DILIGENCIA que levanta el Secretario del Consorcio Urbanístico "Prolongación de la Castellana", rubricada por todas las partes firmantes, para hacer constar que el presente documento, que se firma en tres ejemplares originales a los efectos que se pactan en el mismo, está formado por el Convenio como cuerpo principal, que consta de trece (13) folios redactados exclusivamente por su anverso y rubricados por todos los intervinientes en todas sus caras escritas salvo en la última que contiene firma completa, y por los Anexos I a VI descritos en el mismo y relacionados a continuación, los cuales forman parte integrante del citado Convenio como documento único y completo, todos ellos debidamente diligenciados y firmados por el Secretario del citado Consorcio.

Anexo I.- Descripción y alcance de las infraestructuras y cargas urbanísticas del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" a cargo de los propietarios.

Anexo II.- Descripción y alcance de las infraestructuras relacionadas con el APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" a cargo de las Administraciones Públicas.

Anexo III.- Plano de titularidades de suelo del ámbito

Anexo IV.- Estudio de Movilidad

Anexo V.- Plano de alturas de la edificación

Anexo VI.- Certificación del Consorcio Urbanístico "Prolongación de la Castellana".

En Madrid, a 10 NOV 2011

CONVENIO URBANÍSTICO PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN PARCIAL DE REFORMA INTERIOR DEL ÁREA DE PLANEAMIENTO REMITIDO APR 08.03 *PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA* DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MADRID

En Madrid, a 10 NOV 2011

REUNIDOS

DE UNA PARTE

D. Alberto Ruiz Gallardón Jiménez, en nombre y representación del Ayuntamiento de Madrid.

Y DE OTRA PARTE, los titulares de suelos situados en el ámbito que se indican a continuación:

D. José Blanco López, nombre y representación del Ministerio de Fomento.

Dª. Esperanza Aguirre Gil de Biedma, en nombre y representación de la Comunidad de Madrid.

D. Antonio González Marín, Presidente de la entidad pública empresarial ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS **(ADIF),** con domicilio a estos efectos en Madrid, C/Sor Ángela De la Cruz, nº3, y DNI en nombre y representación de esta Entidad Pública Empresarial. El nombramiento del Sr. González Marín como Presidente del ADIF fue efectuado en el Real Decreto 2.411/2004, de 30 de diciembre (BOE nº 315 de 31-12-2004). Interviene al amparo de lo dispuesto en el artículo 23 del Estatuto de Adif, aprobado por RD 2.395/2004 de 30 de diciembre.

D. Teófilo Serrano Beltrán, Presidente de la entidad pública empresarial **RENFE-Operadora**, CIF nº Q-2801659J con domicilio a estos efectos en Madrid, Avda. Pío XII, nº 110 y DNI en nombre y representación de esta Entidad Pública Empresarial. El nombramiento fue efectuado en el Real Decreto 867/2009, de 14 de mayo (BOE nº 118 de 15-05-2009). Interviene al amparo de lo dispuesto en el artículo 16 del Estatuto de Renfe-Operadora, aprobado por RD 2.396/2004 de 30 de diciembre.

D. Emilio Cebamanos Jarreta, mayor de edad, con domicilio a estos efectos en Madrid, Pasco de la Castellana, nº 216 y DNI Presidente del Consejo de Administración de **DESARROLLO URBANÍSTICO CHAMARTÍN, S.A.** (en adelante, por su denominación o la abreviada de **DUCH, S. A.)** en nombre y representación de esta Compañía, adjudicataria del proceso de concurrencia pública de ofertas para la adjudicación preferente de los derechos de ADIF/RENFE Operadora en relación con el desarrollo urbanístico de los recintos ferroviarios de Chamartín y Fuencarral objeto de la actuación urbanística a que se refiere este convenio, domiciliada en Madrid, Paseo de la Castellana, 216, Puerta de Europa, Torre Este, CIF: A-80736903 constituida mediante escritura pública autorizada por el Notario de Madrid, D. Antonio Román de la Cuesta Ureta el día 25 de Noviembre de 1993, con el núm. 3.141 de protocolo, inscrita en el Registro Mercantil de Madrid en el Tomo 7.194, folio 193, sección 8, hoja M-116748 inscripción 1'. Actúa en su condición de Presidente del Consejo de Administración de la Sociedad, cargo para el que fue reelegido por acuerdo del Consejo de Administración de la Sociedad en su reunión de fecha 27 de marzo de 2007, elevado a público mediante escritura otorgada en Madrid el 3 de mayo de 2007 ante el Notario de Madrid Don Iñigo Casta Uriarte, con el nº 1.305 de su protocolo, inscrita en el Registro Mercantil de Madrid al tomo 10611, libro 0, folio 223, Sección 8, Hoja M-116748, inscripción 41a, complementada por otra de apoderamiento de fecha 23 de julio de 2001, autorizada por el Notario de Madrid Don Carlos Entrena Palomero, con el nº 807 de su protocolo, inscrita en el Registro Mercantil, inscripción 29ª. Don Emilio Cebamanos Jarreta está además facultado, con carácter especial y expreso, para la firma del presente Convenio en virtud de acuerdo del Consejo de Administración de DUCH S.A. en sesión celebrada el 22 de diciembre de 2008.

MANIFIESTAN

I.- La ordenación urbanística vigente en el ámbito del APR 08.03 *Prolongación de la Castellana* está contenida en el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid aprobado mediante la Orden de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid de diecisiete de abril de mil novecientos noventa y siete (publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid del día diecinueve del mismo mes) y en la Modificación Puntual del mismo aprobada por Orden de la Consejería de Obras Publicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid, de veintisiete de septiembre de dos mil dos (publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid número 238, de siete de octubre de dos mil dos).

II.- La nueva ficha de ordenación del APR 08.03 *Prolongación de la Castellana* establece que dicho ámbito ha de ser desarrollado mediante un Plan Parcial de Reforma Interior (en adelante PPRI) de iniciativa privada.

Además, entre las condiciones vinculantes para su redacción y presentación, se ordena que, para cumplir sus objetivos, *"El PPRI incluirá un Convenio Urbanístico de Gestión y Ejecución en el que se fijará la asignación de aprovechamientos y la imputación de los costes de las infraestructuras"* (condición vinculante número trece). Todo ello, sin perjuicio del régimen jurídico que sea de aplicación conforme al ordenamiento urbanístico aplicable y a las determinaciones resultantes del propio Plan General.

De dichas infraestructuras, las que corresponde asumir tanto a los particulares como a las Administraciones Públicas en virtud del presente convenio quedan recogidas, a modo de síntesis, en los **Anexos I y II,** respectivamente.

III.- Al objeto de dar cumplimiento a las condiciones requeridas por el Plan General, a fin de completar la concertación producida entre las Administraciones Publicas afectadas por el desarrollo del planeamiento mediante iniciativa y gestión privada, se formula el presente convenio, que se somete a la tramitación prevista en el artículo 247 de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid de 17 de julio de 2001 (en adelante LSCM), acomodándose en todo caso sus previsiones, sin perjuicio de los acuerdos contenidos en el mismo, al régimen legal aplicable con arreglo a la legislación urbanística y a las determinaciones del planeamiento que definitivamente le sean de aplicación, a cuyo efecto

CONVIENEN

PRIMERO.- OBJETO DEL CONVENIO

El presente convenio tiene por objeto dar cumplimiento a la condición trece de la ficha de ordenación del APR 08.03 *Prolongación de la Castellana* del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, asegurando que las previsiones de ordenación contenidas en el mismo sobre los bienes, edificaciones y derechos de las Administraciones Públicas y de los demás propietarios de terrenos, se ejecutarán según lo previsto en la modificación de veintisiete de septiembre de dos mil dos, así como el establecimiento del régimen de gestión del ámbito en orden a determinar y concretar las obligaciones y cargas que, en ejecución del planeamiento, corresponden a cada parte, la forma en la que han de desarrollarse, así como las bases del reparto de los aprovechamientos resultantes del mismo.

SEGUNDO.- SUPERFICIES

A los efectos de facilitar el reconocimiento de las titularidades de suelo en el ámbito que generan y tienen derecho a aprovechamiento urbanístico, se establece que la superficie aproximada de los suelos de las Administraciones públicas, entidades públicas y restantes titulares de terrenos comprendidos dentro del ámbito son las que, respecto a cada uno de ellos, se expresan en la siguiente tabla de superficie:

Ministerio de Fomento	104.319 m^2
Comunidad de Madrid	57.911 m^2
Ayuntamiento de Madrid	166.043 m^2
ADIF/RENFE-Operadora	1.963.515 m^2
Canal de Isabel II	118.250 m^2
EMT	153.415 m^2
Restantes titulares	557.205 m^2
Superficie total del ámbito	**3.120.658 m^2**

Todo ello conforme al plano que se adjunta a este convenio como **Anexo nº III** formando parte integrante del mismo. A estos efectos, se deja constancia de que los terrenos de ADIF/ RENFE-Operadora comprenden los de la Administración General del Estado y ADIF/RENFE-Operadora ubicados dentro del APR 08.03 adquiridos por expropiación en los sucesivos expedientes para la construcción de las estaciones de Chamartin y Fuencarral *y* sus accesos, enlaces ferroviarios de Madrid y para la construcción del ferrocarril Madrid-Burgos.

Las superficies expresadas tienen carácter aproximado e indicativo, por lo que, de conformidad con lo establecido en el artículo 3.2.13 de las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 17 de Abril de 1997, podrían variar posteriormente como resultado de una medición más precisa, todo lo cual se justificará en el proceso de ejecución del planeamiento de desarrollo que se apruebe.

La aportación de los terrenos indicados se realizará de acuerdo con el cumplimiento de los requisitos exigidos, en cada caso, por su regulación jurídica dependiendo de la naturaleza de cada bien.

TERCERO.- OBLIGACIONES DE LOS PARTICULARES: INFRAESTRUCTURAS Y OBRAS IMPUTABLES A TODOS LOS TITULARES DE SUELOS EN EL ÁMBITO Y ALTURAS DE LA EDIFICACIÓN

A todos los terrenos, cualquiera que sea titular, les serán imputables, conforme a este convenio, al planeamiento que se apruebe y a la Ley, según su cuota respectiva de participación en el marco del sistema de ejecución que se elija, la ejecución de las infraestructuras públicas y obras de urbanización asignadas a los mismos en el PPRI.

A efectos aclaratorios las infraestructuras a cuya ejecución se obligan los propietarios conforme a la definición y alcance establecidos en el documento Descripción y alcance de las infraestructuras y cargas urbanísticas del APR 08.03 *Prolongación de la Castellana* a cargo de los propietarios (**Anexo I** del presente convenio), en función de la ordenación urbanística pormenorizada que finalmente se apruebe, son las siguientes:

a) Nudo Norte

b) Nudo Fuencarral

c) Prolongación de la Castellana

d) Instalaciones del Canal de Isabel II

e) Nueva línea de Metro

f) Conexión entre Tres Olivos y Las Tablas

g) Transversales de Fuencarral

h) Cubrimiento de vías

i) Afecciones a edificaciones e instalaciones existentes

j) Urbanización

k) Afecciones a servicios existentes

La definición, alcance, diseño y ejecución de estas infraestructuras fueron informados de modo favorable y con carácter previo a la firma del texto inicial de este convenio por los organismos y empresas entonces responsables. Tras la aprobación inicial del Plan Parcial se han solicitado nuevos informes sectoriales a los organismos y empresas actualmente competentes que eventualmente han dado lugar a rectificaciones en el contenido de los anexos del Convenio

El Proyecto de Construcción del Nudo Fuencarral se redactará recogiendo las prescripciones establecidas por el Ministerio de Fomento, especificadas en el Anexo I del presente Convenio. Asimismo, antes del inicio de la construcción de dicho Nudo, debe estar materializada la transferencia por parte de la Comunidad de Madrid al Ayuntamiento de Madrid del tramo de la carretera M-603 comprendido entre el enlace con la antigua M-607 y el límite del término municipal de Madrid.

En cuanto al Proyecto de Construcción de la Nueva Línea de Metro, se redactará de acuerdo con los requerimientos establecidos por Metro, MINTRA y el Consorcio de Transportes de Madrid, que vienen recogidos en el Anexo I de este Convenio.

La ejecución de estas infraestructuras ha sido contemplada en el Estudio de Movilidad que forma parte del Plan Parcial y cuyo resumen ejecutivo se adjunta a este convenio como Anexo IV.

Con independencia de lo anterior, los proyectos de construcción, la ejecución de las obras y la recepción de las mismas serán sometidos a la aprobación de los organismos y empresas competentes de las Administraciones Públicas en los respectivos ámbitos de su responsabilidad y competencia.

Las alturas de la edificación, que se corresponden con las condiciones volumétricas establecidas en las normas urbanísticas del Plan Parcial, están recogidas en el Anexo V (Plano de alturas de la edificación), y han sido informadas favorablemente por los órganos dependientes del Ministerio de Fomento.

CUARTO.- OBLIGACIONES DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID Y DE ADIF: INFRAESTRUCTURAS PÚBLICAS QUE ASUMEN.

Sin perjuicio de las cargas urbanísticas que les puedan corresponder por la titularidad de suelos dentro del ámbito, el Ayuntamiento de Madrid y ADIF deberán ejecutar las infraestructuras públicas relacionadas con el ámbito que a continuación se describen, con la definición y alcance que vienen recogidos en el **Anexo II** del presente Convenio.

El Ayuntamiento de Madrid, dentro de las mejoras de la movilidad de la zona norte de la capital, con motivo del Proyecto Prolongación de la Castellana, ejecutará el cierre norte de la Calle 30, construyendo el By Pass Norte, con lo que se incrementa la fluidez del tráfico rodado en este área de la ciudad.

El ADIF, con cargo a los recursos obtenidos en la operación, para compensar el impacto de este nuevo desarrollo y a fin de garantizar el equilibrio de las interconexiones de transporte, asume el compromiso de ejecutar las siguientes infraestructuras en Madrid:

- Remodelación de la Estación de Chamartín.
- Nuevo túnel de conexión para el AVE Atocha-Chamartín.

Independientemente de estas obras, el Ministerio de Fomento está realizando en la actualidad la obra Cercanías Aeropuerto de Barajas T-4 a Chamartín.

Estas obras deben quedar terminadas dentro del plazo de ejecución de las obras de urbanización del ámbito urbanístico. Asimismo, dichas infraestructuras han sido contempladas en el Estudio de Movilidad que forma parte del Plan Parcial y cuyo resumen ejecutivo se adjunta a este convenio como **Anexo IV.**

QUINTO.- TERRENOS OCUPADOS POR INSTALACIONES DE LA EMT Y EL CANAL DE ISABEL II

1. Los terrenos ocupados actualmente dentro del APR 08.03 por las instalaciones de la Empresa Municipal de Transporte, cuya representación gráfica figura en el **Anexo III** a este convenio (que se incorpora a éste formando parte integrante del mismo), se trasladarán a otro emplazamiento fuera del ámbito.

Dichos terrenos deberán quedar liberados de tal ocupación dentro del plazo necesario para la correcta ejecución del PPRI. A tal objeto, para el correcto cumplimiento de la obligación de liberación de suelo antes expresada, el Ayuntamiento de Madrid asume la obligación de poner a disposición de la Empresa Municipal de Transportes otros terrenos adecuados fuera del ámbito del APR 08.03 con tiempo suficiente para que dicho traslado pueda tener lugar.

El coste de las indemnizaciones a cargo de los propietarios por este concepto en ningún caso será superior a treinta millones cincuenta mil euros (30.050.000.- euros).

2. Las instalaciones del depósito de El Olivar, pertenecientes al Canal de Isabel II, se trasladarán a la ubicación señalada en el Anexo I, sin perturbar el correcto servicio de abastecimiento de agua, para lo que no se desmantelarán las instalaciones de El Olivar hasta que el nuevo depósito de Valdelatas se encuentre apto para el servicio. Los terrenos que actualmente los albergan deberán quedar liberados de tal ocupación dentro del plazo necesario para la correcta ejecución del PPRI, siempre que se encuentre en funcionamiento el nuevo depósito de Valdelatas y que no quede afectado el servicio público de abastecimiento de agua.

A tal efecto, dado que los terrenos donde se ubicará la nueva instalación pertenecen al Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares y que organismos y empresas dependientes de la Comunidad de Madrid son titulares de los mismos, dicha administración asume la obligación de ceder gratuitamente en pleno dominio a favor del Canal de Isabel II los terrenos del nuevo depósito a fin de que resulte posible la implantación de la infraestructura hidráulica necesaria. En el caso de que existan terrenos afectados por la construcción del depósito de Valdelatas propiedad de particulares, se obtendrán los mismos con cargo a los propietarios del APR 08.03 e, igualmente, se cederán gratuitamente en pleno dominio a favor del Canal de Isabel II.

La Comunidad de Madrid, en ejercicio de su competencia, hará lo necesario a fin de que las canalizaciones de conexión con las infraestructuras futuras puedan implantarse sobre terrenos adecuados para servir a su destino.

Si para la implantación de estas canalizaciones fuese necesario obtener terrenos de terceros, estos serán obtenidos con cargo a los propietarios del APR 08.03 y serán cedidos gratuitamente en pleno dominio a favor del Canal de Isabel II.

SEXTO.- ESTACIÓN DE FUENCARRAL

En relación con la solución que finalmente se adopte para esta infraestructura ferroviaria, corresponderá a los propietarios del ámbito únicamente el coste de reposición de la Estación de Cercanías de Fuencarral.

SÉPTIMO.- VIVIENDAS DE PROTECCIÓN PÚBLICA.

El setenta y cinco por ciento (75 %) de la edificabilidad de uso residencial correspondiente a una superficie de doscientos mil metros cuadrados (200.000 m2) estará sometido a algún régimen de protección pública, obligándose a construir el sesenta y cuatro por ciento (64 %) de la misma el Ayuntamiento de Madrid y el treinta y seis por ciento (36 %) restante la Comunidad de Madrid, o entidades de ellas dependientes.

Con independencia de lo anterior, el ADIF/RENFE-Operadora destinará/n a viviendas sujetas a algún régimen de protección pública una edificabilidad de ciento cuarenta y dos mil metros cuadrados (142.000 m^2).

Con objeto de hacer posible lo acordado en el párrafo anterior, en el caso de que las Administraciones Públicas territoriales antes mencionadas (o aquellas otras entidades dependientes de las mismas que asuman por ellas dicha obligación) careciesen de aprovechamientos urbanísticos suficientes para hacer efectiva la mencionada obligación en cada una de las unidades de ejecución que se creen, en las bases y estatutos de la respectiva junta de compensación se establecerá el régimen de adjudicación de las viviendas sujetas a algún régimen de protección pública conforme a los siguientes criterios:

1. Los suelos calificados con dicho uso se adjudicarán, en primer lugar, a las administraciones Públicas y entidades mencionadas.

