

PU-17/191
PCEA 10-UB2-00200.3/2017

En contestación a su oficio con referencia de entrada en el Área de Análisis Ambiental de Planes y Programas con el número 10/364745.9/17 del pasado día 15 de diciembre de 2017 por el que viene a interesar informe en relación con el **Plan Especial del Sistema General Aeroportuario Madrid-Barajas en los términos municipales de Madrid, Alcobendas, San Sebastián de los Reyes y Paracuellos del Jarama** y a la vista de la propuesta del Área de Análisis Ambiental de Planes y Programas, esta Dirección General de Medio Ambiente formula el siguiente Informe Ambiental Estratégico:

1. ANTECEDENTES

1.1 Antecedentes administrativos

El 25 de agosto de 2016, el Área de Normativa y Régimen Jurídico de la Dirección General de Urbanismo de la Comunidad de Madrid realiza una consulta para coordinación del procedimiento de la Modificación del Plan Especial del sistema aeroportuario de Madrid en los municipios de Madrid, Alcobendas, San Sebastián de los Reyes y Paracuellos del Jarama.

El 2 de septiembre de 2016 el Área de Análisis Ambiental de Planes y Programas comunica al Área de Normativa y Régimen Jurídico: *El contenido del documento ambiental estratégico remitido se considera suficiente a efectos de lo dispuesto en el artículo 29.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, para el inicio de la evaluación ambiental estratégica. Al efecto de iniciar el procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada, se deberá aprobar inicialmente el Plan Especial con su documento ambiental estratégico. Una vez realizada la aprobación inicial, y de manera simultánea a la solicitud de informes sectoriales, se realizarán las consultas a administraciones públicas afectadas y personas interesadas previstas en el artículo 30 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.* Se aporta listado de organismos a consultar.

Mediante Acuerdo nº 81/16, de 29 de septiembre, la Comisión de Urbanismo de Madrid aprobó inicialmente la Modificación del Plan Especial del "Sistema General Aeroportuario de Madrid-Barajas", promovido por Aeropuertos Españoles de Navegación Aérea (AENA). El Acuerdo fue publicado en el BOCM de fecha 21 de noviembre de 2016, por el cual se inicia el trámite de información pública del Plan Especial y del Documento Ambiental Estratégico por un período de cuarenta y cinco días hábiles y se requieren los informes pertinentes de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 59.3.b) de la 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid y se somete al trámite de consultas, en los términos previstos en el artículo 30 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

Con fecha 15 de diciembre de 2017 y referenciado con el número 10/364745.9/17, tuvo entrada en el Registro General de esta Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio, nota interior procedente del Área de Normativa y Régimen Jurídico de la Dirección General de Urbanismo de la Comunidad de Madrid, en relación con la Modificación del Plan Especial del sistema aeroportuario de Madrid en los municipios de Madrid, Alcobendas, San Sebastián de los Reyes y Paracuellos del Jarama, junto con la que remite un CD del documento de Modificación del Plan Especial y del Documento Ambiental Estratégico y en la que comunica:





- Mediante Acuerdo nº 81/16, de 29 de septiembre, la Comisión de Urbanismo de Madrid aprobó inicialmente la Modificación del Plan Especial del “Sistema General Aeroportuario de Madrid-Barajas”, promovido por Aeropuertos Españoles de Navegación Aérea (AENA). El Acuerdo fue publicado en el BOCM de fecha 21 de noviembre de 2016.
- Durante el período de información pública se ha presentado una alegación y los informes que se remiten.

1.2 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, y conforme a lo indicado por esta Dirección General al respecto, la Comisión de Urbanismo de Madrid en su sesión de 29 de septiembre de 2016 acuerda, entre otras cuestiones realizar consultas previas por espacio de cuarenta y cinco días a los siguientes organismos:

- Dirección General del Medio Ambiente.
 - Subdirección General de Conservación del Medio Natural.
 - Subdirección General de Evaluación Ambiental Estratégica.
 - Subdirección General de Espacios Protegidos.
 - Servicio de informes Técnicos Medioambientales.
- Dirección General de Agricultura y Ganadería (Área de Vías Pecuarias).
- Dirección General de Vivienda y Rehabilitación (Subdirección General de Arquitectura. Área de proyectos y Obras).
- Dirección General de Carreteras e Infraestructuras.
- Dirección General de Patrimonio Cultural.
- Confederación Hidrográfica del Tajo.
- Secretaría General de Medio Ambiente del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
- Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.
- Dirección General de Aviación Civil.
- Dirección General de Infraestructuras de RENFE (Subsecretaría de Fomento-Comisión de seguimiento ambiental de las actuaciones de ampliación del sistema aeroportuario Madrid).
- Dirección General de Telecomunicaciones y Tecnologías de la Información del Ministerio de Industria, Energía y Turismo.
- Dirección General de Política Energética y Minas del Ministerio de Industria, Energía y Turismo.
- Canal de Isabel II Gestión, Sociedad Anónima.
- Dirección General de Protección Ciudadana (Servicio de Prevención de Incendios).
- Ecologistas en Acción
- SEO (Sociedad Española de Ornitología).

