



**Excmo. Ayuntamiento de Alcorcón**  
**Plaza de España 1- 28921 Alcorcón (Madrid)**

**26-UB2-00058.6/2023**  
**SIA 23/056**

En contestación a su oficio con referencia de entrada en el Registro General de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior con el número 10/352333.9/23 del pasado día 3 de abril de 2023 por el que viene a interesar informe en relación con el Plan Especial de Infraestructuras de conexiones exteriores al Sector Retamar de la Huerta del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Alcorcón y a la vista de la propuesta del Área de Análisis Ambiental de Planes y Programas, esta Dirección General de Transición Energética y Economía Circular formula el siguiente Informe Ambiental Estratégico:

## 1. ANTECEDENTES

### 1.1 Antecedentes administrativos

#### Expediente SIA 21/012

Con fecha 22 de enero de 2021 y referenciado con el número 10/023615.9/21, tuvo entrada en el Registro General de esta Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior, solicitud de inicio de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada, procedente del Ayuntamiento de Alcorcón, en relación con el Plan Especial de Infraestructuras de conexiones exteriores al Sector Retamar de la Huerta del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Alcorcón. (Expediente SIA 21/012; PCEA 10-UB2-00012.8/2021)

Examinada la documentación remitida se considera que cumple los requisitos mínimos exigidos en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental a los efectos del inicio del procedimiento ambiental. Por tanto, con fecha 22 de enero de 2021 se inicia la evaluación ambiental estratégica.

Con fecha 13 de abril de 2021 y número de registro 10/036716.2/21 se comunica al Ayuntamiento el trámite de audiencia de manera previa a la emisión de informe por parte de esta Dirección General, adjuntando los escritos recibidos durante del periodo de consultas, para que el Ayuntamiento pueda alegar y presentar los documentos y justificaciones que estime pertinentes. Se destaca que el Área de Vías Pecuarias informa desfavorablemente.

Con fecha 5 de mayo de 2021 y número de registro 10/047144.6/21 se envía el Ayuntamiento el informe remitido por el Área de Evaluación Ambiental.

Con fecha 21 de julio de 2021 y número de registro 10/375721.9/21, el Ayuntamiento remite las alegaciones al trámite de audiencia de fecha 13 de abril de 2021, adjuntando nueva documentación al respecto.

Con fecha 22 de julio de 2021 y número de registro 10/079041.5/21 se comunica al Ayuntamiento la realización de nuevas consultas a determinados organismos afectados, con la documentación remitida el 21 de julio de 2021.

Con fecha 19 de octubre de 2021 y número de registro 10/099513.8/21 se envía al Ayuntamiento el escrito remitido por el Consorcio Regional de Transportes.

Con fecha 15 de diciembre de 2021 y referenciado con el número 10/132858.5/2 se comunica al Ayuntamiento de Alcorcón la recepción del informe desfavorable de la Demarcación de Carreteras del



Estado en Madrid, dada su relevancia por afectar directamente al objetivo del Plan Especial en tramitación.

Con fecha 28 de abril de 2023 y número de registro 26/010062.4/23, esta Dirección General de Transición Energética y Economía Circular resuelve archivar el expediente denominado Plan Especial de Infraestructuras de conexiones exteriores en Retamar de la Huerta en el término municipal de Alcorcón (Expediente SIA 21/012 y PCEA 10-UB2-00012.8/2021) por haberse iniciado un nuevo procedimiento en el mismo ámbito con el nuevo texto refundido (presentado por el Ayuntamiento en sustitución del documento anterior) del Plan Especial de Infraestructuras de conexiones exteriores al Sector Retamar de la Huerta con número de expediente SIA 23/056 y PCEA 26-UB2-00058.6/2023.

### Expediente 23/056

Con fecha 3 de abril de 2023 y referenciado con el número 10/352333.9/23, tuvo entrada en el Registro General de esta Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior, solicitud de inicio de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada, procedente del Ayuntamiento de Alcorcón, en relación con el Plan Especial de Infraestructuras de conexiones exteriores al Sector Retamar de la Huerta del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Alcorcón. (Expediente SIA 23/056; PCEA 26-UB2-00058.6/2023)

Examinada la documentación remitida se considera que cumple los requisitos mínimos exigidos en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental a los efectos del inicio del procedimiento ambiental. Por tanto, con fecha 3 de abril de 2023 se inicia la evaluación ambiental estratégica.

Con fecha 19 de abril de 2023 y referencia 26/006584.8/23, se comunica al Ayuntamiento de Alcorcón el inicio del procedimiento y la realización de las consultas a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas.

Con número 26/010203.8/23 y fecha de registro de salida de esta Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior 28 de abril de 2023 se remite al Ayuntamiento de Alcorcón, una solicitud de información complementaria consistente en el resultado del trámite de información pública.

Con número 10/735380.9/23 y fecha de registro de entrada en esta Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior 14 de julio de 2023, el Ayuntamiento de Alcorcón remite la documentación solicitada con fecha 28 de abril de 2023.

Con número 26/040704.3/23 y fecha de registro de salida de esta Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior 7 de septiembre de 2023, a la vista del informe emitido por la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, se remite al Ayuntamiento de Alcorcón, una solicitud de documentación complementaria.

Con número 10/019421.9/24 y fecha de registro de entrada en esta Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior 10 de enero de 2024, el Ayuntamiento de Alcorcón remite la documentación solicitada con fecha 7 de septiembre de 2023. Con fecha 15 de enero de 2024 se traslada dicha documentación recibida a la Demarcación de Carreteras del Estado para informe con arreglo a sus competencias. Se recibe dicho informe 1 de agosto de 2024.

### **1.2 Cambios incorporados en el nuevo texto refundido del Plan Especial:**

Tras el periodo de exposición pública y la recepción de los informes sectoriales, los cambios incorporados en el texto refundido del Plan Especial (SIA 23/056) respecto del anterior expediente (SIA 21/012) son los siguientes:



1.- Adaptación del acceso sur a los requerimientos del informe de la Dirección General de Carreteras del Estado, que sucintamente son los siguientes:

- Eliminación de accesos directos a los ramales del enlace de la M-506 con la M-50.
- Creación de sendos tramos de vías de servicio en las incorporaciones y salidas a la nueva glorieta elevada (frente a las gasolineras).
- Incorporación de carriles de aceleración y deceleración en la reposición al acceso desde la M-506 a la parcela de campo de vehículos.

2.- Por informe de vías pecuarias en acceso sur y acceso este:

- Acceso Sur: reposición de cruce mediante pasarela a distinto nivel de la Vereda de Villaviciosa sobre la M-506 (calzada sentido sur)
- Acceso Este: Reposición de cruce de la Avenida de San Martín de Valdeiglesias mediante paso elevado con pavimento diferenciado (adoquinado) y reposición de la vía pecuaria en el borde de la glorieta de ancho 12 m.

3.- Por informe de la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid y como consecuencia del nuevo estudio de tráfico:

- Ramal direccional directo de conexión de la calzada sentido norte de la M-506 con la Avenida de San Martín de Valdeiglesias
- Adaptación de la traza del tronco del acceso sur a una velocidad de proyecto de 70 km/h

4.- Por informes de Consorcio Regional de Transportes:

- Proyecto de dársenas de 45 m de largo, con conexión entre paradas enfrentadas mediante pasarela en el acceso sur y mediante itinerario peatonal accesible en el acceso Este.

5.- En franja de infraestructuras, sustitución de la canalización de gas por la de agua regenerada, una vez que la Junta de Compensación (por indicación del Ayuntamiento) decide asumir la traída de agua regenerada propuesta en el informe de viabilidad del CYII.

### 1.3 Consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas

En cumplimiento del artículo 30 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, con fecha 19 y 20 de abril de 2023 se realizan consultas previas por espacio de veinte días para que formulen las sugerencias que estimen oportunas a los siguientes organismos:

- CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES. ÁREA DE ESTUDIOS Y PLANIFICACIÓN
- D.G. AVIACIÓN CIVIL
- D.G. EMERGENCIAS - JEFATURA BOMBEROS - A. PREVENCIÓN INCENDIOS
- D.G. PATRIMONIO CULTURAL
- D.G. SEGURIDAD, PROTECCIÓN CIVIL Y FORMACIÓN
- D.G. CARRETERAS
- D.G. URBANISMO
- MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA. D.G. CARRETERAS
- CONFEDERACION HIDROGRÁFICA DEL TAJO
- SERVICIO DE INFORMES TÉCNICOS MEDIOAMBIENTALES



- ÁREA DE SANIDAD AMBIENTAL
- AYUNTAMIENTO DE VILLAVICIOSA DE ODÓN
- METRO LIGERO OESTE, S.A.
- ÁREA DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

El día 19 de abril de 2023 se solicita al Canal de Isabel II el informe del ente gestor previsto en el artículo 7 del Decreto 170/98, de 1 de octubre, sobre gestión de las infraestructuras de saneamiento de aguas residuales de la Comunidad de Madrid, recibándose respuesta el día 28 de febrero de 2024 con registro de entrada número 10/180464.9/24.

El día 19 de abril de 2023 se solicita informe al Área de Vías Pecuarias, recibándose respuesta el día 18 de septiembre de 2023 con registro de entrada número 10/896813.9/23.

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

- Dirección General de Seguridad, Protección Civil y Formación, recibida el 21 de abril de 2023  
No hacen sugerencias.
- Confederación Hidrográfica del Tajo, recibida el 3 de mayo de 2023.  
Este organismo señala que las actuaciones se encuentran dentro de una zona sensible de captación de aguas superficiales y subterráneas, por lo que realizan una serie de indicaciones para la protección del dominio público hidráulico, zona de servidumbre, zona de policía; condiciones para las redes de saneamiento, vertidos y otras cuestiones como el empleo de combustibles, construcción de viales, movimientos de tierras y drenaje, parque de maquinaria y captaciones de aguas.
- Dirección General de Patrimonio Cultural, recibida el 16 de mayo de 2023.  
Esta Dirección General indica que el Plan no afecta a bienes incluidos en el Catálogo de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid. No obstante, hacen unas observaciones de carácter general.
- Dirección General de Emergencias, recibida el 17 de mayo de 2023.  
Esta Dirección General señala que “No se emite informe, debido a que entre todos los municipios pertenecientes a la Comunidad de Madrid, los municipios de Alcorcón, Fuenlabrada y Madrid, mayores todos de 20.000 habitantes, disponen de Cuerpo de Bomberos propio por lo que en dichos municipios corresponde a este Cuerpo y no al Cuerpo de Bomberos de la Comunidad de Madrid informar en asuntos relativos a Prevención de incendios, Extinción y Salvamento, por ser asuntos de su competencia”.
- Dirección General de Urbanismo, recibida el 18 de mayo de 2023.  
Esa Dirección General hace una serie de consideraciones ambientales que se han tenido en cuenta en la elaboración del presente informe, así como otras cuestiones urbanísticas de su competencia.
- Área de Sanidad Ambiental, recibida el 31 de mayo de 2023.  
Realizan consideraciones en relación con la protección de la población y establecimientos con población vulnerable, criterios sanitarios frente a plagas urbanas, criterios sanitarios relativos al abastecimiento urbano, red de riego y vertidos.
- Dirección General de Aviación Civil, recibida el 13 de junio de 2023.  
Esta Dirección General no realiza observaciones, sin perjuicio del cumplimiento de la normativa sectorial vigente.



