

III. ADMINISTRACIÓN LOCAL

AYUNTAMIENTO DE

82

MADRID

URBANISMO

Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda

El Ayuntamiento Pleno, en sesión celebrada el día 25 de marzo de 2010, adoptó el siguiente acuerdo:

«Primero.—Aprobar definitivamente, conforme a lo establecido en el artículo 61.4 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, el Plan Especial de Ordenación de Infraestructuras en el entorno del Manzanares Sur, tramo 2 (PEIMANSUR), Distrito Villaverde.

Segundo.—Estimar parcialmente las alegaciones presentadas por “Unión Fenosa”, “Iberdrola”, Canal de Isabel II, “Red Eléctrica Española” y Asociación de Vecinos Independiente de Butarque, y estimar en su totalidad las alegaciones presentadas por “Compañía Logística de Hidrocarburos, Sociedad Anónima”, la Comisión Gestora del UZP 3.01, “Desarrollo del Este-Valdecarros”, y “Gas Natural”, todo ello en los términos del informe técnico de fecha 1 de marzo de 2010.

Tercero.—Publicar el presente acuerdo en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID, previo depósito del presente expediente, en el Registro de Planes de Ordenación Urbanística de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, de conformidad con lo establecido en el artículo 66 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, en relación con el artículo 70.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local».

Lo que se publica para general conocimiento, en cumplimiento del artículo 66.1 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, significando que ha sido entregado con fecha 13 de abril de 2010 un ejemplar del Plan Especial aprobado en el Registro de Planes de Ordenación Urbanística de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid.

De conformidad con lo previsto en los artículos 58.2 y 60.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, se señala que contra el presente Acuerdo procederá, conforme a lo previsto en el artículo 107.3 de la citada Ley 30/1992, recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, en el plazo de dos meses, contados a partir del día siguiente al de su publicación, o, en su caso, de la notificación individual del presente Acuerdo, conforme a lo previsto en los artículos 46 y concordantes de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, sin perjuicio de cualquier otro recurso que se estime procedente.

Asimismo, y en cumplimiento del artículo 66.1 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, en relación con el artículo 70.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, se procede a la publicación de las Ordenanzas recogidas en el Plan Especial:

NORMAS A LAS QUE HAN DE AJUSTARSE LOS PROYECTOS TÉCNICOS

TÍTULO 1

Disposiciones generales

Capítulo 1.1

Objeto y ámbito de aplicación

Artículo 1.1.1. *Objeto y alcance.*—1. Las presentes Normas tienen por objeto establecer las condiciones a que han de ajustarse los proyectos técnicos que desarrollen las

determinaciones contenidas en el presente Plan Especial de Infraestructuras del Manzanares Sur, tramo II.

2. Además de los aspectos incluidos en estas Normas, serán de aplicación la normativa sectorial vigente y los condicionantes derivados de las posibles declaraciones de impacto ambiental.

3. Las disposiciones contenidas en las presentes Normas serán de obligado cumplimiento, a no ser que se especifique lo contrario.

Art. 1.1.2. *Tramitación de los proyectos técnicos.*—Los proyectos de obras, previo a su presentación para aprobación municipal, han de obtener las conformidades previas de cada uno de los organismos y compañías de servicios, propietarios o responsables de su explotación y mantenimiento, de las redes y servicios infraestructurales que pudieran verse afectados por su ejecución, debiendo tener presente no solo las redes existentes sino también aquellas que, estando en previsión, tengan su proyecto aprobado definitivamente, aunque sus obras no hayan aún comenzado.

2. Con tal fin, los redactores de los proyectos deberán ponerse en contacto con los servicios técnicos y patrimoniales correspondientes de cada organismo o compañía afectada, al objeto de definir cuáles han de ser las medidas de protección necesarias, las cuales han de ser acordes a la normativa que, en tal sentido, tenga el organismo o compañía de servicio responsable del mismo, así como para la obtención de los permisos oportunos antes del inicio de las obras.

3. Los proyectos de redes eléctricas han de tener presente no solo las afecciones físicas que puedan producir sobre los servicios existentes, sino, también, la posible incidencia de los campos eléctricos, magnéticos y corrientes vagabundas que pudieran afectarles.

4. De cada servicio afectado deberá aportar la separata del proyecto constructivo general, que haya sido aprobada por el organismo o compañía de servicios responsable del mismo, independizada para cada obra en cuestión, la cual estará firmada por un técnico competente en las mismas y visadas por el Colegio correspondiente.