Según la documentación remitida por el Área de Normativa y Régimen Jurídico de la Dirección General de Urbanismo se han recibido las siguientes respuestas de los organismos antes mencionados:

- Informe del Ayuntamiento de Madrid, de 17 de enero de 2017.
- Informe de Red Eléctrica Española, de 23 de enero de 2017.
- Informe de Dirección General de Carreteras. Ministerio Fomento, de 16 de febrero de 2017.
- Informe de Área de Conservación de Montes, de 21 de febrero de 2017.
- Informe de Dirección General de Telecomunicaciones y Tecnologías de la Información. Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital, de 28 de febrero de 2017.
- Informe del Ayuntamiento de Alcobendas, de 7 de marzo de 2017.





- Informe de AENA, de 10 de marzo de 2017.
- Informe de Dirección General de Protección Ciudadana, de 28 de marzo de 2017.
- Informe de Confederación Hidrográfica del Tajo, de 29 de marzo de 2017.
- Informe de Dirección General de Patrimonio Cultural, de 4 de abril de 2017.
- Informe de Dirección General de Vivienda y Rehabilitación, de 5 de abril de 2017.
- Informe de Dirección General de Política Energética y Minas. Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital, de 21 de abril de 2017.
- Informe de Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento, de 18 de julio de 2017.
- Informe del Ayuntamiento de S. Sebastián de los Reyes, de 18 de julio de 2017.

Todas las respuestas son favorables al desarrollo de la modificación del plan especial y algunos de los organismos realizan consideraciones a tener en cuenta para la aprobación y desarrollo del plan. Estos son: Ayuntamiento de Madrid, Red Eléctrica España, DG Carreteras del Ministerio de Fomento, Dirección General de Aviación Civil, Dirección General de Telecomunicaciones, Confederación Hidrográfica del Tajo, Dirección General de política Energética y minas, Ayuntamiento de Alcobendas, Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes.

Se adjuntan copias de las respuestas.

1.3 Alegaciones derivadas del periodo de información pública.

La Modificación del Plan Especial del “Sistema General Aeroportuario de Madrid-Barajas”, se aprobó inicialmente por Mediante Acuerdo nº 81/16, de 29 de septiembre, BOCM de fecha 21 de noviembre de 2016.

Durante el periodo de información pública se recibió una Alegación de D. Felipe Tomé Moreno, D. José Luis Nájera Pascual, D^a Lorena Muelas Lombris y D. Jorge García Domínguez, en su nombre y en representación de la Asociación “Norte colonia Fin de Semana”, de 17 de enero de 2017, en la cual manifiestan los perjuicios ocasionados desde la inclusión de sus propiedades, localizadas en el APE 20.10 Colonia Fin de Semana del PGOU 1997 de Madrid, en el ámbito del Plan Director del Aeropuerto Madrid-Barajas (Orden del Ministerio de Fomento de 19 de noviembre de 1999), e incorporados con posterioridad en el AOE 00.02 “Sistema Aeroportuario Barajas”, mediante modificación puntual del PGOU97 aprobada definitivamente el 22 de mayo de 2003 y resolución de 1 de agosto de 2013 de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Los terrenos forman parte del área de reserva aeroportuaria para desarrollo por iniciativa pública mediante plan especial y gestión por expropiación.

2. CONTENIDO Y ALCANCE DE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL

2.1 Contenido

La documentación recibida consta de:

- Modificación del ámbito del Plan Especial del Sistema general Aeroportuario de Madrid-Barajas.
- Anexo I (Anulado); Anexo II, Ordenación pormenorizada
- Relación de suelos excluidos del PESGAM-B en aplicación de la Orden FOM/2556/2012
- Resultado de la información pública de la aprobación inicial de la modificación del Plan Especial del Sistema general Aeroportuario de Madrid-Barajas.