2. Si, conforme a lo anterior, todavía existiese excedente de vivienda destinada a algún régimen de protección, los propietarios que formen parte de cualquiera de las unidades delimitadas en las que resultaran adjudicatarios de suelo vinculado a la construcción de viviendas de protección pública podrán recibir en otras unidades, por título de equidistribución y según su cuota, parcelas de reemplazo en suelos no vinculados a tal uso con unos aprovechamientos equivalentes, en términos homogeneizados, por aplicación de los coeficientes establecidos en el planeamiento. En tal caso, se reconocerá, asimismo por título de equidistribución, a favor de las Administraciones Públicas o entidades de ellas dependientes y en las unidades de las que aquéllos procedan los aprovechamientos correspondientes, en igual cuantía y en términos homogeneizados, en suelos vinculados a la construcción de viviendas de protección pública. La facultad ejercida por el propietario tendrá carácter vinculante para la Administración Pública o entidad mencionada.

OCTAVO.- SISTEMA GENERAL FERROVIARIO Y ESTACIÓN MULTIMODAL

En relación con el sistema general ferroviario y la Estación Multimodal de Chamartín, deberán tenerse presentes en la fase de ejecución del PPRI las siguientes circunstancias:

1. Corresponde a ADIF la potestad de proteger los suelos de uso ferroviario y promover la ordenación de las Estaciones de Chamartín, Fuencarral Sur y Fuencarral Norte mediante la tramitación de los correspondientes Planes Especiales. Para el resto de suelos del Sistema General Ferroviario, corresponde a ADIF y a RENFE Operadora, cada uno de ellos en suelos de su titularidad, la potestad de promover la presentación de los proyectos que correspondan conforme al Plan General de Ordenación Urbana de Madrid y al Plan Parcial del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana".

2. La ejecución de la construcción del edificio de viajeros de la nueva Estación Multimodal de Chamartín se llevará a efecto en los propios términos convenidos entre ADIF y DUCH, S.A., que en todo caso deberán permitir el desarrollo del APR 08.03 en términos compatibles con el planeamiento.

NOVENO.- COMPLEJO POSTAL FERROVIARIO

En relación con el edificio dotacional público del Complejo Postal Ferroviario de Madrid-Chamartín existente en el APR 08.03 sobre suelos de ADIF, incompatible con la nueva ordenación que resulte del PPRI, será a cargo de los propietarios del ámbito - dentro del capítulo correspondiente al apartado i) de la estipulación tercera - la reposición de las actuales edificaciones y de sus instalaciones.

DÉCIMO.- ELECCIÓN DEL SISTEMA DE EJECUCIÓN

La elección de los sistemas de ejecución se efectuará de acuerdo con lo dispuesto en el PPRI, teniendo en cuenta lo siguiente:

1. Al haber efectuado en el Plan General para el APR 08.03 un mero anuncio de los sistemas de ejecución susceptibles de ser utilizados, su efectiva elección tendrá lugar, como acto independiente del PPRI, una vez se proceda a la correspondiente delimitación de las Unidades de Ejecución con aplicación de los criterios de delimitación que a tal fin hayan sido establecidos en dicho PPRI.

2. De acuerdo con lo anterior, en aquellas Unidades de Ejecución en las que el sistema de ejecución elegido fuera el de compensación, su posterior desarrollo se efectuará con sujeción al régimen legal aplicable con las particularidades que resultan del presente convenio así como del PPRI; en todo caso, deben recogerse en las Bases y Estatutos respectivos la delegación del Ayuntamiento en las Juntas de Compensación que se constituyan, de la facultad de recaudar por la vía de apremio las cuotas de urbanización imputables a los propietarios integrados en las unidades correspondientes.

DECIMOPRIMERO.- EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS DE URBANIZACIÓN

La ejecución de los Proyectos de Urbanización de las Unidades de Ejecución que se delimiten, se efectuará del modo siguiente:

1. Los proyectos de Urbanización se ejecutarán con arreglo a las fases que correspondan a cada una de las Unidades de Ejecución que se delimiten, aunque podrán referirse a partes inferiores de aquéllas, siempre que constituyan unidades funcionales directamente utilizables, conforme al artículo 180.2 del Reglamento de Gestión Urbanística. La ejecución por unidades de ejecución, fases o unidades funcionales se llevará a cabo bajo el criterio de integridad funcional de las infraestructuras afectadas y sin menoscabo de los servicios públicos que prestan.

2. De conformidad con lo anterior y con el fin de asegurar la correcta ejecución de las obras de urbanización, los propietarios se obligan a la prestación, con anterioridad al comienzo de las obras y una vez fueran aplicables los sistemas de ejecución, de la correspondiente garantía a favor del Ayuntamiento de Madrid, la cual se adecuará al ámbito de cada Unidad.

3. Para el supuesto de que hubieran de realizarse obras de urbanización que afecten a varias Unidades de Ejecución dentro del PPRI, las Entidades Urbanísticas encargadas de su ejecución podrán agruparse ante la Administración actuante mediante la creación entre ellas de un ente instrumental con este objeto, el cual se ajustará al régimen estatutario que se apruebe por el Ayuntamiento, contribuyendo a los gastos de urbanización cada Unidad según la edificabilidad que respectivamente tengan reconocida en el PPRI y mediante el establecimiento de un órgano de gobierno del que formará parte cada uno de los Presidentes de las Entidades Urbanísticas interesadas, en unión de un representante municipal, ejercitándose el derecho de voto por ellos en la misma proporción.

DECIMOSEGUNDO.- SUBROGACIÓN DE TERCEROS ADQUIRENTES.

La enajenación de los terrenos no modificará la situación de su titular en orden a los compromisos contraídos por los propietarios en este convenio, conforme a lo dispuesto en los artículos 19.1 del texto Refundido de la Ley del Suelo, de 20 de junio de 2008, y 10.2 de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid, de 17 de julio de 2001. El adquirente quedará subrogado en el lugar y puesto del transmitente, el cual deberá consignar en los actos de enajenación los compromisos asumidos, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley Estatal anteriormente citada. Asimismo, deberá poner en conocimiento del Ayuntamiento de Madrid el hecho de la transmisión y el nombre y domicilio del nuevo titular por medio de la presentación ante el Área de Urbanismo y Vivienda del Ayuntamiento de Madrid de copia autorizada de la escritura de transmisión del dominio y subrogación del adquiriente en los derechos y obligaciones derivados de este convenio.

DECIMOTERCERO.- INFORME DEL CONSEJO RECTOR DEL CONSORCIO URBANÍSTICO PROLOGACIÓN DE LA CASTELLANA.

El contenido completo del presente convenio, con el conjunto de obligaciones y compromisos que lo integran, ha sido favorablemente informado por el Consejo Rector del Consorcio Urbanístico Prolongación de la Castellana en la sesión del día 8 de septiembre de 2011, de conformidad con lo previsto en el artículo 8b) de sus Estatutos, todo lo cual así resulta de la certificación expedida por el Secretario del Consejo Rector con el Visto Bueno del Sr. Presidente del Consorcio, que figura unida como Anexo VI de este convenio.

De conformidad con lo prevenido en la base quinta del convenio de veinticuatro de junio de mil novecientos noventa y siete, firmado entre las Administraciones Públicas territoriales interesadas en el ámbito, por virtud del cual se constituyó el Consorcio Urbanístico Prolongación de la Castellana y con el artículo 16 de los Estatutos del mismo, se asumirán como gastos de urbanización los gastos de funcionamiento del Consorcio que puedan considerarse legalmente establecidos y se distribuirán entre las distintas Unidades de Ejecución que, en su día, se constituyan en función de su participación en el presupuesto de urbanización del ámbito.

DECIMOCUARTO.- CONDICIÓN SUSPENSIVA

Las obligaciones establecidas en este convenio, que complementa y se integra en el PPRI del APR 08.03, quedan sometidas a la condición suspensiva de la aprobación definitiva del expresado PPRI por el Ayuntamiento de Madrid y el mantenimiento y respeto por el mismo de las condiciones de planeamiento y gestión establecidas en la modificación del Plan General aprobada el 27 de septiembre de 2002.

DECIMOQUINTO.- FUTURAS ADHESIONES AL CONVENIO

El presente Convenio será de aplicación, en sus propios términos, a todos los titulares de terrenos en el ámbito que se incorporen en el futuro a él mediante la firma del correspondiente documento de adhesión, con cuyo otorgamiento se entenderá prestada, además, la conformidad de los mismos al contenido íntegro del PPRI.

Y en prueba de conformidad, las partes firman tres ejemplares de este convenio con sus **Anexos I, II, III, IV, V y VI** y a un solo efecto, quedando un ejemplar en poder del Ayuntamiento de Madrid, otro para aportarlo como documento original al objeto de la tramitación del Plan Parcial de Reforma Interior al que el mismo se refiere y el último en depósito del Consorcio Urbanístico Prolongación de la Castellana al objeto de poder expedir tantas copias del mismo como sean necesarias bajo certificación del Secretario con el V° B° del Presidente, en el lugar y fecha indicados *"ut supra"*.

POR EL MINISTERIO DE FOMENTO

Fdo: José Blanco López

POR LA COMUNIDAD DE MADRID

Fdo: Esperanza Aguirre Gil de Biedma

POR EL AYUNTAMIENTO DE MADRID

Fdo: Alberto Ruiz-Gallardón Jiménez

POR ADIF

Fdo: Antonio González Marín

POR RENFE-Operadora

Fdo: Teófilo Serrano Beltrán

POR DUCH

Fdo: Emilio Cebamanos Jarreta

Contenido del Documento:

Convenio

Anexo I.- Descripción y alcance de las infraestructuras y cargas urbanísticas del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" a cargo de los propietarios.

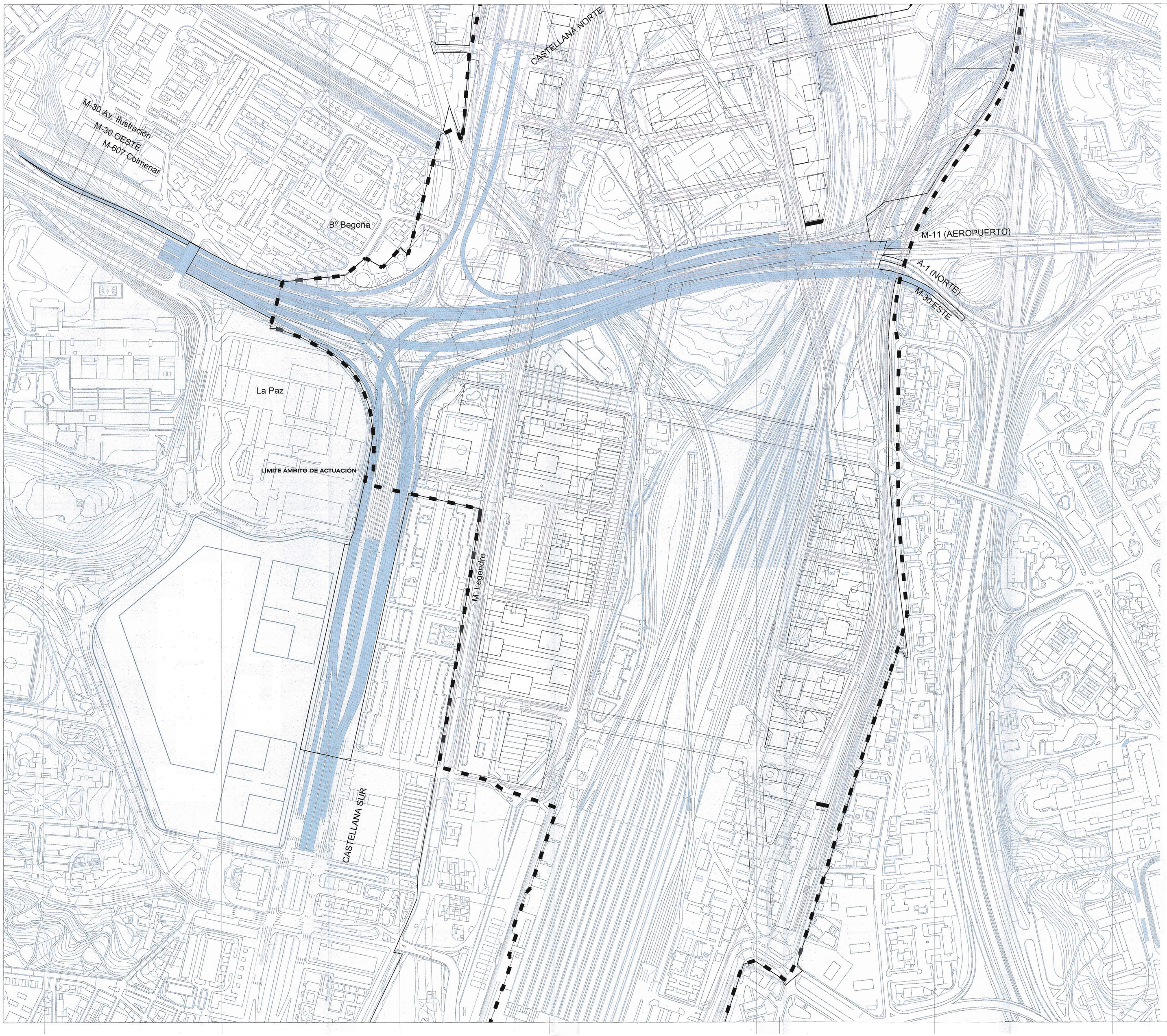
Anexo II.- Descripción y alcance de las infraestructuras relacionadas con el APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" a cargo de las Administraciones Públicas.

Anexo III.- Plano de titularidades de suelo del ámbito

Anexo IV.- Estudio de Movilidad

Anexo V.- Plano de alturas de la edificación

Anexo VI.- Certificación del Consorcio Urbanístico "Prolongación de la Castellana".



NOTA 2:

LA EJECUCIÓN DE NUEVAS CONDUCCIONES DE AGUA O REFUERZO DE LAS EXISTENTES NO AFECTARÁ A LA EXPLOTACIÓN DE LA M-30 DEBIENDO EJECUTARSE CONFORME A LAS PRESCRIPCIONES DE LA ADMINISTRACIÓN TITULAR DE LA MISMA

NOTA 1:

EN EL CUBRIMIENTO SOBRE LA M-30 DEBEN CUMPLIRSE LOS GÁLIBOS REQUERIDOS POR LA INSTRUCCIÓN DE CARRETERAS VIGENTE

10442

CONVENIO URBANÍSTICO PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN PARCIAL DE REFORMA INTERIOR DEL ÁREA DE PLANEAMIENTO REMITIDO APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MADRID

ANEXO I

DESCRIPCIÓN Y ALCANCE DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y CARGAS URBANÍSTICAS DEL APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" A CARGO DE LOS PROPIETARIOS

PLANO

NUDO NORTE

Aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento el día 25 FEB 2011
EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO
Federico Andrés López de la Riva Carrasco

FE PÚBLICA

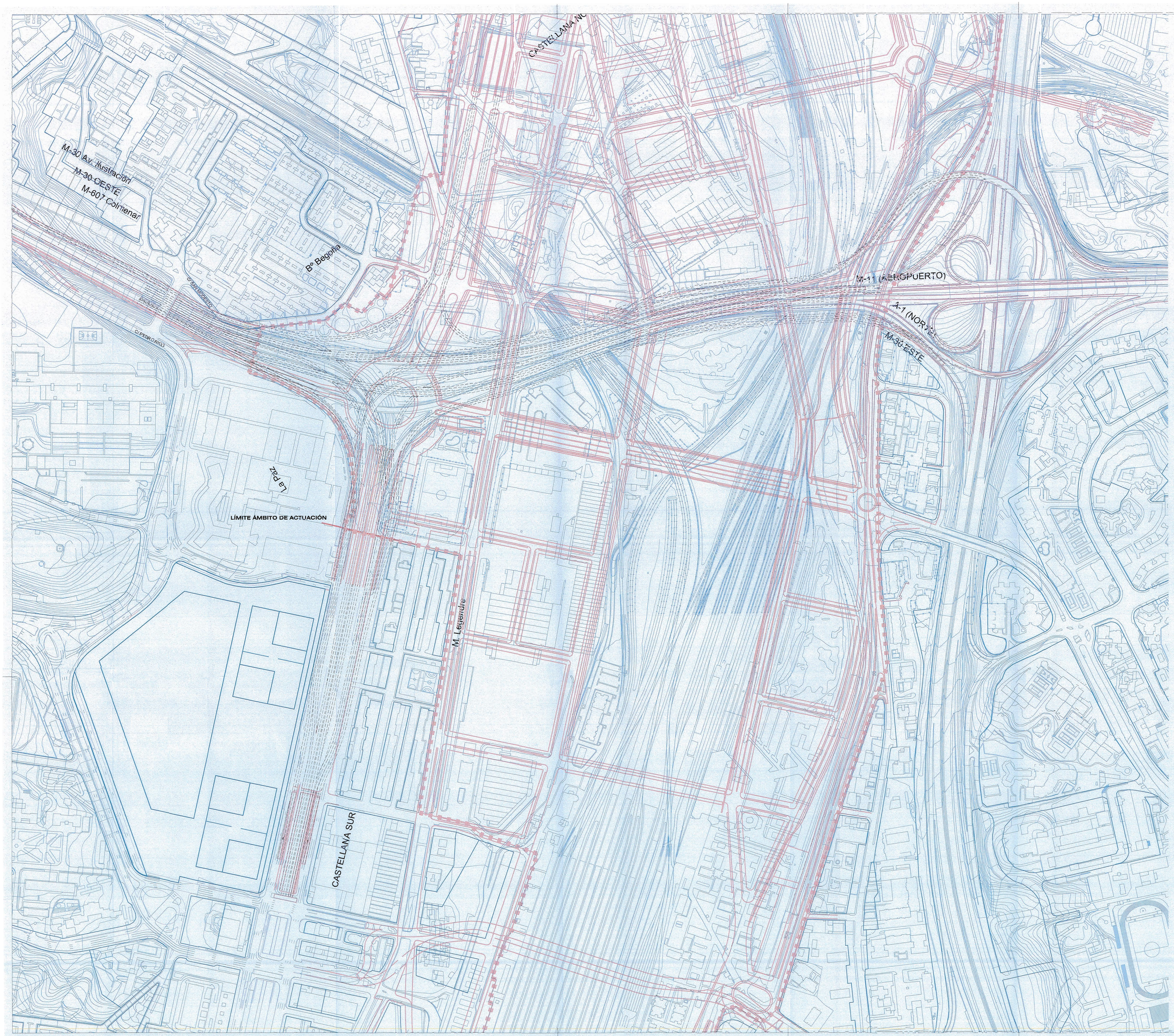
Nº PLANO **1.1**

ESCALA 1/2000

ESCALA GRÁFICA 0 m 20 40 60 80 100

FECHA OCTUBRE 2010

CONSORCIO URBANÍSTICO "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA"



NOTA 2:

LA EJECUCIÓN DE NUEVAS CONDUCCIONES DE AGUA O REFUERZO DE LAS EXISTENTES NO AFECTARÁ A LA EXPLOTACIÓN DE LA M-30 DEBIENDO EJECUTARSE CONFORME A LAS PRESCRIPCIONES DE LA ADMINISTRACIÓN TITULAR DE LA MISMA

NOTA 1:

EN EL CUBRIMIENTO SOBRE LA M-30 DEBEN CUMPLIRSE LOS GALIBOS REQUERIDOS POR LA INSTRUCCIÓN DE CARRETERAS VIGENTE

10443

CONVENIO URBANÍSTICO PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN PARCIAL DE REFORMA INTERIOR DEL ÁREA DE PLANEAMIENTO REMITIDO

APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA"

DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MADRID

ANEXO I

DESCRIPCIÓN Y ALCANCE DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y CARGAS URBANÍSTICAS DEL APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" A CARGO DE LOS PROPIETARIOS

PLANO

NUDO NORTE

EN SUPERFICIE

Aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento el día 25 FEB 2011

EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO
Federico Andrés López de la Riva Carrasco

Secretaría General del Pleno
FE PÚBLICA

Nº PLANO 1.2

ESCALA 1/2000

ESCALA GRÁFICA 0 20 40 60 80 100

FECHA OCTUBRE 2010

CONSORCIO URBANÍSTICO "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA"

ZONA INCLUIDA COMO CARGA DEL
APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA"

CONVENIO URBANÍSTICO PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN PARCIAL DE REFORMA INTERIOR DEL ÁREA DE PLANEAMIENTO REMITIDO APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MADRID

ANEXO I

DESCRIPCIÓN Y ALCANCE DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y CARGAS URBANÍSTICAS DEL APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" A CARGO DE LOS PROPIETARIOS

PLANO

NUDO FUENCARRAL

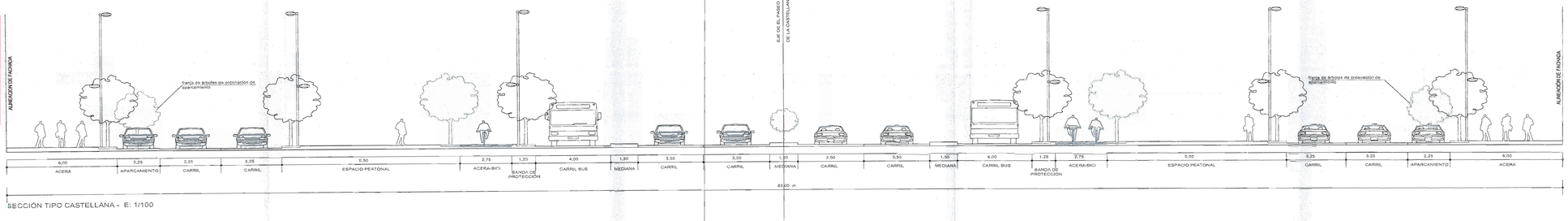
Aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento en sesión de 28 FEB 2011
EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO
Federico Andrés López de la Nieta Carabaño

Nº PLANO **2**

ESCALA	ESCALA GRÁFICA	FECHA
1/2000	0 m. 20 40 60 80 100	OCTUBRE 2010

FE PÚBLICA

CONSORCIO URBANÍSTICO "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA"



SECCIÓN TIPO CASTELLANA - E: 1/100

10445

CONVENIO URBANÍSTICO PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN PARCIAL DE REFORMA INTERIOR DEL ÁREA DE PLANEAMIENTO REMITIDO APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MADRID

ANEXO I

DESCRIPCIÓN Y ALCANCE DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y CARGAS URBANÍSTICAS DEL APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" A CARGO DE LOS PROPIETARIOS

PLANO

SECCIÓN TIPO DE PROLONGACIÓN DEL PASEO DE LA CASTELLANA

Aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento el día 25 FEB 2011
EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO
Federico Andrés López de la Riva Carrasco

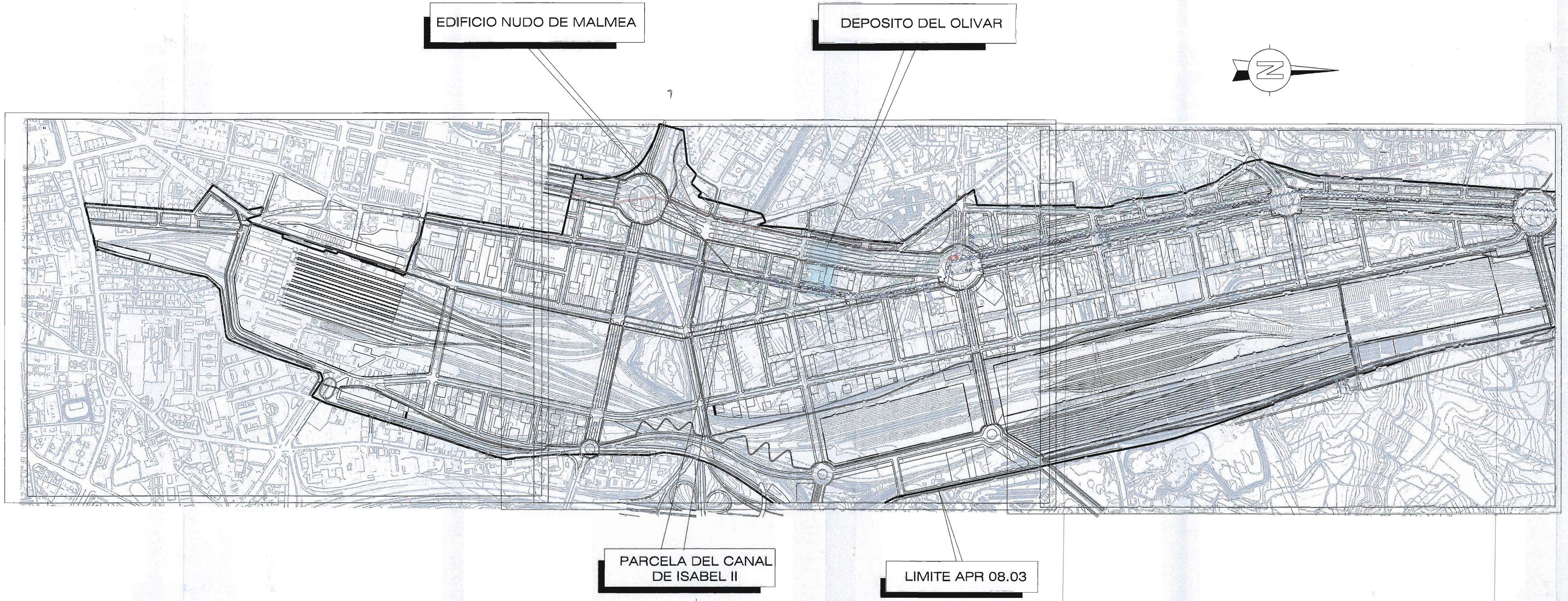
Nº PLANO 3

ESCALA 1/100

ESCALA GRÁFICA 0 m 1 2 3 4 5

FECHA OCTUBRE 2010

FE PÚBLICA
CONSORCIO URBANÍSTICO PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA



LEYENDA:

CONDUCCIONES PROYECTADAS

- CANAL DEL ATAZAR (RAMALES IZQDA. Y DRCHA.) (DN 2000)
- CANAL ALTO DEL ATAZAR (DN 2500)
- CANAL DE SANTILLANA (DN 2000)
- REFUERZO DEL CANAL DE SANTILLANA (DN 1600)
- REFUERZO DEL CANAL DE SANTILLANA (PROVISIONAL)
- CONEXION PROVISIONAL DEL CANAL DEL ATAZAR
- REPOSICION DE TUBERIAS EXISTENTES
- CONEXION A CONDUCCION EXISTENTE
- VENTOSA
- VALVULA DE MARIPOSA
- CAUDALIMETRO
- CAMARA DE CARGA
- DESAGUE

CONDUCCIONES EXISTENTES

- CONDUCCION A MANTENER
- CONDUCCION A ABANDONAR

CONVENIO URBANÍSTICO PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN PARCIAL DE REFORMA INTERIOR DEL ÁREA DE PLANEAMIENTO REMITIDO APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MADRID

ANEXO I

DESCRIPCIÓN Y ALCANCE DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y CARGAS URBANÍSTICAS DEL APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" A CARGO DE LOS PROPIETARIOS

PLANO

CANALIZACIONES DE ABASTECIMIENTO DEL CANAL DE ISABEL II

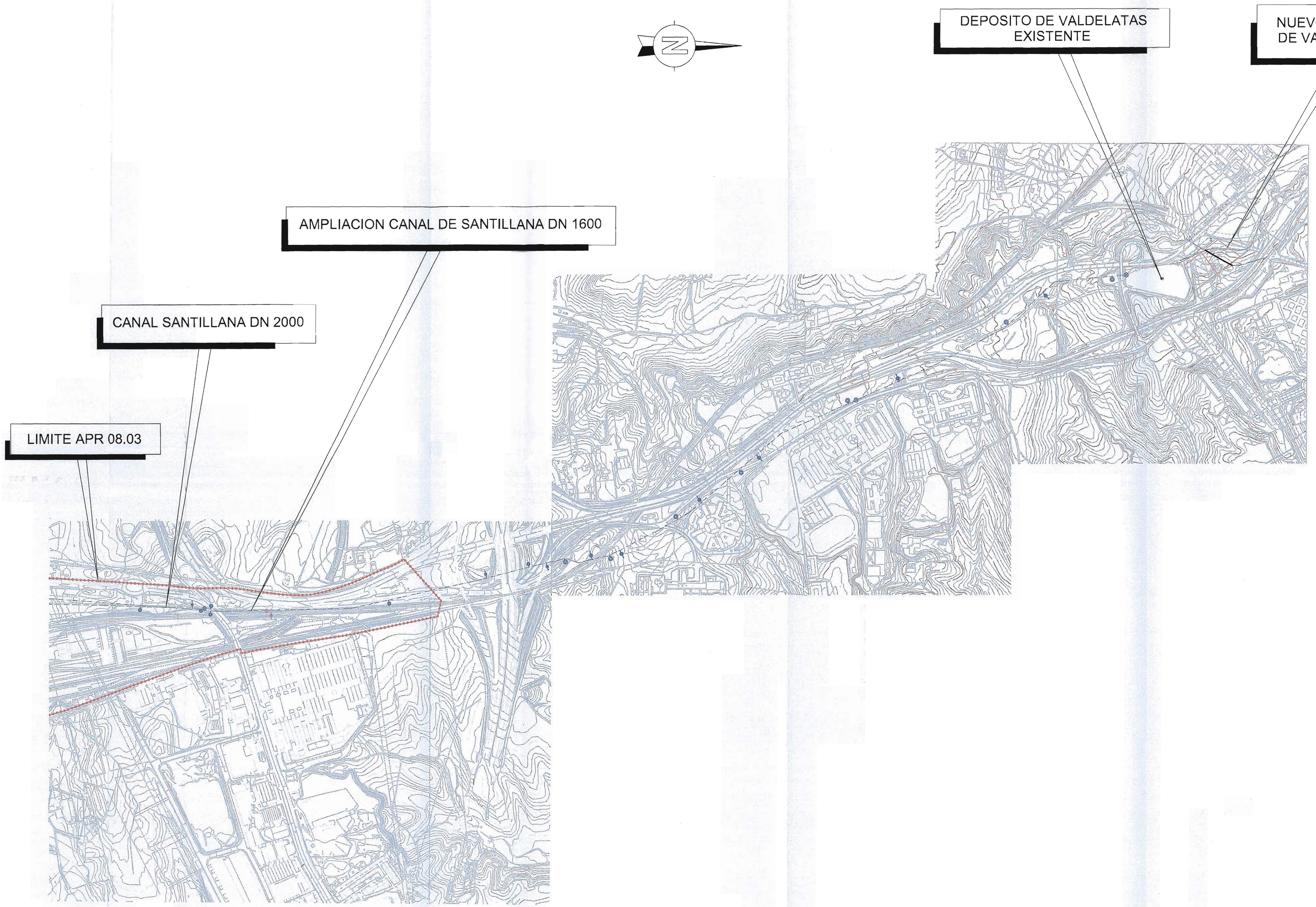
Aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento el día 25 FEB 2011
EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO
Federico Andrés López de la Riva Carrasco

Nº PLANO: 4.1

ESCALA	ESCALA GRÁFICA	FECHA
1:6.000	0 m. 600 1200 1800 2400 3000	OCTUBRE 2010

FE PÚBLICA
MADRID
Secretaría General del Pleno

CONSORCIO URBANÍSTICO "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA"



10443

CONVENIO URBANÍSTICO PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN PARCIAL DE REFORMA INTERIOR DEL ÁREA DE PLANEAMIENTO REMITIDO APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MADRID

ANEXO I

DESCRIPCIÓN Y ALCANCE DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y CARGAS URBANÍSTICAS DEL APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" A CARGO DE LOS PROPIETARIOS

PLANO

Aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento el día 25 FEB 2011
EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO
Federico Andrés López de la Riva Carrasco

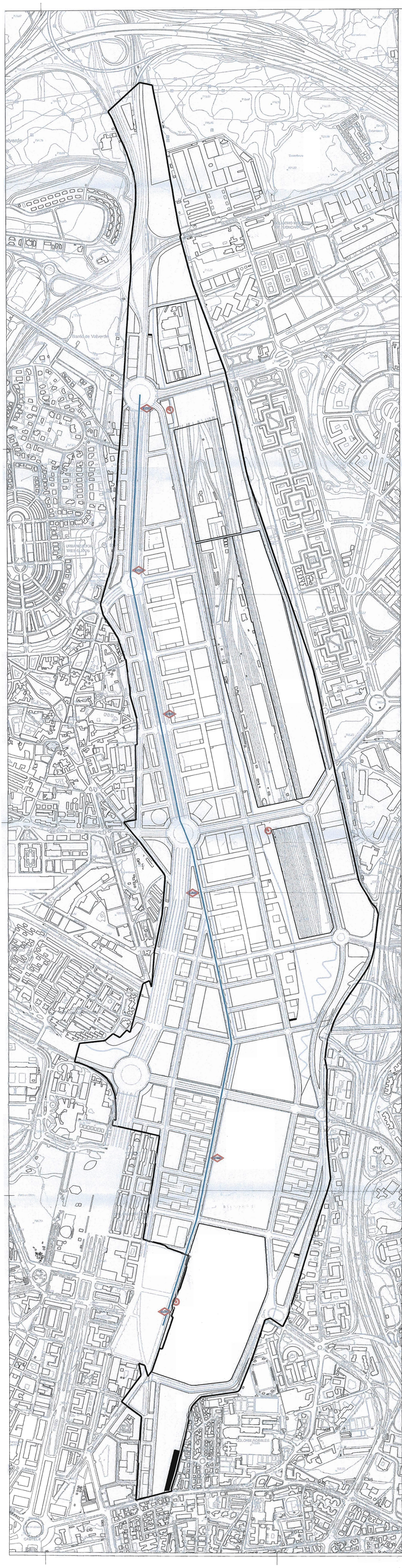
CANALIZACIONES DE ABASTECIMIENTO DEL CANAL DE ISABEL II

Nº PLANO **4.2**

ESCALA	ESCALA GRÁFICA	FECHA
1:6.000	0 m. 600 1200 1800 2400 3000	OCTUBRE 2010

FE PÚBLICA

CONSORCIO URBANÍSTICO "PROLONGACION DE LA CASTELLANA"



10447

CONVENIO URBANÍSTICO PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN PARCIAL DE REFORMA INTERIOR DEL ÁREA DE PLANEAMIENTO REMITIDO APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MADRID

ANEXO I

DESCRIPCIÓN Y ALCANCE DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y CARGAS URBANÍSTICAS DEL APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" A CARGO DE LOS PROPIETARIOS

PLANO

NUEVA LINEA DE METRO

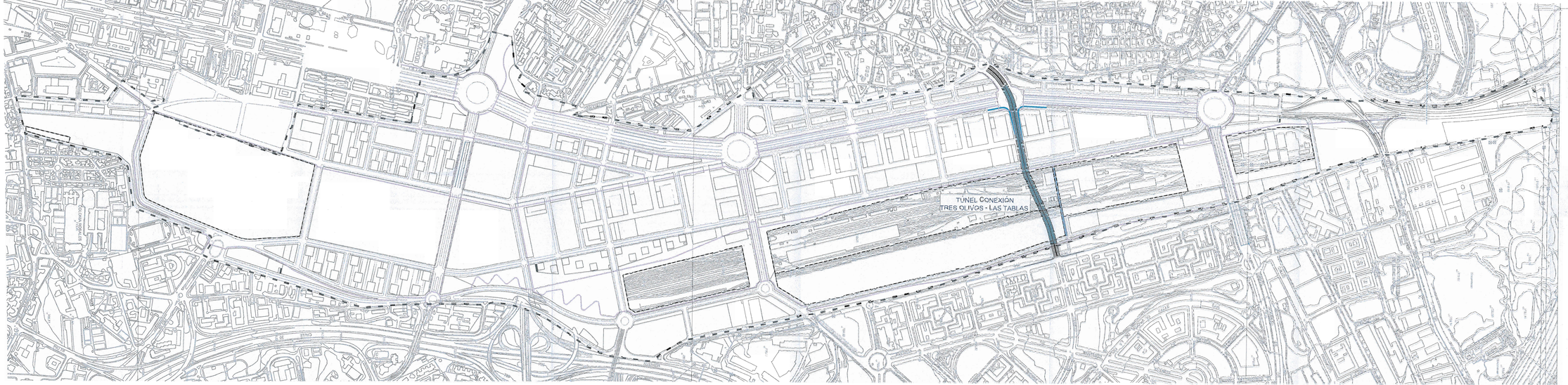
Aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento el día 25 FEB 2011
EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO
Federico Andrés López de la Riva Carrasco

FE PÚBLICA

Nº PLANO **5**

ESCALA	ESCALA GRÁFICA	FECHA
1/5000	0 m. 50 100 150 200 250	OCTUBRE 2010

CONSORCIO URBANÍSTICO "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA"



CONVENIO URBANÍSTICO PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN PARCIAL DE REFORMA INTERIOR DEL ÁREA DE PLANEAMIENTO REMITIDO APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MADRID

ANEXO I

DESCRIPCIÓN Y ALCANCE DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y CARGAS URBANÍSTICAS DEL APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" A CARGO DE LOS PROPIETARIOS

PLANO

CONEXIÓN ENTRE TRES OLIVOS - LAS TABLAS

Aprobado definitivamente por el Pleno
Ayuntamiento el día 25 FEB 2011
EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO
Fdo.: Concepción Gómez Cantalejo Ruiz Carrasco

SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO

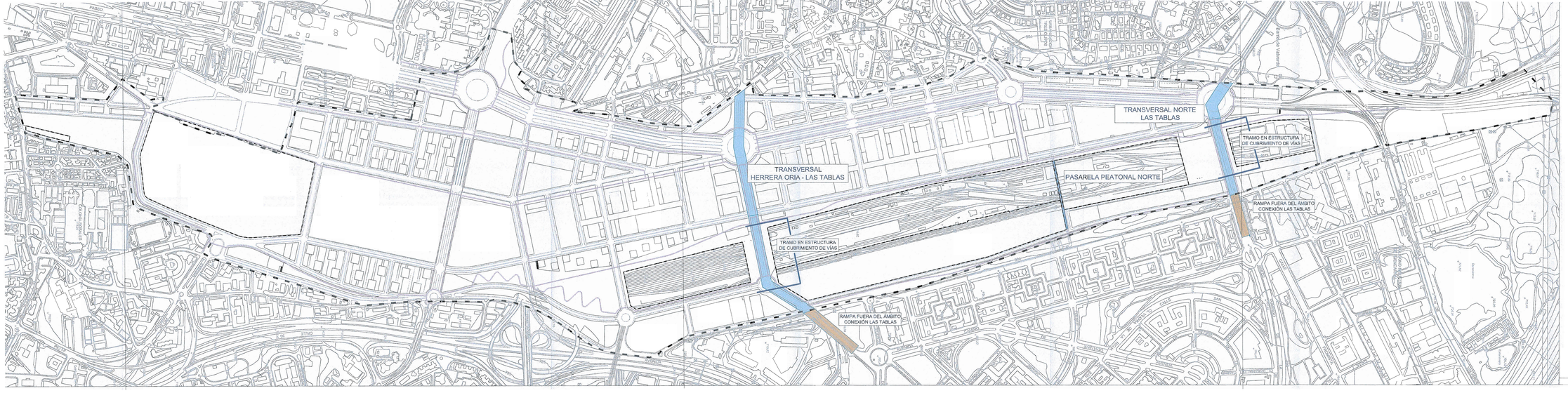
FE PÚBLICA

PLANO 6

ESCALA | ESCALA GRÁFICA | FECHA

OCTUBRE 2010

CONSORCIO URBANÍSTICO "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA"



10/50

CONVENIO URBANÍSTICO PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN PARCIAL DE REFORMA INTERIOR DEL ÁREA DE PLANEAMIENTO REMITIDO APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MADRID

ANEXO I

DESCRIPCIÓN Y ALCANCE DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y CARGAS URBANÍSTICAS DEL APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" A CARGO DE LOS PROPIETARIOS

PLANO

TRANSVERSALES DE FUENCARRAL

Aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento el día 23 FEB 2011
EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO
Federico Andrés López de la Riva Carrasco

Nº PLANO 7

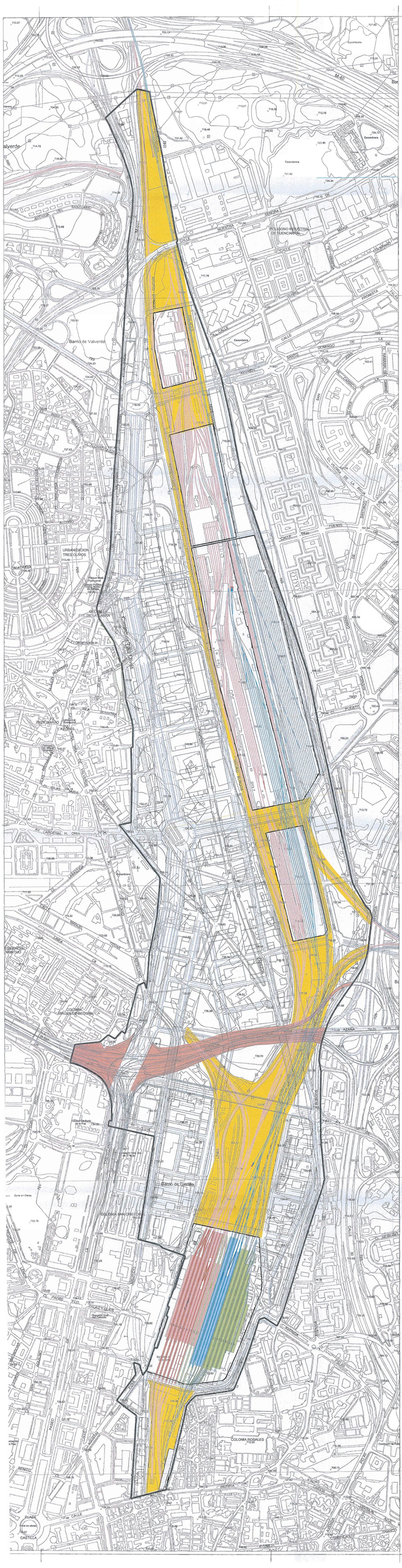
ESCALA

ESCALA GRÁFICA

FECHA OCTUBRE 2010

FE PÚBLICA

CONSORCIO URBANÍSTICO "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA"



ZONA CUBRIMIENTO

ZONA CUBRIMIENTO DE LA M-30

NOTA:

EN TODOS LOS PUENTES SOBRE LA M-30 DEBEN CUMPLIRSE LOS GÁLIBOS REQUERIDOS POR LA INSTRUCCIÓN DE CARRETERAS VIGENTE

10457

CONVENIO URBANÍSTICO PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN PARCIAL DE REFORMA INTERIOR DEL ÁREA DE PLANEAMIENTO REMITIDO APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MADRID

ANEXO I

DESCRIPCIÓN Y ALCANCE DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y CARGAS URBANÍSTICAS DEL APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" A CARGO DE LOS PROPIETARIOS

PLANO

CUBRIMIENTO DE VÍAS

Aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento el día 25 FEB 2011 EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO Federico Andrés López de la Riva Cantalejo

Nº PLANO 8

ESCALA	ESCALA GRÁFICA	FECHA
1/5000	0 m. 10 20 30 40 50	OCTUBRE 2010

CONSORCIO URBANÍSTICO "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA"

ANEXO I

DESCRIPCIÓN Y ALCANCE DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y CARGAS URBANÍSTICAS DEL APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" A CARGO DE LOS PROPIETARIOS

El presente anexo, denominado con el número I del Convenio precedente y que consta de 31 hojas redactadas exclusivamente por su anverso y 10 planos, debidamente rubricados por el Secretario del Consorcio Urbanístico "Prolongación de la Castellana" y con el sello del mismo, queda unido al documento principal como parte integrante del mismo, formando junto con éste y el resto de los anexos un documento único y completo.

Y para que así conste, se firma en Madrid, a 10 NOV 2011

C "PR STICO ELLANA"

ÍNDICE

1. RESUMEN DE VALORACIÓN 3
2. DESCRIPCIÓN Y VALORACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y CARGAS 4
2.1. NUDO NORTE 4
2.2. NUDO FUENCARRAL 6
2.3. PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA 9
2.4. INSTALACIONES DEL CANAL DE ISABEL II 10
2.5. NUEVAS INSTALACIONES DE METRO 14
2.6. CONEXIÓN ENTRE TRES OLIVOS Y LAS TABLAS 16
2.7. TRANSVERSALES DE FUENCARRAL 18
2.8. CUBRIMIENTO DE VÍAS 21
2.9. AFECCIONES A EDIFICACIONES E INSTALACIONES EXISTENTES 24
2.10. URBANIZACIÓN 27
2.11. AFECCIONES A SERVICIOS EXISTENTES 29
3. PLANOS 31

TICO "LLANA"
COI "PROL(

1. RESUMEN DE VALORACIÓN

CARGA O INFRAESTRUCTURA	M €
Nudo Norte	**107.1**
Nudo Fuencarral	**46.0**
Prolongación de la Castellana	**38.1**
Instalaciones del Canal de Isabel II	**58.8**
Nuevas instalaciones de Metro	**207.0**
Conexión Tres Olivos – Las Tablas	**37.5**
Transversales de Fuencarral	**10,7**
Cubrimiento de Vías	**822.1**
Afecciones a edificaciones e instalaciones existentes	**262.5**
Urbanización	**279.3**
Afecciones a servicios existentes	**54,9**
TOTAL	**1.924,0**

Las cifras de coste de cargas e infraestructuras no incluyen IVA

ISTICO
TELLANA"
"PRL

2. DESCRIPCIÓN Y VALORACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y CARGAS

2.1. NUDO NORTE

2.1.1. Descripción

El Nudo Norte, situado en la confluencia del final del Paseo de la Castellana con la Calle 30, frente a la Residencia Sanitaria La Paz, tiene el objetivo de dar continuidad al Paseo de la Castellana en superficie, manteniendo el sentido urbano del mismo, sin que suponga una barrera para la ciudad y permitiendo por debajo el mayor número posible de conexiones entre Calle 30 de ambas direcciones, Este y Oeste, con el propio Paseo de la Castellana, las Autovías N-1, A-10 y M-607, con unos niveles de servicio y parámetros geométricos similares a los actuales.

La solución del Nudo Norte recoge la situación actual de Castellana frente a las torres del APR 08.04 "Ciudad Deportiva", con los carriles centrales en superficie. Unos continúan y constituyen el nivel superior urbano de Castellana y otros se deprimen para conformar los carriles que permitirán dirigirse hacia las vías del Oeste (Calle 30, A-10 y N-I) o hacia el Este (Calle 30, Autovía M-607). Por debajo discurren los diferentes carriles que forman los ramales que configuran el Nudo y que permiten los giros desde y hacia las distintas direcciones y la Calle 30 en ambos sentidos.

Los carriles de acceso desde la M-607 Colmenar al vial interior de Ciudad Deportiva y la salida del carril desde superficie del lateral de Castellana en dirección Este a la Calle 30 se producen derivados del desarrollo de la actuación de Ciudad Deportiva por lo que no constituyen carga del APR 08.03.
Los ramales están formados por tres posibles soluciones: rectificación de la calzada actual o del terreno natural, calzadas descubiertas entre muros pantalla o taludes de tierras, y calzadas sobre estructuras con la morfología necesaria para discurrir por encima de otros viales.

Las obras contempladas consisten en la ampliación de tres carriles sobre la playa de vías al sur del actual paso de la Calle 30. Será necesario realizar otras estructuras como una plataforma sobre las vías de tren de la salida a Pitis y otro pequeño tramo en la entrada desde la Calle 30 Sur, antes de llegar al Edificio Profidén (actualmente Castellana Wagen). La zona afectada por las obras de Nudo y considerada en la valoración comprende: por el sur hasta los límites establecidos en el párrafo precedente; por el este y el oeste hasta que los carriles que constituyen el Nudo enlazan con los actualmente existentes en ambos extremos, autovía M-11, Calle 30 y A-I por el este, Calle 30 y autovía M-607 por el oeste y por el norte hasta emerger en la Prolongación del Paseo de la Castellana. Asimismo se incluyen las estructuras que constituyen el plano urbano de la Prolongación de la Castellana, (viales, aceras, zonas verdes que acompañan al paseo) y de Mauricio Legendre.

El diseño del Nudo Norte ha sido realizado de forma compatible con una serie de recomendaciones realizadas por los técnicos de las Administraciones con el objeto de mejorar el funcionamiento de la corona norte de Madrid. Dichas recomendaciones son las siguientes:

- Previsión de la construcción de una plataforma reservada que conecte la Estación de Autobuses de Plaza de Castilla con la N-I y con la M-607 en ambos sentidos de circulación.
- Previsión de la conexión de la calle Pedro Rico (Hospital La Paz) y San Modesto (Virgen de Begoña) con Mauricio Legendre.
- Estudio del mantenimiento de la transversalidad de Avenida de San Luis –Arzobispo Morcillo-Monforte de Lemos en ambos sentidos.

La obra incluye los movimientos de tierra, estructuras, firmes y pavimentos, señalización, iluminación, sistemas de seguridad, detección y/o extinción que exige la normativa vigente, reposiciones de servicios y desvíos provisionales así como las afecciones a canalizaciones del Canal de Isabel II, Telefónica, Gas Natural o a la estación de Metro de Begoña que está afectada en la salida actual de la calle San Modesto y se amplía una entrada a la misma desde la acera Este de Castellana.

2.1.2. Valoración

La valoración estimada se ha distribuido en los conceptos ya mencionados que constituyen carga del APR 08.03 como el propio Nudo y las que se derivan del desarrollo de la Ciudad Deportiva del Real Madrid. Para mayor detalle, ver documento del Plan Parcial de Reforma Interior, Anexo A.7.- Esquema Director de Infraestructuras y Cargas Urbanísticas del APR 08.03.

ISTICO "LLANA" CONSORC "PROL

Nudo Norte:

Millones de euros	**107.1**

Viales derivados del APR 08.04:

Millones de euros	**2.5**

2.2. NUDO FUENCARRAL

2.2.1. Descripción

El Nudo Fuencarral engloba las obras comprendidas entre los últimos edificios de la Prolongación del Paseo de la Castellana y las carreteras M-607, Autovía de Colmenar y M-603, Autovía de Alcobendas, incluyendo los ramales y estructuras necesarias para conectarse entre sí.

Las obras, con todas las direcciones que se especifican en el plano 2, se desarrollan sobre superficie ampliando los carriles actuales, con obras de fábrica bien de paso superior como los carriles desde y hacia la M-603, por debajo como los tramos de acceso a Castellana desde el Norte y viceversa y aprovechando las actualmente existentes como el paso inferior bajo la M-603. Se incluyen en el Nudo Fuencarral las correspondientes a las tramadas en el plano 2 como "*zona incluida como carga del APR 08.03*".

El diseño del Nudo Fuencarral ha sido realizado de forma compatible con una serie de recomendaciones realizadas por los técnicos de las Administraciones con el objeto de mejorar el funcionamiento de la corona norte de Madrid. Dichas recomendaciones son las siguientes:

- Previsión de la construcción de una plataforma reservada que conecte la Estación de Autobuses de Plaza de Castilla con la M-607 en ambos sentidos de circulación.

- Estudio de la conexión de la plataforma reservada de autobuses con la M-607.

- Previsión de la construcción de un tercer carril y de una vía colectora en la M-607 entre la Calle 30 y la M-40.

Comprende las conexiones entre el paso de la Castellana y las autovías M-603 (Alcobendas) y M-607 Colmenar y M-40 en ambas direcciones. La conexión entre Castellana y M-607 Norte se realiza a la vía de servicio.

Así mismo permite las conexiones desde la M-603 hacia la M-607 Norte y M-40. Desde el Norte M-607 y M-40 y Oeste se puede conectar directamente con el Paseo de la Castellana sin necesidad de trenzados mediante el desprendimiento de dos carriles de la salida de M-40 a M-607 Sur, uno por la derecha hacia M-607 Sur y otro por la izquierda hacia Castellana. A éste último se incorpora el carril procedente de M-607 Norte hacia Castellana, ambos pasan por debajo de los carriles procedentes de M-40 Oeste y el carril desprendido hacia la M-607 Sur. Con trazado sensiblemente paralelo a la M-607 dicha salida incorpora la procedente de M-40 Oeste y se soterra para cruzar por debajo de M-607

CONSORCIO URBANÍSTICO "PROLONGACIÓN CASTELLANA"

y de M-603. Una vez en superficie recibe el carril procedente de la M-603 y llega a la plaza final de la Prolongación de la Castellana.

Asimismo se ha previsto un carril para bicicleta cuyo trazado conecta los carriles previstos en el APR 08.03 con el actualmente en funcionamiento en la M-607 Colmenar.

Se incluyen las afecciones a instalaciones existentes siendo las más relevantes las de Canal de Isabel II, Gas Natural, Telefónica y líneas eléctricas.

El proyecto de Construcción del Nudo Fuencarral se redactará recogiendo las siguientes prescripciones establecidas por el Ministerio de Fomento:

1. Mejorar la salida desde la calzada interior de la M-40 hacia la M-607 y el paseo de la Castellana, que permita absorber todo el tráfico que lo utilice con un nivel de servicio óptimo, sin provocar retenciones en el viario estatal, principalmente el tronco de la M-40.

2. Mejorar la conexión de la calzada exterior de la M-40 hacia la M-607 y el paseo de la Castellana con el diseño de un ramal semidirecto para el movimiento hacia el Sur.

3. Estudiar el trenzado en la vía colectora estatal para el acceso a la M-40 desde el sur (M-607 y Castellana), disponiendo en su caso de pasos a distinto nivel.

4. El Proyecto de Construcción definitivo deberá ser aprobado por el Ministerio de Fomento y deberá incluir el estudio de tráfico y capacidad ajustado al diseño de las conexiones, según indica el punto 3 del artículo 5º de la Orden FOM/2873/2007, de 24 de septiembre. Su aprobación quedará condicionada a que no se produzca afección negativa a la explotación de la red estatal de carreteras.

5. De acuerdo con el punto 2 del mismo artículo, el estudio de tráfico y capacidad deberá analizar la incidencia de los desarrollos urbanísticos objeto de la presente planificación en el nivel de servicio de la M-40. En dicho estudio se incluirá expresamente el análisis de la capacidad de los enlaces para atender la demanda de salida de la carretera en horas punta en el año horizonte, 20 años después de la puesta en servicio de la totalidad del APR 08.03 (que será con toda probabilidad posterior al 2020 utilizado en el Estudio de Movilidad aportado con el Planeamiento).

CONSORCIO "PROLONGACIÓN CASTELLANA"

2.2.2. Valoración

La estimación de la valoración económica de esta partida es la siguiente:

Millones de euros	**46.0**

Para mayor detalle, ver documento del Plan Parcial de Reforma Interior, Anexo A.7.- Esquema Director de Infraestructuras y Cargas Urbanísticas del APR 08.03.

CONSORCIO URBANISTICO
"PROLONGACI
ANA"

2.3. PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA

La Prolongación del Paseo de la Castellana tiene una sección de 83 m repartidos en dos viales laterales, dos bulevares y una gran calzada central de dos direcciones en cada sentido. Mantiene la configuración urbana que caracteriza a lo largo del recorrido actual existente y recupera su trazado quebrado como es en el tramo más antiguo desde la Plaza de Colón hasta la de San Juan de la Cruz, en contraposición al longitudinal más reciente. Dispondrá de "carril-bus" exclusivo en todo su trazado, situado a ambos lados de los carriles centrales y separado de ellos por una mediana.

Se ha considerado la urbanización que requiere un paseo como el de la Castellana, con las características de materiales especificados en la publicación del Ayuntamiento de Madrid denominada "Normalización de Elementos Constructivos para Obras de Urbanización". Abarca el espacio comprendido entre el Nudo Norte y el Nudo Fuencarral.

Considera todas las canalizaciones necesarias como distribución de agua potable, red de riego de zonas verdes con agua reciclada, energía eléctrica, gas, saneamiento. Se ha considerado el alumbrado, los semáforos, farolas y arbolado y zona verde en los dos paseos laterales. Asimismo será necesario que las obras se realicen conjuntamente con las canalizaciones del Canal de Isabel II que discurren por debajo de los paseos peatonales. La valoración de dichas canalizaciones está incluida en el capítulo 1.4 "Instalaciones del Canal de Isabel II" y no en éste.

La estimación de la valoración económica de esta partida es la siguiente:

Millones de euros	**38.1**

Para mayor detalle, ver documento del Plan Parcial de Reforma Interior, Anexo A.7.- Esquema Director de Infraestructuras y Cargas Urbanísticas del APR 08.03.

CONS "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA"

2.4. INSTALACIONES DEL CANAL DE ISABEL II

2.4.1. Descripción

Las instalaciones del Canal de Isabel II se han estudiado de forma que no se interrumpa el servicio de agua de Madrid en ningún momento, puesto que el caudal que llega por las canalizaciones afectadas es aproximadamente el 80% de la que se consume en toda la ciudad. Estas instalaciones discurrirán principalmente por el bulevar de la Prolongación de la Castellana, espacio de dominio y uso público, que permitirá su mantenimiento y conservación sin afectar a los nuevos residentes del área.