- Consorcio Regional de Transportes de Madrid, recibida el 10 de julio de 2023. Este organismo emite informe favorable, señalando que la documentación recoge los requerimientos puestos de manifiesto en informes precedentes.

No obstante, el Proyecto Técnico deberá contemplar una ubicación alternativa tanto para las paradas como para el itinerario de las líneas que se vean afectadas durante las obras, con la correspondiente aprobación del CRTM.

- Área de Evaluación Ambiental, recibida el 12 de julio de 2023  
Esa Área señala que conforme a la normativa de aplicación, y según las características del plan analizado, *las actuaciones a realizar relacionadas con la construcción de accesos serían una modificación de proyectos recogidos en el Grupo 7.i) “Construcción de variantes de población y carreteras convencionales no incluidas en el anexo I” del Anexo II de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental que de acuerdo con lo establecido en su artículo 7.2 c) estaría sometido a evaluación de impacto ambiental simplificada en caso de tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, entendiendo como tales: un incremento significativo de las emisiones a la atmósfera, de los vertidos a cauces públicos o al litoral, de la generación de residuos o en la utilización de recursos naturales, o que supongan una afección a Espacios Protegidos Red Natura 2000 o una afección significativa al patrimonio cultural.*

*Sin embargo, no se dispone de información suficiente para determinar si el proyecto puede tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, puesto que, si bien se contemplan medidas preventivas en cuanto a la afección a la atmósfera por polvo y ruido o frente a la protección del suelo y el medio hídrico frente a vertidos, no se aporta información relevante como la superficie de ocupación temporal y definitiva o los movimientos de tierra generados durante la obra o los residuos producidos.*

Finaliza dicho informe concluyendo que:

*En consecuencia, a lo anteriormente expuesto, para determinar la necesidad de tramitación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada se requiere que se aporten dichos datos con relación a la situación inicial: Incremento en la generación de residuos. Incremento de la utilización de recursos naturales: superficie de ocupación temporal y definitiva en cada una de las actuaciones proyectadas, movimiento de tierras, Justificación de la no afección a bienes de patrimonio cultural.*

Por tanto, el proyecto técnico deberá presentarse ante el Área de Evaluación Ambiental de esta Dirección General de Transición Energética y Descarbonización para su consideración.

- Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, recibida el 18 de julio de 2023.

Esta Dirección General remite copia del informe emitido con fecha 13 de julio de 2023 y enviado al Ayuntamiento de Alcorcón. En dicho informe se recogen las condiciones para el desarrollo urbanístico del ámbito en relación con la normativa de aplicación.

- Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid (Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento), recibida el 21 de agosto de 2023, 6 de febrero de 2024 y 1 de agosto de 2024.



Este organismo emite informe en relación las afecciones a la Red de Carreteras del Estado, señalando que debe completarse el estudio de tráfico en distintos aspectos. Una vez subsanada la documentación, la Demarcación de Carreteras del Estado ha emitido informe favorable, con una serie de condiciones reflejadas en el presente informe.

- Área de Vías Pecuarias, recibida el 18 de septiembre de 2023

Según esta área, el ámbito de este plan afecta a terrenos de dominio público pecuario de la Comunidad de Madrid, en concreto, a la vía pecuaria denominada "Vereda de Villaviciosa, por lo que establecen las medidas oportunas que han sido reflejadas en el presente informe.

- Canal de Isabel II, recibida el 28 de febrero de 2024

Este organismo señala que el Plan Especial deberá corregirse teniendo en consideración el informe de viabilidad emitido el 21 de febrero de 2024 (enviado a los promotores) y el informe de referencia en relación con la planificación de las redes e infraestructuras de abastecimiento interiores y exteriores del Sector. El citado informe de 21 de febrero de 2024 actualiza y deja sin vigencia el informe de viabilidad de agua de consumo humano de julio de 2018 y en él se recogen las conexiones exteriores y tuberías principales desde las que partirán las redes de distribución interior del Sector.

Asimismo establece una serie de condiciones respecto a la planificación de infraestructuras de riego, planificación de infraestructuras de alcantarillado, afección a instalaciones adscritas al Canal de Isabel II y costes de infraestructuras y su repercusión a los nuevos desarrollos urbanísticos.

Se adjunta copia de todos los escritos recibidos.

#### 1.4 Alegaciones derivadas del periodo de información pública

Por la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Alcorcón, en sesión celebrada el día 28 de marzo de 2023, se acordó aprobar las modificaciones introducidas por la Junta de Compensación de Retamar de la Huerta en el Plan Especial de Infraestructuras de conexiones exteriores del ámbito, inicialmente aprobado por acuerdo de la Junta de Gobierno Local de 22 de diciembre de 2020 (BOCM nº 10 de 13 de enero de 2021), que han dado lugar a un texto refundido del Plan Especial.

Mediante la publicación del citado acuerdo en el BOCM nº 94 de 21 de abril de 2023 se abre un nuevo periodo de información pública del texto refundido del Plan Especial por el plazo de un mes.

Según certificado municipal de la exposición pública de fecha 13 de julio de 2023 (con número de registro de entrada 10/735380.9/23 y fecha 14 de julio de 2023) se han recibido siete (7) escritos de alegaciones de las cuales cabe destacar:

- ADENOR ENERGY, S.A. (Estaciones de servicio de Campodón):
  - *Exceso en la actuación respecto al acceso Sur. Falta de motivación de la ordenación propuesta e inoportunidad del instrumento de planeamiento elegido.* En particular, se oponen al soterramiento del tramo de la M-506.
  - *La prohibición de acceso directo que determina la Ley de Carreteras es excepcional para el caso de las estaciones de servicio.*
  - *Los suelos afectados por el PEI no están adscritos a ningún ámbito de actuación, ni sector, ni unidad de ejecución:* Concluyen que la actuación propuesta no es una actuación urbanística: es



una obra pública; y, en consecuencia, no puede sufragarla una Junta de Compensación; sino que debe hacerlo el propio Ayuntamiento y demás Administraciones titulares de la obra.

- *Insuficiencia y defecto en la documentación económico-financiera que acompaña el PEI:* Se pone en duda la viabilidad económica de las actuaciones.
- Valdeyuca S.L, representante de METROVACESA S.A y 5 sociedades más se adhieren a las alegaciones presentadas por la Asociación Puerta Oeste de Alcorcón.
- Asociación Puerta Oeste de Alcorcón:
  - *El plan especial de infraestructuras no es una herramienta urbanística adecuada:* ponen de manifiesto discrepancias con el instrumento urbanístico utilizado.
  - *El enlace Este debería coincidir sensiblemente con el trazado de las conexiones viarias que se recogieron en el ámbito Distrito Norte.*
  - *El enlace Este debería realizarse mediante la modificación del Plan de Sectorización o con motivo de la nueva ordenación del ámbito Distrito Norte.*
- Entidad urbanística colaboradora Campodón:
  - Solicitan del Ayuntamiento y de la Junta, que se ejecute primero el acceso Este, pues el mismo está más cercano a la banda de infraestructuras y las obras, realizadas en el margen Este de la M-50
  - Respecto a la protección acústica, aire y alumbrado durante las obras:

Acústica: Respetar el nivel de 60 dB en mediciones puntuales en el área residencial colindante del sector, para sea tenido en cuenta por el promotor. Ubicar una zona de aparcamiento de maquinaria lo más alejado de las viviendas de Campodón. Utilizar máquinas con marcado CE con el fin de que cumplan emisiones sonoras. Prohibición de realizar obras desde las 22:00 h hasta las 08:00.

Calidad aire: Barrido regular de caminos pavimentados. Rociar con agua las operaciones que generen elevada emisión de polvo o utilizar máquinas que trabajen en húmedo. Proteger con lonas los acopios de material pulverulento. Alejar de las viviendas de Campodón los acopios de material pulverulento. Limitar velocidad vehículos a 20 km/h. Cubrir eficazmente las cajas de los camiones con lonas y limpieza de las ruedas de los vehículos antes de abandonar la zona. Alumbrado: La iluminación durante las obras se planificará para evitar causar molestias por deslumbramiento a viviendas próximas.
  - Respecto al estudio de tráfico presentado, en la situación futura no se aprecian mejoras significativas en los niveles de servicio de la glorieta oeste de Campodón, por lo que se sigue sin solucionar el problema de los vecinos al tomar esa salida.
- GENERAL DE GALERIAS COMERCIALES S.A.
  - Ponen de manifiesto que en el Acceso Sur propuesto falta por recoger el acceso a su propiedad, por lo que plantean distintas soluciones al efecto.
- GAMBOA AUTOMOCION S.A.:
  - Solicitan que la superficie que se pretende expropiar sea compensada con otra equivalente que pueda ser objeto de agrupación con el resto de la finca.
  - Que se contemple el acceso tanto de entrada como de salida de la finca propiedad de GAMBOA AUTOMOCION S.A. y GESTION GAMBOA S.L. en el nuevo vial que se construya al efecto.



Se señala que para la elaboración del presente informe se han tenido en cuenta los aspectos ambientales de las alegaciones efectuadas.

