración que permita desarrollar de forma más eficaz los intereses públicos concurrentes, que derivan de la ejecución de dicho Plan Especial.

20 ESTUDIOS ECONÓMICOS

En el **Documento D** se incluye el documento de *Estudios Económicos*, que contiene lo siguiente, en función del objeto y alcance del Plan Especial:

1. **Programa de Ejecución**
2. **Estudio Económico y Financiero** (artículo 77.g del Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana)
3. **Capacidad pública necesaria para asegurar la financiación y el mantenimiento de las redes públicas que deban ser financiadas por la administración, así como su impacto en las correspondientes haciendas públicas**

El artículo 77.g) del Reglamento del Planeamiento indica que los Planes Especiales deben incluir un Estudio Económico Financiero.

Por otra parte en el artículo 22 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 se describe la necesidad de evaluación y seguimiento de la sostenibilidad del desarrollo urbano, y garantía de la viabilidad técnica y económica de las actuaciones sobre el medio urbano, introduciendo los conceptos de rentabilidad y sostenibilidad.

En relación a la ordenación y ejecución de actuaciones sobre el medio urbano, sean o no de transformación urbanística, el TRLSRU (art 22.5) señala la necesidad de elaborar una memoria que asegure su viabilidad económica, en términos de rentabilidad, de adecuación a los límites del deber legar de conservación y de un adecuado equilibrio entre los beneficios y las cargas, para los propietarios del ámbito de actuación.

Este Plan Especial no ampara una actuación de transformación urbanística de nueva urbanización ni de dotación, porque se tramita sobre suelos urbanos consolidados (urbanizado en terminología del TRLSRU) de redes públicas que fueron obtenidas por gestión como suelos de cesión obligatoria a cargo de los titulares de los suelos del UZI 0.07 Monte Carmelo, ámbito en el que se incluyen.

Son suelos finalistas sin aprovechamiento lucrativo, sobre los que el PE no propone la inclusión de suelo ni de superficie edificable lucrativa. Tampoco es objeto del plan incrementar el conjunto del suelo de dotaciones públicas por un incremento de densidad o por un cambio de uso que tenga consigo un incremento de valor a favor de un privado.

Como se explica en la memoria, es objeto del Plan ordenar un suelo para la implantación de las nuevas Cocheras de Metro que posibiliten el servicio de la nueva línea que se proyecta a lo largo del eje vertebrador de Madrid Nuevo Norte, sin alterar la superficie total de suelo dotacional existente.

Sobre la base de lo anterior se entiende que no resultan objeto de este expediente la inclusión de una Memoria de Viabilidad económica en términos de rentabilidad vinculados a incrementos de derechos a privados, y a la asignación de las consecuentes cargas, con el fin de analizar el equilibrio económico de la iniciativa.

Sin embargo, sí se entiende oportuno atender al artículo 22.4 del TRLSRU, en cuanto hace referencia a la cuantificación de las obligaciones de la Administración Pública y que el PE incorpora al ámbito la previsión de la ejecución de una nueva infraestructura de Cocheras de Metro.

Con este fin se incluye más adelante en el Documento D *Estudios Económicos* del PE con la estructura anteriormente indicada.

21 PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y PROTECCIÓN DEL MEDIO

Conforme se establece en la Disposición Transitoria Primera de la Ley 4/2014, de 22 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas de la Comunidad de Madrid, en tanto que se apruebe una nueva legislación autonómica en materia de evaluación ambiental en desarrollo de la normativa básica estatal, se aplicará la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (LEA), en los términos previstos en esta disposición, y lo dispuesto en el Título IV, los artículos 49, 50 y 72, la disposición adicional séptima y el Anexo Quinto, de la Ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid.

En el artículo 6 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (LEA), se indica lo siguiente:

Artículo 6.1. Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes y programas, así como sus modificaciones, que se adopten o aprueben por una Administración pública y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de ministros o del Consejo de Gobierno de una comunidad autónoma, cuando:

- a) Establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental y se refieran a la agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público marítimo terrestre, utilización del medio marino, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo; o bien,
- b) Requieran una evaluación por afectar a espacios Red Natura 2000 en los términos previstos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.
- c) Los comprendidos en el apartado 2 cuando así lo decida caso por caso el órgano ambiental en el informe ambiental estratégico de acuerdo con los criterios del anexo V.

- d) Los planes y programas incluidos en el apartado 2, cuando así lo determine el órgano ambiental, a solicitud del promotor.

Los proyectos asociados a los usos en los que se materializará la ordenación del Plan Especial (a), serán cocheras para los vagones de Metro, uso asociado de oficinas, instalaciones para el mantenimiento de los vagones, zonas verdes, espacios libres y red viaria.

En relación con la letra b), el ámbito del Plan Especial no afectará a espacios Red Natura 2000 en los términos previstos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

La letra c) no aplica al caso que nos ocupa, dado que es el resultado de haber resuelto un procedimiento simplificado (momento procedimental en el que no se encuentra el PE).

En conclusión, el PE no estaría en los supuestos objeto de evaluación ambiental estratégica ordinaria, siendo de aplicación el Artículo 6.2 de la LEA, por el que serán objeto de una evaluación ambiental estratégica simplificada:

- a) Las modificaciones menores de los planes y programas mencionados en el apartado anterior.
- b) Los planes y programas mencionados en el apartado anterior que establezcan el uso, a nivel municipal, de zonas de reducida extensión.
- c) Los planes y programas que, estableciendo un marco para la autorización en el futuro de proyectos, no cumplan los demás requisitos mencionados en el apartado anterior.

El objetivo de la actuación en el PE es la de mejorar el servicio de Metro de Madrid en zonas donde este servicio no llegaba, reduciendo la necesidad del uso del automóvil. En este sentido, esta optimización redundará en una mejora de los valores sociales al mejorar el transporte público de la zona, facilitando su acceso al centro de Madrid en pocos minutos; y en una reducción de los consumos energéticos globales y de la emisión de contaminantes y ruidos, al reducir la necesidad del uso del coche.

La posibilidad de implantación del uso de cocheras resultaba una previsión contemplada por parte de la MPG MNN (Anejo 12 y Memoria descriptiva), y la calificación del suelo era Administración Pública, sin que exista suelo calificado como Logística del Transporte (tipo especial ferroviario para cocheras de Metro, conforme a las NNUU del PGOUM).

En el ámbito del PE no existen en la zona elementos naturales ni patrimoniales que vayan a verse afectados por la ejecución de sus contenidos. Desde el punto de vista de las figuras de protección ambiental, no existen en el área de afección zonas protegidas al amparo de la legislación de aplicación.

En el Plan Especial se incorpora el Documento E *Documento Ambiental Estratégico*, para la tramitación de su Evaluación Estratégica Ambiental Simplificada.

22 MEDIDAS DE EFICIENCIA ENERGÉTICA, CAMBIO CLIMÁTICO, ECONOMÍA CIRCULAR Y FACTOR VERDE

En el **Documento F** de este Plan Especial se analiza la incidencia de la *Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio climático y transición energética*, la *Ordenanza 4/2021 de 30 de marzo de Calidad del aire y Sostenibilidad* del Ayuntamiento de Madrid, el artículo 6.10.21 de las NNUU del PGOUM y la *Ley 1/2024 de 17 de abril de Economía Circular* de la Comunidad de Madrid, y en su caso se describen las medidas de actuación propuestas.

23 ANÁLISIS DE IMPACTOS DE PLANEAMIENTO

Se incorpora al Plan Especial el **Documento H** *Análisis de Impacto Normativo*.