2.2 Objeto

La Modificación del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Madrid-Barajas (PESGAM-B/2005), tiene por objeto adaptar los límites del Sistema General Aeroportuario a la Orden ministerial FOM/2556/2012, de 16 de noviembre, por la que se modifica la delimitación y superficies de la zona de servicio del Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas, aprobado por Orden de 19 de noviembre de 1999 (BOE nº 268, de 30 de noviembre). La Orden desafecta aquellos terrenos que, una vez ejecutadas las directrices de dicho Plan y las infraestructuras viarias que delimitan su Zona de Servicio, se ha considerado que, o bien no son de interés para el desarrollo futuro de la actividad aeroportuaria, o bien su actividad puede mantenerse sobre suelos de propiedad privada.

Dado que las directrices del Plan Director no han sido variadas, al modificar la Zona de Servicio, la presente modificación del PESGAM-B mantiene la zonificación y normativa del Plan Especial vigente, modificando únicamente los límites del ámbito y, consecuentemente, las superficies de Subsistemas y Zonas de Actividad.

El ámbito del PESGAM-B vigente responde a la Zona de Servicio delimitada en el Plan Director Aeroportuario (3.944 hectáreas), la cual contenía las infraestructuras, instalaciones y demás elementos aeroportuarios esenciales programados para su desarrollo a corto y medio plazo según dicho Plan Director.

La modificación de 2012 de la Zona de Servicio Aeroportuaria (ZSA) se reduce su superficie, que pasa a 3.531 hectáreas.

Por su parte, el ámbito del PESGAM-B/2005 se delimitó dejando fuera los suelos de la ZSA situados entre el norte del casco de Barajas y las carreteras M-13 y M-14, ya que estos suelos habían sido excluidos formalmente por el Ministerio de Fomento de los procesos expropiatorios que se tuvieron que llevar a cabo para la ampliación del aeropuerto. Por ello, se decidió excluirlos del ámbito del PESGAM-B, en el proceso de redacción del mismo. Como resultado de esta delimitación, el ámbito del PESGAM-B/2005 aprobado tiene una superficie de 3.885,9 hectáreas, menor por tanto que la ZSA delimitada por el Plan Director.

La ZSA aprobada por la modificación del Plan Director, repercute en el ámbito del Plan Especial, modificándolo en las siguientes áreas:

A.- Reservas aeroportuarias.

- Área de la Muñoza, situada entre las pistas 15-33 y colindante con el río Jarama, abarca suelos e instalaciones destinados a la actividad aeroportuaria de propiedad privada, que se incluyeron en la Zona de Servicio por su relación con el campo de vuelos. Estos suelos se han excluido de la ZSA ya que su funcionamiento es compatible con el carácter privado de las operaciones de servicio a aeronaves que efectúan, y por tanto no es necesaria su expropiación para que la compañía siga dando servicio. Su exclusión afecta a la superficie de la Zona de Servicio a Aeronaves del PESGAM-B, que disminuye.
- Área situada entre la carretera A-2 (antigua N-II) y la vía de servicio Sur, que se incluyeron como ZSA debido a razones urbanísticas y territoriales. Una vez finalizada las infraestructuras viarias de servicio al aeropuerto, se ha considerado conveniente minimizar la afección sobre el entorno, y excluir la mayor parte de estos suelos de la ZSA. Su exclusión afecta a la superficie de la Zona de Servicios del PESGAM-B, que disminuye.





B.-Vías Pecuarias.

Con la ampliación del aeropuerto, las Vías Pecuarias que lo cruzaban fueron trasladadas y repuestas por los límites de la ZSA. El nuevo trazado definido y ejecutado cuenta con el visto bueno de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, por lo que, los suelos destinados a dicho trazado se excluyeron de la ZSA con objeto de facilitar su inscripción y asignación al uso público de Vía Pecuaria.

Esto supone un nuevo límite perimetral por el oeste, este y sur de la ZSA, afectando esta modificación principalmente a los Espacios Libres paralelos al río Jarama, y a la Zona de Carga Sur que, en general, disminuyen. Son suelos pertenecientes a los términos municipales de San Sebastián de los Reyes, Alcobendas, Paracuellos del Jarama y Madrid.

En el borde oeste de la ZSA se produce una ampliación del ámbito al ajustarse su límite al nuevo trazado de la Vía Pecuaria. La ampliación incorpora una parte del trazado de la antigua carretera M-110, actualmente cortada. Son suelos pertenecientes al término municipal de Alcobendas.

C.- Otros ámbitos excluidos de la ZSA en el término municipal de Madrid.

- En el extremo suroeste del ámbito (Av. Hispanidad / Av. Sur del Aeropuerto de Barajas), se han excluido las instalaciones de SENASA (Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica), Sociedad mercantil estatal, adscrita al Ministerio de Fomento.
- El cementerio de Barajas y su calle de acceso, ambos de propiedad municipal, han quedado como un enclave, excluidos de la ZSA.