## 2. CONTENIDO Y ALCANCE DEL PLAN

### 2.1 Contenido documental.

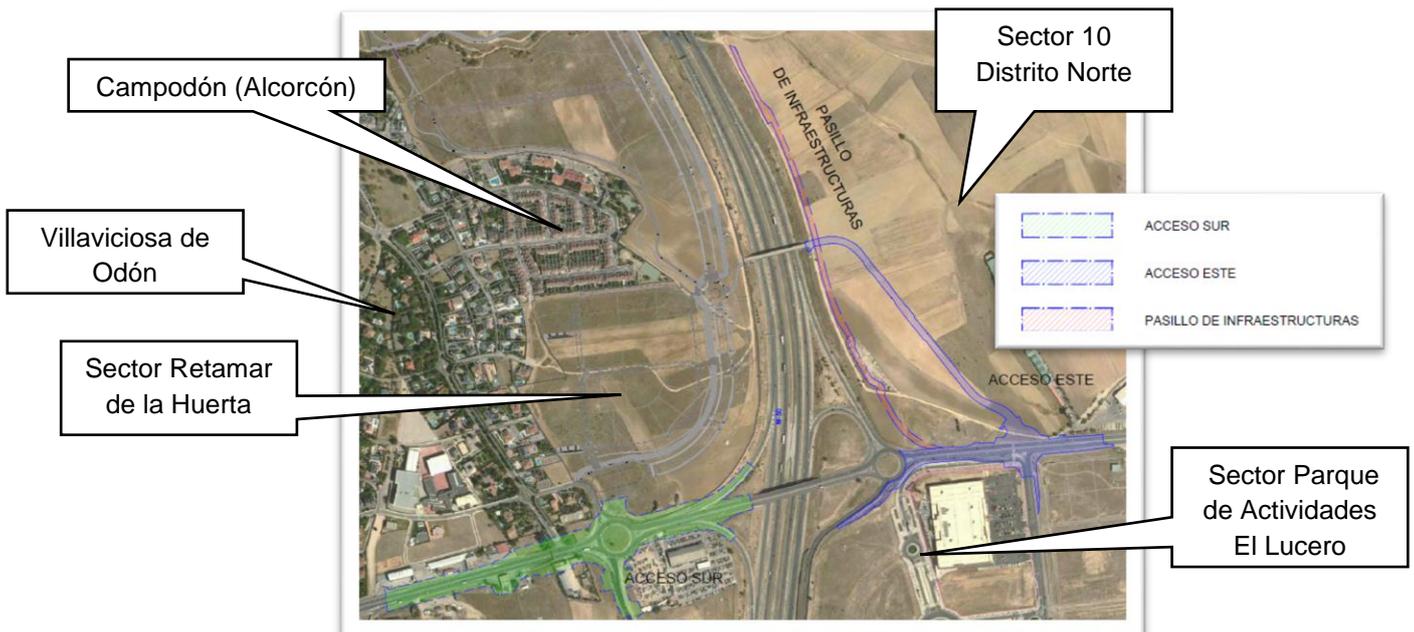
El Plan Especial consta de la siguiente documentación:

- Memoria de información. Diciembre 2022
- Memoria de ordenación. Diciembre 2022
- Documento Ambiental Estratégico. Diciembre 2022
- Anejo I: Proyecto de protección acústica del sector Retamar de la Huerta. Alcorcón. Octubre 2021
- Anejo II: Microsimulación Retamar de la Huerta (Estudio de tráfico). Octubre 2022 y octubre 2023.
- Anejo III: Documento de justificación sobre el cumplimiento del art. 21 de la ley 7/2021, de cambio climático y transición energética. Diciembre 2022
- Anejo IV: Tratamiento de Vías Pecuarias. Noviembre de 2022

El expediente remitido carece de informe técnico municipal sobre viabilidad urbanística de la propuesta de ordenación de este texto refundido del Plan Especial.

### 2.2 Descripción del ámbito.

El Plan Especial de Infraestructuras comprende ámbitos a uno y otro lado de la M-50 en su intersección con la carretera M-506 a San Martín de Valdeiglesias, en el término municipal de Alcorcón.



Ámbito del Plan Especial (Fuente: Plano I-4 y elaboración propia)



La superficie de suelo afectada por las obras de ejecución del Plan Especial de Infraestructuras es de 91.755,16 m<sup>2</sup>. Además, hay que añadir 2.812,65 m<sup>2</sup> de suelos afectados por ocupación temporal en la franja de infraestructuras, si bien estos suelos una vez finalizadas las obras dejarán de estar afectados por el Plan Especial.

### 2.3 Planeamiento vigente.

La Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Alcorcón fue aprobada definitivamente el 14 de enero de 1999 mediante Acuerdo nº 299/98 del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, en el que se establecían diversas condiciones y aplazamientos, que fue publicado en el BOCM de 6 de abril de 1999.

Posteriormente, el 25 de marzo de 1999, mediante Acuerdo nº 61/99 de Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, fue aprobada la Subsanación del Plan General de Alcorcón en los términos establecidos en el referido Acuerdo 299/98. Este acuerdo de subsanación fue publicado en el BOCM de 12 de julio de 1999.

El 27 de noviembre de 2008, mediante Acuerdo nº 163/08 del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, se acordó el levantamiento del aplazamiento de la aprobación definitiva de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Alcorcón en el “Distrito Norte”, que engloba la totalidad de los ámbitos aplazados; fue publicado en el BOCM de 30 diciembre 2008.

Posteriormente, el 11 de mayo de 2012, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid dictó la Sentencia nº 164/2012 declarando Nulo de pleno derecho el Acuerdo de 27 de noviembre de 2008 del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid antes reseñado. En este contexto, actualmente se mantiene aplazada la aprobación definitiva de los ámbitos englobados en el denominado “Distrito Norte”. Esta Sentencia fue confirmada por Sentencia del Tribunal Supremo el 7 de noviembre de 2014 al desestimar el Recurso de Casación 2896/2012 contra la Sentencia del TSJM.

En consecuencia, el planeamiento de aplicación en el “Distrito Norte” es el derivado del Plan General anterior, aprobado el 8/05/1987.

Respecto al resto de los ámbitos afectados por el Plan Especial:

- Programa de Actuación Urbanística del sector PP-8 Parque de Actividades el Lucero con plan parcial aprobado definitivamente por acuerdo de la Comunidad de Madrid el 27 de julio de 2004. Dicho Acuerdo fue publicado en el BOCM de 21 de septiembre de 2004.
- Plan de sectorización de Retamar de la Huerta aprobado definitivamente por acuerdo de la Comunidad de Madrid el 18 de abril de 2013. Dicho Acuerdo fue publicado en el BOCM de 10 de mayo de 2013. El Plan de Sectorización incluye la ordenación pormenorizada completa del Sector.

Por tanto, de acuerdo al Plan General de Ordenación Urbana de Alcorcón de 1999 (en adelante PGOU de Alcorcón) se observa que los terrenos que se ven afectados por el Plan Especial de Infraestructuras presentan las siguientes clases y categorías urbanísticas:

- a) Suelo urbanizable correspondiente al Sector 10 Distrito Norte (anulado).  
Estos suelos del PGOU de 1999 correspondientes anteriormente al suelo urbanizable no programado PP-9 Residencial las Cárcavas tienen el planeamiento aplazado, resultando de aplicación el PGOU 1987 que clasifica los terrenos como: Suelo no urbanizable.



- b) Suelo urbanizable programado correspondiente al sector PP-8 Parque de Actividades el Lucero. El trazado del PEI transcurre por suelos calificados como red viaria.
- c) Suelo urbanizable programado correspondiente al sector de Retamar de la Huerta. El plan de Sectorización clasifica los suelos delimitados por el mismo como suelos urbanizables sectorizados, estableciendo la ordenación pormenorizada de los mismos.

El trazado del Plan Especial de Infraestructuras transcurre por suelos calificados como Red General de Infraestructuras Viarias, Red Supramunicipal de Infraestructuras y Red Local de Zonas Verdes de acuerdo al plano P-3 de Calificación de dicho Plan de Sectorización.

- d) Suelo no urbanizable de protección de vía pecuaria, de acuerdo al plano nº1 de Clasificación del Suelo del PGOU de Alcorcón. El artículo 3.92 del PGOU de Alcorcón determina que será la Dirección General de Agricultura, (actual D.G de Agricultura, Ganadería y Alimentación) como administración competente que debe autorizar cualquier petición de uso que afecte a una vía pecuaria.
- e) Suelo no urbanizable de protección de infraestructuras viarias, de acuerdo al plano nº1 de Clasificación del Suelo del PGOU de Alcorcón. Se refiere a la protección del conjunto de terrenos destinados a la mejora o implantación de las grandes infraestructuras, como es el caso.
- f) Suelo urbano en el ámbito de Campodón, correspondiente al plano nº 3.b de Calificación del Suelo del PGOU de Alcorcón. El trazado del Plan Especial de Infraestructura, transcurre por suelos calificados como zonas verdes y áreas ajardinadas, viario local y sistema general y reserva viaria.

## 2.4 Objetivos y características del área ordenada por el Plan Especial

El objetivo del Plan Especial es poder tramitar la ejecución de los proyectos necesarios de conexiones exteriores del sector Retamar de la Huerta, en Alcorcón.

De acuerdo al Plan de Sectorización de Retamar de la Huerta aprobado definitivamente por la Comunidad de Madrid en el año 2013, se planteaban dos nuevos accesos a dicho sector, a través de la modificación de la actual glorieta de acceso a la urbanización Campodón situada en la carretera M-506 y la conexión a través de un puente existente sobre la M-50 que uniría el sector con los futuros desarrollos de Alcorcón Norte.

Adicionalmente se dejó prevista una reserva de suelo, para futuras conexiones también hacia el Este por el norte del sector.

Además, se ha considerado necesario para el correcto funcionamiento del sector la consecución de una banda que permita discurrir una serie de acometidas y conexiones necesarias de otras infraestructuras y servicios, tales como saneamiento, abastecimiento, electricidad y eventualmente otras, concentrando las mismas y limitando y racionalizando obras y gestiones.

En concreto se proponen para mejorar las conexiones viarias y de infraestructuras urbanas tres actuaciones diferenciadas:



1. Construcción de acceso al sector Retamar de la Huerta desde la carretera M-506 (en adelante “Acceso Sur”), basada en la modificación de la actual glorieta de acceso a la urbanización Campodón situada en la propia carretera M-506, mediante la ejecución del soterramiento del tronco de dicha carretera y la ampliación de la glorieta a 80 metros de diámetro exterior y calzada anular de 10 metros. Esta glorieta forma parte del enlace de la carretera M-50 (de titularidad estatal) con la carretera M-506 (de titularidad de la Comunidad de Madrid).



*Acceso Sur. Detalle del plano O-1 Planta General de la Infraestructura*

Actuaciones a realizar:

- A1. Glorieta a distinto nivel: el tramo soterrado tendrá una longitud de 424 metros incluyendo las rampas.
- A2. Cuñas de incorporación a vías de servicio.
- A3. Carril adicional en margen derecha de vía de servicio. Plataforma compartida
- A3. Reordenación accesos en ramal sur – conexión M-506 – M-50
- A4. Rediseño del tramo entre glorieta y estaciones de servicio.
- A5. Rediseño de tramo al oeste de las estaciones de servicio.
- A6. Continuidad de la vía pecuaria Vereda de Villaviciosa: Se resuelve el cruce de la vía pecuaria con la calzada descendente de la M-506 mediante la implantación de una pasarela elevada que atraviesa la referida calzada, y se da continuidad al mismo con un itinerario que transcurre bajo la glorieta del Acceso Sur.