El estudio de las distintas alternativas, soluciones de materiales o constructivas, tipo de canalizaciones y protección de las mismas, en caso necesario, se ha realizado con la participación, en la selección de alternativas, de los técnicos del Canal de Isabel II, sin perjuicio de la necesidad de obtener la conformidad técnica de dicha Empresa Pública en el momento oportuno.

En todas las alternativas se ha utilizado el criterio de diseño consistente en que la capacidad hidráulica de las nuevas instalaciones, tanto de las conducciones como del depósito, sea igual a la suma de la capacidad hidráulica existente más la derivada de la demanda del propio ámbito.

Las instalaciones del Canal son:

2.4.1.1. Nudo Malmea

STICO "TELLANA"

Las obras consideradas en este apartado consisten en la remodelación del edificio actual, "recortando" la zona que se ve afectada por el trazado de la Calle Mauricio Legendre y manteniendo la instalación hidráulica que alberga, integrando éstas en el esquema de diseño propuesto. Los elementos edificatorios que resulten incompatibles con el planeamiento serán objeto de indemnización, conforme a las reglas generales establecidas en el Reglamento de Gestión Urbanística. En la rama derecha del Atazar se sustituirán dos válvulas de mariposa con el fin de mantener el flujo y asegurar el corte durante la ejecución de las obras.

CON "PROLO

Asimismo se modifican los accesos y la disposición del espacio que se ha reservado para las instalaciones del Canal de Isabel II, adaptado a la ordenación general.

2.4.1.2. Depósito de "El Olivar"

El depósito de "El Olivar" por la imposibilidad de integrarlo en el diseño urbano y por necesidades hidráulicas, se ha decidido

trasladarlo a Valdelatas contiguo al existente entre las calzadas de ambas direcciones de la Autovía M-607 de Colmenar.

Se han estudiado dos soluciones: una que corresponde a la restitución del actual y otra que recoge los requerimientos del Canal que supone un aumento de la capacidad del depósito y una mejor gestión del agua mediante la ampliación del sistema de bombeo respecto al existente.

Ambas se han proyectado en la misma ubicación y con la misma huella. Se diferencian en la capacidad (se incrementa de 44.000 m^3 a 55.000 m^3), por mayor altura del depósito, y en el bombeo que se incrementa tanto en capacidad como en alternativas de trasvase de agua de unas canalizaciones a otras (de dos bombas y 150 kw. de potencia se pasa a un grupo de bombeo con ocho bombas y 2.200 kw. que a su vez requiere un nuevo centro de transformación).

Se considera carga urbanística del APR 08.03 la valoración económica incluida en la estimación del apartado 2.4.2 que corresponde a la solución de reposición del depósito actual con una capacidad igual a la del depósito de "El Olivar" más la derivada de las necesidades propias del ámbito. Cualquier incremento sobre dicha capacidad, que el Canal de Isabel II considere de su interés, no podrá ser repercutido al ámbito y deberá ser soportado conforme a lo establecido por la vigente Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid.

2.4.1.3. Canalizaciones

El traslado del depósito de "El Olivar" a Valdelatas necesita la conexión del mismo con las tuberías del Nudo Malmea. La conexión se realiza por el trazado que resulte técnicamente viable y que reciba la conformidad técnica del Canal de Isabel II.

Las tuberías del Atazar, Canal Alto y Canal de Santillana, una vez que tenga el trazado definitivo, discurrirán por debajo de la Prolongación del Paseo de la Castellana por las zonas peatonales entre la calzada central y las laterales de la nueva Castellana por lo que deberán realizarse conjuntamente con las obras de urbanización de dicho paseo. Incluye desde la conexión de las tuberías a la entrada en ámbito hasta la conexión con el Nudo Malmea. Las tuberías del Atazar y Santillana tendrán un diámetro de 2.000 mm en las zonas urbanizadas del interior del APR y la del Canal Alto de 2.500 mm, dispondrán de un trazado que evite radios interiores inferiores a 20 m. irán colocadas en zanja macizada de hormigón con la armadura necesaria para soportar las cargas ovalizantes (relleno y cargas de tráfico). La tubería del Canal de Santillana entre APR 08.03 y Valdelatas será de hormigón armado con camisa de chapa de diámetro 1.600 mm, según especificaciones del Canal de Isabel II.

TICO LANA"
CONS "PROLONG

2.4.1.4. Refuerzo de tuberías

La calle Mauricio Legendre dispone de un espacio libre y amojonado que impide sobrecargas en las canalizaciones que discurren por debajo. La ampliación de los carriles o del número de calles transversales obliga a considerar el refuerzo de dichas canalizaciones para soportar el tráfico rodado. Esta situación se puede producir en otras canalizaciones dentro del ámbito a las que se aplicará la misma solución que se detalla a continuación.

El refuerzo está considerado con las siguientes soluciones:

Tuberías del Atazar. Sustitución de la tubería actual por una de acero del mismo diámetro, 2.000 mm macizada de hormigón con la armadura necesaria para soportar las cargas ovalizantes de tierras y/o tráfico. Se realizará en los tramos donde se invada con carriles de circulación rodada el espacio de la tubería.

Canal Alto. Por la naturaleza de las características constructivas del mismo, en vez de reforzarse, se protegerá mediante la colocación de una estructura de hormigón armado. Alternativamente y si el Canal lo considera oportuno, el refuerzo de las estructura se podrá sustituir por la colocación en el interior del canal de un tubo de acero helicoidal soldado de 2.400 mm de diámetro colocado sobre solera de hormigón y rellenado los huecos sobrantes entre el tubo y el canal con mortero de cemento de baja retracción.

2.4.1.5. Terrenos para el nuevo depósito de Valdelatas y para la nueva conducción entre éste y el APR 08.03

Los terrenos donde se ubicará el futuro depósito de Valdelatas así como aquellos por los que discurrirá la nueva conducción que debe comunicar el APR con el futuro depósito de Valdelatas (Ver plano 4.2 del Anexo I de este Convenio) serán definidos en los correspondientes proyectos de construcción de dichas infraestructuras y, en caso de pertenecer a sujetos privados o públicos no dependientes de la Comunidad de Madrid, serán transmitidos gratuitamente y en pleno dominio a favor del Canal de Isabel II.

En el caso de la conducción de conexión del APR con el depósito de Valdelatas, se intentará diseñar su trazado de forma que discurra por los suelos del Canal de Isabel II que ya albergan infraestructuras, si bien se procurará no mermar la banda de protección propia de aquéllas, en cuyo caso y si técnicamente se considera adecuado, se deberá obtener aquella franja de suelo que sirva a los fines de protección de las conducciones en cuestión. En el caso de que los suelos afectados por el trazado de la conducción o su franja de protección sean propiedad de terceros, los mismos serán obtenidos en el marco del sistema de

gestión urbanística con cargo a los propietarios del APR 08.03 y cedidos gratuitamente en pleno dominio a favor del Canal de Isabel II.

2.4.2. Valoración

La estimación de la valoración económica de esta partida es la siguiente:

Millones de euros	**58.8**

Para mayor detalle, ver documento del Plan Parcial de Reforma Interior, Anexo A.7.- Esquema Director de Infraestructuras y Cargas Urbanísticas del APR 08.03.

CONSORCIO ... STICO "PROL... ELLANA"

2.5. NUEVAS INSTALACIONES DE METRO

2.5.1. Descripción de la nueva línea de Metro

La nueva línea de Metro que se valora y se transcribe en este resumen, consisten en prolongar la actual línea 10 a partir de la estación de Chamartín hacia la Prolongación de la Castellana con cinco estaciones, la última en la plaza que se proyecta a la altura de la Transversal Las Tablas – Monte Carmelo que a su vez incluye el intercambiador con la estación que presta servicio de Cercanías de Renfe que se prevé a la misma altura y con la línea de Metronorte que está en servicio. Cuenta con un ramal que conecta con las cocheras de Metro existentes en la proximidad de la Autovía de Colmenar junto a Tres Olivos. Se incluye la adecuación de la estación de Begoña con un acceso desde la Plaza del Nudo Norte y otra entrada desde el lateral Este de Castellana con un túnel por debajo de ella.

El diseño definitivo del intercambiador con la estación de Cercanías no podrá interferir funcionalmente con los suelos del recinto de fabricación y mantenimiento de material rodante ferroviario a cota del Sistema General Ferroviario

La obra consta de dos partes diferenciadas que pueden ejecutarse en etapas distantes en el tiempo. Por una parte la infraestructura (construcción de túneles y cavernas de estaciones) que en el Estudio se ha previsto realizar a cielo abierto para reducir el coste y las afecciones a edificaciones. Y por otra, la adecuación de estaciones y túneles en la que se dota a las estaciones de andenes, pavimentos, escaleras de fábrica y mecánicas, iluminación, servicios, mobiliario, tornos de acceso, control de TV, megafonía, etc. y a los túneles de balasto, raíles, catenarias, electrificación, señalización, etc.

El Proyecto de Construcción de la Nueva Línea de Metro tendrá en cuenta y se ejecutará de acuerdo con las siguientes consideraciones:

- El proyecto de urbanización se coordinará con los proyectos de Mintra para definir la línea 10 de Metro en la ampliación de la Castellana
- La definición, número y localización de las estaciones se matizará en dicho proyecto y se ajustará según la accesibilidad y los requerimientos de explotación de la línea 10 de Metro
- La última estación de la línea 10, coincidente con una estación de Cercanías, se coordinará modalmente estableciendo un punto de intermodalidad Metro-Cercanías-EMT y disuasión para vehículo privado.
- El proyecto de urbanización incluirá una solución para la gestión de los depósitos de la línea 10 de Metro con una cochera de estacionamiento en cabecera de línea.

2.5.2. Reserva de aparcamiento para las dos nuevas estaciones de Cercanías

El Plan Parcial deberá permitir la ejecución del aparcamiento subterráneo que resulte necesario junto a las dos nuevas estaciones de Cercanías, a ubicar en terrenos de titularidad pública (zona verde o viales).

2.5.3. Valoración de la nueva línea de Metro

La estimación de la valoración económica es la siguiente:

Millones de euros	**207.0**

Para mayor detalle, ver documento del Plan Parcial de Reforma Interior, Anexo A.7.- Esquema Director de Infraestructuras y Cargas Urbanísticas del APR 08.03.

2.6. CONEXIÓN ENTRE TRES OLIVOS Y LAS TABLAS

2.6.1. Túnel Fuencarral-Las Tablas

2.6.1.1. Descripción

Las cargas a considerar en el túnel entre Tres olivos y Las Tablas son las especificadas en la "Instrucción sobre las acciones a considerar en los proyectos de puentes de ferrocarril (IAPF).

En todos los casos se incluyen las afecciones a catenarias, iluminación, saneamiento, canalizaciones de señales o las señales mismas que se vean interrumpidas por las obras, tanto la reposición provisional mientras se realiza la obra como la definitiva, con características semejantes o iguales a las existentes. No incluye la ampliación de servicios o instalaciones que no existan actualmente.

Todas las estructuras horizontales sobre vías ferroviarias están previstas con un gálibo de 7 m desde la cara superior del carril hasta la cara inferior de las mismas. El gálibo horizontal entre el eje de la vía y la cara de los pilares o muro más próximos no será inferior a 3,90 m.

El túnel dispone de un acceso en la calle que comunica la glorieta de la confluencia de las calles Afueras de Valverde que procede de la carretera del El Pardo, con Nuestra Señora de Valverde y la glorieta de la Prolongación de la Castellana. En la misma se deja espacio para la entrada y salida del túnel y para el acceso a Castellana. Discurre por debajo de Castellana y de las tuberías del canal, del tramo urbano al oeste de las vías y de la playa de vías. El otro acceso está situado perpendicular a la calle 43 del PAU Las Tablas.

Tiene una capacidad de dos carriles y arcenes de 2,5 m en cada sentido con mediana. Se aplicará un gálibo de 4,5 m, reglamentario según la Instrucción para el Diseño de Vía Pública del Ayuntamiento de Madrid, con el sobrealto necesario para ventilación y señalización. La construcción del mismo se realizará mediante estructura de hormigón con muros y losa que podrán efectuarse a cielo abierto y tramos por hinca o sistema similar que garantice el mantenimiento del tráfico de ferrocarril en las vías cuyo servicio sea imprescindible. Se ha previsto un acceso a la playa de vías ferroviarias de Fuencarral desde la cara sur del túnel. Este acceso garantizará la conexión al viario de servicio existente en el interior de dicha playa de vías, en particular ha de permitir la maniobrabilidad y correcto funcionamiento de los

STICO ELLANA" CON "PROLO

vehículos pesados, asegurando la compatibilidad con la circulación interior actual.

2.6.2. Valoración

Túnel Fuencarral - Las Tablas

	Millones de euros
TOTAL	**37.5**

Para mayor detalle, ver documento del Plan Parcial de Reforma Interior, Anexo A.7.- Esquema Director de Infraestructuras y Cargas Urbanísticas del APR 08.03.

2.7. TRANSVERSALES DE FUENCARRAL

2.7.1. Descripción

Las cargas a considerar en la pasarela y los puentes que constituyen las Transversales de Fuencarral son las especificadas en la "Instrucción sobre las acciones a considerar en el proyecto de puentes de Carretera (IAP)", de 12 de febrero de 1998, en el caso de pasarelas peatonales, sin la consideración de las acciones del vehículo pesado y en los tramos del túnel bajo las vías la "Instrucción sobre las acciones a considerar en los proyectos de puentes de ferrocarril (IAPF). Los pilares están dimensionados para cumplir la Norma UIC 777-2 R de enero de 1997 sobre impacto de ferrocarril.

En todos los casos se incluyen las afecciones a catenarias, iluminación, saneamiento, canalizaciones de señales o las señales mismas que se vean interrumpidas por las obras, tanto la reposición provisional mientras se realiza la obra como la definitiva, con características semejantes o iguales a las existentes. No incluye la ampliación de servicios o instalaciones que no existan actualmente.

TICO
ELLANA"
CC
"PRO

Todas las estructuras horizontales sobre vías ferroviarias están previstas con un gálibo de 7 m desde la cara superior del carril hasta la cara inferior de las mismas. El gálibo horizontal entre el eje de la vía y la cara de los pilares o muro más próximos no será inferior a 3,90 m.

2.7.1.1. Puente Transversal Sur-Herrera Oria

Este puente, situado de forma transversal a la playa de vías de Fuencarral, es el situado más al Sur de los dos que está previsto construir sobre dicha playa.

Tiene una plataforma recta de 30 m de anchura, que gira hacia el norte cuando llega a la margen este próxima al PAU Las Tablas para alinearse con la calle existente.

La plataforma tiene capacidad para dos carriles con arcenes en cada sentido, aceras y mediana.

El puente está integrado en un espacio de vías cubiertas que incluye una zona verde y el puente. Dispone de una solución estructural semejante a las Transversales de Chamartín en la que comparten una misma morfología con las zonas ajardinadas. Se conformará mediante vigas colocadas transversales a la dirección de las vías con una separación tal que los apoyos no interfieran funcionalmente con las vías e instalaciones existentes a la cota del Sistema General Ferroviario.

Este puente se relaciona en este capítulo pero se incluye a todos los efectos en el siguiente correspondiente a Cubrimiento de Vías.

2.7.1.2. Pasarela peatonal Norte

Se sitúa, a 600 m al sur de la Transversal Norte, tiene una plataforma de 10 m de ancho y atraviesa la playa de vías con apoyos que respetarán el trazado de vías y las edificaciones existentes, debiendo coordinarse con las ampliaciones de instalaciones ferroviarias previstas.

Esta pasarela está proyectada a la altura de la estación de Cercanías de Fuencarral actualmente en servicio, que será sustituida por dos nuevas estaciones (una al norte y otra al sur) cuya ubicación está recogida en el plano 5 "Nueva Línea de Metro" de este Convenio.

2.7.1.3. Puente Transversal Norte-Las Tablas

Está constituido por un tablero que recoge un vial de 30 m de ancho y espacios verdes a los dos lados que apoya en pórticos y una rampa entre muros de contención hasta conectar con el vial del PAU Las Tablas. Se ha previsto un espacio de 8 m dentro de la sección del vial, para la ampliación del Metro Ligero entre el que está en funcionamiento en Las Tablas y Mirasierra.

Se debe construir tomando las medidas necesarias para que el túnel que discurre por debajo de las vías siga en servicio.

Las pilas estarán constituidas por hormigón armado formando muros-pilares o pórticos paralelos a la marcha de los trenes y a las vías.

ICO LANA" "PRC

2.7.2. Valoración

La estimación de la valoración económica de esta partida es la siguiente:

Puente Transversal Sur-Herrera Oria

	Millones de euros
TOTAL	Se valora en "Cubrimiento de vías"

Pasarela Peatonal-Norte

	Millones de euros
TOTAL	**10.7**

Puente Transversal Norte - Las Tablas

	Millones de euros
TOTAL	Se valora en Cubrimiento de Vías

Resumen	Millones de euros
Pasarela Peatonal Norte	10.7
TOTAL	**10.7**

Para mayor detalle, ver documento del Plan Parcial de Reforma Interior, Anexo A.7.- Esquema Director de Infraestructuras y Cargas Urbanísticas del APR 08.03.

2.8. CUBRIMIENTO DE VÍAS

2.8.1. Descripción

La zona a considerar para cubrir en las vías férreas se delimita trazando una paralela a la vía más exterior que se cubre con un gálibo horizontal de 3,90 m entre el eje de la misma y la cara más próxima de la estructura (muro o pilar). El trazado de vías considerado es el correspondiente a los últimos diseños de ADIF y de RENFE-Operadora para la Remodelación Integral del complejo de fabricación y mantenimiento de Fuencarral. El gálibo vertical previsto entre el nivel superior de rodamiento de las vías y la cara inferior de la estructura es de 7 m.

La plataforma que se crea con la estructura del cubrimiento de vías establece un plano urbano que integra los espacios de las dos márgenes de la estación dotando a la ciudad de unas conexiones viarias y urbanas que eliminan la barrera actual y la equipan con grandes espacios de esparcimiento y recreo, así como de vías de conexión Este – Oeste y viceversa que descongestionan los únicos pasos actuales, Calle 30 y túnel Pío XII-Castellana.

La superficie máxima de cubrimiento de vías es la delimitada en el plano 8.

Los accesos a la playa de vías con vehículos de rueda de goma u otros en Chamartín, han determinado unos límites en el Este y el Oeste que se especifican en el plano mencionado y que se materializan con un muro de contención que dispondrá de las necesarias salidas de la zona de vías al plano urbano. Los accesos en Fuencarral se han previsto mediante rampas situadas al norte de la Transversal Sur - Herrera Oria y a la altura del actual acceso al recinto del taller, así como desde el túnel Fuencarral - Las Tablas. Dichos accesos garantizarán la conexión al viario de servicio existente en el interior de la playa de vías, en particular han de permitir la maniobrabilidad y correcto funcionamiento de los vehículos pesados, asegurando la compatibilidad con la circulación interior actual.

En la zona de Chamartín el límite por el Sur se ha establecido en la entrada al túnel de Atocha y por el Norte, de Este a Oeste en la Calle 30, el talud de tierras natural existente y las vías de Pitis. Al Oeste queda un tramo de la Vía 1, a Pitis, que discurre aislada de las demás, en túnel. En dicha superficie se incluyen las Transversales de Chamartín.