D.- Ámbitos incluidos en la ZSA.

- Los suelos del aparcamiento de vehículos existente en la Av. de la Hispanidad, actualmente de uso aeroportuario y propiedad de Aena, se han incluido en la ZSA ya que, debido a un error se habían dejado fuera. Pertenecen al municipio de Madrid.
- El límite con la "Ciudad Aeroportuaria - Parque de Valdebebas", que constituye el límite oeste del ámbito del PESGAM-B, se ha adaptado al ámbito aprobado de dicho Sector. Este ajuste conlleva incorporaciones y exclusiones puntuales de suelos, dando como resultado un ligero aumento de la Zona de Pasajeros. Pertenecen a los términos municipales de Madrid y Alcobendas.
- Se han ajustado los límites de la Zona de Servicio Aeroportuaria con los dominios públicos de las carreteras M-12 y R-2. Son suelos pertenecientes a los municipios de Alcobendas y San Sebastián de los Reyes.

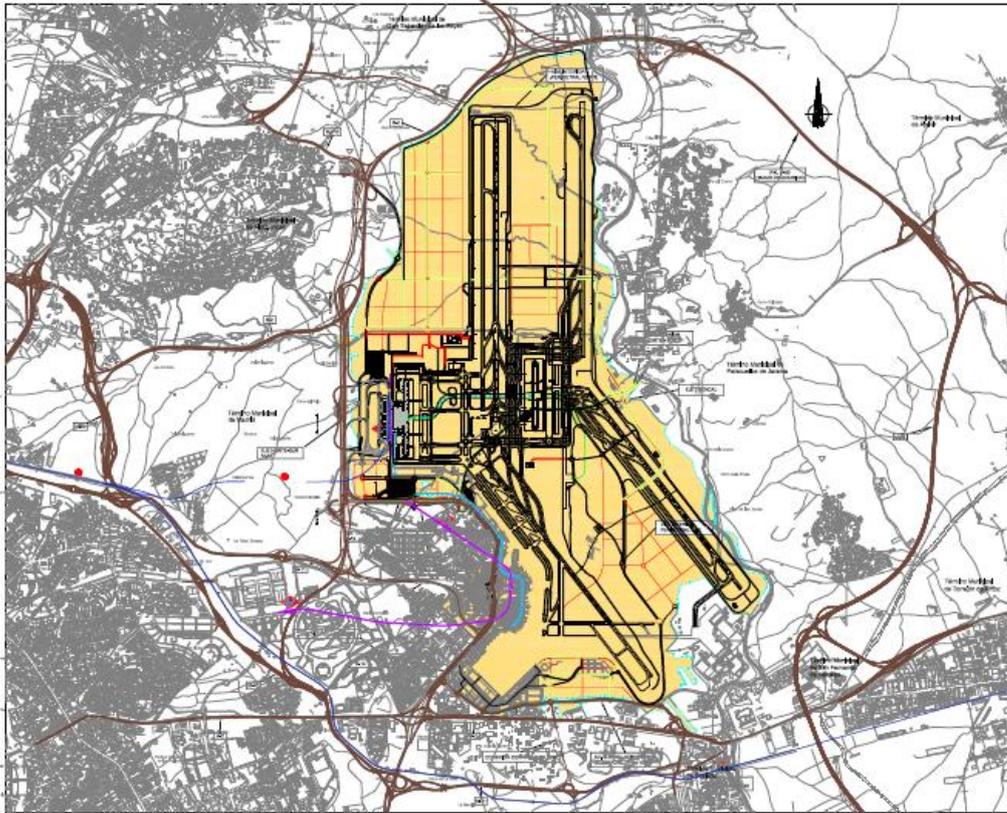
El ámbito del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Madrid-Barajas se delimita, constituyendo un polígono irregular con los siguientes límites generales:

- Al Norte con las carreteras R-2 y M-50.
- Al Este con la Vía Pecuaria que transcurre paralela al río Jarama, excluyendo la Depuradora de Valdebebas, los suelos propiedad de Iberia de La Muñoza y la depuradora de Rejas.
- Al Sur con los suelos situados entre la Av. Sur del Aeropuerto y la Ctra. A-2, excluyendo el trazado de la Vía Pecuaria, y el denominado Barrio del Aeropuerto en el nudo Eisenhower y los suelos de Senasa.
- Al Oeste linda con la Av. de La Hispanidad, urbanización Embajada, casco de Barajas, M-13, Parque de Valdebebas y M-12, y suelos del término municipal de Alcobendas colindantes con la Autopista Radial R-2.