2. Construcción de acceso al sector Retamar de la Huerta desde la Avenida de San Martín de Valdeiglesias a través de la estructura existente sobre la carretera M-50 (en adelante “Acceso Este”), basada en el desarrollo de las previsiones que el Plan de Sectorización contenía al respecto. Consiste en la conexión mediante un viario bidireccional de la Avenida de San Martín de Valdeiglesias con El Sector de Retamar de la Huerta, aprovechando el paso superior existente a la altura del p.k.:65+300 en

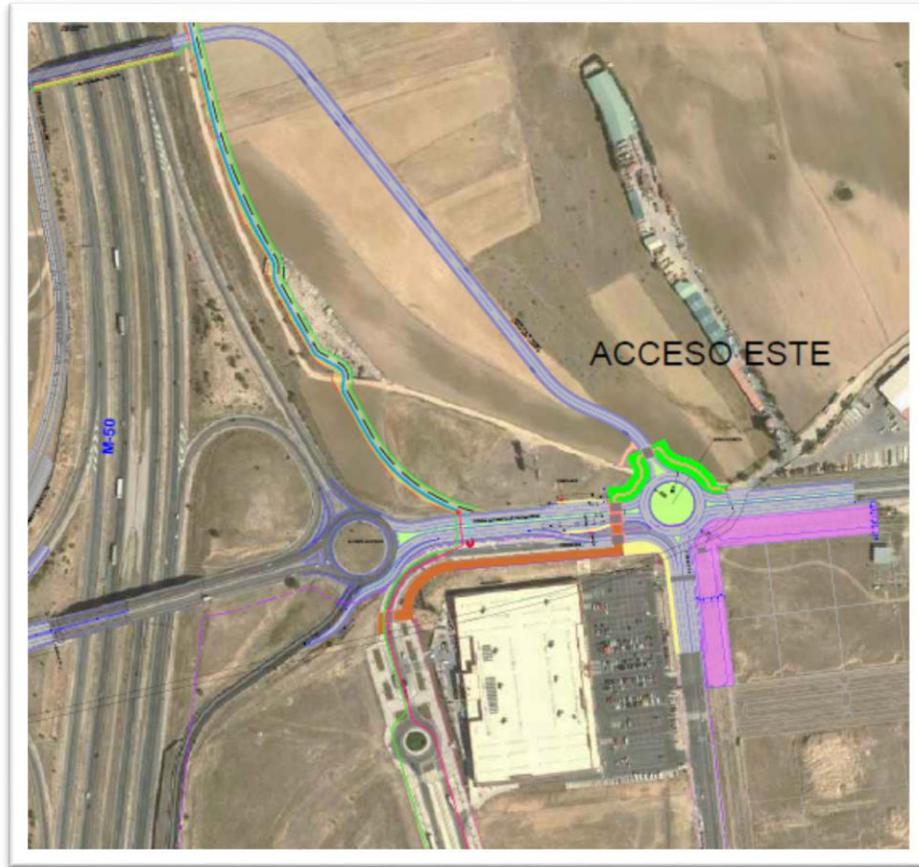


la M-50. La conexión con la Avenida de San Martín de Valdeiglesias se realizará mediante la construcción de una nueva glorieta, enfrentada con la Avenida del Ejército de Tierra. Este acceso se completa, en el trazado coincidente con el paso superior existente sobre la M-50 con una pasarela peatonal, que se aprovecha para completar el paso de infraestructuras de electricidad y gas del sector.

Actuaciones más significativas incluidas en el acceso Este:

- Implantación de la glorieta en el entronque con la Avenida del Ejército de Tierra.
- Desplazamiento de las paradas de Bus a nuevo emplazamiento para no generar trenzados.
- Ejecución de ramales de conexión con la glorieta y dos Bypass directos a la Avenida del Ejército de Tierra.
- Vial bidireccional de acceso a Retamar de la Huerta aprovechando el paso superior existente sobre la M-50. Este viario es de 730 metros de longitud y parte de la glorieta de nueva creación.
- viario de 730 m. de longitud
- Pasarela peatonal de 4 metros de ancho libre.
- Continuidad de la vía pecuaria Vereda de Villaviciosa: Se resuelve el cruce de la vía pecuaria con la avenida de San Martín de Valdeiglesias mediante la implantación de un paso diferenciado, con tratamiento adoquinado y elevado respecto a la calzada de la calle municipal, y se da continuidad al mismo con un itinerario que bordea la nueva glorieta diseñada y cruza el nuevo vial de acceso a Retamar de la Huerta (descrito en el apartado anterior "Acción B5"), también con tratamiento adoquinado y elevado respecto a la calzada del citado vial, hasta conectar con la traza actual de la vereda.



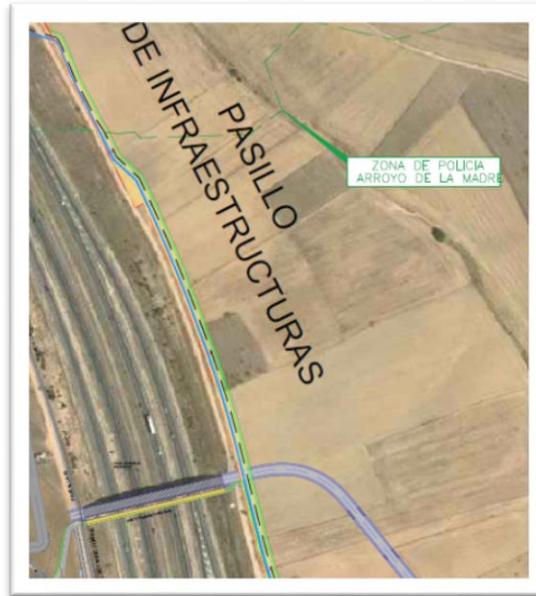


*Acceso Este. Detalle del plano O-1 Planta General de la Infraestructura*

3. Delimitación de una franja de suelo de aproximadamente 300 metros lineales para conexiones infraestructurales de saneamiento, abastecimiento, red de agua regenerada y otras, fijándose una fase para la ejecución de las mismas en una banda paralela a la M-50, al éste de la misma, entre el cruce inferior con el llamado Camino de Segovia y el nudo de enlace con la M-506 (glorieta de la M-50, en el p.k.: 65).

El trazado propuesto de las conexiones exteriores busca minimizar la longitud recorrida, siguiendo para ello un trazado paralelo a la M-50 por su margen este y distribuyendo los servicios de manera que sobre ellos se pueda ejecutar un camino de servicio que permita un adecuado mantenimiento posterior de las redes.





*Franja de infraestructuras. Detalle del plano O-1 Planta General de la Infraestructura*

Cuadro resumen:

| ÁMBITO                        | PROPUESTA DE ORDENACIÓN<br>(Superficie afectada) |
|-------------------------------|--|
| ACCESO SUR                    | 54.784,95 m <sup>2</sup>                         |
| FRANJA DE<br>INFRAESTRUCTURAS | 10.001,87 m <sup>2</sup>                         |
| ACCESO ESTE                   | 26.968,34 m <sup>2</sup>                         |
| TOTAL                         | 91.755,16 m <sup>2</sup>                         |

## 2.5 Descripción acústica

Caracterización de la situación acústica en la actualidad: las actuaciones proyectadas afectan a suelos con usos residenciales, terciarios y no urbanizables.

Fuentes sonoras en la actualidad: las fuentes sonoras actuales corresponden a las carreteras M-506 y M-50.

Caracterización de la situación acústica postoperacional: a las infraestructuras anteriores se le suman el viario del acceso Este a Retamar de la Huerta y las modificaciones efectuadas en el acceso Sur. Estos accesos exteriores no se contemplaron en la tramitación de la evaluación ambiental del Plan de Sectorización del sector Retamar de la Huerta (mayo de 2004).

Zonificación de Áreas Acústicas: el plano de zonificación acústica aportado sólo se hace referencia al sector Retamar de la Huerta. El área acústica mayoritaria es tipo a) residencial. También se refleja una zona tipo c) recreativo y una zona tipo e) para otros equipamientos sensibles desde el punto de vista acústico.



#### Medidas correctoras propuestas:

Según se recoge en el Estudio acústico, la solución adoptada consiste en la construcción de pantallas acústicas de altura (hasta 7 metros) por tramos (hipótesis 8), cumpliendo las restricciones planteadas por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento respecto a su ubicación.

Las características, trazados y longitud de las pantallas acústicas se recogen en el capítulo 11 del Estudio acústico aportado.

Adicionalmente se establecen medidas en las fachadas más expuestas (plano 13).

### **3. DETERMINACIÓN DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA**

De acuerdo con el artículo 30 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, “el órgano ambiental consultará a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas”. Las consultas concretas realizadas en este expediente se encuentran detalladas en el epígrafe específico dentro de “Antecedentes”.

En virtud del artículo 31 de la Ley 21/2013, la Dirección General de Transición Energética y Economía Circular de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior, teniendo en cuenta la documentación presentada, los informes recibidos, las consultas realizadas descritas en el apartado de antecedentes y de conformidad con los criterios establecidos en el anexo V, emite el siguiente informe ambiental estratégico que es preceptivo y determinante y concluye la evaluación ambiental estratégica simplificada.

### **4. INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO**

De acuerdo con los criterios del Anexo V de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, debido a que no se observan riesgos para la salud humana y el medio ambiente, ni valores o vulnerabilidad del terreno objeto del planeamiento urbanístico pues no presenta características naturales especiales, ni afecta a ningún espacio natural protegido de la Comunidad de Madrid, ni a ninguno de los espacios propuestos para su inclusión en la Red Ecológica Europea Natura 2000 (ZEPA o LIC), hábitat naturales o Montes de Régimen especial (Utilidad Pública o Preservado), al tratarse de unas infraestructuras necesarias para el acceso de los futuros desarrollos urbanísticos y teniendo en cuenta que las modificaciones introducidas respecto a la versión inicial esta Dirección General no aprecia que el *Plan Especial de Infraestructuras de conexiones exteriores al Sector Retamar de la Huerta*, pueda suponer efectos significativos sobre el medio ambiente en los términos establecidos en el presente Informe Ambiental Estratégico, sin perjuicio de los informes de los órganos y entidades públicas previstos legalmente como preceptivos o que, por razón de la posible afección de los intereses públicos por ellos gestionados, deban considerarse necesarios conforme al artículo 57 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid.