5. Asimismo, deberán aportar el correspondiente convenio o compromiso de aceptación, de las prescripciones técnicas y económicas acordes a las afecciones realizadas, de cada una de los organismos o compañías afectados.

6. Todos los planes y proyectos derivados del presente Plan Especial deberán ser remitidos al órgano competente de la Comunidad de Madrid responsable de vías pecuarias para ser informados convenientemente.

TÍTULO 2

Organización de las infraestructuras

Capítulo 2.1

Bandas infraestructurales

Art. 2.1.1. *Definición.*—1. Se entiende por banda infraestructural los espacios libres lineales destinados a la implantación de infraestructuras superficiales y subterráneas, que aparecen definidos en el Plano O.5.1, “Estructura propuesta de bandas infraestructurales”.

Art. 2.1.2. *Disposiciones generales.*—1. Las bandas infraestructurales propuestas en este Plan Especial, son vinculantes en cuanto a la necesidad de su implantación, anchura mínima y ubicación, pudiendo realizar los proyectos técnicos que desarrollen las instalaciones a implantar en ellas ligeros ajustes de trazado, siempre que se asegure su existencia, funcionalidad y continuidad.

2. Las bandas infraestructurales servirán para acoger todas las infraestructuras propuestas por este Plan Especial, incluidas las medioambientales, de nueva creación o de modificación de un servicio existente. Asimismo, acogerán también las restantes infraestructuras que el futuro proyecto de ordenación del sector pudiera determinar.

3. Las bandas infraestructurales servirán a lo largo de su trazado como itinerarios peatonales para acceso a las distintas zonas del parque y podrán disponer de carriles bici, debidamente diseñados y señalizados.

4. Los proyectos técnicos que las desarrollen garantizarán la continuidad y conectividad de las bandas infraestructurales recogidas en el plano O.5.1, “Estructura propuesta de bandas infraestructurales”.

Art. 2.1.3. *Condiciones de diseño.*—1. Las anchuras definidas en este Plan Especial (10 a 20 metros) se consideran mínimas, debiendo ser los proyectos constructivos de desarrollo quienes definan cuál debe ser la anchura con las que han de diseñarse.

2. La anchura de las bandas podrán disminuirse en los cruces con el río Manzanares o con las líneas del AVE.

3. Para la banda infraestructural Sur, su diseño permitirá la inclusión, en su caso, de una estación para el transporte público de superficie.

4. Por la inclusión en ellas de itinerarios peatonales y carriles bicis, su diseño cumplirá la Ley de Promoción de Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas y sus desarrollos, así como lo dispuesto en la Instrucción para el Diseño de la Vía Pública y el pliego de condiciones técnicas generales vigente del Ayuntamiento de Madrid.

5. Los trazados y alimetrías definidas por este Plan Especial podrán ser objeto de ajustes, siempre que no se cambie sustancialmente la funcionalidad perseguida.

Capítulo 2.2

Galerías de servicios

Art. 2.2.1. *Definición.*—1. Se entiende por galería de servicios aquella construcción, de sección generalmente rectangular, abovedada o no, lineal y subterránea, accesible desde el exterior solo por espacios acotados dispuestos con tal fin, diseñada para albergar en ellas servicios urbanos. Podrán situarse bajo cualquier tipo de suelo público, incluyendo aquellos accesibles al tránsito de vehículos.

2. Podrán ser simples o múltiples, con capacidad suficiente para que los servicios en ellos dispuestos queden alojados de forma ordenada, funcional, segura y con holgura suficiente para poder realizar los trabajos de mantenimiento, explotación y sustitución de un servicio determinado.

Art. 2.2.2. *Disposiciones generales.*—1. Los proyectos de obras, excepto los de “Gas Natural”, diseñarán galerías de servicios, excepto justificación en contra acerca de su idoneidad, bajo la red de bandas infraestructurales, para la ubicación en ellas de los nuevos servicios y modificación de los existentes, asegurando su funcionalidad y continuidad.

2. Todas las conducciones y servicios que discurran por la red de bandas infraestructurales en las que existan galerías de servicios, deberán alojarse en su interior, salvo que se justifique su inconveniencia y se apruebe expresamente por el órgano municipal competente.

3. El número y sección de las galerías de servicios que discurran bajo una banda determinada será definido por los proyectos técnicos, en función de la densidad de conductos y conducciones que hayan de albergar.

Art. 2.2.3. *Condiciones de diseño.*—1. El diseño de las galerías de servicios se ajustará a la normativa sectorial vigente y, en particular, a la Ordenanza de Diseño y Gestión de Obras en la Vía Pública y a la normalización de elementos constructivos para obras de urbanización del Ayuntamiento de Madrid.