24 DESCRIPCIÓN PREVIA DE LAS ESPECIFICACIONES DEL PROYECTO DE COCHERAS. CONDICIONES DE CONSTRUCCIÓN Y MONTAJE.

24.1 ESPECIFICACIONES DEL PROYECTO DE COCHERAS

24.1.1 Diseño en planta

A modo indicativo, y sin perjuicio de la concreta decisión que se adopte en el proyecto constructivo, se anticipa la implantación de 8 vías.

Se prevé que las vías que finalmente se destinen a lavado y mantenimiento puedan ser igualmente utilizadas para estacionamiento, aplicándose este mismo criterio de versatilidad en general, es decir, todas las vías para estacionamiento deben poder servir igualmente para el mantenimiento.

24.1.2 Diseño en alzado.

Las tareas de mantenimiento requieren la actuación sobre equipos situados tanto sobre el tren como bajo caja. Por ello, para el cálculo de la altura libre o gálibo en el espacio principal de las Cocheras, no solo ha de considerarse la altura del material móvil, entorno a los 3,65 m, sino también el espacio necesario para colocar una plataforma para el acceso al techo de los coches (púlpitos). Dado que la cota inferior del pulpito se establece en 3,50 metros para poder trabajar sobre el techo de los trenes, y que se requiere un mínimo de 3,050 metros para la realización de los trabajos e instalación de elementos auxiliares necesarios para completar los trabajos de mantenimiento, se anticipa una altura de diseño de 11 metros para el espacio principal.

24.1.3 Obra civil

En general se prevé la siguiente obra civil:

- Replanteo y estaquillado de la obra.
- Implantación de obra y Señalización.
- Acopio y Manipulación de materiales.
- Transporte de materiales y equipos dentro de la obra.
- Excavación de tierras.
- Estructuras y cimentaciones
- Montaje de estructuras metálicas y prefabricados.

- Maniobras de izado, situación en obra y montaje.
- Cerramiento, relleno, y reposición de material.
- Instalaciones y equipos
- Puesta en marcha

24.2 CONDICIONES DE CONSTRUCCIÓN Y MONTAJE

El alcance, trazado y obras definitivas a implementar, se definirán en el proyecto constructivo correspondiente, en función de las necesidades de explotación que decida la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid.

Se incluye en este apartado un análisis preliminar de los posibles métodos constructivos, de manera que la construcción de esta infraestructura de Metro esté coordinada con el resto de infraestructuras.

En las últimas ampliaciones de la red de Metro de Madrid, los métodos que se han utilizado casi en exclusividad han sido los de Falso túnel, túnel en *cut and cover* y Método Tradicional de Madrid (MTM).

Se analiza de manera muy breve las principales características de cada uno de ellos.

Falso túnel: consiste en excavar, realizar la estructura y posteriormente volver a rellenar. Se aplica cuando no existen ni edificaciones ni infraestructuras próximas.

Cut and cover entre pantallas o pilotes: consiste en ejecutar dos alineaciones paralelas de pantallas hasta la profundidad requerida, y sobre estas ejecutar la losa de hormigón de cubierta que permitirá ejecutar posteriormente la excavación inferior. El rendimiento de este método suele ser de unos 100 metros por mes y equipo,

Método tradicional de Madrid (MTM): este procedimiento recurre a técnicas mineras de construcción de túneles de forma manual desde la clave hasta los hastiales y la plataforma, y consiste en realizar una excavación de pequeñas dimensiones, con el frente contenido y disponiendo un sostenimiento provisional (maderas y longarinas metálicas) que posteriormente queda tapado por el hormigonado definitivo. Es un método muy probado en Madrid con un control de la ejecución conocido y unas subsidencias admisibles. El rendimiento de este método, sin problemas de agua ni de estabilidad, suele ser de unos 50-60 m/mes por equipo.

El Plan Especial ordena el suelo para la ejecución de Cocheras y el túnel de conexión con la línea de conexión. De esta forma, su construcción deberá ser contemplada en coordinación y coherencia con el conjunto de la actuación sobre la ampliación de la línea.

En este sentido es de prever que, dado que en general se dispone de superficie suficiente de actuación, el método más propicio para las Cocheras sea el de *cut and cover*, con la ejecución de la estructura de pantallas a medida para la posterior ejecución del cubrimiento que permita llevar a cabo la excavación. Este sería el método adoptado también para el túnel de conexión con Cocheras, a excepción del tramo de cruce bajo la infraestructura hidráulica del Canal de Isabel II, para el cual se puede adoptar el sistema MTM. Además, la elección de cada uno de estos dos sistemas debe considerar también el uso que se pretende llevar a cabo en superficie, ya sea el edificatorio o el de zona verde, puesto que, en el caso de la zona verde, el primer

método no soporta una altura de rellenos superior a 1,5 metros y en el caso del segundo, al construirse en mina, se puede disponer de toda la profundidad del suelo con limitaciones únicamente estructurales. Por todo ello la elección del sistema constructivo dependerá del resultado de los estudios geotécnicos y de los condicionantes estructurales, incluidos los de sobrecargas asociadas a los usos a desarrollar en superficie, pudiendo combinarse ambos métodos de forma que no se comprometa en exceso la implantación del uso de zona verde a futuro.

Finalizada la construcción del volumen de las Cocheras mediante el método más adecuado, se procederá al relleno de tierras con capa final de relleno de tierra vegetal, para la posterior plantación en el ámbito de la zona verde, donde proceda.

Para garantizar la viabilidad de la plantación sobre terreno natural de especies arbóreas en suelo calificado como Zona Verde en el que resulta compatible bajo rasante la ocupación para Logística del Transporte (Cocheras de Metro), la cobertura de tierras deberá alcanzar un espesor de 1,50 metros.

La carga máxima (carga muerta + sobrecarga) para la que estará dimensionado el cubrimiento será de 25 kN/m^2 , incluyendo en la cobertura el relleno de tierras, previo estudio específico en los proyectos constructivos, siempre que sea viable técnica y económicamente y cuente con la autorización y visto bueno de la Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo.

En la playa de vías se empleará vía en placa.

En los módulos de estacionamiento se utilizará vía sobre taco rígido. El módulo de mantenimiento utilizará vías sobre perfiles metálicos.

La ejecución de la cimentación y estructura en planta bajo rasante se coordinará con la previsión de la edificación en cota urbana.

La construcción, puesta en marcha y explotación de las líneas eléctricas se someterán a los requerimientos necesarios para la explotación del servicio.

La posición final de cada elemento de la infraestructura objeto del este PE se definirá con precisión para su replanteo, dentro del ámbito del PE, en el proyecto constructivo.

25 RÉGIMEN DE EXPLOTACIÓN Y PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE LA INFRAESTRUCTURA DE METRO.

El régimen de explotación y la prestación del servicio de la infraestructura será público, a cargo de Metro de Madrid S.A., empresa pública que está integrada en el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, organismo creado en 1986 para agrupar los esfuerzos de las instituciones públicas y privadas relacionadas con el transporte público con el fin de coordinar servicios, redes y tarifas, con el objetivo de ofrecer al usuario una mayor capacidad y mejor calidad de la oferta.

Metro de Madrid, cuya Administración tutelar es la Comunidad de Madrid, tiene como principales funciones la explotación de las líneas de la red de Metro en funcionamiento, la planificación y mejora de la calidad del servicio de transporte y el mantenimiento y optimización de las instalaciones de la red del suburbano madrileño.

26 CONTENIDO GRÁFICO DEL PLAN ESPECIAL.

ÍNDICE DE PLANOS DE INFORMACIÓN:

I-1 SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO

I-2 TOPOGRÁFICO

I-3.1 ORDENACIÓN ACTUAL DEL ÁMBITO.