Como resultado de la actual modificación del plan especial quedan excluidas 383,9 hectáreas e incluidas 29,0 hectáreas de los suelos establecidos en el Plan Director como zona de servicio aeroportuaria.



Ámbito de desarrollo del plan especial

3. TRAMITACIÓN DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

En la exposición de motivos de la ley 21/2013, de 9 de diciembre de evaluación ambiental, posteriormente recogido en su artículo 2, se establece como principio de la evaluación ambiental la colaboración activa de los distintos órganos administrativos que intervienen en el procedimiento de evaluación, indicando en el siguiente artículo que las administraciones públicas ajustarán sus actuaciones en materia de evaluación ambiental a los principios de lealtad institucional, coordinación, información mutua, cooperación, colaboración y coherencia.

En el epígrafe de “Antecedentes” se ha ido describiendo la tramitación realizada dentro de la Dirección General del Medio Ambiente como órgano ambiental junto con la Dirección General de Urbanismo, como órgano sustantivo (perteneciendo ambos organismos a la misma Consejería) para la tramitación de los procedimientos ambientales dentro del procedimiento sustantivo, en aras de los principios de coordinación, cooperación, colaboración y coherencia previstos en la ley, sin menoscabo de los procedimientos ambientales recogidos en la ley misma. Se pretende evitar la duplicación de las solicitudes de informes y consultas que se realizan simultáneamente sobre el mismo documento por los distintos organismos al formar parte de distintos procesos ganando en claridad, eficacia y eficiencia y reduciendo la sobrecarga de solicitudes de los servicios técnicos consultados y la duplicidad de documentos técnicos en algunas ocasiones contradictorios.





4. 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”.

Cabe hacer mención al informe emitido por la Subdirección General de Conservación del Medio Natural el cual señala:

- *De los terrenos que el promotor propone incluir en el ámbito del PESGAM-B, en concreto los del "Borde del río Jarama" son los únicos afectados por el Decreto 172/2011, de 3 de noviembre, por el que se declara Zona Especial de Conservación el lugar de importancia comunitaria "Cuencas de los ríos Jarama y Henares" y se aprueba el Plan de Gestión de los Espacios Protegidos Red Natura 2000 de la Zona de Especial Protección para la Aves denominada "Estepas cerealistas de los ríos Jarama y Henares" y de la Zona Especial de Conservación denominada "Cuencas de los ríos Jarama y Henares", incluidos en la Zona A: Conservación prioritaria, la actuación propuesta se encuentra encuadrada en los Usos, aprovechamientos y actividades valorables: "La construcción de nuevos equipamientos, dotaciones e infraestructuras distintas a las compatibles, de acuerdo con los artículos 28 y siguientes de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid."*

No obstante a estos terrenos el promotor propone darles la zonificación de espacios libres de protección ambiental por lo que previsiblemente no se producirán afecciones sobre ellos.

- *Los terrenos propuestos para la exclusión se consideran beneficiados desde el punto de vista ambiental.*
- *De las zonas que actualmente proponen incluir en el ámbito ninguna está afectada por hábitat.*
- *Según todo lo antedicho dentro del ámbito de gestión de esta unidad administrativa, se considera que la actuación propuesta NO AFECTA de forma apreciable directa o indirectamente, a Espacios Protegidos Red Natura 2000.*
- *Así mismo el proyecto considerado, NO TIENE efectos significativos sobre otros espacios protegidos, montes en régimen especial, zonas húmedas y embalses protegidos.*

En virtud del artículo 31 de la Ley 21/2013, la Dirección General del Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio, 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.

5. INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO

De acuerdo con los criterios del Anexo V de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, esta Dirección General no aprecia que la Modificación del Plan Especial del “Sistema General Aeroportuario de Madrid-Barajas” en los términos municipales de Madrid, Alcobendas, San Sebastián de los Reyes y Paracueyos de Jarama, 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.

5.1 Consideraciones a tener en cuenta para el desarrollo de la Modificación del plan especial

Se deberán tener en cuenta para el desarrollo de la Modificación del Plan Especial, los siguientes condicionantes:

- La Dirección General de Planeamiento y Gestión del Ayuntamiento de Madrid, el informe de 17 de enero de 2017 incorpora las siguientes consideraciones:

Edificabilidad.- “Dada la configuración y condiciones funcionales del aeropuerto, la edificabilidad propuesta se consolidará mayoritariamente en el Subsistema de Actividades Aeroportuarias en el que se produce una significativa reducción de superficie (-220,09 Ha). En este aspecto procede significar aquí que los posteriores documentos de desarrollo (Estudios de Detalle y “Proyectos de Ordenación”) deberán contener, a través de sus condiciones de ordenación, formas adecuadas de contacto con la ciudad consolidada, atendiendo a que una parte considerable de su perímetro está próxima a zonas densamente pobladas.