#### **4.1 Consideraciones a tener en cuenta para el desarrollo del plan especial**

Se deberán tener en cuenta para el desarrollo del plan, los siguientes condicionantes ambientales:

##### **4.1.1 Afección a infraestructuras de abastecimiento y saneamiento de aguas.**

Vista la documentación remitida y según el informe del Canal de Isabel II de fecha 24 de febrero de 2024, como Ente gestor de los servicios de aducción, depuración y reutilización de aguas, según la Ley 17/1984, de 20 de diciembre, reguladora del abastecimiento y saneamiento de agua en la Comunidad de Madrid, se informa lo siguiente:



➤ Respecto a la planificación de infraestructuras de riego:

En la Franja de Infraestructuras y en el Acceso Este se recogen parte de las redes principales de riego exterior definidas en el informe de viabilidad de febrero de 2024 y definidas en el Convenio para la Ejecución de Infraestructuras Hidráulicas a firmar. Queda pendiente incluir en éste los tramos de tubería de diámetro 150 mm y FD requeridos y no incluidos que suministrará de agua regenerada al Sector. Igualmente, se debe indicar que el Plan Especial deberá corregirse y considerarse el citado informe de viabilidad como el informe de referencia en relación con la planificación de las redes e infraestructuras de abastecimiento interiores y exteriores del Sector.

➤ Respecto a la planificación de infraestructuras de alcantarillado:

En la Franja de Infraestructuras y en el Acceso Este se recogen parte de las redes principales de alcantarillado exterior definidas en el informe de viabilidad de febrero de 2024 y requeridas para la conexión de los vertidos del Sector en el futuro colector-emisario de negras a ejecutar en aplicación del nuevo Convenio para la Ejecución de Infraestructuras Hidráulicas a firmar. Queda pendiente incluir en éste los tramos no considerados y que son necesarias para la evacuación de los vertidos. En cualquier caso, se debe indicar que el Plan Especial deberá corregirse y considerarse el citado informe de viabilidad como el informe de referencia en relación con la planificación de las redes e infraestructuras de abastecimiento interiores y exteriores del Sector.

➤ Respecto a las afecciones a instalaciones adscritas a Canal de Isabel II:

Se produce afecciones urbanísticas sobre las siguientes infraestructuras adscritas a favor de la sociedad pública Canal de Isabel II S.A.M.P., al amparo del artículo 16. Dos.3 de la Ley 3/2008, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas: - Arteria Segundo Anillo de distribución de diámetro 1600 mm y acero y su futuro doblado. - Conducción de comunicaciones diámetro 14,8 mm. Asimismo, se ven afectados terrenos propiedad de Canal de Isabel II adquiridos por expropiación con motivo de la ejecución del "Proyecto del Segundo Anillo de Distribución (Tramo 6)".

Por otro lado, y tal y como se ha recogido en los informes sectoriales previamente emitidos, las instalaciones e infraestructuras de protección acústica que se prevén implantar para atenuar/minorar los ruidos de tráfico generados por la Autovía M-50 (pantallas y caballones) pueden afectar tanto a la Arteria Segundo Anillo de Distribución como a sus instalaciones auxiliares.

En este sentido se debe indicar que tanto el nuevo texto refundido del Plan Especial como el Proyecto de Urbanización del Sector deberán recoger y aplicar las consideraciones indicadas por esta Empresa Pública en la revisión/tramitación realizada del "Proyecto de Protección Acústica del Sector Retamar de la Huerta (Alcorcón)". Por tal motivo, se informa que la instalación de cualquier infraestructura de protección acústica en las inmediaciones de cualquier instalación gestionada por esta Empresa Pública, ya sea definitiva o temporal, deberá ser previamente consensuada con sus servicios técnicos y deberá obtener las preceptivas autorizaciones para su ejecución/instalación.

En cualquier caso, el nuevo texto refundido del Plan Especial de Infraestructuras de Conexiones Exteriores en Retamar de la Huerta, de diciembre de 2022, deberá recoger las redes supramunicipales y generales existentes en la delimitación de su ámbito territorial, por lo que se han de recoger en dicho documento aquellas infraestructuras adscritas a Canal de Isabel II S.A.M.P. que por su naturaleza tengan tal condición (apartado 4 del artículo 36 de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid, en adelante, Ley del Suelo de Madrid). Asimismo, y en función de lo dispuesto en el artículo 36.2 de la Ley del Suelo de Madrid, dichas infraestructuras deberán calificarse en el citado documento como Redes Públicas de Infraestructuras Sociales de Abastecimiento y Comunicaciones de conformidad con la Ley del Suelo de Madrid.



Igualmente, el nuevo texto refundido del Plan Especial debe respetar la normativa referente a las Bandas de Infraestructuras de Agua (BIA) y las Franjas de Protección (FP) recogidas en las vigentes Normas para Redes de Abastecimiento del Canal de Isabel II (2021)

En cuanto a las Normas Urbanísticas del nuevo texto refundido del Plan Especial, éstas deberán incluir un artículo que establezca que serán de obligado cumplimiento las vigentes Normas para Redes de Abastecimiento (2021), Saneamiento (2020) y Reutilización (2020) del Canal de Isabel II, así como aquellas normas técnicas que adopte Canal de Isabel II S.A.M.P. en el futuro. Asimismo, éstas deberán establecer que cualquier retranqueo y/o afección sobre las infraestructuras adscritas a Canal de Isabel II S.A.M.P. deberá ser autorizado previamente por dicha Empresa Pública, la cual podrá imponer los condicionantes que resulten necesarios para la salvaguarda de las infraestructuras hidráulicas que gestiona, y obtener Acuerdos de Conformidad Técnica de las actuaciones a realizar. De igual modo, se recogerá que los costes derivados de cualquier intervención sobre las infraestructuras hidráulicas promovida por terceros que se autoricen por Canal de Isabel II S.A.M.P. será de cuenta de aquéllos, sin que puedan ser imputados a esta Empresa Pública o al Ente Canal de Isabel II.

En virtud del artículo 6 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas, el nuevo texto refundido del Plan Especial de Infraestructuras de Conexiones Exteriores en Retamar de la Huerta, de diciembre de 2022, recogerá que la posible ocupación de los terrenos demaniales propiedad de Canal de Isabel II o adscritos a Canal de Isabel II S.A.M.P. que resulte necesaria para la ejecución de sus determinaciones se deberá legitimar mediante alguna de las figuras previstas a tal efecto en la legislación del patrimonio de las Administraciones Públicas, o de la legislación autonómica en esta misma materia.

Asimismo, los suelos que ocupen las nuevas infraestructuras que sean gestionadas por esta Empresa Pública, deberán ser obtenidos en pleno dominio y puestos a disposición de Canal de Isabel II S.A.M.P. En el caso de que éstas ocupen suelos públicos, la instalación de estas infraestructuras deberá contar con la correspondiente autorización, que no se podrá otorgar en precario.

Por último, cabe señalar que el artículo 189.1 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas establece que “la aprobación inicial, la provisional y la definitiva de instrumentos de planeamiento urbanístico que afecten a bienes de titularidad pública deberán notificarse a la Administración titular de los mismos”. En consecuencia, los hitos de aprobación contemplados en el citado artículo deberán ser notificados a Canal de Isabel II S.A.M.P.

- Respecto de los costes de infraestructuras y su repercusión a los nuevos desarrollos urbanísticos:

Se informa en cuanto al deber de los promotores del Sector Retamar de la Huerta de contribuir a la financiación de las infraestructuras necesarias para asegurar la conexión con las redes generales y para reforzar, mejorar o ampliar tales redes cuando sea necesario para compensar el impacto y la sobrecarga que suponga la puesta en uso del ámbito de actuación, de acuerdo con lo establecido en la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid, en el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana y en el capítulo III del Título II del Reglamento de Gestión Urbanística para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen de Suelo y Ordenación Urbana, aprobado por Real Decreto 3288/1978, de 25 de agosto.



#### 4.1.2 Cumplimiento de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido y los Reales Decretos que la desarrollan

En relación con el cumplimiento de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y los Reales Decretos 1513/2005, de 16 de diciembre y 1367/2007, de 19 de octubre y 1038/2012, de 6 de julio, que la desarrollan, analizada la documentación presentada a continuación se indican los siguientes condicionantes que se deberán tener en cuenta para el desarrollo del ámbito.

➤ Respecto al Estudio Acústico presentado:

- El estudio acústico aportado se refiere únicamente al sector Retamar de la Huerta, sin tener en cuenta el resto de las zonas afectadas por las infraestructuras propuestas. Por lo que se considera necesario ampliar el estudio al resto de los ámbitos afectados considerando los usos del suelo existentes y los futuros propuestos en el planeamiento general. El citado estudio se valorará por los servicios técnicos municipales.
- En el estado postoperacional sin medidas correctoras: se observan superaciones de los objetivos de calidad acústica en toda la banda de la M-50 y M-506, en todos los periodos del día, principalmente en el nocturno (planos 6 y 7).
- El estudio acústico plantea diversas hipótesis en relación a las medidas correctoras a adoptar. La solución elegida consta de unas pantallas de distintas alturas por tramos.
- En el estado postoperacional con medidas correctoras (pantallas) se observan pequeñas superaciones en periodo nocturno en algunos puntos junto a las bandas de las infraestructuras y superaciones en receptores en fachadas de las edificaciones, por encima de los 70 dB(A).
- Aplicando medidas adicionales en fachadas se cumplen los niveles de los objetivos de calidad acústica (OCA) en fachada para uso diurno (periodo día y periodo tarde) en todas las edificaciones. Así mismo se cumplen los niveles de OCAS nocturnos en la totalidad de las edificaciones residenciales planteadas. En el caso de las edificaciones destinadas a equipamientos públicos sólo se superan los niveles en periodo nocturno (cumpliéndose los niveles acústicos para periodo día y periodo tarde), en edificación en las siguientes parcelas destinadas a equipamientos genéricos: RSEQ4, RSEQ5 y ESEQ6.

➤ Respecto a las medidas correctoras y propuestas para la protección del Sector Retamar de la Huerta:

- Deberán llevarse a cabo las medidas preventivas y correctoras propuestas en el Estudio Acústico del Plan Especial de Infraestructuras de conexiones exteriores al Sector Retamar de la Huerta, u otras acústicamente equivalentes. Dichas medidas deberán incorporarse mediante, las correcciones pertinentes de la documentación que formaliza el contenido sustantivo del Plan Especial, fundamentalmente, Planos de Ordenación, Normas Urbanísticas y Estudio Económico Financiero, en todo caso, con carácter previo la aprobación definitiva del mismo.
- Así mismo, dichas medidas deberán ser recogidas por los instrumentos de planeamiento de desarrollo del sector Retamar de la Huerta.
- A la vista de las discrepancias existentes entre el mapa estratégico de ruido de la M-50 y los resultados obtenidos en el estudio acústico aportado, es recomendable la realización de un



estudio acústico mediante mediciones in situ, en las zonas de conflicto detectadas entre ambos documentos.