2. Si en su interior se ubicaran tendidos eléctricos de alta tensión, además de la normativa municipal vigente, deberán satisfacer los requisitos establecidos por la ITC-LAT 05 y, en particular, las instalaciones complementarias contenidas en su artículo 4.3.1.

3. El espacio libre en anchura, sin obstáculos para el paso del personal de mantenimiento, será definido en función del espacio que demande la sustitución de los servicios allí alojados. En ningún caso será inferior a 80 centímetros.

4. Dispondrá en los puntos bajos de drenaje al exterior por gravedad o mediante bombeo, por donde evacuar el agua que en ellos puedan producirse (rotura y exudaciones de las conducciones de agua) o que pudiera entrar desde el exterior. En caso de que el desagüe se conecte a la red de saneamiento, deberán disponerse clapetas antirretorno que impidan la entrada de agua a la galería desde dicha red.

Capítulo 2.3

Cajones de servicios

Art. 2.3.1. *Definición.*—1. Se entiende por cajón de servicios aquella construcción, de sección generalmente rectangular, lineal y superficial, accesible desde el exterior y cubierta con losas (también denominadas cobijas), diseñada para albergar en ellas servicios urbanos. Se situarán preferiblemente bajo suelos no accesibles al tránsito de vehículos o de tránsito restringido.

2. Podrán ser simples o múltiples, con capacidad suficiente para que los servicios en ellos dispuestos queden alojados de forma ordenada, funcional, segura y con holgura suficiente para poder realizar los trabajos de mantenimiento, explotación y sustitución de un servicio determinado.

Art. 2.3.2. *Disposiciones generales.*—1. En los casos de que la solución de cruce con el río Manzanares y líneas del AVE sea mediante estructuras sobreelevadas, los proyectos de obras diseñarán preferentemente cajones de servicios integrados en la estructura para la ubicación en ellos de los nuevos servicios y modificación de los existentes, asegurando su funcionalidad y continuidad, salvo que se justifique su inconveniencia y se apruebe expresamente por el órgano municipal competente.

2. El número y sección de los cajones de servicios será definido por los proyectos técnicos, en función del número de conductos y conducciones que hayan de albergar.

Art. 2.3.3. *Condiciones de diseño.*—1. El diseño de los cajones de servicios se ajustará a la normativa sectorial vigente y, en particular, a la Ordenanza de Diseño y Gestión de Obras en la Vía Pública vigente en el Ayuntamiento de Madrid.

2. Dispondrá en los puntos bajos de drenaje al exterior por donde evacuar el agua que en ellos puedan producirse (rotura y exudaciones de las conducciones de agua) o que pudiera entrar desde el exterior.

TÍTULO 3

Infraestructura del transporte

Capítulo 3.1

Disposiciones generales

Art. 3.1.1. *Accesibilidad.*—1. La red de caminos apoyados en las bandas infraestructurales propuesta en este Plan Especial, servirá para proporcionar accesibilidad a las operaciones de mantenimiento y explotación que las infraestructuras en ellas localizadas precisan, además de servir de acceso a los futuros usos que se localicen en sus proximidades.

2. Los proyectos de obras que definan la implantación de una de dichas infraestructuras, establecerán medidas tendentes a garantizar que la accesibilidad quede limitada al acceso de vehículos de mantenimiento, pero no al tránsito de vehículos en general.

3. El proyecto de ordenación general de la zona será quien determine cómo, por dónde y de qué manera será la accesibilidad general a los diferentes usos que se implanten, pudiendo usar para ello la red de bandas infraestructurales propuesta por este Plan Especial. Dicho proyecto deberá decidir también la ubicación y dimensión de los aparcamientos, los cuales deberán estar lo más cercanos posibles a las puertas de acceso al futuro parque.

4. Estas medidas pasan, tanto por un diseño del espacio libre accesible y confortable para todas las personas como por una correcta ubicación de los usos en relación con los sistemas de transporte. En este último sentido, el proyecto de ordenación asegurará que las actividades con alto potencial de uso de transporte público se localicen en las cercanías de la estación de Metro Ligerero propuesta por este Plan Especial.

Art. 3.1.2. *Legislación y normativa aplicable.*—1. En el desarrollo de las acciones que contempla esta infraestructura se observará la diversa normativa sectorial que le resulte de aplicación. Entre ellas se encuentran:

- Leyes de Carreteras, Estatal y Autonómica, y sus desarrollos.
- Ley del Sector Ferroviario y sus desarrollos.
- Ley de Promoción de Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas y sus desarrollos.
- Instrucciones de diseño de carreteras.
- Pliegos de prescripciones técnicas.
- Ordenanzas municipales.