En el ámbito de Fuencarral se ha previsto el tratamiento de la zona sureste entre la Calle 30, el Puente Sur Herrera Oria- Las Tablas y la playa de vías. En dicha zona se cubrirán los tramos de vías y se rellenará con tierras el resto para obtener un espacio uniforme que

comunique la nueva pasarela con el nivel de desembarque del Puente Sur.

El puente transversal Sur Herrera Oria-Las Tablas se acompaña de una zona ajardinada cuya morfología estructural es la misma que el resto de cubrimiento de vías, por lo que tanto el puente como la zona ajardinada se resuelven con este mismo sistema estructural. También se ha proyectado cubrir las vías de cercanías y una parte importante de las del AVE y de mercancías a todo lo largo de su recorrido por ambos laterales de la playa de vías de Fuencarral. Al sur de la Transversal Norte también se ha previsto una zona verde que se resuelve con el mismo tipo de estructura, debiendo coordinar su diseño con las vías, instalaciones y edificaciones previstas en el Proyecto de Remodelación Integral del complejo ferroviario de Fuencarral y de éste con la anterior. El sistema de cubrimiento es el mismo que el resto de las vías permitiendo una mayor y mejor protección acústica y aumentando el espacio verde entre la zona urbana y la playa de vías.

La Calle 30 se ha cubierto en su totalidad en el tramo que discurre dentro del ámbito, concretamente entre el Nudo Manoteras y el Nudo Norte

Las acciones a considerar serán:

- La carga correspondiente al paso de las calles que deben tener en cuenta las cargas de viales previstos en la "Instrucción sobre las acciones a considerar en el proyecto de puentes de carretera (IAP)" de 12 de febrero de 1998, o las cargas de jardines y arbolado en el resto de la zona ajardinada.

La estructura prevista en el cubrimiento recoge los siguientes conceptos:

- Cimentación.

- Pilares o sistemas estructurales de hormigón armado capaces de absorber impactos de ferrocarril conforme a la normativa sectorial vigente. Muros de contención de tierras de hormigón perimetrales a la zona a cubrir. Los muros dispondrán de los huecos necesarios para el paso de vehículos de emergencia en las rutas que se establezcan.

- Vigas y losas que conformen una superficie horizontal capaz de soportar las cargas de viales o las cargas de jardines y arbolado.

- Las afecciones a catenarias, iluminación, saneamiento, canalizaciones de señales o las señales mismas que se vean interrumpidas por las obras, tanto la reposición provisional mientras se realiza la obra como la definitiva, con características semejantes o iguales a las existentes. No incluye la ampliación de servicios o instalaciones que no existan actualmente.

- Las vías de evacuación en caso de emergencia, y la ventilación e iluminación de las mismas.

2.8.2. Valoración

La estimación de la valoración económica de esta partida es la siguiente:

Millones de euros	**822.1**

Para mayor detalle, ver documento del Plan de Reforma Interior, Anexo A.7 Esquema Director de Infraestructuras y Cargas Urbanísticas del APR 08.03.

2.9. AFECCIONES A EDIFICACIONES E INSTALACIONES EXISTENTES

El estudio de afecciones a edificaciones e instalaciones existentes ha considerado todos los edificios existentes en el APR 08.03, incluso los correspondientes a RENFE-Operadora y ADIF y las instalaciones de EMT en la calle Mauricio Legendre.

2.9.1. Edificaciones existentes

Los edificios se ha dividido en: Edificios Catalogados y Resto de edificaciones.

A) Edificios Catalogados

Los edificios catalogados por el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid (P.G.O.U.M.) y las soluciones para cada uno son los siguientes:

- Edificio de Laboratorios Profidén (actualmente Castellana Wagen), situado al norte de la Calle 30, en calle Isla de Java, 1 del Polígono Industrial de Fuencarral Malmea. Se mantiene.

- Ermita de San Roque, situada en el Camino de San Roque de Fuencarral. Se traslada.

- Ermita de Ntra. Sra. de Lourdes, situada en Avda. Ntra. Sra. de Valverde. Se traslada.

La solución a cada uno de ellos se realiza de acuerdo a las condiciones establecidas en el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid.

B) Resto de edificaciones

En el resto de edificaciones se ha valorado el coste de las indemnizaciones que deben asumir las correspondientes Juntas de Compensación de acuerdo con la legislación vigente y la jurisprudencia.

Se han aplicado los supuestos de:

Demolición para los edificios en uso así como las infraconstrucciones que existen en el ámbito que es necesario eliminar.

Reposición, aplicando los costes actuales de construcción depreciándose por su antigüedad, estado de conservación, depreciación funcional o inadecuación.

Traslado de negocio considerando las indemnizaciones legales. No se ha considerado cese de negocio en ninguna de las instalaciones existentes al contemplar el planeamiento propuesto la obligación de

STICO "CASTELLANA"
C "PRI

alojar aquellas industrias que no puedan continuar su actividad fuera del ámbito como de obligada reubicación dentro del mismo.

El edificio de Correos situado al este de la Estación Multimodal de Chamartín es incompatible con el planeamiento del Plan Parcial. Formará parte de las cargas imputables a los propietarios únicamente la demolición y el coste de reposición de la edificación estimado de acuerdo con la legislación vigente y la jurisprudencia.

2.9.2. Instalaciones ferroviarias

Los criterios de valoración de las instalaciones ferroviarias son los mismos que el resto de edificaciones de acuerdo con la legislación vigente y la jurisprudencia.

Si bien existe una condición determinante como es el mantenimiento del servicio ferroviario que puede obligar a la sustitución ciertas instalaciones cuya ausencia hace imposible el funcionamiento del mismo. Un ejemplo lo constituye la subestación eléctrica, cuyo funcionamiento debe ser permanente puesto que abastece la energía que necesitan los trenes para su desplazamiento y funcionamiento.

STICO "TELLANA"

Se han valorado los edificios (talleres de mantenimiento de infraestructuras, oficinas, vestuarios, almacenes, etc.), instalaciones, obras de infraestructura (marquesinas, dársenas exteriores de aparcamiento, etc.) y plantaciones (árboles).

Se ha incluido como carga imputable a los propietarios el importe de la indemnización establecida legalmente por la reposición de la actual Estación de Fuencarral.

CONSO "PROLONG

2.9.3. Instalaciones de la Empresa Municipal de Transportes

La valoración de la indemnización que corresponde a la Empresa Municipal de Transportes por los derechos correspondientes a las instalaciones que actualmente utiliza en la calle Mauricio Legendre y el incremento de costes de explotación sobrevenidos por la mayor distancia de recorrido de los vehículos, derivada del traslado de las actuales cocheras, motivado por la incompatibilidad de la ubicación actual con la ordenación urbana prevista, a los futuros emplazamientos, se ha realizado de acuerdo con la legislación vigente. El Convenio establece que el coste máximo para los propietarios por este concepto es de 30,05 millones de euros.

2.9.4. Valoración

La estimación de la valoración económica de esta partida es la siguiente:

	Millones de euros
Edificios catalogados	1.09
Demoliciones	41.81
Reposición	101.55
Traslado de negocio	88.00
EMT	30.05
TOTAL	**262.50**

TICO "LANA"
CON "PROLOI

2.10. URBANIZACIÓN

2.10.1. Urbanización

La urbanización del APR 08.03 se ha desarrollado considerando los servicios normales para un área urbana de las características de altas prestaciones que se requieren en las calles del entono del Paseo de la Castellana. Los elementos de las mismas como calzadas, aceras, bordillos, canalizaciones de agua del Canal de Isabel II, gas, electricidad, saneamiento, teléfonos y señalización se han tomado de la publicación del Ayuntamiento de Madrid denominada "Normalización de elementos constructivos para obras de urbanización".

Todas las calles llevarán los servicios de abastecimiento y saneamiento gestionados por el Canal de Isabel II, electricidad, gas y teléfono. Dispondrán de red de iluminación y farolas, red de regulación de tráfico. La red de riego se circunscribirá a las zonas de jardín público que se regarán con agua reciclada procedente de una red exclusiva prevista por el Departamento de Agua y Saneamiento del Ayuntamiento de Madrid. Contará con un depósito regulador de 7.500 m^3 y una dársena de llenado de camiones para baldeo. La disposición de las canalizaciones se realizará de modo que pueda alojarse un sistema de recogida neumática de residuos.

Respecto al saneamiento, y dado que los colectores receptores de los vertidos del ámbito tienen comprometida su capacidad hidráulica, el Plan Parcial propone técnicas de reducción de escorrentía en origen (Técnicas de drenaje urbano sostenible) y/o la construcción de tanques de tormenta que reduzcan (en el primer caso) o laminen (en el segundo) la incorporación de las aguas de lluvia a los colectores receptores. La ubicación de los tanques, en su caso, se definirá en el Proyecto de Urbanización conforme a los criterios establecidos en el Plan Parcial.

Asimismo, en los últimos tres o cuatro años las calles de Madrid se han llenado de canalizaciones de empresas de telecomunicaciones. La zona del APR 08.03 no se ha librado de dichas canalizaciones que se han instalado obviamente, en las calles existentes. Como quiera que dichas calles no coinciden con la ordenación prevista, será necesario trasladar dichas canalizaciones debiendo mantener el servicio durante la ejecución de las obras.

En el borde Este de la playa de vías queda un tramo en el que no existe cubrimiento de las vías más orientales por lo que carece de protección entre la zona ferroviaria y la zona urbana. Para la protección acústica de dicha zona se construirá un muro de hormigón que dará continuidad a la ofrecida por los tramos de vías cubiertas. El muro está considerado dentro de las obras de urbanización con las características morfológicas y estructurales necesarias para que cumpla el fin para el que se proyecta.

También se han incluido en la este capítulo las obras de las rampas que permiten el acceso a las Transversales Norte y Herrera-Oria, ambas situadas en el PAU Las Tablas, en terrenos exteriores al ámbito del APR 08.03

2.10.2. Túnel Avenida de San Luis – Monforte de Lemos

El túnel conecta la transversal de avenida de San Luis con la calle Monforte de Lemos.

Permite la conexión Este Oeste por debajo del paseo de la Castellana. Se inicia en la Transversal que conecta la avenida de San Luis con la rotonda del Nudo Norte, gira hacia el sur a la altura de Castellana, vuelve hacia el Oeste una vez rebasados los edificios de la Ciudad Sanitaria La Paz, trascurre por debajo de la calle Arzobispo Morcillo y emerge en la Calle Monforte de Lemos.

La sección del túnel está constituida por dos carriles en cada sentido de 3,50 m, mediana de 1 m y arcenes de 1 m en cada lado.

Dispondrá de pozos de ventilación y salidas de emergencia de acuerdo con la normativa vigente.

2.10.3. Valoración

La estimación de la valoración económica de estas partidas es la siguiente:

	Millones de euros
Solo Urbanización	232,9
Túnel Avenida de San Luis – Monforte de Lemos	46,4
TOTAL URBANIZACIÓN	**279,3**

2.11. AFECCIONES A SERVICIOS EXISTENTES

Las líneas eléctricas y el resto de los servicios han requerido un estudio que ha consistido en analizar la ordenación urbana que se pretende, superponerla con las redes existentes y buscar soluciones para el mantenimiento del servicio, para el suministro a lo que se proyecta y la interconexión con otras actuaciones próximas o afectadas por ésta, estableciendo redes principales y de reparto que formen una red mallada, con el objeto de garantizar al máximo los suministros.

La necesidad de ampliar las líneas eléctricas y adaptarlas a la ordenación urbana para dar servicio eléctrico a los nuevos edificios que se crean en al Área de Actuación obliga proceder a una nueva distribución de energía eléctrica que deberá discurrir por el nuevo viario, agrupando las líneas eléctricas actuales y las necesarias para dar servicio a la nueva ordenación, todo ello en canalizaciones enterradas.

Gas Natural tiene dentro del APR, una arteria fundamental que procede de Manoteras, cruza la Actuación a la altura de la Calle 30, A-10 hacia el Oeste y se bifurca al comienzo de la calle Antonio Cabezón, junto al Edificio Profidén (actualmente Castellana Wagen), en un ramal, hacia el Norte, por la mencionada calle Antonio Cabezón que suministra gas al núcleo urbano de Fuencarral, a Tres Cantos y a Alcobendas; y otro ramal que continúa hacia el Oeste para suministrar la zona situada en la margen derecha de Avenida de la Ilustración.

La arteria de gas de la calle Antonio de Cabezón es necesario retranquearla a una calle de nuevo trazado, haciendo derivaciones y una estación de regulación de presión que permita el suministro domiciliario.

El Canal de Isabel II ha solicitado la instalación de una tubería de abastecimiento que sirva para conectar un anillo perimetral que bordea la Corona Norte por el perímetro de los PAUs, y el depósito de Plaza de Castilla donde existe un equipo de bombeo. La razón de tal conexión es dotar de presión a toda la zona puesto que Fuencarral es una de las zonas más alta del municipio urbano y si bien no hay problema de caudal les falta presión. La conexión con el equipo de bombeo y la ampliación del mismo con cargo al APR 08.03 resolverá esta deficiencia.

En cuanto al saneamiento, dado que los colectores receptores de los vertidos del ámbito tienen comprometida su capacidad de transporte, se realizarán, en fase del proyecto de urbanización, los cálculos necesarios para estudiar tanto dicha capacidad hidráulica como la eventual necesidad de aumentar la misma.

Así mismo, y dado que la EDAR de Valdebebas no puede tratar la totalidad de los vertidos que le llegarán provenientes del ámbito, se remodelará y ampliará el bombeo entre la EDAR de Valdebebas y la de Rejas para poder tratar en ésta el excedente de vertido. La estimación

de la valoración económica de la remodelación y ampliación del bombeo se incluye dentro de la considerada en este apartado.

Se han considerado como carga todos los gastos derivados de estas afecciones que por ley correspondan, si bien se podrán formalizar los acuerdos o convenios con las compañías suministradoras que mejor convengan en orden a un correcto servicio y a la defensa de los intereses de los participantes.

La estimación de la valoración económica de esta partida es la siguiente:

Millones de euros	**54,9**

3. PLANOS

ÍNDICE

Plano 1.1.- Nudo Norte

Plano 1.2.- Nudo Norte en superficie

Plano 2.- Nudo Fuencarral

Plano 3.- Sección tipo de Prolongación de Paseo de la Castellana

Plano 4.1.- Canalizaciones de abastecimiento del Canal de Isabel II (Plano 1 de 2)

Plano 4.2.- Canalizaciones de abastecimiento del Canal de Isabel II (Plano 2 de 2)

Plano 5.- Nueva Línea de Metro

Plano 6.- Conexión entre Tres Olivos y Las Tablas

Plano 7.- Transversales de Fuencarral

Plano 8.- Cubrimiento de vías

LLANA"

CONSO
"PROLONGA

ANEXO II

DESCRIPCIÓN Y ALCANCE DE LAS INFRAESTRUCTURAS RELACIONADAS CON EL APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" A CARGO DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

El presente Anexo, denominado con el número II del convenio precedente y que consta de 12 hojas redactadas exclusivamente por su anverso y 4 planos, debidamente rubricados por el Secretario del Consorcio Urbanístico "Prolongación de la Castellana" y con el sello del mismo, queda unido al documento principal como parte integrante del mismo, formando junto con éste y el resto de los anexos un documento único y completo.

Y para que así conste, se firma en Madrid, a 10 NOV 2011

CONSO
"PROLONGA

ÍNDICE

1. DESCRIPCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS 3
1.1. BY PASS NORTE DE LA Calle 30..... 3
1.2. REMODELACIÓN DE LA ESTACIÓN DE CHAMARTÍN..... 7
1.3. CERCANÍAS AEROPUERTO DE BARAJAS T-4 A CHAMARTÍN..... 8
1.4. NUEVO TÚNEL DE CONEXIÓN PARA EL AVE ATOCHA-CHAMARTÍN 9
1.5. TERRENOS PARA EL NUEVO DEPÓSITO DE VALDELATAS Y PARA LA NUEVA CONDUCCIÓN ENTRE ÉSTE Y EL APR 08.03 11
2. PLANOS 12

STICO "ELLANA"
CC "PRO

1. DESCRIPCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

1.1. BY PASS NORTE DE LA CALLE 30

1.1.1. Solución inicial

El By-pass Norte constituye el cierre de la Calle 30 por el norte, en túnel, desde la avenida de la Paz hasta cerrarla por el norte en la plaza de Salvador Maella, al comienzo de la calle Monforte de Lemos, despojando a ésta de los tramos con semáforos de la avenida de la Ilustración.

El tramo del Este está constituido por dos túneles unidireccionales uno en cada sentido separados entre sí una distancia de 30 m a profundidades superiores a 35 m. En el tramo Oeste desde el final de la calle Monforte de Lemos hasta la Plaza de Salvador Maella el túnel se construye por el método de "falso túnel" con losa de cubierta de hormigón armado que apoya sobre las pantallas exteriores y la medianera de los túneles con lo que reduce la luz del vano de cubierta y sirve de separación entre ambas direcciones. La longitud de cada tramo es de 3,2 y 2,2 km con un total de 5,4 km

Se disponen galerías de conexión entre túneles para utilización por usuarios en caso de evacuación, cada 200 m y galerías de conexión de túneles para vehículos, cada 600-800 m que garantizan la evacuación de vehículos entre túneles en caso de emergencia. La longitud, dependiendo de la alternativa seleccionada, está entre 5.4 y 4,7 km por sentido.

Estos recorridos de evacuación se complementan con salidas de emergencia directas al exterior que se integran en los recintos destinados a pozos de ventilación del túnel o salidas directas con comunicación con el exterior..

La sección transversal de los túneles tiene forma circular de acuerdo con el sistema constructivo de túnel realizado con tuneladora, que permite albergar en su plano medio la calzada de circulación de vehículos mediante losa de hormigón armado sustentada por dos alineaciones de pilares. El ancho de la plataforma se distribuye en tres carriles de 3,50 m, arcenes de 0,50 m y aceras de 0,50 m en ambos lados. El gálibo vertical será de 4,50 m.

Los espacios verticales del túnel no destinados a la circulación viaria y situados bajo la calzada se aprovechan para una galería de servicios así como los conductos de inyección de aire fresco en el túnel. Los de la parte superior se utilizan para los conductos de extracción de aire viciado mediante un sistema de ventilación transversal con estarán dotados los túneles.

El sistema de ventilación transversal requiere de unos pozos de ventilación situados en puntos estratégicos seleccionados para evitar interferencias con elementos de superficie

La obra comprenderá además de las estructuras de los túneles:

- La restauración de las zonas afectadas por la construcción de los túneles.
- Reposición de servicios afectados.
- Ejecución de desvíos provisionales de tráfico y disposición de los elementos necesarios para mantener la fluidez del mismo
- Protección de edificios y tratamientos del terreno
- Cimentaciones superficiales y profundas para la construcción de pozos de ventilación, recintos de introducción y extracción de la tuneladora y rampas de acceso a los túneles.
- Estructuras y revestimientos interiores de los túneles.
- Firmes pavimentos y aceras interiores de los túneles
- Drenaje y alcantarillado exterior a los túneles.
- Instalaciones convencionales y especiales de seguridad de los túneles (ventilación, protección, contra incendios, electricidad, alumbrado, sistemas de control y detección, comunicaciones, etc.)
- Señalización interior y exterior a los túneles.