- En las zonas afectadas por las infraestructuras propuestas: (*Artículo 23 del RD 1367/07 Valores límite de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias.*)
  1. Deberán adoptar las medidas necesarias para que no transmitan al medio ambiente exterior de las correspondientes áreas acústicas, niveles de ruido superiores a los valores límite de inmisión establecidos en la tabla A1, del anexo III, evaluados conforme a los procedimientos del anexo IV.
  2. De igual manera, las nuevas infraestructuras viarias deberán adoptar las medidas necesarias para evitar que, por efectos aditivos derivados directa o indirectamente de su funcionamiento, se superen los objetivos de calidad acústica para ruido establecidos en los artículos 14 (*objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas acústicas*) y 16 (*objetivos de calidad acústica aplicables al espacio interior*).
- Se atenderá a los aspectos sobre la protección del ruido recogidos en los siguientes informes anteriores, en lo que no contradiga al presente informe:
  - Informe previo de análisis ambiental sobre el Plan de Sectorización con ordenación pormenorizada del ámbito denominado “Retamar de la Huerta” (SEA 39/04) de fecha 21 de junio de 2006 de la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.
  - Informe definitivo de análisis ambiental sobre el Plan de Sectorización con ordenación pormenorizada del ámbito denominado “Retamar de la Huerta” (SEA 108/06) de fecha 22 de junio de 2006 de la entonces Dirección General de Evaluación Ambiental.
  - Informe post-definitivo sobre el Plan de Sectorización con ordenación pormenorizada del ámbito denominado “Retamar de la Huerta” (SIA 08/250) de fecha 17 de abril de 2009 de la entonces Dirección General de Evaluación Ambiental.
- 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.

#### **4.1.3 Cambio climático y protección frente a la contaminación atmosférica**

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.

Además de la toma en consideración de las pautas de intervención recogidas en el documento aportado en relación con la *Justificación sobre el cumplimiento del art. 21 de la ley 7/2021, de Cambio Climático y Transición Energética* aportado, el futuro desarrollo del plan deberá considerar en la fase de proyecto actuaciones adicionales de mitigación sobre el cambio climático, en particular, para compensar la emisión de gases de efecto invernadero originada por las actuaciones propuestas.



#### 4.1.4 Protección de los recursos hídricos e hidrogeología

A la vista del informe de la Confederación Hidrográfica del Tajo recibido el 3 de mayo de 2023, se señala lo siguiente:

- Respecto a zonas protegidas, aguas superficiales y masas de aguas subterráneas.
- Dominio Público Hidráulico:
  - Toda actuación que se realice en Dominio Público Hidráulico (definido en el artículo 2 y desarrollado en los posteriores artículos del TRLA) deberá contar de la preceptiva autorización por parte del organismo de cuenca.
  - Además, también se indica que en ningún caso se autorizarán dentro del Dominio Público Hidráulico la construcción, montaje o ubicación de instalaciones destinadas albergar personas, aunque sea con carácter provisional o temporal, de acuerdo con lo establecido en el artículo 51.3. del RDPH.
- Zona de Servidumbre y Zona de Policía:
  - Toda actuación que se realice en Zona de Policía (banda de 100 metros colindante con terrenos de Dominio Público Hidráulico) deberá contar con la preceptiva autorización por parte de este Organismo, y en particular las actividades mencionadas en el artículo 9 del RDPH. Además, se indica que la Zona de Servidumbre (banda de 5 metros colindante con terrenos de Dominio Público Hidráulico) deberá ser respetada, según se establece en el artículo 6 del TRLA y en el artículo 7 del RDPH.
  - Según se establece en el artículo 6.2 del TRLA, estas zonas podrán ampliarse cuando se dé alguna de las causas señaladas en el citado artículo.
- Aprovechamientos de agua.

Si se decidiera en algún momento realizar el abastecimiento de aguas directamente del dominio público hidráulico (aguas superficiales y/o subterráneas), deberá disponer de un título concesional de aguas previo al empleo de las mismas, cuyo otorgamiento corresponde a la Confederación y es a quién también deberá solicitarse.

- Saneamiento y vertidos.

Queda prohibido con carácter general el vertido directo o indirecto de aguas y productos residuales susceptibles de contaminar las aguas continentales o cualquier otro elemento del dominio público hidráulico, salvo que se cuente con la previa autorización. Dicha autorización corresponde a la Confederación Hidrográfica del Tajo, salvo en los casos de vertidos efectuados en cualquier punto de la red de alcantarillado o de colectores gestionados por las Administraciones autonómicas o locales o por entidades dependientes de las mismas, en los que la autorización corresponderá al órgano autonómico o local competente.

Asimismo, se informa que deberá realizarse una adecuada gestión para evitar que las aguas de escorrentía pluvial incorporen contaminación adicional susceptible de contaminar las aguas continentales o cualquier otro elemento del dominio público hidráulico, sin comprometer la consecución de los objetivos medioambientales y el cumplimiento de las normas de calidad ambiental establecidas en el medio receptor conforme a la legislación de aguas.



➤ Otras cuestiones

- Si se prevé la ejecución de un vallado en la instalación, se indica que en el supuesto de que este discurra por cauces y sus zonas de policía, deberá contar con la correspondiente autorización por parte del Organismo de cuenca.

En relación al posible empleo de combustibles desde este Organismo se indica que todos los depósitos de combustibles y redes de distribución de los mismos, ya sean enterrados o aéreos, deberán ir debidamente sellados y estancos para evitar igualmente su infiltración a las aguas subterráneas. Estas instalaciones deben pasar periódicamente sus pruebas de estanqueidad. Lo mismo se ha de aplicar para todas las instalaciones de almacenamiento y distribución de otras sustancias susceptibles de contaminar el medio hídrico.

En cuanto a la construcción de viales, se indica que en el paso de todos los cursos de agua y vaguadas por los caminos y viales que puedan verse afectados, se deberán respetar sus capacidades hidráulicas y no se llevará a cabo ninguna actuación que pueda afectar negativamente a la calidad de las aguas.

Al respecto del movimiento de tierras y el drenaje, hay que tener en cuenta que un posible impacto sobre la hidrología puede proceder de la remoción de los materiales durante las fases de construcción y su posterior arrastre pluvial, provocando un incremento del aporte de sólidos a los cauces, por lo que se deben tomar medidas necesarias para evitarlo, por ejemplo, colocando barreras móviles para impedir dicho arrastre.

Por otro lado, se indica que, con carácter general, todas aquellas zonas de la instalación en donde vayan a desarrollarse actividades susceptibles de contaminar las aguas superficiales o subterráneas, deberán de estar debidamente impermeabilizadas y además confinadas para evitar desbordamientos hacia zonas no impermeabilizadas, o en definitiva proceder de otras maneras tales que se evite la mencionada contaminación.

Respecto al parque de maquinaria, a utilizar para la realización de las distintas unidades de obra, puede generar residuos líquidos peligrosos susceptibles de contaminación de aguas subterráneas y superficiales, como pueden ser aceites y otros compuestos. Se recomienda una gestión adecuada de estos residuos que evite la contaminación de las aguas.

Se recomienda también que en la fase de construcción la ubicación del parque de maquinaria, instalaciones auxiliares y acopio de materiales se realice previa creación de solera impermeable en pendiente, con zanja de recogida para posibles vertidos de aceite de cambios, derrame de combustibles, grasas, etc. Estos derrames serán recogidos en bidones para su posterior gestión correcta.

Dado que la documentación ha detectado la existencia de un pozo junto con la escombrera/vertedero al este de la M-50, se señala que todos los pozos y sondeos deben estar tapados y vallados, principalmente para proteger a las personas y los animales de caídas accidentales, así como para preservar el agua del acuífero de la contaminación. Esta obligación es aplicable a los que están en uso y los que están fuera de uso. En este último caso se debe llevar a cabo un sellado definitivo.

#### 4.1.5 Protección del patrimonio cultural

Según señala el Informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural, en aplicación del artículo 62.2 de la Ley 8/2023, de 30 de marzo, de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid, si durante el transcurso de las obras aparecieran restos de valor histórico y arqueológico, deberá comunicarse inmediatamente a la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid.



#### 4.1.6 Protección del medio natural

A la fecha de emisión del presente informe, la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal no se ha pronunciado al respecto. No obstante, durante la tramitación de la evaluación ambiental estratégica del anterior expediente (antecedente SIA 21/012) la entonces Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales, en su informe de 19 de agosto de 2021, puso de manifiesto que:

*La actuación solicitada no es probable que tenga afecciones apreciables o significativas a los valores anteriormente mencionados. No obstante, habrá de cumplirse lo relativo al artículo 43 de la mencionada Ley 16/1995, de 4 de mayo, Forestal y de Protección de la Naturaleza de la Comunidad de Madrid, relativa a las compensaciones por pérdida de suelo forestal finalmente afectado por la actuación, según lo establecido en dicho artículo:*

*Sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación urbanística y sectorial, toda disminución de suelo forestal por actuaciones urbanísticas y sectoriales deberá ser compensada a cargo de su promotor mediante la reforestación de una superficie no inferior al doble de la ocupada.*

*Cuando la disminución afecte a terrenos forestales arbolados, con una fracción de cubida cubierta superior al 30 por 100, la compensación será, al menos, el cuádruple de la ocupada.*

En este sentido, deberá consultarse a la citada Dirección General para que determine la superficie de terreno forestal afectada.

#### 4.1.7 Afecciones a planes concurrentes. Arco Verde

Parte del trazado del Acceso Este (sobre la M-50) y la franja reservada para infraestructuras del Plan Especial son coincidentes con el corredor ecológico denominado Arco Verde, proyecto de la Comunidad de Madrid que conecta espacios protegidos, zonas verdes periurbanas, vías pecuarias, montes de utilidad pública y áreas forestales de alto valor ambiental.



*Imagen de Arco Verde a su paso por Alcorcón y Villaviciosa de Odón (Fuente: <https://www.comunidad.madrid/servicios/urbanismo-medio-ambiente/arco-verde>)*

En este sentido, se deberán estudiar las posibles interacciones entre ambos planes, en especial aquellas que puedan afectar al medio ambiente y, en su caso, coordinar las actuaciones en la fase de proyecto.