2. En particular, será de aplicación lo contenido en la Instrucción para el Diseño de la Vía Pública y el pliego de condiciones técnicas generales vigentes del Ayuntamiento de Madrid.

3. La interpretación de las disposiciones contenidas en este título será la establecida por la citada instrucción, esto es, se entenderá por instrucciones básicas las de obligado cumplimiento y por instrucciones complementarias las que, en casos excepcionales y siempre que se justifique expresamente una mejor solución de diseño, podrán ser alteradas.

4. En el supuesto de que un determinado proyecto de obras proponga soluciones alternativas a las instrucciones complementarias, deberá incluir en su documentación las consideraciones técnicas que demuestren su superioridad para el caso concreto en que se utilizarían.

Capítulo 3.2

Infraestructura viaria

Art. 3.2.1. *Criterios generales de planificación y diseño. Red de accesos.*—1. El proyecto de ordenación y los proyectos de obras que se redacten respetarán la estructura de las bandas infraestructurales definida en este Plan Especial y aplicarán lo establecido para las redes locales en la ficha 3, “Criterios generales de planificación y diseño de la vía pública”, de la Instrucción para el Diseño de la Vía Pública en el Municipio de Madrid.

2. La ejecución de los pasos a distinto nivel sobre otras infraestructuras se ejecutará de manera unitaria por la primera compañía o Administración que lo demande, alcanzando toda la anchura necesaria para acoger las restantes infraestructuras previstas por este Plan Especial y no limitándose solo a la sección estricta precisa para la ejecución de su propia infraestructura. Los sobrecostes asumidos se imputarán a los restantes operadores que la usarán, según convenio a establecer entre las partes afectadas.

Art. 3.2.2. *Parámetros de diseño de la red de accesos.*—1. Los proyectos técnicos aplicarán los parámetros de diseño de la Instrucción para el Diseño de la Vía Pública en el Municipio de Madrid en aquellos elementos de la red viaria que determinen.

2. En todo el viario de acceso se establecerán medidas tendentes a templar el tráfico, tal y como se regula en la ficha 6, “Templado de tráfico”, de la Instrucción para el Diseño de la Vía Pública en el Municipio de Madrid.

3. El diseño de la sección de los caminos de acceso garantizará la posibilidad de implantación de áreas de descanso y estanciales, para uso de peatones, con dotación del mobiliario urbano adecuado.

Capítulo 3.3

Infraestructura de transporte público

Art. 3.3.1. *Plataformas reservadas y acondicionamiento para el transporte público.*—1. Será de aplicación la ficha 9.1, “Plataformas reservadas y acondicionamientos para el transporte público”, de la Instrucción para el Diseño de la Vía Pública en el Municipio de Madrid.

Art. 3.3.2. *Red de Metro Ligero.*—1. La red de Metro Ligero, en el ámbito del Plan Especial, será definida por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

2. En el entorno de la estación propuesta por este Plan Espacial o de aquellas otras estaciones que pudieran disponerse, se situarán usos con alta producción de viajes y se facilitará el acceso a pie y de otros modos no motorizados.

3. La ubicación de la estación propuesta de Metro Ligero por este Plan Especial no es vinculante, debiendo ser establecida por el futuro proyecto de ordenación del sector, de conformidad con el Consorcio de Transportes.

TÍTULO 4

Infraestructura hidráulica

Capítulo 4.1

Disposiciones generales

Art. 4.1.1. *Abastecimiento de agua potable.*—1. La red general de suministro propuesta en este Plan Especial es vinculante en cuanto a la necesidad de su implantación, pero no respecto al trazado definido o al diámetro previsto, los cuales solo tienen carácter indicativo, aspectos que corresponden ser definidos por el Canal de Isabel II.

2. Las conducciones se instalarán preferentemente en el interior de galerías de servicios. Cualquier otra opción deberá ser debidamente justificada y aprobada por el Ayuntamiento de Madrid.

3. Los cruces con el río Manzanares y líneas de AVE se ejecutarán preferentemente en cajones de servicios integrados en los pasos superiores previstos con tal fin. Cualquier otra opción deberá ser debidamente justificada y aprobada por el Ayuntamiento de Madrid.

4. Para la aprobación definitiva del proyecto de ordenación es preciso aportar la garantía de viabilidad facilitada por el Canal de Isabel II para suministro de agua potable a los futuros usos que se implementen. En todo caso, se estará a lo establecido por la legislación vigente.