I-3.2 GESTIÓN ACTUAL DEL ÁMBITO.

I-4 ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL SOBRE EL VISOR URBANÍSTICO

I-5.1 INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS URBANOS EXISTENTES: ABASTECIMIENTO

I-5.2 INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS URBANOS EXISTENTES: SANEAMIENTO

I-5.3 INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS URBANOS EXISTENTES: RED DE METRO

I-5.4 INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS URBANOS EXISTENTES: GAS

I-5.5 INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS URBANOS EXISTENTES: TELECOMUNICACIONES

I-5.6 INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS URBANOS EXISTENTES: ALUMBRADO

I-5.7 INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS URBANOS EXISTENTES: RED ELÉCTRICA

I-6.1 AFECCIONES Y CONDICIONANTES (I). RED DE INFRAESTRUCTURAS

I-6.2 AFECCIONES Y CONDICIONANTES (II). SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

I-7 ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD

I-8 EDIFICACIONES, USOS ACTUALES Y VEGETACIÓN EXISTENTE

I-9 ÁMBITO SOBRE ORTOFOTO

ÍNDICE DE PLANOS DE ORDENACIÓN:

O-1 DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO

O-2 CALIFICACIÓN Y REGULACIÓN DEL SUELO.

O-3 ALINEACIONES Y RASANTES

O-4 CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN.

O-5.1 COMPATIBILIDAD CON AFECCIONES Y SERVIDUMBRES DE REDES DE INFRAESTRUCTURAS

O-5.2 COMPATIBILIDAD CON AFECCIONES Y SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

O-6.1 HOJA O-036/6 DEL PGOUM MODIFICADA

O-6.1 HOJA O-037/4 DEL PGOUM MODIFICADA

O-7.1 HOJA G-036/6 DEL PGOUM MODIFICADA

O-7.2 HOJA G-037/4 DEL PGOUM MODIFICADA

O-8 IMAGEN NO VINCULANTE.

27 DOCUMENTACIÓN DEL PLAN ESPECIAL.

A. MEMORIA INFORMATIVA Y DE ORDENACIÓN

1. INTRODUCCIÓN
2. OBJETO, ENTIDAD PROMOTORA, LEGITIMACIÓN Y EQUIPO REDACTOR.
3. ÁMBITO GEOGRÁFICO
4. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD
5. JUSTIFICACIÓN, CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DEL PLAN ESPECIAL
6. MARCO NORMATIVO Y FUNDAMENTO LEGAL
7. PLANEAMIENTO VIGENTE AFECTADO POR EL PLAN ESPECIAL
8. OTRAS ACTUACIONES EN EL ENTORNO DEL ÁMBITO DEL PE
9. ANTECEDENTES RELEVANTES DE PLANEAMIENTO
10. SITUACIÓN ACTUAL Y BASES DE DISEÑO
11. AFECCIONES SECTORIALES Y ORGANISMOS AFECTADOS
12. ALTERNATIVAS DE IMPLANTACIÓN. JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA.
13. CRITERIOS TÉCNICOS Y CONDICIONANTES BÁSICOS DE IMPLANTACIÓN DE LAS COCHERAS
14. DETERMINACIONES DEL PLAN ESPECIAL. DESCRIPCIÓN Y CARACTERÍSTICAS DE LA INFRAESTRUCTURA DE COCHERAS.
15. NORMAS URBANÍSTICAS DEL PLAN ESPECIAL
16. INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS URBANOS. COMPATIBILIDAD CON AFECCIONES Y SERVICIOS EXISTENTES.
17. ENCUADRE DEL PE EN RELACIÓN CON EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE
18. INTERÉS GENERAL DE LA INICIATIVA
19. EJECUCIÓN DEL PLANEAMIENTO Y RÉGIMEN ESPECIAL DEL USO DEL SUELO.
20. ESTUDIOS ECONÓMICOS.
21. PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y PROTECCIÓN DEL MEDIO.
22. MEDIDAS DE EFICIENCIA ENERGÉTICA, CAMBIO CLIMÁTICO, ECONOMÍA CIRCULAR, FACTOR VERDE.
23. ANÁLISIS DE IMPACTOS DE PLANEAMIENTO
24. DESCRIPCIÓN PREVIA DE LAS ESPECIFICACIONES DEL PROYECTO DE COCHERAS. CONDICIONES DE CONSTRUCCIÓN Y MONTAJE.
25. RÉGIMEN DE EXPLOTACIÓN Y PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE INFRAESTRUCTURA DE METRO
26. CONTENIDO GRÁFICO DEL PLAN ESPECIAL
27. DOCUMENTACIÓN DEL PLAN ESPECIAL
28. CONCLUSIÓN

B. NORMAS URBANÍSTICAS

C. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

D. ESTUDIOS ECONÓMICOS

E. DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

F. ANÁLISIS DE MEDIDAS DE EFICIENCIA ENERGÉTICA Y CAMBIO CLIMÁTICO, ECONOMÍA CIRCULAR Y FACTOR VERDE

G. ESTUDIO DE MOVILIDAD

H. ANÁLISIS DE IMPACTOS

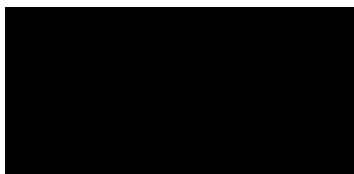
I. ANEXOS

J. RESUMEN EJECUTIVO

28 CONCLUSIÓN.

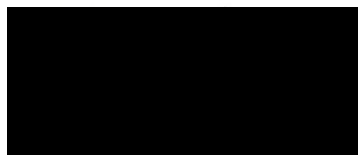
Con lo expuesto en el conjunto de los documentos que conforman este PE se consideran cumplidos los requerimientos legales para su consideración como versión inicial del Plan de tal forma que, previa admisión por el Ayuntamiento de Madrid, se proceda a la aprobación inicial del mismo, a los efectos urbanísticos y ambientales.

En Madrid, junio de 2026



Javier Herreros

RH Estudio SLP



Ana Riaza

B. NORMAS URBANÍSTICAS

CAPITULO I.- DISPOSICIONES GENERALES

Art.1.- Naturaleza y objeto

El Plan Especial (en adelante PE) tiene como objeto la ordenación de un Sistema General de Transporte y Red Pública Supramunicipal y la reordenación de las dotaciones públicas colindantes. Por tanto, en calidad de bien público, cabe aplicar lo dispuesto en el art 50.1.a) de la Ley 9/2001, de 17 de julio (en adelante LSCM), del Suelo de la Comunidad de Madrid, referente a las funciones de los Planes Especiales para la definición, ampliación o protección de cualquiera de los elementos integrantes de las redes públicas de infraestructuras, así como la complementación de sus condiciones de ordenación con carácter previo para legitimar su ejecución.

Asimismo, tiene como objeto el desarrollo del uso Logística del Transporte, en aplicación del artículo 7.15.31.1 de las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997 (en adelante PGOUM), siendo precisa la redacción del correspondiente Plan Especial.

Se trata de una iniciativa pública sobre un bien afectado a un dominio público, que pretende mejorar las condiciones urbanas de la ciudad en su ámbito y posibilitar nuevas instalaciones logísticas y operativas del transporte de Metro de Madrid con la intención de mejorar el servicio de la ciudad y su área metropolitana.

Es objeto de estas Ordenanzas el de regular el uso, condiciones de utilización de los terrenos y condiciones de la edificación dentro de su ámbito de aplicación.