#### 4.1.8 Protección de la calidad de los suelos

Respecto al vertedero/escombrera cartografiado en la documentación, situado al este de la M-50 en coincidencia con un tramo de la franja para infraestructuras, se señala que:

*En caso de detectarse residuos peligrosos o no peligrosos, estos se gestionarán de acuerdo con los criterios fijados en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de Residuos y Suelos Contaminados para una economía circular, acreditándose todo ello mediante la documentación exigida en dicha norma y en sus disposiciones de desarrollo.*

*Si se detectasen residuos peligrosos o indicios de contaminación se procederá, de conformidad con los artículos 3.4 y 3.5 del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, o los artículos 39 y 40 de la Ley 1/2024, de 17 de abril de Economía Circular de la Comunidad de Madrid, a realizar la correspondiente investigación al objeto de determinar si se ha producido afección a la calidad del suelo.*

#### 4.1.9 Afección a vías pecuarias

A la vista del Informe del Área de vías pecuarias recibido el 18 de septiembre de 2023, se concluye lo siguiente:

- Se informa favorablemente la solución propuesta para los cruces de las infraestructuras proyectadas con la vía pecuaria, acciones A7 y B10. Cualquier modificación, y que pudieran afectar al dominio público pecuario, deben ser remitidas al Área de Vías Pecuarias para ser informadas preceptivamente y, en su caso, proceder a su autorización, al igual que los proyectos constructivos.
- El dominio público pecuario no puede ser objeto de asfaltado o cualquier procedimiento semejante que desvirtúe su naturaleza (artículo 43 e) de la Ley 8/1998, de 15 de junio de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.
- Todos los cruces con el dominio público pecuario del trazado de la red de infraestructuras que se van a proyectar deberán ser autorizados por la Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación y serán tramitados de acuerdo a Ley 8/98, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid y el Decreto 7/2021, de 27 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.

Por otra parte, el Área de Vías Pecuarias pone de manifiesto que se debería reponer la vía pecuaria "Vereda de Villaviciosa", afectada por la construcción de la M-50, solicitando una modificación de trazado, desde el cruce de la vía pecuaria "Vereda de Villaviciosa" con el camino Vereda de las Viñas o de Segovia, sobre el trazado de este camino hasta el viaducto de la M-50 sobre el arroyo de la Madre continuando con la parcela de reemplazo R.S.V.P. 3 de Retamar de la Huerta. En el tramo reservado para vía pecuaria del proyecto de urbanización del subsector oeste, Sector PP-8 "Parque de actividades El Lucero", la funcionalidad del mismo ha quedado interrumpida por el acceso desde la M-50 a la M-506 y por la presencia de una parada de autobús en el tramo reservado para vías pecuarias. Este tramo también debería haber sido objeto de una modificación de trazado.

#### 4.1.10 Tráfico y movilidad

El Estudio de tráfico aportado (Microsimulación Retamar de la Huerta) recoge lo siguiente:



Respecto a los niveles de servicio de las glorietas e intersecciones de la carretera M-506: *“en general el nuevo viario funcionará correctamente una vez implantados los nuevos desarrollos de Retamar de la Huerta, obteniéndose incluso mejores niveles de servicio que los existentes en situación actual. Tan solo seguirá siendo ligeramente elevado el nivel de servicio en el ramal norte de la glorieta oeste de Campodón en hora punta de la mañana”.*

*Respecto del funcionamiento de las convergencias, divergencias, bifurcaciones y confluencias del entorno de la M-50, este es adecuado tanto en situación actual como futura, en ambas horas de análisis, no viéndose prácticamente modificados los niveles de servicio con respecto a la situación actual y sin verse superado en ningún caso el valor de 1 en los ratios intensidad/capacidad.*

*Concluyéndose que el nuevo viario tendrá un adecuado funcionamiento, sin que sean necesarias propuestas de actuación adicionales.*

En este sentido lo señala la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid: *de acuerdo con el Estudio de Tráfico y la Microsimulación presentados, se puede concluir que la propuesta de acceso Sur no tendrá un impacto negativo sobre los niveles de servicio de la carretera M-506, de acuerdo con la propuesta de mejoras de acceso a dicha carretera que se recogen en la documentación presentada.*

En todo caso el Ayuntamiento, en el ejercicio de sus competencias, garantizará la movilidad en coste y tiempo razonable, basándose en un adecuado equilibrio entre todos los sistemas de transporte, que, no obstante, otorgue preferencia al transporte público y colectivo y potencie los desplazamientos peatonales y en bicicleta, de conformidad con el principio general enunciado en el artículo 3.3.g) del Texto Refundido de la Ley de Suelo y Regeneración Urbana. Al respecto, deberá asegurarse la capacidad de absorción del tráfico rodado por el viario interno y externo del sector, por franjas horarias.

#### **4.1.11 Protección de la salud**

A la vista del informe del Área de Sanidad Ambiental, recibido el 31 de mayo de 2023, se señala lo siguiente:

- Medidas de protección de la Población general y Establecimientos con población vulnerable.

Se deberán plantear los posibles efectos significativos y sus correspondientes medidas de prevención y control que derivarán de la actuación urbanística y alternativas propuestas. Para ello, se realizará un diagnóstico territorial que deberá incluir un análisis del área de influencia con los potenciales efectos adversos para la población. El inventario se referirá a la distancia de las obras respecto a las zonas habitadas más próximas, tanto actuales como previstas por el planeamiento.

- Criterios sanitarios frente a la proliferación de plagas urbanas por artrópodos, roedores y otros animales sinantrópicos.

Deberá contemplarse un Plan de Gestión de Plagas (PGP) durante la fase de ejecución de las obras, con medidas de vigilancia a través de indicadores de presencia, fundamentalmente respecto a las áreas residenciales y centros dotacionales y establecimientos públicos citados que resulten inventariados en el apartado anterior.

Además, los indicadores de presencia se deberán concretar en aquellos puntos críticos del proyecto, como son aquellos tramos donde se interceptan o son próximos a cauces del Dominio Público Hidráulico



presentes en el ámbito (por ejemplo, arroyo de la Madre o barranco de las Viñas) y especialmente en el vertedero/escombrera ubicado en el ámbito como hábitat idóneo para éstas.

Se deberán incorporar medidas de coordinación con el Servicio de Gestión de Plagas de los Ayuntamientos implicados, por si surgiera algún tipo de incidencia y/o denuncias de la población al respecto.

- Criterios sanitarios relativos a la red de abastecimiento humano.

Respecto a la futura arteria que será ejecutada por el Canal de Isabel II según el convenio de ejecución de infraestructuras hidráulicas, el gestor del abastecimiento deberá contar con los informes sanitarios vinculantes preceptivos. Dichos informes serán emitidos por la Autoridad Sanitaria competente (Dirección General de Salud Pública, Área de Sanidad Ambiental), el primero de ellos con carácter previo a la construcción y posteriormente, el segundo antes de la puesta en funcionamiento. Sin dichos informes no podrá llevarse a cabo el suministro de agua potable a la población.

- Efectos potenciales sobre la red de agua de abastecimiento público durante la ejecución de las obras.

El Programa de Vigilancia Ambiental, con objeto de garantizar la óptima calidad del agua durante las obras, deberá incorporar una descripción de las medidas de prevención y corrección, lugar de inspección, periodicidad, etc. y disponer de los planos del trazado del anillo de distribución de agua potable y de otras infraestructuras existentes. Además, de acuerdo a la evaluación de riesgo del sistema, se deberán incorporar, las medidas de monitoreo y/o control en el Plan Sanitario del Agua de dicha infraestructura (PSA).

- Criterios sanitarios relativos a la red general de riego con aguas regeneradas

Se deberá cumplir lo dispuesto en la *Disposición transitoria única: Calendario para la adecuación de los títulos habilitantes en vigor para la producción, suministro y utilización de aguas regeneradas y la elaboración de los planes que fomenten la reutilización de aguas asociados a los usos urbanos, del Real Decreto-ley 4/2023, de 11 de mayo*, que establece entre otros aspectos el régimen jurídico de la reutilización de aguas depuradas.

- Criterios de protección frente al amianto

Respecto al vertedero o escombrera descrito en la documentación se presupone que será necesaria la adecuación de los terrenos para materializar las infraestructuras proyectadas. En este sentido, es previsible que entre esos materiales puedan existir residuos peligrosos con amianto por lo que de acuerdo al Real Decreto 396/2006, de 31 de marzo, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud aplicables a los trabajos con riesgo de exposición al amianto, antes del comienzo de cada trabajo con exposición al amianto, se deberá elaborar un Plan con las medidas, que de acuerdo con lo previsto en esta normativa, sean necesarias para garantizar la seguridad y salud de los trabajadores que vayan a llevar a cabo las operaciones.

- Criterios relativos a la protección acústica:

Se deberá disponer en todo caso de la protección acústica adecuada de acuerdo a los avances tecnológicos en aquellos puntos críticos de la zona de protección de la carretera M-506 descritos en la documentación, con objeto de que se cumplan objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al espacio interior habitable de edificaciones destinadas a vivienda, usos residenciales y principalmente, hospitalarios, educativos o sociales del nuevo desarrollo urbanístico.



#### 4.1.12 Contaminación lumínica

De cara a la protección del medio nocturno, 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.

#### 4.1.13 Infraestructuras viarias

Según señala la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid en su informe de 13 de julio de 2023:

- La propuesta de acceso Este en la Avenida San Martín de Valdeiglesias se produce en un tramo de carretera cedido por la Comunidad de Madrid al Ayuntamiento de Alcorcón, según Acta firmada el 27 de septiembre de 2012. De acuerdo con esta acta, el Ayuntamiento asume las competencias en materia de permisos y servicios en el tramo cedido.
- La definición geométrica del acceso Sur recogida en este documento difiere de la informada por esta Dirección General con anterioridad, así como de la recogida en el anteproyecto del acceso Sur. Según se recoge en la documentación presentada, la solución propuesta supone una excepción sobre lo previsto en la normativa de aplicación, ante lo cual se debe acreditar la mejora de la seguridad vial. Para la nueva propuesta del acceso Sur no ha quedado acreditada esta mejora de la seguridad vial.
- El nuevo acceso propuesto a la propiedad colindante con la glorieta del Acceso Sur, mediante un acceso directo en la calzada descendente de la M-506, incumple con la normativa de aplicación. Este acceso se deberá diseñar dando cumplimiento a la normativa de aplicación.
- No se han incluido en el Plan Especial planos específicos de carreteras en los que se deberán reflejar a una escala adecuada y debidamente acotadas las actuaciones previstas, las franjas de terreno correspondientes a la arista exterior de la explanación, el dominio público de las carreteras competencia de la Comunidad de Madrid y a su zona de protección, tanto en la situación actual como futura. En estos planos deberán superponerse la calificación con las zonas de dominio público de la carretera. Se recuerda que las mediciones se realizan a partir de la arista exterior de la explanación.

Esta información deberá recogerse en los planos de ordenación y en las Normas Urbanísticas que formen parte del Plan Especial.