VISTICO "STELLANA"
CON "PROLOI

1.1.2. Solución alternativa

En el año 2004, con motivo de la redacción de los proyectos de remodelación de la Calle 30, fueron redactados los proyectos de construcción del By pass de la Avenida de la lustración, Tramo Este y Tramo Oeste, conocido como By pass Norte de la Calle 30.

Para la redacción del tramo Este se optó por una solución construida con tuneladoras y para el tramo Oeste se optó por una solución construida por métodos convencionales (método del "cut and cover" o procedimiento de construcción de falso túnel).

Sometidos a información pública los citados proyectos suscitaron una importante polémica, debido a la afección en superficie que suponía la construcción del Tramo Oeste del By-pass, al haberse diseñado con utilización de procedimientos convencionales de construcción de túneles.

Este hecho, junto con la experiencia que ha supuesto la construcción del By-pass Sur de la Calle 30, con tuneladoras cuyas dimensiones superan con creces a las mayores tuneladoras que hayan sido utilizadas en construcción de túneles, ha permitido abordar un estudio de alternativas en el que la excavación y revestimiento de los túneles sean realizadas con maquinaria de alto rendimiento como son las tuneladoras de presión de tierras EPB.

Descripción de la solución alternativa

Dentro de las posibles soluciones que permiten la construcción de los dos túneles con maquinaria de alto rendimiento (tuneladoras EPB) en la mayor parte de su longitud, en junio de 2007 se ha procedido al estudio de una solución alternativa a la proyectada, denominada Alternativa 4, en la que prácticamente todo el tramo Oeste del By pass Norte se pueda construir con tuneladora, dando así continuidad al procedimiento de ejecución utilizado en el proyecto de construcción del tramo Este.

Esta solución, con dos túneles gemelos de 5,6 km de longitud aproximada cada uno, permite conectar en subterráneo la avenida de la Ilustración, en el entorno de la plaza de Salvador Maella con las calzadas actuales de la Calle 30 a la altura de nudo de La Paloma.

NISTICO
CON "PROLO[illegible] DE LA CASTELLANA"

Asimismo, estos túneles permitirán la futura conexión entre la avenida de la Ilustración la autovía A-1, conexión esta que quedará prevista en la confluencia de los tramos Este y Oeste, bajo la calle Monforte de Lemos.

De los 5,6 km de longitud de cada túnel, el 71 % (4,0 km de cada túnel, aproximadamente) sería abordable con tuneladora, correspondiendo el resto de sus longitudes totales a rampas de acceso a los túneles. Estas rampas se construirían utilizando el procedimiento de "falso túnel".

La sección tipo del by pass está formada por dos calzadas independientes (en dos túneles distintos), de tres carriles de 3,50 m de ancho cada una con sus correspondientes arcenes y aceras de servicio de 1,00 m, a cada lado.

La sección quedaría dividida en tres partes, al igual que el By pass Sur de la Calle 30, encontrándose; en el nivel inferior: la galería de servicios, emergencias, evacuación de personas e inyección de aire fresco en el túnel; en el nivel intermedio: la calzada de circulación de tráfico rodado; y en el nivel superior, la galería de extracción de aire del túnel.

En lo que respecta al trazado en planta de los túneles, los primeros 340 metros se desarrollan a cielo abierto, entre los P.K. 0+340 y 0+960 se desarrollan en túnel entre pantallas y entre los P.K. 0+960 y 2+020 en túnel ejecutado con tuneladora. Entre el P.K. 2+020 y el P.K. 2+720 se localiza el recinto entre pantallas donde conecta el By-pass Norte con los túneles de conexión del By-pass Norte con la A-1 y con el Tramo Este del By-pass Norte.

A continuación, con curvas de radio en planta comprendidas entre los 600 y los 950 metros y enlazando con el Tramo Este del By-pass, el trazado en planta de los túneles discurre bajo la Ciudad Deportiva del Real Madrid, el Hospital de La Paz, la Línea 10 de Metro, las Cocheras de la EMT, la playa de vías de acceso a la Estación de Chamartín y la Avenida de Burgos, saliendo a superficie en las calzadas actuales de la Calle 30 a la altura del nudo de la Paloma, PK 4+800.

La profundidad de la rasante de los túneles en sus tramos construidos con tuneladora varía entre los 27 metros que tienen a la altura de Monforte de Lemos, en los pozos de ataque de la Avenida de la Ilustración, y los 48 metros de profundidad bajo la calle Mauricio Legendre.

En alzado, la pendiente máxima del trazado es del 5,0%.

En la calzada exterior, el pozo de ataque de la tuneladora se sitúa entre los P.K. 0+860 y 0+960, y en calzada interior entre los P.K. 0+825 y 0+925.

Los pozos de extracción se sitúan en el PK 4+780 en la calzada exterior y el PK 4+740 en la calzada interior.

Se ha previsto la construcción de 6 salidas de emergencia al exterior situadas en los 6 pozos de ventilación y 6 centros de cuartos técnicos asociados a estos puntos.

VISTICO "STELLANA"
C "PR

También, en el tramo de túneles construidos con tuneladora, se han previsto 15 galerías de conexión entre túneles.

Como puntos singulares durante la ejecución de la obra, cabe resaltar los siguientes:

- Cruce con la línea 7 de Metro.
- Cruce con los dos túneles de El Ventisquero de la Condesa, en la calzada exterior.
- Cruce con la línea 9 de Metro.
- Paso bajo el edificio del INSERSO y proximidad, en planta, al edificio de la calle Antonio López Aguado, nº 9.
- Paso bajo la Ciudad Sanitaria La Paz
- Paso bajo la Línea 10 de Metro
- Paso bajo la playa de vías de acceso a la Estación de Chamartín.

1.2. REMODELACIÓN DE LA ESTACIÓN DE CHAMARTÍN

La Estación de Chamartín es un objetivo del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid para esta área de planeamiento y de ADIF para el desarrollo de sus principales infraestructuras ferroviarias no solo de Madrid sino de España.

La Estación de Chamartín actualmente es la cabecera de los trenes del Norte y del Este en sus tres ámbitos: estatal, regional y metropolitano o de cercanías. Recientemente ha comenzado el servicio de los trenes de Alta Velocidad hacia Valladolid y se ampliará hacia el resto del norte de España y está en ejecución la conexión con la estación de Atocha.

Dentro del APR 08.03 y del área contigua APE 05.27 se contempla la ampliación de las infraestructuras de transporte con la adecuación de la Estación de Ferrocarril a sus nuevas necesidades y la llegada de nuevas líneas de Metro, además de la actual. Todo ello lo configura como una gran centro multimodal que requiere un estudio que garantice su plena valoración como elemento de la estructura urbana, tanto desde el punto de vista de las comunicaciones, garantizando la eficacia y fluidez de su intercambio con los otros modos de transporte como desde el punto de vista de la ciudad, convirtiéndola en una pieza integrada en su entorno, arquitectónicamente valiosa y polo dinamizador del espacio urbano.

Para conseguir los objetivos que se han enunciado se está realizando un proyecto de la nueva estación que trata de:

- Resolver los accesos a la estación dentro del sistema viario de la nueva ordenación.

- Evaluar, ordenar y solucionar de forma integrada los flujos intermodales entre el ferrocarril y los otros sistemas de transporte: autobús, Metro, transporte urbano y peatonal.

- Integrar el conjunto de la estación en el entorno urbano tanto desde el punto de vista funcional como desde el urbano.

- Estudiar los espacios necesarios para el contenedor de la estación de viajeros, de las oficinas generales de ADIF y de los aparcamientos. El Plan especial del Sistema General Ferroviario de la Estación de Viajeros de Madrid-Chamartín adoptará la decisión final sobre el mantenimiento, demolición y/o traslado del actual edificio de oficinas existente junto al andén nº 1 de la Estación, a fin de aclarar si forma parte del proyecto de la nueva estación o se trata de una afección a edificaciones e instalaciones existentes, en cuyo caso será una carga a asumir por los propietarios del APR 08.03.

Asimismo la ampliación de trayectos y servicios ferroviarios como los túneles de Atocha - Chamartín, la ampliación de la red de Cercanías, la nueva línea del AVE a Valladolid y norte de España, necesitarán otras ampliaciones e instalaciones que las mencionadas de la Estación de Chamartín propiamente dicha.

1.3. CERCANÍAS AEROPUERTO DE BARAJAS T-4 A CHAMARTÍN

La línea de Cercanías entre la estación de Chamartín y el aeropuerto de Barajas, Terminal T-4, permitirá una rápida conexión entre dos importantes núcleos de comunicación, el aeropuerto internacional y la estación ferroviaria.

La obra consiste en realizar 9 km de doble línea que partiendo de Chamartín, discurre en paralelo con la actualmente existente en el contorno de Hortaleza que permite la conexión con el corredor del Henares y con la línea Zaragoza – Barcelona, este tramo discurre en superficie. Se soterra para pasar por debajo de la M-40 gira ligeramente hacia el norte, atravesando Valdebebas y una vez que pasa por debajo de la M-12 gira hacia el Norte para llegar a la Terminal T-4 de Barajas en la estación que al construir la Terminal se dejó prevista. Los primeros 1,9 km se han construido con las obras de adecuación de vías en la cabecera norte de Chamartín. En el borde de Hortaleza, en superficie, se cuadriplican 2,2 km y los 4,7 restantes se construyen, 1,9 mediante túnel entre pantallas y 2,8 km de túnel en mina.

ISTICO
TELLANA"
"PI

Contará con las estaciones de Manoteras, Hortaleza, en superficie, Valdebebas y Barajas, subterráneas. La estación de Valdebebas está en el entorno de la ampliación de los Recintos Feriales, la Ciudad de la Justicia y la Ciudad Deportiva del Real Madrid.

En las vías subterráneas se construirán salidas de emergencia cada 500 m aproximadamente. Estas salidas coincidirán con centros de ventilación y bombeo. Las vías se construirán por el sistema "estuchado" que deja los raíles enterrados permitiendo la circulación de vehículos de rueda de goma por el mismo espacio que circula el ferrocarril lo que facilita la llegada de vehículos de emergencia en caso de accidente.

1.4. NUEVO TÚNEL DE CONEXIÓN PARA EL AVE ATOCHA-CHAMARTÍN

La conexión entre Atocha y Chamartín con una doble vía de ancho U.I.C (AVE) permitirá que los trenes de alta velocidad que salen hacia el norte (Valladolid, Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco) cuya estación origen es Chamartín puedan conectar con los del Sur, Cataluña y Levante, que parten de Atocha. La conexión entre ambas estaciones permitirá un rápido desplazamiento de una a otra o el traslado del origen de la salida de trenes.

Después de contemplar cuatro alternativas entre Atocha y Chamartín: Alternativa A por el Paseo de la Castellana, la B por la calle Serrano, la C por la calle Velázquez y la D por la calle Príncipe de Vergara, el Estudio Informativo que se ha presentado para obtener la Declaración de Impacto Ambiental, corresponde a la alternativa B de la calle Serrano.

La solución consiste en un túnel de 10,40 m de diámetro interior realizado con tuneladora, con capacidad para dos vías con una longitud de 7,4 km, de los cuales 6,9 km son en túnel y el resto distintas actuaciones sobre las vías en la cabecera Sur de la estación de Chamartín.

NISTICO
STELLANA"

La cota de la vía mantiene una profundidad media por debajo de edificaciones superior a los 30 m en la mayor parte del trazado, excepto en los tramos finales del túnel que debe aflorar a superficie y en los que el método constructivo será el túnel realizado a mano o entre pantallas.

"PRO

Contará con salidas de emergencia La distancia entre pozos de salida de emergencia es de 800 m aproximadamente a excepción de los dos últimos cuya distancia es de unos 1.100 m (el anteproyecto de Instrucción para la Seguridad de los Túneles de Uso Ferroviario (ISTF-2005) establece una separación máxima de 1.500 m para tráficos con menos de 1.000 viajeros/tren). Se han previsto 9 salidas de emergencia que se dotarán de un ascensor con 2.000 kg de carga mínima.

Se dispondrá de 3 pozos de ventilación repartidos a lo largo del trazado. En el fondo albergarán un equipo de bombeo. Las salidas en superficie se realizarán en "zeta" para evitar la entrada de agua al pozo por la rejilla de ventilación. El agua se recogerá en la solera de debajo de la rejilla y se conducirá al colector más próximo. El cuadro de maniobra de ventilación debe ser gobernado paralelamente y con prioridad en el caso de incendio, por el sistema de detección que deberá realizar las maniobras necesarias para despejar de humo,

disponer de una atmósfera respirable y con la máxima visibilidad el camino de evacuación de los usuarios y las salidas de emergencia.

Los sistemas de protección contra incendios serán adecuados al tipo de riesgo y a conjugar su eficacia con la versatilidad para aplicar acciones protocolarias al resto de los sistemas como ventilación, megafonía, etc.

Se instalarán:

- Sistemas de detección tanto en los túneles como en las zonas técnicas

- Extintores en puestos SOS.

- Red de Bocas de Incendio equipadas e hidrantes cuyo abastecimiento se realizará de un sistema exclusivo mediante la reserva de agua y grupos de presión, uno en cada boca del túnel.

- Columna seca que únicamente debe ser utilizada por las brigadas contra incendios.

La red eléctrica dispondrá de una doble acometida proporcionada por redes distintas. La red contará con 5 centros de transformación distribuidos a lo largo del trazado ferroviario. La conexión entre ellos se efectuará de manera que en caso de fallo de una de las acometidas, la otra alimente a los 5 transformadores. Como complemento al sistema de suministro normal, se instalará un Sistema de Suministro Ininterrumpido, SAI, de 20 minutos de autonomía que asegure el funcionamiento sin interrupción de los sistemas críticos

El túnel dispondrá de sistema de alumbrado de emergencia y de socorro. Sistemas de comunicaciones con puestos SOS que serán atendidas desde un Centro de Control Principal. Los puestos SOS tendrán una central de marcación automática desde la que se gestionará la conexión a la Central de Emergencias 112.

Sistema de megafonía, circuito cerrado de televisión, centro de control de gestión integral, sistema antiintrusión con control de acceso al interior del túnel y a los cuartos técnicos.

1.5. TERRENOS PARA EL NUEVO DEPÓSITO DE VALDELATAS Y PARA LA NUEVA CONDUCCIÓN ENTRE ÉSTE Y EL APR 08.03

Los terrenos donde se ubicará el futuro depósito de Valdelatas así como aquellos por los que discurrirá la nueva conducción que debe comunicar el APR con el futuro depósito de Valdelatas (Ver plano 4.2 del Anexo I de este Convenio) serán definidos en los correspondientes proyectos de construcción de dichas infraestructuras y, en caso de pertenecer a sujetos privados o públicos no dependientes de la Comunidad de Madrid, serán transmitidos gratuitamente y en pleno dominio a favor del Canal de Isabel II.

En el caso de la conducción de conexión del APR con el depósito de Valdelatas, se intentará diseñar su trazado de forma que discurra por los suelos del Canal de Isabel II que ya albergan infraestructuras, si bien se procurará no mermar la banda de protección propia de aquéllas, en cuyo caso y si técnicamente se considera adecuado, se deberá obtener aquella franja de suelo que sirva a los fines de protección de las conducciones en cuestión. En el caso de que los suelos afectados por el trazado de la conducción o su franja de protección sean propiedad de terceros, los mismos serán obtenidos en el marco del sistema de gestión urbanística con cargo a los propietarios del APR 08.03 y cedidos gratuitamente en pleno dominio a favor del Canal de Isabel II.

STICO "LLANA"

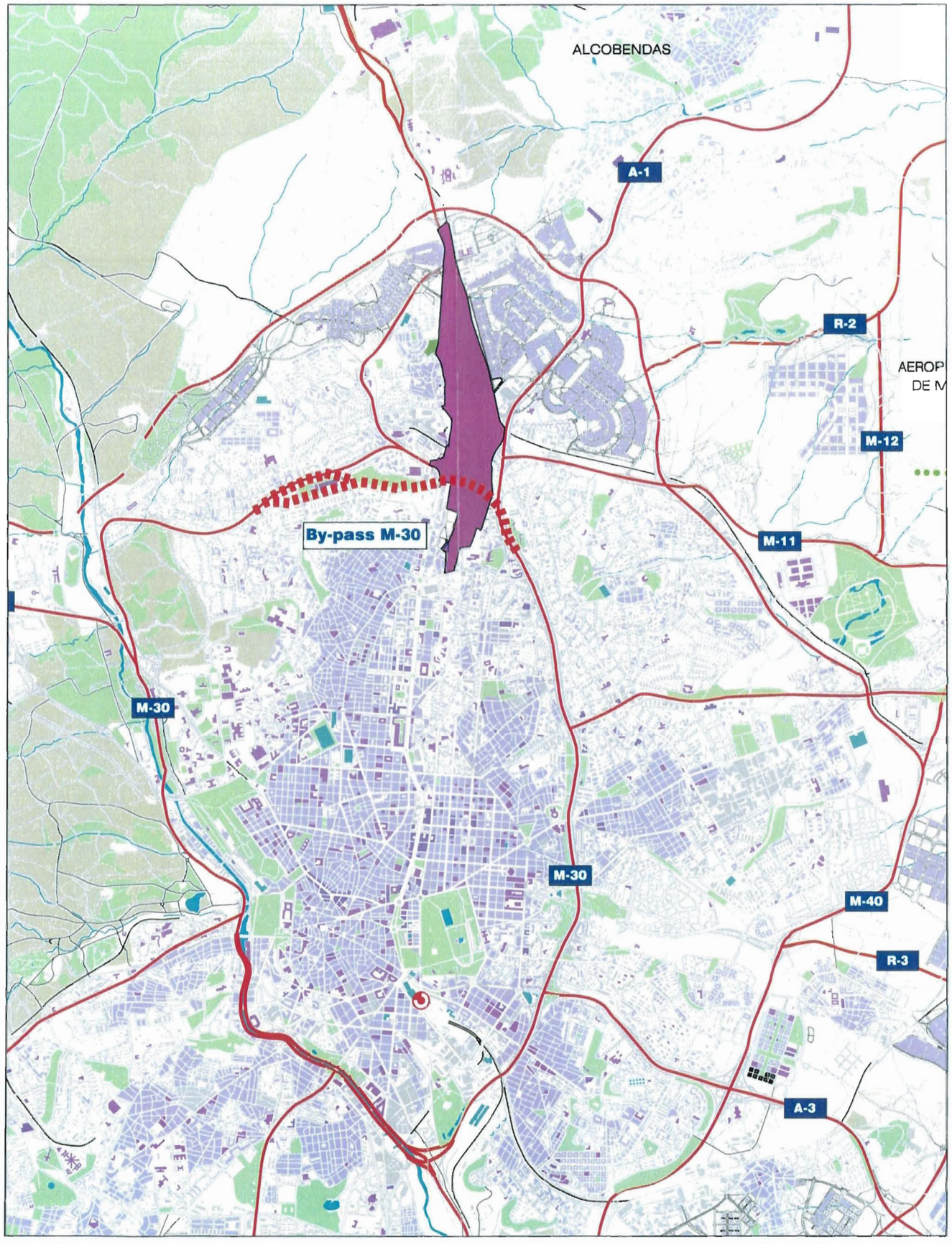
CON "PROLO

2. PLANOS

1. By pass Norte de la Calle 30
2. Remodelación de la Estación de Chamartín
3. Cercanías Aeropuerto de Barajas T-4 a Chamartín
4. Nuevo túnel de conexión para el AVE Atocha - Chamartín