Art.2.- Ámbito de aplicación

El ámbito de aplicación de estas Ordenanzas es la totalidad de los terrenos incluidos en el ámbito de actuación del presente Plan Especial, tal como se define gráficamente en el plano O-01 *Delimitación del ámbito*.

Art.3.- Parámetros y condiciones generales

Con carácter general, a los efectos de la regulación de la edificación y los usos en los suelos incluidos en el presente Plan Especial será de aplicación todo lo dispuesto en las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997, y Plan Parcial de Monte Carmelo del PAU-11.2 UZI.0.7 (MPP.08.302) completado con las disposiciones desarrolladas en los artículos de las normas propias de este Plan Especial, que se aplicarán con carácter prevalente en caso de contradicción.

Art.4.- Vigencia y obligatoriedad

El presente PE entrará en vigor al día siguiente de la publicación de su aprobación definitiva en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y mantendrá su vigencia de forma indefinida en tanto no sea modificado por un instrumento de planeamiento de igual o superior rango.

La entrada en vigor del PE le otorga los efectos de publicidad, ejecutividad y obligatoriedad previstos en la legislación urbanística.

Art.5.- Determinaciones

El presente PE contiene las siguientes determinaciones estructurantes:

- i. Señala y califica una reserva de suelo para Logística de Transporte
- ii. Amplía la delimitación de la reserva de suelo calificada como Vía Pública Principal.

El presente PE contiene las siguientes determinaciones pormenorizadas:

- i. Señala las reservas de suelo para zona verde y equipamiento
- i. Asigna usos pormenorizados y califica los suelos correspondientes conforme a los criterios y nomenclatura establecida por el PGOUM.
- ii. Redacta ordenanzas para cada uno de los suelos en base a su calificación urbanística.
- iii. Define, por ordenanzas o por trazados pormenorizados, las áreas de movimiento de la edificación y los retranqueos mínimos obligatorios.
- iv. Define el contacto con viarios de borde, señalando alineaciones y rasantes.

Art.6.- Documentación del Plan Especial

La documentación de que consta este Plan Especial se ajusta a lo establecido en el artículo 51 y 52 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo, de la Comunidad de Madrid y en el art. 77 del Reglamento de Planeamiento, comprendiendo los documentos escritos y gráficos que se enumeran en el inicio de la Memoria informativa y de ordenación.

Art.7.- Interpretación de los documentos

En la interpretación de los documentos del presente Plan Especial se atenderá conjuntamente a las determinaciones escritas y gráficas. En caso de discrepancia prevalecerán las determinaciones escritas sobre las gráficas.

Las determinaciones que hacen referencia a los elementos de urbanización serán precisadas en los proyectos técnicos correspondientes.

Las determinaciones indicativas contenidas en los planos no tendrán carácter vinculante para la ordenación.

Art 8.- Desarrollo, gestión y ejecución del PE

Se trata de una actuación aislada en suelo urbano, conforme determina el artículo 79 de la LSCM.

La ejecución de las obras de urbanización se llevará a cabo mediante proyectos técnicos, definidos como proyectos de obras ordinarias de urbanización en el artículo 1.4.5 de las NNUU del PGOUM.

Para la ejecución de las obras de edificación correspondientes se estará a lo dispuesto en la ordenanza reguladora de licencias y normativa sectorial vigente.

Art. 9. Normativa concurrente en materia de ferrocarriles

Según el artículo 7.15.5.3 de las NNUU del PGOUM la red de Metro del Municipio de Madrid, constituida por el conjunto de túneles, estaciones, tramos en superficie, infraestructuras e instalaciones de este modo de transporte colectivo de personas, se trata de un tipo de

transporte ferroviario. Por otra parte las cocheras de Metro se consideran incluidas en la clase de logística del transporte, cuyas condiciones se regulan en los artículos 7.15.29 al 7.15.32.

Las zonas de afección generadas en el ámbito por la proximidad o presencia de infraestructuras de transporte ferroviario se definen en la Ley 38/2015, de 29 Septiembre, del Sector Ferroviario y modificaciones posteriores.

La Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid 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.

Estas zonas definidas por la Ley se crean para proteger la infraestructura, garantizando la seguridad y viabilidad del transporte ferroviario. Cualquier actuación, obra o cambio de uso en las mismas (dominio público o zonas de protección) requerirá una autorización administrativa previa, gestionada a través de la Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, de conformidad con las atribuciones conferidas por el artículo 10.2, letra i) del Decreto 244/2023, de 4 de octubre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras.

CAPITULO II.- CONDICIONES GENERALES DE ORDENACIÓN

Art.10.- Generalidades

El Plan Especial ordena las redes públicas en el marco de lo determinado en el artículo 36 de la LSCM, distinguiendo las siguientes:

a) Son las redes públicas supramunicipales y generales (sistemas generales del PGOUM) que, como elementos fundamentales de la ordenación urbanística del término municipal, forman parte de la estructura general y orgánica del territorio. (Logística del Transporte – LT y Vía Pública Principal – VPP, respectivamente)

El régimen jurídico del suelo de sistemas generales es el regulado en el Capítulo 3.5. del Título 3 de las NNUU del PGOUM.

b) Son las redes públicas locales (dotaciones locales del PGOUM), que no forman parte de la estructura general y orgánica del territorio y que se encuentran al servicio del entorno próximo, según lo determinado en la legislación aplicable (Zona Verde Básica - VB y Equipamiento Básico - EB).

Art.11.- Calificación del suelo

Este Plan Especial concreta la ordenación del suelo en su ámbito de aplicación en virtud de las disposiciones generales del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997, distinguiendo las calificaciones siguientes:

Dotacional para el Transporte, en su clase de Logística del Transporte.
Dotacional de Servicios Colectivos, en su clase de Equipamiento público Básico.
Dotacional de Servicios Colectivos en su clase de Zona Verde Básico.
Dotacional para la Vía Pública.

Art 12.- Regulación del suelo

El Plan Especial regula el suelo mediante:

- Remisión genérica a las condiciones generales de uso, edificación y demás extremos de aplicación general para todo el término municipal recogidos en el documento de normas urbanísticas del Plan General de 1997 de Madrid.
- Ordenanzas particulares para los suelos con calificación pormenorizada según la nomenclatura y criterios contemplados en las NNUU del PGOU de 1997.
- Complemento de las ordenanzas particulares mediante determinaciones gráficas recogidas en los planos de ordenación y determinaciones numéricas recogidas en los cuadros de parámetros de estas normas y en los correspondientes informes sectoriales.

Art.13.- Condiciones generales de la edificación

Serán de aplicación las normas recogidas en el Título 6 de las Normas Urbanísticas del PGOU, con las mayores precisiones que se realizan en esta normativa.

Además, se tendrán en cuenta las determinaciones sobre edificación y usos establecidas en las normas sectoriales de aplicación.

Art.14.- Ordenanzas

La regulación del ámbito se establece según la calificación pormenorizada del suelo mediante las siguientes ordenanzas particulares que se recogen en el Plano O-2 de *Calificación y Regulación del Suelo*:

- ST-TL LOGÍSTICA DEL TRANSPORTE.
- SC-EB DOTACIONAL SERVICIOS COLECTIVOS EQUIPAMIENTO BÁSICO
- ZV-VB DOTACIONAL SERVICIOS COLECTIVOS ZONA VERDE NIVEL BÁSICO.
- VPP-RG DOTACIONAL PARA LA VÍA PÚBLICA, VÍA PÚBLICA PRINCIPAL

Para todo lo no regulado por estas ordenanzas será de aplicación lo dispuesto en las NNUU del PGOU en los Capítulos 7.7, 7.8., 7.9, 7.10, 7.11, 7.12, 7.13, 7.14, y 7.15.