Asimismo, las Normas Urbanísticas deberán contener los usos permitidos en las zonas de dominio público y protección de las carreteras autonómicas, de acuerdo con lo establecido en la normativa aplicable vigente. El establecimiento de anchuras inferiores de la zona de protección (artículo 33 del Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid), o la introducción de usos en esta zona diferentes de los permitidos, solo se podrá determinar previo informe favorable de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras.

- El Plan Especial establece unos horizontes temporales para la ejecución y entrada en servicio de las actuaciones previstas de conexión de los sectores con la red autonómica de carreteras. Se deberá vincular la entrada en carga del sector con la puesta en servicio de dichas conexiones.



- Debe respetarse la normativa de aplicación, que es la Ley 3/91, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid y su Reglamento, aprobado por Decreto 29/93, de 11 de marzo. En materia de accesos será de aplicación la Orden de 23 de mayo de 2019, de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, por la que se derogan los títulos I a IV de la Orden de 3 de abril de 2002, por la que se desarrolla el Decreto 29/1993, de 11 de marzo, Reglamento de la ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid en materia de accesos a la red de carreteras de la Comunidad de Madrid.
- El Plan Especial, así como los instrumentos de planeamiento urbanístico que se tramiten en desarrollo del mismo y que afecten a carreteras de la Red de la Comunidad de Madrid, deberá remitirse a la Dirección General de Carreteras para su oportuno informe favorable y vinculante, antes de su aprobación definitiva, de acuerdo con el artículo 22.1 del Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid, aprobado por Decreto 29/1993, de 11 de marzo.
- Las conexiones que afecten a las carreteras competencia de la Comunidad de Madrid, así como las obras que afecten al dominio público y la zona de protección de éstas, deberán definirse mediante proyectos específicos completos que serán remitidos a la Dirección General de Carreteras para su autorización y estarán redactados por técnicos competentes y visados por el colegio profesional correspondiente.
- Se recuerda que antes del comienzo de cualquier obra que pueda afectar al dominio público viario de la Comunidad de Madrid o su zona de protección deberá pedirse permiso a la Dirección General de Carreteras.

Según el último informe favorable del 30 de julio de 2024 (recibido el 6 de agosto de 2024) de la Demarcación de Carreteras del Estado, se señalan las siguientes condiciones:

1. El carril de giro directo desde el sector con la vía de servicio no cumple la distancia de visibilidad de parada de los vehículos que salen de la glorieta para tomar la vía de servicio. El proyecto de accesos al que hace referencia el punto nº 2 de este informe deberá optar por cualquiera de las dos soluciones siguientes:

- a. Eliminar el carril de giro directo. El tráfico esperable de ese movimiento se considera que no es significativo, por lo que su eliminación no produciría una modificación sustancial del funcionamiento de la solución propuesta.
- b. Desplazar la conexión carril de giro directo desde el sector con la vía de servicio para conseguir la distancia de visibilidad de parada de los vehículos que salen de la glorieta para tomar la vía de servicio.

2. Respecto a cualquier propuesta de nuevas conexiones, modificación de las existentes o cambio de su uso incluida en el Instrumento, que no haya sido informada desfavorablemente, este informe tendrá efectos similares a la consulta previa contemplada en el artículo 104.9 del Reglamento General de Carreteras. Por tanto, este informe no ampara el inicio de las obras ni su autorización hasta que se emita resolución expresa por la Dirección General de Carreteras, para lo cual será necesario cumplir la normativa vigente, incluyéndose la tramitación recogida en la Orden FOM/2873/2007, de 24 de septiembre, sobre procedimientos complementarios para autorizar nuevos enlaces o modificar los existentes en las carreteras del Estado. El proyecto de accesos deberá cumplir lo establecido en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, en el Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras y en la Orden de 16 de diciembre de 1997 por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de



instalaciones de servicios además de lo que sea de aplicación de la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras (Orden FOM/273/2016 de 19 de febrero).

3. El informe favorable a nuevos accesos o vías de servicio recogidos en el Plan Urbanístico o la modificación de los existentes no supone la asunción por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de ningún compromiso en cuanto a la construcción o financiación de aquellos, los cuales deberán ejecutarse por el interesado una vez sea concedida, en su caso, la correspondiente autorización por la Dirección General de Carreteras.

4. Para la ejecución de la nueva pasarela a la estructura del p.k. 65+300 sobre la carretera M-50 y las infraestructuras de servicios previstas en zona de protección de las carreteras estatales será necesario solicitar autorización de la Dirección General de Carreteras, con carácter previo a su ejecución, debiendo presentarse el correspondiente proyecto constructivo, que deberá cumplir toda la normativa sectorial y técnica en vigor. Dicho proyecto deberá justificar que en ningún momento se verán mermadas las condiciones de visibilidad en la autovía M-50 como consecuencia de las nuevas pilas a disponer en la mediana y tercianas, para lo que deberá realizarse el estudio de visibilidades correspondiente. La ubicación de los apoyos de la pasarela debe permitir la posible ampliación de la M-50. Asimismo, deberá analizarse si, conforme a la OC 35/2014, sobre “Criterios de aplicación de sistemas de contención de vehículos”, es necesario llevar a cabo alguna actuación en los sistemas de contención existentes en la autovía como consecuencia de la implantación de las nuevas pilas (nivel de contención, ancho de trabajo, longitudes de anticipación, etc).

5. Las dotaciones de infraestructuras de servicios, tales como abastecimiento de agua, saneamiento, energía eléctrica, etc., previstas en los instrumentos de planeamiento se ubicarán fuera del dominio público viario. Para la ejecución de dichas infraestructuras en zona de protección de las carreteras estatales será necesario solicitar autorización de la Dirección General de Carreteras, con carácter previo a su ejecución, debiendo presentarse el correspondiente proyecto constructivo, que deberá cumplir toda la normativa sectorial y técnica en vigor.

6. Deberá analizarse si la capacidad portante de la estructura existente en el p.k. 65+300 sobre la carretera M-50 es suficiente para soportar el tráfico previsto de acceso al Sector, así como la idoneidad de los sistemas de contención existentes en la misma, conforme a la OC 35/2014, sobre “Criterios de aplicación de sistemas de contención de vehículos”.

7. Tanto la titularidad, como el mantenimiento del paso superior existente en el p.k. 65+300 sobre la carretera M-50 y de la nueva pasarela prevista paralela a la misma debe ser asumido por el promotor/interesado en el desarrollo o, en su defecto, por el Ayuntamiento de Alcorcón.

Así mismo:

- No se podrán otorgar licencias de ocupación o de actividad ni proceder a la primera ocupación, al uso o a la puesta en servicio de nuevas actividades en el ámbito, mientras no se encuentren en servicio las medidas de acondicionamiento propuestas, recogidas en el proyecto de reordenación de accesos del informe de 30 de julio de 2024 y con la conformidad de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.
- Para poder informar y/o autorizar por la Dirección General de Carreteras conforme al artículo 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras los correspondientes instrumentos que posibiliten que se lleve a cabo la acción urbanizadora y a fin de asegurar el cumplimiento del artículo 11 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, será condición inexcusable y previa que el proyecto que recoja las medidas para conseguir la efectividad de las servidumbres acústicas, esté debidamente tramitado y



autorizado conforme al artículo 92 del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras por esa Administración.

No se podrá otorgar licencias de ocupación o de actividad ni proceder a la primera ocupación, al uso o a la puesta en servicio de nuevas actividades en el ámbito, mientras no se encuentren ejecutadas y operativas las propuestas recogidas en el proyecto medidas para conseguir la efectividad de las servidumbres acústicas al que se hace referencia en el párrafo anterior y con la conformidad de esa Administración.

#### **4.1.14 Infraestructuras aeronáuticas**

El informe de la Dirección General de Aviación Civil recibido el 13 de junio de 2023 pone de manifiesto que cualquier construcción o instalación que se sitúe en una zona afectada por servidumbres aeronáuticas, o que se eleve a una altura superior a los 100 metros sobre el terreno o sobre el nivel del mar dentro de aguas jurisdiccionales, requerirá el acuerdo previo favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), o del órgano competente del Ministerio de Defensa, según corresponda en el ámbito de sus respectivas competencias, conforme a lo dispuesto en los artículos 30 y 31, y en el artículo 8, respectivamente, del Decreto 584/72 sobre Servidumbres Aeronáuticas, en su actual redacción.

#### **4.1.15 Medidas de protección ambiental**

En el documento urbanístico se instrumentará un capítulo específico relativo a “Medidas Generales de Protección del Medio Ambiente” donde se asegurará el cumplimiento de las medidas de carácter general y específicas propuestas en el capítulo 9 del Documento Ambiental Estratégico (DAE) presentado y las consideraciones recogidas en el presente informe.

#### **4.1.16 Vigilancia ambiental**

Según el artículo 51 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el órgano sustantivo deberá realizar un seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación o ejecución del plan.

A estos efectos, el promotor remitirá al órgano sustantivo, en los términos establecidos en el informe ambiental estratégico, un informe de seguimiento sobre el cumplimiento de dicho informe.

### **4.2 Respecto a las condiciones incluidas en este informe**

El Informe se redacta sin perjuicio de la viabilidad urbanística de la propuesta de ordenación que se apruebe y únicamente considera aspectos ambientales según la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Los condicionantes impuestos en el presente informe se deberán reflejar con carácter previo en la formulación del *Plan Especial de Infraestructuras de conexiones exteriores al Sector Retamar de la Huerta* donde proceda y en particular, de manera conveniente, en la Normativa Urbanística propia del documento, Planos de Ordenación y Estudio Económico del mismo

El Ayuntamiento verificará el cumplimiento de las condiciones establecidas en este informe y de aquellas otras que, en su caso, sea necesario adoptar para garantizar el cumplimiento de la Ley 21/2013.



### 4.3 Vigencia y posibilidad de recurso.

En aplicación del artículo 31.4 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, la presente resolución perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid» no se hubiera procedido a la aprobación del plan en el plazo máximo de cuatro años desde su publicación. En tales casos, se deberá iniciar nuevamente el procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada del plan.

Según lo señalado en el artículo 31.5 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, el informe ambiental estratégico no será objeto de recurso alguno, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía judicial frente a la disposición de carácter general que hubiese aprobado el plan, o bien, sin perjuicio de los que procedan en vía administrativa frente al acto, en su caso, de aprobación del plan.

Lo que se comunica para su conocimiento y efectos oportunos conforme a lo previsto en la legislación ambiental vigente en el momento en el que se inició dicho expediente.

Madrid, a fecha de firma

La Directora General de Transición Energética  
y Economía Circular

Fdo.: Cristina Aparicio Maeztu

Dirección General de Transición Energética y Economía Circular