5. En todo caso, cualquier obra que afecte a la red de abastecimiento requerirá la aportación del convenio de ejecución con el Canal de Isabel II.

Art. 4.1.2. *Red de agua reciclada.*—1. El agua reciclada se destinará, además de al riego de las plantaciones, a la limpieza viaria y a la creación de láminas de agua y otros usos ornamentales.

2. Las redes de impulsión propuestas en este Plan Especial, son vinculantes en cuanto a la necesidad de su implantación, pero no respecto al trazado definido o al diámetro predimensionado, los cuales solo tienen carácter indicativo.

3. Las conducciones principales se instalarán preferentemente en el interior de galerías de servicios. Cualquier otra opción deberá ser debidamente justificada y aprobada previamente.

4. Los cruces con el río Manzanares y líneas de AVE se ejecutarán preferentemente en cajones de servicios integrados en los pasos superiores previstos con tal fin. Cualquier otra opción deberá ser debidamente justificada y aprobada previamente.

5. Todos los aspectos concernientes a esta red requerirán la previa conformidad de la Dirección General del Agua, del Área de Gobierno de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Madrid.

6. En la red de bandas infraestructurales en las que existan galerías de servicios, la red de impulsión de agua reciclada discurrirá por su interior, salvo que se justifique expresamente su inconveniencia.

Art. 4.1.3. *Saneamiento y depuración de las aguas residuales.*—1. Las ampliaciones o modificaciones de las Estaciones Regeneradoras de Aguas Residuales serán definidas por la Dirección General del Agua, del Área de Gobierno de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Madrid.

2. Toda actuación que afecte a la red de colectores principales requerirá la previa conformidad de la Dirección General del Agua, del Área de Gobierno de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Madrid. Asimismo, todas las obras que incidan sobre los cauces o a sus zonas de servidumbre y policía, deberán contar con la aprobación de la Confederación Hidrográfica del Tajo previa a su ejecución.

TÍTULO 5

Infraestructura energética y de telecomunicaciones

Capítulo 5.1

Disposiciones generales

Art. 5.1.1. *Energía eléctrica.*—1. Las compañías propietarias de los tendidos aéreos existentes en el ámbito del Plan Especial, procederán a su soterramiento en el interior del mismo. Los trazados recogidos en este Plan Especial tienen carácter indicativo.

2. Las líneas soterradas se instalarán preferentemente en el interior de galerías de servicios. Cualquier otra opción deberá ser debidamente justificada y aprobada por el Ayuntamiento de Madrid.

3. Los cruces con el río Manzanares y líneas de AVE se ejecutarán preferentemente en cajones de servicios integrados en los pasos superiores previstos con tal fin. Cualquier otra opción deberá ser debidamente justificada y aprobada por el Ayuntamiento de Madrid.

4. Para la aprobación definitiva del proyecto de ordenación del sector es preciso aportar la garantía de viabilidad de suministro a los nuevos usos que se determinen, facilitada por la compañía eléctrica que vaya a proporcionar el suministro. En todo caso, se estará a lo establecido por la legislación vigente.

5. En todo caso, cualquier obra que afecte a la red de energía eléctrica requerirá la aportación del convenio de ejecución con la compañía que se hará cargo de la instalación.

Art. 5.1.2. *Energía gásica.*—1. La red general de suministro propuesta en este Plan Especial es vinculante en cuanto a la necesidad de su implantación, pero no respecto al trazado definido o al diámetro predimensionado, los cuales solo tienen carácter indicativo, as-

pectos que corresponden ser definidos en los proyectos constructivos que desarrollen la obra.

2. Para la aprobación definitiva del proyecto de ordenación del sector es preciso aportar la garantía de viabilidad de suministro a los nuevos usos que se determinen, facilitada por la compañía que vaya a proporcionar el suministro.

3. En todo caso, cualquier obra que afecte a la red de gas requerirá la aportación del convenio de ejecución con la compañía propietaria de la instalación.

Art. 5.1.3. *Oleoducto*.—1. El proyecto de ordenación del sector garantizará la continuidad del oleoducto existente, con las condiciones de diseño, protecciones y servidumbres que establezca la normativa sectorial aplicable y la compañía propietaria de la infraestructura.

2. La normativa sectorial vigente obliga a que sobre la franja de servidumbre del mismo no se instale ninguna otra infraestructura en paralelo al oleoducto, según Decreto-Ley 6/1966.