...Como ya ocurría en el antecedente de planeamiento y se ha informado con anterioridad, el PESGA-MB-AS_2016 no contiene la distribución espacial y el reparto por municipios de esta edificabilidad potencial ($35.310.000 \text{ m}^2 \times 0,12 \text{ m}^2/\text{m}^2=4.237.200 \text{ m}^2$). En este sentido cabría la posibilidad de incorporar en el actual PESGA-MB-AS-2016 alguna indicación de carácter general a desarrollar en detalle en documentos posteriores al objeto de evitar futuras disfunciones o desequilibrios territoriales.”

Estructura viaria y movilidad.- “El aeropuerto constituye un sistema general rodeado por vías de alta capacidad en buena parte de peaje con poca conectividad con el tejido urbano próximo. Una operación de esta envergadura debe considerar la oportunidad de que el Ministerio de Fomento plantee mejoras para definir nuevos puntos de conexión de las vías que la rodean, R-2, Eje Norte-Sur A-2, M-22, M-40 y M-45, M-50 con todos los términos municipales sobre los que discurre su trazado.

Esta mejora en las conexiones se debería extender, bien facilitando la permeabilidad de algunas infraestructuras bien posibilitando, en su caso, los cambios de titularidad de algunos viarios hoy propiedad del Ministerio de Fomento.

Cabría, por ejemplo, poner en carga, con el carácter urbano que tiene, el tramo de Radial-2 comprendido entre el peaje y la M-40. Esta nueva incorporación viaria, junto a una conexión con la vía libre del eje Norte-Sur, mejoraría claramente el acceso tanto al aeropuerto como a los desarrollos urbanos contiguos (Valdebebas, el Encinar de los Reyes...). Asimismo cabría valorar la conveniencia de subrayar el carácter fundamentalmente urbano de la M-22 para reducir sus Prescripciones o valorar la conveniencia de su traspaso al Ayuntamiento.

Parte de los viarios distribuidores internos del sistema General lo son también de los entornos urbanos próximos, cumpliendo esta función desde el inicio de la implantación de las instalaciones aeronáuticas. Otros viarios como la 11-22 estaban ya señalados en el PG97 como sistemas generales para estructurar el territorio y quedaron subsumidos dentro del sistema general. Esta vía, calificada en su día como VPP, presenta la oportunidad de garantizar la continuidad viaria prevista en





el PG97 hasta alcanzar la M-45/M-50, y constituye una alternativa para la descongestión de la A-2, motivo por el que en el momento de la redacción de la Modificación del Plan General necesaria para adaptar el planeamiento de Madrid a la Orden Ministerial y a los postulados derivados del PESGAMB-AS-2016 corresponderá valorar la conveniencia de recuperar su trazado completo, además de garantizar las conexiones necesarias con la franja de suelo excluida al norte de la A-2, sobre la que se desarrollarán nuevos ámbitos de ordenación.”

En materia global de transporte público.- *“la propuesta contenida en el PESGA-MBAS- 201 6 debería ser informada y refrendada por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid.”*

Carril bici.- *“Para completar las materias tratadas se señala, por último, que sería conveniente posibilitar en la propuesta de movilidad del PESGA-MB-AS-2016 la integración de un carril bici no tanto para su servicio interno sino en relación con los tejidos urbanos que configuran el entorno del aeropuerto. Este carril podría conectar a la red tanto ejecutada como prevista en el municipio de Madrid, debiendo tener enlace con la estructura troncal del transporte colectivo, todo ello con objeto de asegurar una movilidad sostenible.”*

Otros usos dotacionales en el área.- *“La no consideración de las reservas para equipamientos locales previstas en la legislación podría inducir ciertos desequilibrios territoriales, provocando disfunciones internas como su dependencia de los equipamientos de los municipios limítrofes: Madrid, Alcobendas, San Sebastián de los Reyes, Paracuellos del Jarama y San Fernando.*

La zonificación propuesta por el Plan Especial, consistente en una serie de subsistemas y zonas, puede suponer un soporte con capacidad suficiente para absorber algunas de las necesidades dotacionales del complejo sistema aeroportuario y su entorno territorial permitiendo la ubicación de equipamientos complementarios al conjunto de actividades tan diversas como las que se desarrollan en el aeropuerto y que emplean a un considerable número de personas.”