Art 15. Cuadro de parámetros urbanísticos del PE

CALIFICACIÓN Y REGULACIÓN DEL SUELO				
Tipo de Red pública (LSCM)	Calificación	Código de Regulación	Ordenanza de Regulación	Sup. suelo (m ² s)
Supramunicipal*	Dotacional para el Transporte, Logística del Transporte	ST-TL	Ordenanza ST-TL Logística del Transporte	15.740,05
General*	Dotacional para la Vía Pública Principal	VPP	Ordenanza VP Vía Pública	5.724,49 ⁽¹⁾
Local	Dotacional Zona Verde Básica	ZV-VB	Ordenanza VB Zona Verde	31.635,77 ⁽²⁾
	Dotacional Equipamiento Básico	SC-EB	Ordenanza SC-EB Dotacional Servicios Colectivos Equipamiento Básico	8.143,29
TOTAL				61.243,60

NOTAS:

(*) Las redes públicas supramunicipales y generales se consideran sistemas generales en el PGOU

(1) Suelo calificado como Vía Pública Principal en el que resulta compatible la ocupación bajo rasante para Logística del Transporte (Cocheras de Metro) en una superficie de 1.011,51 m².

(2) Suelo calificado como Zona Verde Básica en el que resulta compatible la ocupación bajo rasante para Logística del Transporte en una superficie de 9.330,89 m².

Art.16.- Alteración de las zonas particulares

Mediante la aprobación de un Estudio de Detalle se podrán alterar las condiciones de posición, volumen y forma de la edificación, y situación de los usos, conforme al alcance de este instrumento de planeamiento establecido en el artículo 53 de la LSCM, sin infringir perjuicio sobre las edificaciones o parcelas colindantes.

Art.17.- Instalaciones especiales

Los centros de transformación de energía eléctrica se localizarán preferentemente sobre suelos calificados como Logística del Transporte o Equipamiento como uso compatible al cualificado. En caso de ser necesario y de manera suficientemente justificada podrá ubicarse en suelos calificados como Vía Pública o Zona Verde.

La edificación que haya de realizarse será subterránea o se integrará en los edificios a construir (sobre o bajo rasante), incorporando los elementos precisos de ventilación y registro de forma que no perturben el buen funcionamiento y la seguridad para los usuarios de los espacios afectados.

En caso de disponerse en suelos calificados como Vía Pública o Zona Verde Básica deberán ser enteramente subterráneos.

Art 18.- Régimen de obras

Son admisibles las obras en los edificios y las de nueva edificación y demolición contempladas en los artículos 1.4.8, 1.4.9 y 1.4.10 de las Normas Urbanísticas del PGOUM.

Los edificios y actuaciones provisionales que se acometan en ejecución de las obras de urbanización y/o la edificación del ámbito se ajustarán a las actuaciones contempladas en el artículo 1.4.11.2 de las NNUU del PGOUM.

CAPITULO III.- ORDENANZAS

Art.19.- Ordenanza ST-TL Logística de Transporte

Art.19.1.- Ámbito y características

Ámbito: Incluye la parcela identificada en el Plano O-2 “*Calificación y Regulación del Suelo*” y Plano O-4 “*Condiciones de la Edificación*” con las siglas ST-TL.

Tipología edificatoria: La tipología es en edificación aislada.

Uso Cualificado: dotacional para el transporte en su clase Logística del Transporte (Cocheras de Metro). Para todo lo no regulado por el presente Plan Especial será de aplicación el capítulo 7.15 de las NNUU del PGOUM y en particular la *Sección Quinta. Logística del transporte*.

Art.19.2.- Condiciones de parcelación y parcela mínima

La parcela es coincidente con el área grafiada con la clave ST-TL y no podrá segregarse.

Art.19.3.- Superficie máxima edificable

1. La superficie máxima edificable será la regulada en el artículo 7.15.32 de las NNUU del PGOUM, que establece que la edificabilidad no superará la cuantía de un (1) metro cuadrado por cada un (1) metro cuadrado de suelo calificado de uso dotacional para el transporte en su clase logística del transporte.
2. A estos efectos no se considera superficie edificada computable aquella que cumpla las condiciones enumeradas en el artículo 6.5.3 de las NNUU del PGOUM, y tampoco las vías de estacionamiento o vías de mantenimiento de vehículos pesados.

Art.19.4.- Posición de la edificación

Será libre dentro de la manzana cumpliendo las condiciones de retranqueos, separación a linderos y de ocupación máxima que se recogen grafiadas en el Plano O-4 “*Condiciones de la Edificación*”.

La separación entre edificios en el interior de la manzana o parcela será la establecida en el artículo 8.5.6 de las NNUU del PGOUM.

Bajo rasante la posición de la edificación será libre pudiendo ocupar la totalidad de la parcela, cumpliéndose las condiciones indicadas en el plano O-4 *Condiciones de la edificación*.

Art.19.5.- Ocupación de la parcela sobre rasante

La máxima superficie de parcela que se podrá ocupar por la edificación sobre rasante será la que resulte de la aplicación de las condiciones de posición de la edificación, que se describen gráficamente en el plano O-4 “*Condiciones de la edificación*”.

Art. 19.6. Ocupación de la parcela bajo rasante

La ocupación bajo rasante será del 100%.

El número de plantas bajo rasante será el necesario para el funcionamiento de la infraestructura de las Cocheras, con las limitaciones de posicionamiento y cotas máximas de implantación en el subsuelo según líneas límite de implantación indicadas gráficamente en el Plano O-4 “*Condiciones de la edificación*”.

Con el fin de garantizar la funcionalidad de la edificación destinada a Cocheras de Metro, en el subsuelo se podrán ocupar zonas que excedan de los límites de la parcela calificada en cota urbana como ST-TL, en las zonas comprendidas en el interior de las líneas límite de implantación según se indica gráficamente en los planos O-4 “*Condiciones de la edificación*” y O-2 “*Calificación y regulación del suelo*”, y según las condiciones limitantes anteriores.

Art.19.7.- Altura de la edificación y de las instalaciones sobre y bajo rasante

Todas las edificaciones e instalaciones respetarán la limitación de altura máxima de la envolvente que se define por zonas, tanto en cota urbana como en subsuelo, en el plano O-4 *Condiciones de la Edificación*.

Art.19.8.- Altura máxima de la edificación sobre rasante

La edificación no rebasará en número de plantas y altura de coronación, medida desde la cota de nivelación de planta baja: cuatro (4) plantas con una altura de coronación de quince (15) metros.

Sobre la última planta permitida cabrá la edificación de una planta de ático, con un retranqueo mínimo de tres (3) metros a los planos de fachada de la edificación, y con una altura de piso no superior a trescientos cincuenta (350) centímetros.

En cualquier caso se cumplirá con la limitación de altura por afecciones y servidumbres aeronáuticas.

Art.19.9.- Altura de piso

La altura mínima de piso sobre rasante será de doscientos ochenta y cinco (285) centímetros.

La altura mínima de piso bajo rasante para el uso de garaje aparcamiento será de doscientos treinta (230) centímetros. No se establece limitación en caso de espacios dedicados al uso de Logística del Transporte.

Art.19.10.- Cota de origen y referencia

La cota de origen y referencia coincide con la de nivelación de la planta baja y se situará de acuerdo con las determinaciones del art. 6.6.15 de las NNUU del PGOUM en base a las cotas indicadas en el Plano O-3 *Alineaciones y rasantes*.