3. En todo caso, cualquier obra que afecte a esta infraestructura requerirá la aportación del convenio de ejecución con la compañía propietaria.

Art. 5.1.4. *Telecomunicaciones*.—1. Las compañías propietarias de los tendidos aéreos existentes procederán al soterramiento de las líneas de comunicación existentes en el interior de su ámbito. Todas las nuevas líneas de comunicaciones serán subterráneas.

2. En las bandas infraestructurales que existan galerías de servicios, las instalaciones de telecomunicaciones discurrirán por su interior, salvo que se justifique expresamente su inconveniencia.

3. Los cruces con el río Manzanares y líneas de AVE se ejecutarán preferentemente en cajones de servicios integrados en los pasos superiores previstos con tal fin. Cualquier otra opción deberá ser debidamente justificada y aprobada por el Ayuntamiento de Madrid.

4. Para la aprobación definitiva del proyecto de ordenación del sector es preciso aportar la garantía de viabilidad de suministro a los nuevos usos que se determinen, facilitada por la o las compañías que vayan a proporcionar el servicio.

5. En todo caso, cualquier obra sobre la red de telecomunicaciones requerirá la aportación de los convenios de ejecución con las compañías que se harán cargo de las instalaciones.

TÍTULO 6

Infraestructura medioambiental

Capítulo 6.1

Disposiciones generales

Art. 6.1.1. *Definición y objeto*.—Se considera infraestructura medioambiental a efectos de este Plan Especial, aquella que tiene por objeto la protección de los valores naturales existentes, como arroyos y vaguadas, vías pecuarias, áreas de interés geológico, arqueológico o paleontológico; la tendente a recuperar los valores históricos de la zona, así como las destinadas a establecer una red que permeabilice e integre las distintas áreas en las que las grandes infraestructuras ferroviarias divide el sector, genere espacios de interés ambiental y favorezca la biodiversidad.

Las vías pecuarias se califican como Red Supramunicipal de Espacios Libres Vías Pecuarias, de acuerdo con la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid.

Art. 6.1.2. *Compatibilidad con otras infraestructuras*.—Se considera compatible con la infraestructura medioambiental la implantación de otras infraestructuras, siempre que su función primordial no se vea alterada.

Art. 6.1.3. *Legislación y normativa aplicable*.—En el desarrollo de las acciones que contempla esta infraestructura, se observará la normativa sectorial que les resulte de aplicación, entre las que cabe mencionar:

- Ley de Aguas, con sus aspectos de determinación del Dominio Público Hidráulico, análisis de las inundaciones, cálculo de avenidas.
- Vías Pecuarias, en su normativa estatal (Ley 3/1995, de 23 de marzo), y autonómica (Ley 8/1998, de 15 de junio).
- Calidad de las aguas para ser reutilizadas.
- Catálogo de protecciones geológicas, arqueológicas y paleontológicas.

Art. 6.1.4. *Yacimientos arqueológicos*.—1. Los bienes a los que se refiere la disposición adicional segunda de la Ley 10/1998, de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid, y en concreto el Canal del Manzanares, se califican como de protección especial.

2. Para valorar la incidencia sobre los bienes patrimoniales se deberá realizar un estudio histórico, geológico, arqueológico y paleontológico, previo a la redacción y ejecución

de cada proyecto contemplado en el Plan Especial. El proyecto arqueológico, paleontológico e histórico deberá ser autorizado por la Dirección General del Patrimonio Histórico, que determinará, mediante hoja informativa, el alcance y tipo de intervención. A la vista de los informes, la Dirección General de Patrimonio Histórico emitirá resoluciones relativas a la conservación de los Bienes que se detectan, que podrán modificar las previsiones del Plan Especial.

3. Las actuaciones sobre el Canal de Manzanares y elementos asociados, como la Casa de la Cuarta Esclusa, deberán estar encaminadas a su restauración, conservando íntegramente las estructuras originales. Para ello, deberá efectuarse una intervención arqueológica dirigida a investigar su configuración original y recuperarla. Dado que se trata de un Bien afectado por la disposición adicional segunda de la Ley 10/1998, de 9 de julio, de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid, cualquier actuación con incidencia sobre él, deberá ser autorizada por la Dirección General de Patrimonio Histórico. La viabilidad del Canal de Remo quedará condicionada a la Investigación arqueológica y conservación del Canal del Manzanares.

4. Deberá someterse a informe previo de la Dirección General de Patrimonio Histórico la actuación de la pasarela sobre el cerro de la Gavia. Cualquier proyecto de peatonalización irá encaminado a la conservación del bien y a la difusión de sus valores culturales.