- De acuerdo con Red Eléctrica España, en informe de 23 de enero de 2017:

Las siguientes líneas propiedad de Red Eléctrica de España, S.A.U., discurren por la zona y podrían ser afectadas:

- Línea subterránea de transporte de energía eléctrica a 400 kV, Loeches-San Sebastián de los Reyes.
- Línea subterránea de transporte de energía eléctrica a 400 kV, Morata-San Sebastián de los Reyes.

... deberá cumplir las condiciones establecidas en los Reglamentos que resulten de aplicación, así como con lo contenido en los artículos 153 y 154 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica.

Para las líneas aéreas y conforme a lo establecido en el artículo 162.3 del referido Real Decreto 1955/2000, "queda limitada la plantación de árboles y prohibida la construcción de edificios e instalaciones industriales en la franja definida por la proyección sobre el terreno de los conductores extremos en las condiciones más desfavorables, incrementada por las distancias reglamentarias a ambos lados de dicha proyección".

Para las líneas subterráneas se prohíbe la plantación y construcciones mencionadas en el párrafo anterior, en la franja definida por la zanja donde van alojados los conductores incrementada en las distancias mínimas de seguridad reglamentarias".





En el caso de las líneas subterráneas, la citada franja tiene una anchura de aproximadamente entre 1 m y 2,20 m. No obstante, para cualquier actuación concreta en el entorno de las líneas, se debe solicitar trazado y localización de la misma, aportando a Red Eléctrica España la información suficiente (documentos y planos geo-referenciados).

- De acuerdo con la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, informe de 16 de febrero de 2017:

“... desde esta Demarcación, se informa favorablemente la Modificación del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Madrid-Barajas, manteniendo la prescripción de la necesidad de que con carácter previo a la ejecución de accesos o bien antes de la apertura de los ya existentes, será necesaria la correspondiente autorización por parte de esta Demarcación de Carreteras.”

- De acuerdo con la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, informe de 18 de julio de 2017:

“Una vez analizado por parte de los servicios técnicos de esta Dirección General el documento aprobado inicialmente de la “Modificación del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Madrid-Barajas”, su contenido se considera correcto y conforme al Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas. No obstante lo anterior, de conformidad con el artículo 9.2 del Real Decreto 2591/1998, una vez aprobada provisionalmente la modificación del Plan Especial, deberá recabarse por parte de Aena informe de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento.”

- La Dirección General de Telecomunicaciones, en informe de 28 de febrero de 2017 establece consideraciones de carácter general en relación con:

- Derecho de los operadores a la ocupación del dominio público o de la propiedad privada y normativa aplicable.
- Ubicación compartida y uso compartido de la propiedad pública o privada.
- Normativa elaborada por las administraciones públicas que afecte al despliegue de las redes públicas de comunicaciones electrónicas.
- Obligación de la obtención de licencia municipal para la instalación, puesta en servicio o funcionamiento de infraestructuras de telecomunicación.
- Características de las infraestructuras que conforman las redes públicas de comunicaciones electrónicas en los instrumentos de planificación urbanística.
- Infraestructuras de telecomunicaciones en los edificios.
- Publicación de la normativa dictada por cualquier Administración Pública que afecte al despliegue de redes públicas de comunicaciones electrónicas.

- La Confederación Hidrográfica del Tajo, en informe de 29 de marzo de 2017 realiza indicaciones sobre el drenaje de las aguas, la conservación del dominio público hidráulico, las captaciones de agua y los vertidos. Estas indicaciones deberán tenerse en cuenta en el desarrollo de la modificación del plan especial ya que se debe garantizar el paso de avenidas extraordinarias, reducir el peligro de obstrucción de los cauces naturales y respetar las capacidades hidráulicas y calidad hídrica de los mismos, no afectar a los niveles freáticos ni a la zona de recarga de acuíferos, evitar la contaminación de aguas superficiales y subterráneas.

- De acuerdo con la Dirección General de Política Energética y Minas, informe de 21 de abril de 2017:
 - La modificación estará sujeta a lo establecido en la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico y en su normativa de desarrollo.
 - Respecto a infraestructuras eléctricas se informa que, en lo referente a la Modificación del Sistema General Aeroportuario, los términos municipales de Madrid, Alcobendas, San





Sebastián de los Reyes y Paracuellos del Jarama, están afectados por las siguientes infraestructuras eléctricas:

Infraestructuras existentes: Subestación a 220 kV AENA, Subestación a 220 kV Arroyo de la Vega, Línea a 400 kV Loeches - SS Reyes, Línea a 400 kV Morata-SS Reyes, Línea a 220 kV pte. San Fernando-SS Reyes, Línea a 220kV Hortaleza-SS Reyes, Línea a 220 kV Arroyo de la Vega-SS Reyes, Línea a 220 kV Arroyo de la Vega-Meco, Línea a 220 kV Ardoz-Algete, Línea a 220 kV AENA-SS Reyes 1 y 2, Línea a 220 kV AENA-Hortaleza.