Art.19.11.- Cubierta y construcciones por encima de la altura máxima

La composición de la cubierta será libre. Las construcciones permitidas por encima de la altura máxima quedan reguladas en el art. 6.6.11 de las NNUU del PGOUM, pudiendo además incorporarse envolventes de diseño libre para mejorar la eficiencia energética con soluciones constructivas que proporcionen sombra y atemperen térmicamente las condiciones de cubierta

evitando el efecto isla de calor, con la única limitación en altura de su compatibilidad con las afecciones y servidumbres aeronáuticas.

Estos elementos no podrán sobresalir de los planos de fachada.

Art.19.12.- Condiciones estéticas

La composición de las edificaciones será libre.

Art.19.13.- Urbanización interior y cerramientos

Se plantearán plataformas u otras soluciones arquitectónicas o urbanísticas que resuelvan los desniveles existentes, si fuera el caso, evitando las barreras arquitectónicas, de acuerdo con la legislación de accesibilidad aplicable. Se dará un tratamiento ajardinado a estos espacios, sin perjuicio de la integración de las áreas edificables permitidas en los mismos.

Las diferencias de cota que se puedan producir entre la plataforma interior operativa de la manzana o parcela y el espacio público deberán ser absorbidas en el interior de la manzana o parcela como parte de la solución de cerramiento.

El cerramiento de la manzana o parcela se ejecutará según las necesidades funcionales y legislación sectorial vigente de aplicación, en su caso.

En el interior de la manzana o parcela se podrá disponer de todo tipo de elementos auxiliares, de señalización y elementos verticales, tales como antenas, hitos u otros similares, con la única limitación en altura de su compatibilidad con las afecciones y servidumbres aeronáuticas.

Toda edificación que se posicione sobre la alineación oficial exterior deberá presentar un tratamiento de fachada hacia el espacio público, independientemente de su uso.

Art.19.14.- Dotación de aparcamiento

Las zonas edificables deberán tener un área para dar cumplimiento a la dotación de aparcamiento para un total de 50 plazas, y un mínimo de 5 plazas de servicio.

Esta dotación de aparcamiento podrá realizarse en superficie o en plantas inferiores a la baja.

La dotación de plazas de aparcamiento de bicicletas y otros vehículos de movilidad personal será de una plaza de bicicleta por cada 15 trabajadores o fracción, aplicable para todos los usos permitidos.

Art.19.15.- Régimen de usos

-Usos asociados:

Junto a lo dispuesto en el artículo 7.15.4 de las NNUU del PGOUM se podrá disponer como uso asociado el uso Dotacional de Servicios Colectivos en todas sus clases y categorías.

-Uso autorizables:

Según lo dispuesto en el artículo 7.15.4 de las NNUU del PGOUM.

-Usos alternativos:

Se establece como uso alternativo el de Dotacional de Servicios Colectivos en todas sus clases y categorías.

Art.20.- Ordenanza SC-EB Dotacional Servicios Colectivos Equipamiento Básico

Art.20.1.- Ámbito y características

Ámbito: Incluye la parcela identificada en el plano O-2 *Calificación del suelo, Usos y Ordenanzas* con las siglas SC-EB.

Tipología: La tipología es en edificación aislada.

Uso Cualificado: Dotacional de Servicios Colectivos en su clase de Equipamiento Básico.

Para todo lo no especificado en estas Ordenanzas se aplicará lo establecido en los capítulos 7.7 y 7.10, de las NNUU del PGOUM.

Art.20.2.- Condiciones de parcelación y parcela mínima

Se permitirán parcelaciones y/o segregaciones de la manzana o parcela siempre y cuando se cumplan los requisitos de parcela mínima y se garantice la viabilidad de acceso desde la vía pública.

La parcela mínima será de 1.500 m²s y su geometría permitirá la inscripción de un círculo de veinte (20) metros de diámetro.

Art.20.3.- Superficie máxima edificable

La superficie máxima edificable será la regulada en el artículo 5.5.2 de las Ordenanzas Regulatoras de la 2ª modificación del PP "Monte Carmelo" PAU II.2, que establece que será la que resulte de aplicar a la superficie de suelo el índice de 1,7 m²/m²s.

El cómputo de la superficie edificada se realizará conforme a lo establecido en el artículo 6.5.3 de las NNUU del PGOUM.

Art.20.4.- Posición de la edificación

Será libre dentro de la manzana cumpliendo las condiciones de retranqueos, separación a linderos y de ocupación máxima que se recogen grafadas en el Plano O-4 "*Condiciones de la Edificación*".

Art.20.5- Retranqueos y separaciones a linderos

Las condiciones de retranqueos y separaciones a linderos se recogen grafadas en el Plano O-4 "*Condiciones de la Edificación*".

En el caso de parcelaciones la edificación se separará un mínimo cinco (5) metros o H/2 a linderos, siendo H la altura de coronación.

La separación entre edificios en el interior de la manzana o parcela será la establecida en el Artículo 8.5.6 de las NNUU del PGOUM.

Art.20.6- Ocupación de la parcela

La máxima superficie de parcela que se podrá ocupar por la edificación sobre rasante será la que resulte de la aplicación de las condiciones de posición de la edificación, que se describen gráficamente en el plano O-4 *Condiciones de la edificación*. La ocupación bajo rasante será del 100%.

El número de plantas bajo rasante se regula por remisión al artículo 6.6.15.3 de la Normas

Urbanísticas del Plan General.

Art.20.7.- Altura máxima de la edificación sobre rasante

La edificación no rebasará en número de plantas y altura de coronación, medida desde la cota de nivelación de planta baja, la altura máxima de cuatro (4) plantas con una altura de coronación de quince (15) metros.

Sobre la última planta permitida cabrá la edificación de una planta de ático, con un retranqueo mínimo de tres (3) metros a los planos de fachada de la edificación, y con una altura de piso no superior a trescientos (350) centímetros.

En cualquier caso se cumplirá con la limitación de altura por afecciones y servidumbres aeronáuticas.

Art.20.8.- Altura libre

La altura mínima libre de cada planta será de tres (3) metros salvo que la dotación sea equiparable a otros usos de los definidos en las NNUU del PGOUM, en cuyo caso cumplirá con las condiciones para ellos establecidas.

Art.20.9.- Cota de origen y referencia

La cota de origen y referencia coincide con la de nivelación de la planta baja y se situará de acuerdo con las determinaciones del art. 6.6.15. de las Normas Urbanísticas del P.G.O.U de Madrid, en base a las cotas indicadas en el Plano O-3 *Alineaciones y rasantes*.

Art.20.10.- Condiciones estéticas

La composición de las edificaciones será libre.

Art.20.11.- Urbanización interior y cerramientos

En los proyectos de edificación se deberá evaluar y justificar la seguridad de las zonas libres de parcela y de zonas comunes del inmueble mediante estrategias de visibilidad o similares.

Se plantearán plataformas u otras soluciones arquitectónicas o urbanísticas que resuelvan los desniveles existentes, si fuera el caso, evitando las barreras arquitectónicas, de acuerdo con la legislación de accesibilidad aplicable. Se dará un tratamiento ajardinado a estos espacios, sin perjuicio de la integración de las áreas edificables permitidas en los mismos.

Las diferencias de cota que se puedan producir entre la plataforma interior operativa de la manzana o parcela y el espacio público deberán ser absorbidas en el interior de la manzana o parcela como parte de la solución de cerramiento.

En el caso de que sea necesario disponer de cerramiento en toda o en parte de la manzana o parcela, éste se ejecutará según las necesidades funcionales y legislación sectorial vigente de aplicación.

En el interior de la manzana o parcela se podrá disponer de todo tipo de elementos auxiliares, de señalización y elementos verticales, tales como antenas, hitos u otros similares, con la única limitación en altura de su compatibilidad con las afecciones y servidumbres aeronáuticas.