Capítulo 6.2

Vías pecuarias

Art. 6.2.1. *Modificaciones sobre la red de vías pecuarias.*—1. Los desvíos que se realicen sobre las vías pecuarias discurrirán, siempre que sea posible, por las bandas infraestructurales. En todo caso, siempre deberá garantizarse la continuidad de la vía pecuaria afectada.

2. En los proyectos de obras que afecten a alguna de las vías pecuarias, deberá quedar claramente señalado el trazado de dichas vías pecuarias (existentes o desviadas) y definidas las obras que sobre ellas se ejecutarán. Deberán detallar con exactitud las afecciones realizadas, indicando para cada caso:

- Nombre y anchura legal de la vía pecuaria afectada.
- Tipo de afección y características de la misma, cuantificando la longitud, anchura y superficie de la vía pecuaria afectada, aportando planos de detalle de cada afección.
- Especificar en cada afección la solución planteada de acuerdo con la legislación vigente.

3. Siempre que fuere posible se respetará el trazado actual de las vías pecuarias. En el caso de que se proponga por los proyectos de obras el traslado de alguna de ellas, se estará a lo que disponga lo recogido en la normativa sectorial aplicable y a lo que se convenga con la Dirección General de Agricultura de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid. Si las obras deben coincidir ineludiblemente con vías pecuarias, el promotor deberá solicitar expresamente una modificación del trazado de vías pecuarias, que deberá ser tramitada de acuerdo con el artículo 27 de la Ley 8/1998.

4. Las ocupaciones temporales de las vías pecuarias por obras públicas deberán tramitarse conforme a lo establecido en el artículo 37 de la Ley de Vías Pecuarias. Asimismo, para cualquier otra afección directa o indirecta a vías pecuarias deberá obtenerse la correspondiente autorización.

5. Los proyectos de obras de acciones colindantes, afectados por una misma vía pecuaria, coordinarán entre sí las soluciones de desvío, en caso de producirse, al objeto de asegurar la continuidad de la vía y la idoneidad de los itinerarios propuestos, en las mejores condiciones posibles de diseño.

6. Asimismo, la continuidad de la vía pecuaria ha de quedar garantizada en los cruces a distinto nivel con las grandes infraestructuras, viarias o ferroviarias, existentes o en previsión.

Art. 6.2.2. *Criterios generales de diseño.*—1. El cruce de la vía pecuaria con caminos de la urbanización se realizará al mismo nivel, pero diferenciando los pavimentos, al objeto de no perder la percepción de la continuidad de la vía pecuaria.

2. Se propone que al diseñar el área donde se integre la vía pecuaria, esta quede claramente diferenciada y remarcada frente al resto, tanto en su concepción espacial como en el cromatismo y tratamiento del suelo, complementándose con la señalización vertical que precise.

3. Los pasos se diseñarán teniendo en cuenta las siguientes características:
 - Los pasos podrán ser compartidos o no compartidos. En los no compartidos, los pasos habilitados y sus accesos no coincidirán con la calzada de la carretera, con la vía de servicio, con el dominio público hidráulico ni con la instalación de servicios públicos (agua, energía, gas, etcétera). La anchura del paso será, como mínimo, de 12 metros. El paso estará dotado de vallas de protección que ofrezcan seguridad y sensación de comodidad a los usuarios de la vía pecuaria.
 - En los pasos compartidos se puede compartir con el paso de viales rodados (y si se trata de pasos subterráneos con instalaciones subterráneas de servicios públicos, pero no con terrenos del dominio público hidráulico ni con colectores). La anchura de la superficie destinada exclusivamente a vía pecuaria será de un mínimo de 4 metros, delimitados con estructuras que impidan que los vehículos invadan la vía pecuaria. En caso necesario, la maquinaria agrícola o el ganado podrán circular por la calzada compartida con el vial para el tráfico rodado.
 - Además, en los pasos subterráneos no compartidos la anchura del paso entre caras vistas de paramentos laterales será, como mínimo, de 12 metros. La altura libre mínima bajo pasos superiores sobre cualquier punto de la plataforma no será inferior a 5,30 metros.
 - La estructura de los pasos subterráneos será de hormigón y el suelo del túnel estará debidamente acondicionado con el drenaje y las cunetas de desagüe necesarias para evitar inundaciones.
 - La distancia máxima entre la vía pecuaria y el paso será de aproximadamente 150 metros.
 - El acceso al paso se realizará por rampas de pendientes aptas para el ejercicio de los usos legales de las vías pecuarias. Las pendientes longitudinales de los accesos serán las mínimas posibles, no superando en ningún caso el 8 por 100. Las pendientes transversales serán las mínimas posibles, no superando en ningún caso el 2 por 100.
 - Se colocarán señales verticales y metálicas con el texto “Vía pecuaria paso habilitado”, situadas en lugar visible. En el caso de los pasos subterráneos también deberá estar habilitado el gálibo del túnel.
 - Para la ejecución de los cruces se deberá solicitar la correspondiente autorización.