Infraestructuras Planificadas: Cable a 220 kV AENA-Campo de las Naciones, Aumento de capacidad de la Línea a 220 kV AENA-Hortaleza, Aumento de capacidad de la Línea a 220 kV AENA-SS Reyes 1 y 2, Aumento de capacidad de la Línea a 400 kV Loeches-SS Reyes.

- Igualmente, los términos citados están afectados por las siguientes infraestructuras gasistas y petrolíferas, competencia de la Administración General del Estado:

Gasoducto "semianillo de Madrid", propiedad de ENAGAS TRANSPORTE S.A.U, Oleoductos "Loeches-Barajas", "Torrejón-Barajas 1" y "Torrejón-Barajas 2", propiedad de CLH, S.A.

En consecuencia, teniendo en cuenta la existencia de infraestructuras gasistas y petrolíferas, en el ámbito del referido Plan, debería incluirse dentro del marco legal aplicable, la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, así como su normativa de desarrollo.

- El Ayuntamiento de Alcobendas, en informe de 25 de enero de 2017 realiza las siguientes consideraciones:

“El vigente Plan General de Ordenación Urbana de Alcobendas 2009 refleja en su documentación gráfica la delimitación y superficies de la zona de servicio del Plan Director de 1999; determinada como Red Supramunicipal de Infraestructuras Aeroportuarias, según el plano 1 (hoja 3) Clasificación del suelo y Regulación pormenorizada del suelo no urbanizable.

Dicho plano también refleja el trazado de las vías pecuarias (Suelo no urbanizable de Especial protección de Vías pecuarias), especificando tanto aquellas cuyo trazado, en aquel momento, debía modificarse (con su correspondiente reserva para ello) y los trazados que debían mantenerse.

Igualmente se incluye la clasificación y las determinaciones para todo el término municipal, incluidos los terrenos adyacentes a la nueva delimitación del Plan Especial y que quedan afectados en aquellos perímetros comunes.

Como consecuencia de la aprobación de la nueva delimitación del recinto aeroportuario recogida en el Plan Director aprobado mediante la Orden FOM/2556/2012 y futura aprobación definitiva de la Modificación del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Madrid-Barajas, se adecuará la delimitación establecida para el Sistema General Aeroportuario de Madrid-Barajas en el PGOU a la fijada en el Plan Director del Aeropuerto de Barajas e incorporada al Plan Especial que ahora se informa, con la consiguiente redefinición de las áreas colindantes afectadas por el cambio, es decir:

- El Área de Suelo Urbanizable No Sectorizado A-4, denominada R-2 Este.
- La red supramunicipal de infraestructuras.
- El suelo no urbanizable de especial protección de vías pecuarias, según las segregaciones de parcelas destinadas a vías pecuarias que discurren dentro del ámbito del aeropuerto Madrid-Barajas y que se han cedido a la Comunidad de Madrid.
- Los espacios situados al este entre el límite del término municipal y las vías pecuarias.”





- El Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes, en informe de 1 de marzo de 2017 del Servicio Jurídico de Urbanismo/Planeamiento y realiza las siguientes consideraciones:

“Las superficies de las parcelas afectadas en San Sebastián de los Reyes quedan reflejadas en los planos y memoria, si bien no se encuentran cuantificadas pormenorizadamente para el Municipio.

Por parte de la EMSV, en cuanto al Planeamiento General, consideramos que los cambios son mínimos y no suponen ningún cambio significativo, ni para el Planeamiento Vigente ni para la Revisión que se está llevando a cabo.

No obstante, rogamos que cuando se apruebe definitivamente, nos sean facilitados los nuevos límites en formato dwg o similar y en sistema ETRS89, para poder incorporarlos al Planeamiento adecuadamente.”

5.2 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 de la Modificación Puntual del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario Madrid-Barajas en los términos municipales de Madrid, Alcobendas, San Sebastián de los Reyes y Paracuellos del Jarama, donde proceda y en particular, de manera conveniente, en la Normativa Urbanística propia del documento, Planos de Ordenación y Estudio Económico del mismo.

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

El Director General
del Medio Ambiente

Fdo.: Diego Sanjuanbenito Bonal