Toda edificación que se posicione sobre la alineación oficial exterior deberá presentar un tratamiento de fachada hacia el espacio público, independientemente de su uso.

Art.20.12.- Dotación de aparcamiento

La dotación de plazas de aparcamiento será la prevista para este uso en el artículo 7.5.35 de las NNUU del PGOUM.

Art.20.13.- Régimen de usos

Los usos asociados se regularán según lo establecido en los Capítulos 7.2 de las NNUU del PGOUM.

Los usos compatibles se regularán según lo establecido en el artículo 7.10.8 de las NNUU del PGOUM.

Art.21.- Ordenanza VB de Zona Verde

Art.21.1.- Ámbito y características

Ámbito: Incluye la parcela identificada en el plano O-2 *Calificación y regulación del suelo* con las siglas ZV-VB.

Clase: Uso dotacional de servicios colectivos - Zona Verde.

Nivel de implantación: Zona Verde - Nivel Básico.

Se cumplirán las siguientes condiciones particulares:

- Se considera compatible la ocupación bajo rasante para Logística del Transporte (Cocheras de Metro) según el área grafiada en el plano O-2. *Calificación y regulación del suelo* y plano O-4 *Condiciones de la edificación*.
- Con carácter general no se permiten elementos o instalaciones (accesos, salidas de emergencia, elementos de ventilación o extracción, en el suelo calificado como ZV-VB
- Sólo en casos puntuales, y debidamente documentado se permitirá la instalación de salidas de emergencia o elementos de ventilación en suelos en los que resulta compatible la instalación de cocheras bajo rasante, justificando el cumplimiento de las siguientes condiciones particulares:
 - i. Justificación de la necesidad técnica de los mismos e imposibilidad física de su ubicación fuera de los suelos calificados como ST-TL.
 - ii. Justificación de la imposibilidad de su inclusión en suelos calificados como VPP.
 - iii. Su ubicación se realiza en el área donde se considera compatible el uso de cocheras de metro bajo rasante en suelo calificado como Zona Verde.
 - iv. La implantación de estos elementos no supone la vulneración de la condición sustancial y mayoritaria de Zona Verde, garantizándose la permeabilidad física y visual del espacio.
 - v. La ocupación será en todo caso, la mínima imprescindible conforme a la legislación sectorial y no superará el 1% de la superficie de Zona Verde en la que resulta compatible el uso de cocheras bajo rasante.

Para su desarrollo, en todo lo no especificado en estas Ordenanzas se aplicará lo dispuesto en el capítulo 7.8 de las NNUU del PGOUM.

Art.22.- Ordenanza VP de Vía Pública

Art.22.1.- Ámbito y características

Ámbito: Incluye la parcela identificada en el plano O-2 *Calificación y regulación del suelo* con las siglas VPP “VÍA PÚBLICA PRINCIPAL”.

Uso Cualificado: Su uso cualificado es el Dotacional para la Vía Pública.

Las condiciones para su desarrollo serán las establecidas en los artículos del 7.14.6 al 7.14.17 de las NNUU del PGOUM.

Se considera compatible el uso de Cocheras de Metro bajo rasante según el área grafiada en el plano O-2. *Calificación y regulación del suelo* y plano O-4 *Condiciones de la edificación*.

CAPITULO IV. CONDICIONES PARA LOS PROYECTOS DE OBRAS ORDINARIAS DE URBANIZACIÓN

Artículo 23.-Condiciones generales de aplicación a las obras de urbanización

Para el desarrollo de los proyectos de obras ordinarias de urbanización, o en su caso proyectos de urbanización, será de aplicación, además de la normativa sectorial vigente, lo contenido en el “Pliego de condiciones técnicas generales aplicable a la redacción de proyectos y ejecución de las obras municipales” vigente en el momento de realización de las obras y lo regulado en el Capítulo IV de estas normas a efectos de la protección del medio ambiente.

Se deberán cumplir además las siguientes condiciones generales:

- i. La urbanización deberá diseñarse de tal modo que no imposibilite la ubicación y ejecución de los elementos de la infraestructura de Metro actuales y previstos.
- ii. Los proyectos se elaborarán en coordinación con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid.
- iii. Para garantizar la viabilidad de la plantación sobre terreno natural de especies arbóreas en suelo calificado como Zona Verde en el que resulta compatible bajo rasante la ocupación para Logística del Transporte (Cocheras de Metro), la cobertura de tierras deberá alcanzar un espesor de 1,50 metros.

La carga máxima (carga muerta + sobrecarga) para la que estará dimensionado el cubrimiento será de 25 kN/m², incluyendo en la cobertura el relleno de tierras, previo estudio específico en los proyectos constructivos, siempre que sea viable técnica y económicamente, y cuente con la autorización y visto bueno de la Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo.

- iv. Se deberá llevar a cabo un estudio de vibraciones de forma previa a la realización de las obras.
- v. La recepción de las obras de urbanización y edificación requerirá de la reposición de los accesos, calzadas y aceras o infraestructuras de las zonas colindantes con el

ámbito o interiores al mismo que se hubieran visto deterioradas por la ejecución de las obras.

CAPITULO V.- CONDICIONES PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

U1 Condiciones particulares del proyecto de obras ordinarias de urbanización

Según el artículo 21 de la *Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética*, la planificación y gestión urbanística, así como las intervenciones en suelo urbano tendrán entre sus objetivos principales la integración de las medidas necesarias para propiciar la adaptación progresiva y resiliencia frente al cambio climático. El futuro desarrollo del Plan Especial deberá considerar en la fase de proyecto actuaciones de mitigación sobre el cambio climático, en particular, para compensar la emisión de gases de efecto invernadero originada por el desarrollo urbanístico del ámbito.

Se adoptarán las siguientes medidas:

- Los acabados superficiales de las áreas pavimentadas utilizarán en general tonos claros de alto albedo que reduzcan el calentamiento de los espacios exteriores.
- Los Proyectos de obras de urbanización priorizarán la planificación de infraestructuras que promuevan la distribución urbana de mercancías de forma eficiente y sostenible: centros de consolidación, carga y descarga en condiciones preferentes para vehículos sin emisiones, puntos de recarga para vehículos limpios.
- Se proporcionarán espacios seguros para el aparcamiento de bicicletas.
- Se proveerá de iluminación exterior e interior, con un nivel de iluminancia mínima de 20 lux y 50 lux respectivamente, con un factor de uniformidad media mínimo del 40%.

Los Proyectos de obras ordinarias de urbanización deberán incluir un estudio específico para valorar la implementación de infraestructuras energéticas de alta eficiencia y bajas emisiones. Se deberán valorar, al menos, los siguientes aspectos:

- Transición hacia la descarbonización del sistema energético, teniendo en cuenta en el dimensionado de las infraestructuras las implicaciones a largo plazo de la electrificación de la demanda térmica y de la penetración de la movilidad eléctrica.
- Análisis de la potencial generación de energía renovable in situ (fotovoltaica, solar térmica, geotermia, etc).

Los Proyectos de obras ordinarias de urbanización deberán incluir un anexo específico para justificar que se cubren las necesidades de todas las fases de la vida, desde la infancia hasta la vejez, incluyéndose consideraciones de género. En concreto se deberá evaluar y justificar la inclusión de elementos para mejorar la calidad del espacio público en al menos los siguientes aspectos:

- Mejora de la seguridad, evaluando al menos aspectos como:
 - Visibilidad y niveles de iluminación en calles y especialmente en zonas de transición (entradas de Metro).