Capítulo 6.3

Arroyos y vaguadas

Art. 6.3.1. *Modificaciones de la red existente.*—1. El recorrido de los arroyos deberá producirse por los puntos más bajos del terreno. En cualquier caso, se estará a lo establecido por la legislación sectorial en cuanto a dimensiones y servidumbres del dominio público hidráulico, así como al cálculo de las avenidas, a fin de evitar inundaciones, lo que determinará sus condiciones de diseño.

2. La alteración de la red de drenaje superficial deberá contar con la conformidad de la Confederación Hidrográfica del Tajo.

3. Tal y como refleja el plano O.1.1, “Acciones propuestas sobre la red de cauces públicos”, el cauce a preservar y acondicionar a cielo abierto, además del río Manzanares, es el de la Gavia. Las restantes vaguadas podrán integrarse en la nueva ordenación, ya sea a cielo abierto, en su posición actual, o retranqueada y, en último término, entubada.

4. En los cruces de los arroyos con el Canal Histórico del Manzanares predominará la funcionalidad de los primeros, al objeto de asegurar la evacuación de las avenidas al río Manzanares.

Art. 6.3.2. *Criterios generales de diseño.*—1. La remodelación topográfica del cauce y sus márgenes deberá garantizar que la zona inundable (avenidas extraordinarias con probabilidad de ocurrencia de quinientos años) quede confinada dentro de la zona por la que discurra.

2. La anchura mínima en la recuperación del Canal Histórico del Manzanares será de 3 metros, siendo preferentemente de 5 metros. Excepto en los cruces con los arroyos e infraestructuras discurrirá a cielo abierto. La sección transversal será preferentemente trapezoidal.

Capítulo 6.4

Itinerarios peatonales y carriles bici

Art. 6.4.1. *Criterios generales de diseño.*—1. Los itinerarios peatonales que se diseñen para acceso a las distintas zonas del parque, así como carriles bici que se establezcan, debidamente diseñados y señalizados, se ubicarán preferentemente sobre las bandas infraestructurales dispuestas en este Plan Especial.

2. Los carriles bicis que se dispongan deberán cumplir las directrices e intenciones del Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid (PDMCM).

3. El diseño de los itinerarios peatonales y carriles bici cumplirá la Ley de Promoción de Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas y sus desarrollos, así como lo dispuesto en la Instrucción para el Diseño de la Vía Pública y el pliego de condiciones técnicas generales vigente del Ayuntamiento de Madrid.

4. Los trazados y altimetrías propuestos en este Plan Especial para las bandas infraestructurales y, por tanto, para los posibles itinerarios peatonales y carriles bicis que se inserten sobre ellas, son solo indicativos, pudiendo ser corregidos por los proyectos de obra atendiendo a las necesidades propias de ejecución de sus definiciones; sin embargo, son vinculantes la necesidad de su implantación y las continuidades y conectividades definidas en este Plan Especial.

Capítulo 6.5

Alteración de la orografía existente

Art. 6.5.1. *Movimientos de tierras.*—1. La topografía resultante tras el movimiento de tierras que sea necesario, entre otros motivos, para que las pendientes longitudinales de los caminos de acceso se adapten a la normativa vigente sobre pendientes máximas en la vía pública, tenderá a reproducir la orografía existente, aunque de forma más suavizada.

2. El movimiento de tierras a efectuar afectará a todo el ancho de la banda infraestructural y no solo a la sección estricta precisa para la ejecución de las obras.

3. Atendiendo a la inserción de las obras en una zona verde, las pendientes de los taludes no sobrepasarán el valor del 30 por 100 (aconsejándose el valor del 25 por 100, si fuera posible), excepto razones debidamente justificadas que aconsejen su incumplimiento.

4. Preferentemente las vaguadas, correspondientes a los arroyos existentes graficados en este Plan Especial, se mantendrán sensiblemente en planta, aunque pudieran desarrollarse a otra cota.

Madrid, a 20 de abril de 2010.—El secretario general del Pleno, Federico Andrés López de la Riva Carrasco.

(03/16.700/10)