- Seguridad de cruce para peatones en intersecciones con la circulación rodada.
- Provisión de zonas de estancia y mobiliario urbano adecuado, especialmente destinado a niños menores de 6 años y a personas mayores de 75 años.
- Provisión de elementos que contribuyan a la facilidad de orientación, especialmente para personas mayores.
- En zonas verdes comunes se realizará la aplicación de fertilizantes y de herbicidas en dosis adecuadas para evitar infiltración de los mimos a las aguas subterráneas.

Los proyectos de obras ordinarias de urbanización y los de edificación deben contemplar el decapado y preservación de la tierra vegetal para ser utilizada posteriormente en las áreas a ajardinar o restaurar.

En relación con la gestión eficiente de los recursos hídricos, el aprovechamiento de recursos alternativos y la protección de las redes de abastecimiento y de saneamiento y del sistema de depuración, se tendrá en consideración lo dispuesto en la Ordenanza de Gestión y Uso Eficiente del Agua en la Ciudad de Madrid.

U2 Condiciones particulares de las zonas verdes

Los Proyectos de obras ordinarias de urbanización deberán incluir un proyecto específico de ajardinamiento que justifique la selección de especies adaptadas al clima local y a la pluviometría con proyección de cambio climático y a las condiciones urbanas.

Se utilizarán como referente el “Plan de Infraestructura Verde y Biodiversidad” del Ayuntamiento de Madrid y el “Manual de Criterios para una jardinería sostenible en la Ciudad de Madrid”, elaborado por el Área de Gobierno de Medio Ambiente y Servicios de la Ciudad de Madrid.

Los taludes de tierras permanentes tendrán una pendiente máxima de 3H: 2V, siempre de acuerdo con las prescripciones de los estudios geotécnicos, de tal manera que se garantice su estabilidad a largo plazo, se prevenga la erosión, se facilite la revegetación y se limiten las pérdidas de suelo. En los casos que no se cumpla este criterio (si la pendiente de los taludes de tierra es > H: 2V), se aplicarán técnicas de bioingeniería en la estabilización o revegetación de taludes.

En caso de existir instalaciones de servicios técnicos en superficie, se procurará su integración visual en el paisaje.

Se evitará la utilización de pavimentos rígidos continuos en zonas verdes, a fin de facilitar la permeabilidad del ámbito.

Se cumplirán las siguientes condiciones para el arbolado urbano:

- Deberán cumplirse las determinaciones de la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de Protección y Fomento del Arbolado Urbano de la Comunidad de Madrid, donde se recogen las condiciones para las talas y nuevas plantaciones.
- Todas las actuaciones que se lleven a cabo en los árboles presentes en la zona de actuación deberán garantizar el cumplimiento del Libro IV de la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano (OGPMAU), relativo a las Normas de Protección de Zonas Verdes.
- Cualquier actuación sobre el arbolado existente requerirá Informe previo favorable de la Dirección General de Gestión del Agua y Zonas Verdes.

U4 Condiciones del Proyecto de obras ordinarias de urbanización en materia de contaminación acústica

Como criterios generales en materia de contaminación acústica, se considerará lo siguiente:

- 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. 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.
- Se aplicará el Real Decreto 1371/2007, de 19 de octubre, por el que se aprueba el documento básico «DB-HR Protección frente al ruido» del Código Técnico de la Edificación, o normativa técnica vigente de aplicación.
- 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.
- 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.

Los Proyectos de obras ordinarias de urbanización deberán incluir estudios acústicos específicos que incluyan la actualización de la campaña de aforos de tráfico, y valoren las medidas precisas para asegurar la adecuada implantación de los equipamientos, especialmente los que se denominan “sensibles” desde el punto de vista acústico, en cuyas parcelas deberán cumplirse los objetivos de calidad acústica para tipo de área acústica e), y por otra parte, estudiar la implantación de medidas correctoras adicionales que permitan cumplir los objetivos de calidad acústica para el área acústica asignada al ámbito: valores de la Tabla A del Anexo II del Real Decreto 1367/2007 disminuidos en 5 dBA.

En cualquier caso, la asignación de usos a las parcelas dotacionales estará supeditada a las características acústicas de su localización.

En la fase de tramitación del proyecto de obras de urbanización se analizará la conveniencia de implementar medidas correctoras de protección acústica, en cuyo caso se recomiendan que sean medidas de apantallamiento basadas en pantallas vegetales o medidas de contención de la velocidad, frente a otro tipo de sistemas de protección más agresivos y con peor integración en el paisaje urbano de la ciudad.

El Ayuntamiento, en el ejercicio de sus competencias, asegurará el cumplimiento de las medidas y condiciones sobre la contaminación acústica y, en su caso, cualesquiera otras que sean necesarias para atender a lo previsto en la legislación sobre ruido.

U5 Condiciones del Proyecto de obras ordinarias de urbanización en materia de contaminación lumínica

En la redacción de los Proyectos de obras ordinarias de urbanización se tendrán en cuenta las propuestas de la “Guía para la Reducción del resplandor Luminoso Nocturno” del Comité Español de Iluminación y del “Modelo de Ordenanza Municipal de alumbrado exterior para la protección del medio ambiente mediante la mejora de la eficacia energética”, elaborado por el citado Comité y el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía.

E1 Condiciones particulares de la edificación

En los proyectos de edificación deberá justificarse el cumplimiento del artículo 6.10.21 *Factor verde* de las NNUU del PGOU.

Según el artículo 21 de la *Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética*, la planificación y gestión urbanística, así como las intervenciones en suelo urbano tendrán entre sus objetivos principales la integración de las medidas necesarias para propiciar la adaptación progresiva y resiliencia frente al cambio climático. El futuro desarrollo del Plan Especial deberá considerar en la fase de proyecto actuaciones de mitigación sobre el cambio climático, en particular, para compensar la emisión de gases de efecto invernadero originada por el desarrollo urbanístico del ámbito.

Se adoptarán las siguientes medidas:

- Para el ajardinamiento del espacio interior libre de la manzana o parcela, el Proyecto de Edificación deberá incluir la selección de especies adaptadas al clima local y a la pluviometría con proyección de cambio climático.
- Los Proyectos de Edificación deberán incluir un estudio y/o anexo específico sobre medidas pasivas, ahorro, eficiencia y descarbonización, basado en los principios de electrificación y disminución de la demanda energética, el uso de instalaciones centralizadas eficientes y el aprovechamiento de energías renovables “in situ”, con el objetivo de garantizar que el edificio cumpla el nivel más alto posible de calificación energética vigente.

- Los acabados superficiales no vegetales de la envolvente de los edificios y de las superficies pavimentadas en los espacios libres de parcela utilizarán preferentemente tonos claros que reduzcan el calentamiento de los espacios exteriores.
- Los Proyectos de Edificación deberán prever superficies para la generación distribuida de energía eléctrica o sistemas de generación de energía renovable, que podrán quedar integrados en los elementos constructivos de forma que se permita el uso transitable de la cubierta u otras localizaciones. Estas superficies se diseñarán para que sean las más favorables en orientación e inclinación, permitiéndose su combinación con estrategias de maximización de la cobertura vegetal en la parcela y cubierta, pudiendo superponerse sobre esta superficie vegetal los sistemas generadores de energía.
- Se deberá dotar a los aparcamientos con la instalación eléctrica específica, o de otra fuente similar no fósil alternativa, para la recarga de vehículos eléctricos establecida en la ITC-BT-52 o normativa que la sustituya. Las instalaciones de recarga deben estar dotadas de sistemas de recarga inteligente que permita que las baterías de estos vehículos funcionen como acumuladores de energía renovable.