CO
ANA"
CON
"PROLO

10464



CONVENIO URBANÍSTICO PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN PARCIAL DE REFORMA INTERIOR DEL ÁREA DE PLANEAMIENTO REMITIDO APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MADRID

ANEXO II

DESCRIPCIÓN Y ALCANCE DE LAS INFRAESTRUCTURAS RELACIONADAS CON EL APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" A CARGO DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

PLANO

BY_PASS NORTE DE LA M-30

madrid
Aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento el día 25 FEB 2011
EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO
Federico Andrés López de la Riva Carrasco

Secretaría General del Pleno madrid Fe Pública

Nº PLANO

1

ESCALA

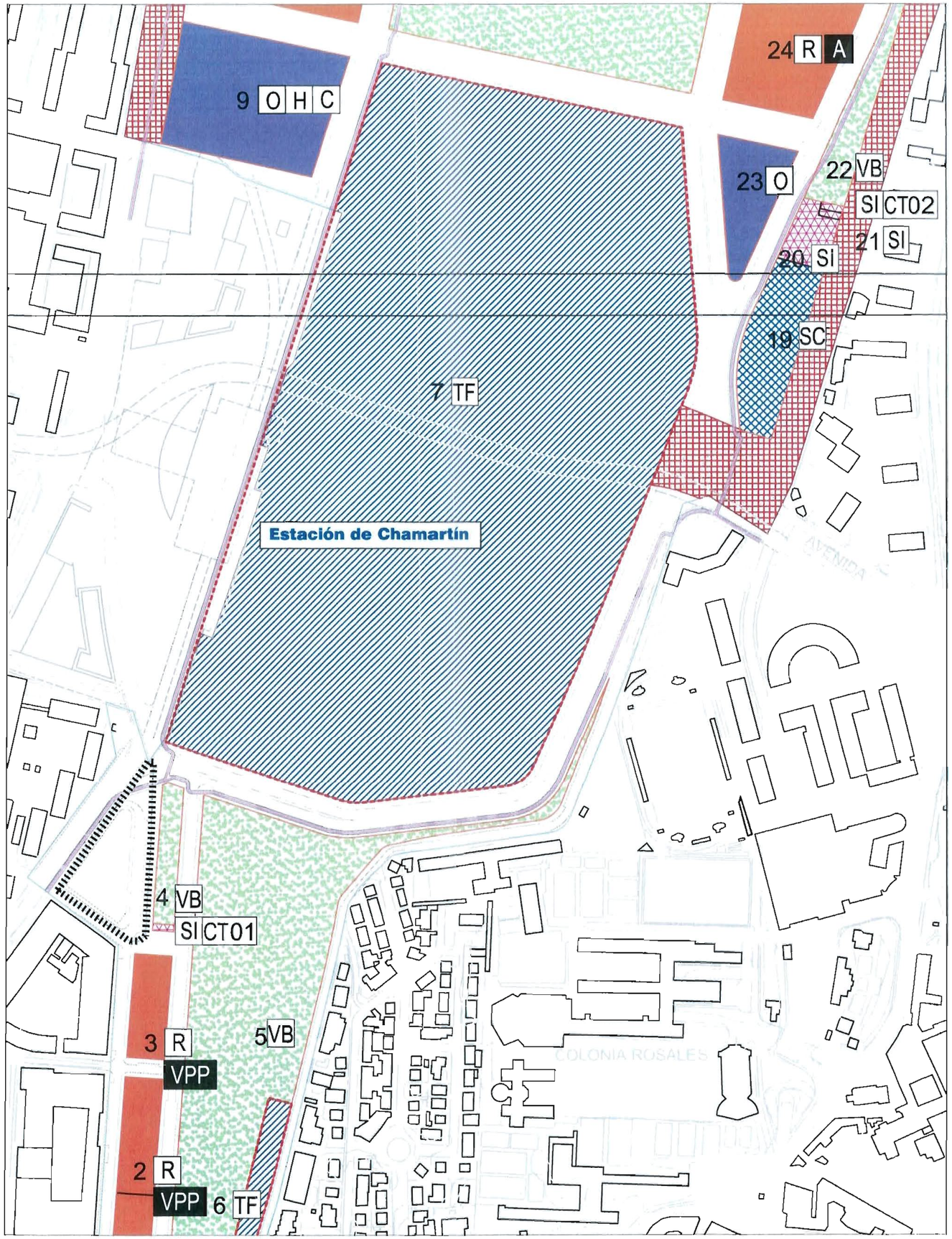
1/75.000

FECHA

OCTUBRE 2010

FE PÚBLICA ¡MADRID! Secretaría General del Pleno

CONSORCIO URBA
"PROLONGACION DE LA C



10465

CONVENIO URBANÍSTICO PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN PARCIAL DE REFORMA INTERIOR DEL ÁREA DE PLANEAMIENTO REMITIDO APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MADRID

ANEXO II

DESCRIPCIÓN Y ALCANCE DE LAS INFRAESTRUCTURAS RELACIONADAS CON EL APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" A CARGO DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

PLANO

REMODELACIÓN DE LA ESTACIÓN DE CHAMARTÍN

Secretaría General del Pleno madrid Fe Pública

madrid
Aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento el día
25 FEB 2011
EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO
Federico Andrés López de la Riva Carrasco

FE PÚBLICA ¡MADRID! Secretaría General del Pleno

Nº PLANO

2

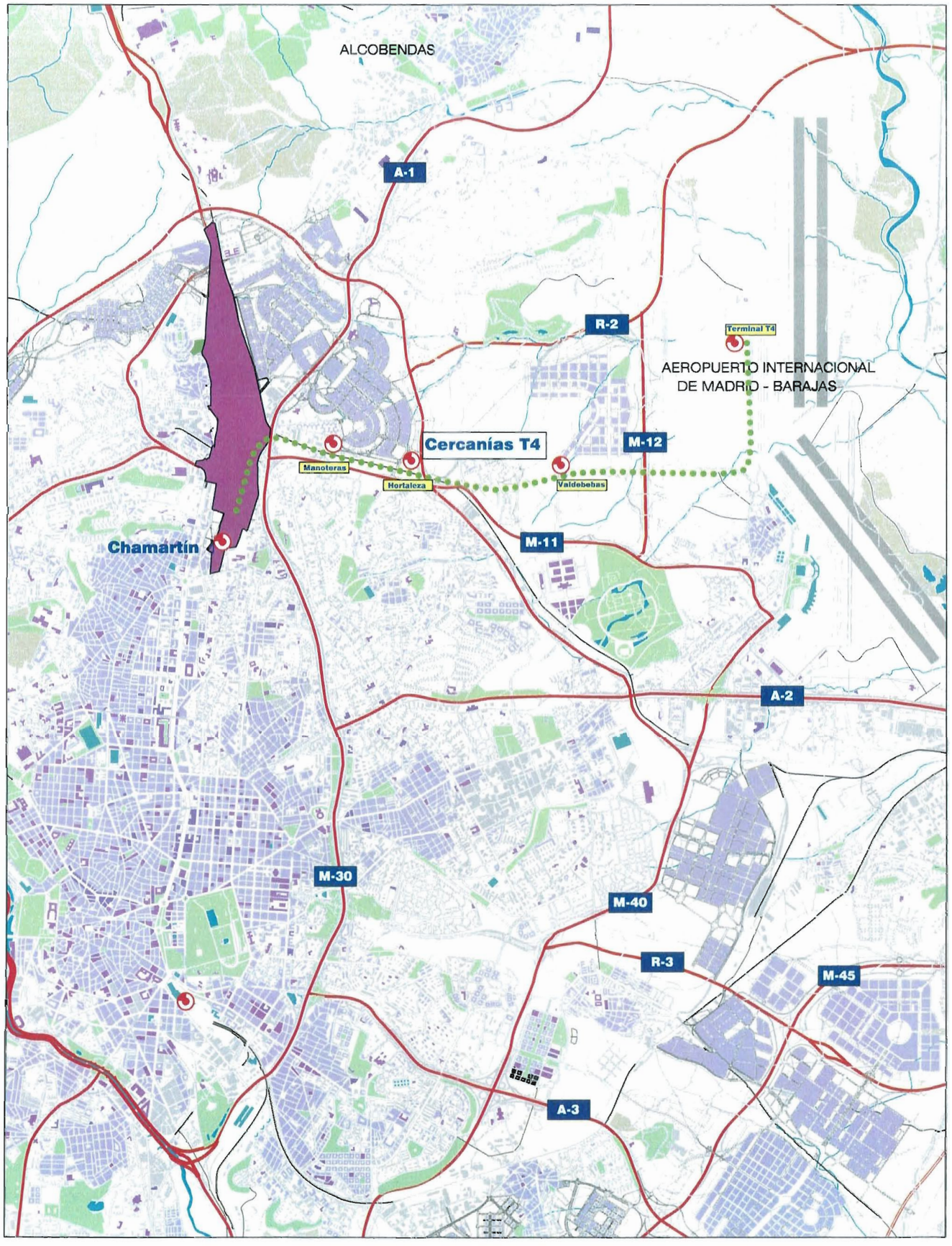
ESCALA

1/4000

FECHA

OCTUBRE 2010

"PROLONGACION DE LA C



10466

CONVENIO URBANÍSTICO PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN PARCIAL DE REFORMA INTERIOR DEL ÁREA DE PLANEAMIENTO REMITIDO APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MADRID

ANEXO II

DESCRIPCIÓN Y ALCANCE DE LAS INFRAESTRUCTURAS RELACIONADAS CON EL APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" A CARGO DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

PLANO

madrid
Aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento el dia 25 FEB. 2011
EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO
Federico Andrés de la Riva Carrasco

CERCANÍAS AEROPUERTO DE BARAJAS T4 A CHAMARTÍN

Secretaría General del Pleno madrid
FE PÚBLICA ¡MADRID! Secretaría General del Pleno

Nº PLANO

3

ESCALA

1/75.000

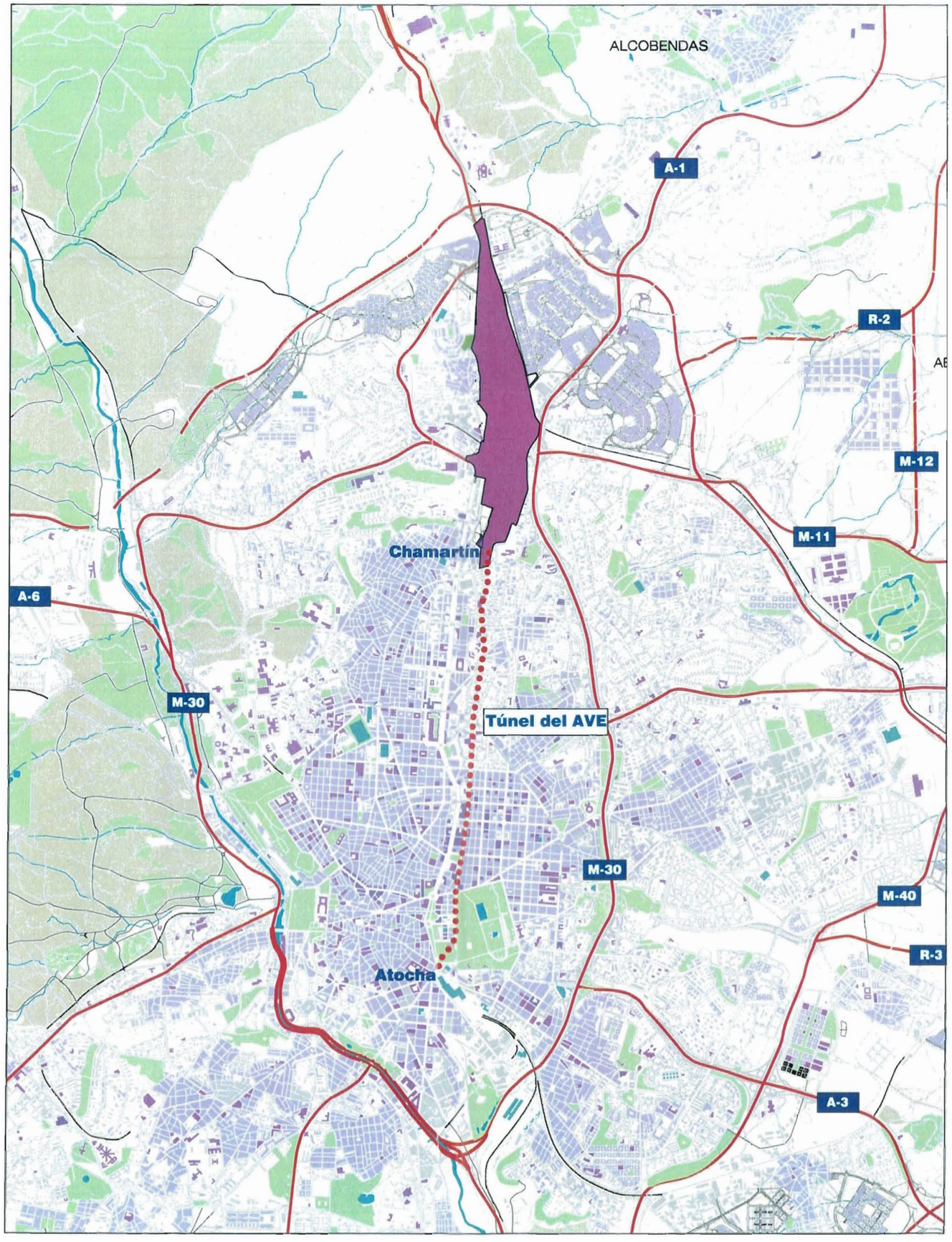
CONSORC "PROLONGACIÓ

FECHA

TICO HANA"

OCTUBRE 2010

104666/5



CONVENIO URBANÍSTICO PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN PARCIAL DE REFORMA INTERIOR DEL ÁREA DE PLANEAMIENTO REMITIDO APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" SEGÚN EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MADRID

ANEXO II

DESCRIPCIÓN Y ALCANCE DE LAS INFRAESTRUCTURAS RELACIONADAS CON EL APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" A CARGO DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

PLANO

NUEVO TÚNEL DE CONEXIÓN PARA EL AVE ATOCHA - CHAMARTÍN

madrid
Aprobado definitivamente por el Pleno
25 FEB 2011
EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO
Fdo.: Carlos López de la Riva Carrasco

FE PÚBLICA ¡MADRID! Secretaría General del Pleno

CONSORCIO URBANÍSTICO "PROLONGACIÓN CASTELLANA"

Iº PLANO

4

ESCALA	ESCALA GRÁFICA	FECHA
1/75.000		OCTUBRE 2010

ESTRUCTURA DE LA TITULARIDAD DEL SUELO	
MINISTERIO DE FOMENTO	104.319 M2
COMUNIDAD AUTONOMA DE MADRID	57.911 M2
AYUNTAMIENTO DE MADRID	166.043 M2
ADIF / RENFE OPERADORA	1.963.515 M2
CANAL ISABEL II	116.250 M2
EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTES	153.413 M2
PARTICULARES	557.205 M2
TOTAL AMBITO APR 08.03	3.120.658 M2

CONVENIO URBANÍSTICO PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN PARCIAL DE REFORMA INTERIOR DEL ÁREA DE PLANEAMIENTO REMITIDO APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MADRID

ANEXO III

PLANO DE TITULARIDADES DEL SUELO DEL ÁMBITO

PLANO

ESTRUCTURA DE LA TITULARIDAD DEL SUELO

Aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento el día 23 FEB. 2011
EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO
Federico Andrés López de la Riva Carrasco

FE PÚBLICA

Nº PLANO 1

ESCALA 1/5000

ESCALA GRÁFICA 0 m. 10 20 30 40 50

FECHA OCTUBRE 2010

CONSORCIO "PROLONGACIÓN

ANEXO III

PLANO DE TITULARIDADES DE SUELO DEL ÁMBITO

El presente anexo, denominado con el número III del Convenio precedente y que consta de 1 plano, debidamente rubricado por el Secretario del Consorcio Urbanístico "Prolongación de la Castellana" y con el sello del mismo, queda unido al documento principal como parte integrante del mismo, formando junto con éste y el resto de los anexos un documento único y completo.

Y para que así conste, se firma en Madrid, a 10 NOV 2011

CONSORCIO URBANISTICO "PROLONGACIÓN CASTELLANA"

ANEXO IV

ESTUDIO DE MOVILIDAD

El presente anexo, denominado con el número IV del Convenio precedente y que consta de 8 hojas redactadas exclusivamente por su anverso, debidamente rubricadas por el Secretario del Consorcio Urbanístico "Prolongación de la Castellana" y con el sello del mismo, queda unido al documento principal como parte integrante del mismo, formando junto con éste y el resto de los anexos un documento único y completo.

Y para que así conste, se firma en Madrid, a 10 NOV 2011

CONSOR
"PROLONGAC
TICO
ELLANA"

1047

madrid
Aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento el día 25 FEB 2011
EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO
Federico Andrés López de la Riva Carrasco

1. **Objeto y motivación del estudio**
2. **Alcance y metodología**
3. **Resultados**
4. **Criterios de ordenación urbana**
5. **Conclusiones**

Se han utilizado criterios de movilidad y accesibilidad en transporte público como criterios de diseño en la ordenación urbana. En concreto, se han localizado las áreas de uso de oficinas y comercial en los nodos de transporte público procurando asimismo que la mayor parte de la población y del empleo del ámbito esté cerca, o bien de una estación de Metro, o bien de una estación de Cercanías.

1. Objeto y motivación del Estudio

El objeto del estudio es estimar la influencia que la ejecución del Proyecto de la Prolongación de la Castellana tendrá sobre la movilidad en transporte público y privado en el área metropolitana de Madrid.

En la elaboración de este estudio, se han tenido en cuenta, entre otros, los siguientes aspectos:

- La Encuesta Domiciliaria de Movilidad (EDM) realizada en 2004 a partir de 100.000 encuestas directas y cuyos resultados han sido actualizados
- El desarrollo de grandes desarrollos urbanísticos en la zona norte de Madrid, como son, entre otros, las torres de la Ciudad Deportiva del Real Madrid y Valdebebas, con gran influencia en la movilidad de la zona
- Se han incorporado las actuaciones en infraestructuras viarias y de transporte público ejecutadas, en construcción o planificadas y, en particular, la ejecución del By Pass norte de la calle 30

Este estudio estima el ahorro en tiempo de desplazamiento y en coste económico que producirán el desarrollo del Proyecto de la Prolongación de la Castellana y la ejecución del By Pass norte de la calle 30.

2. Alcance y metodología

El desarrollo del Proyecto de la Prolongación de la Castellana incorpora tanto la construcción de las edificaciones residenciales, terciarias y dotacionales como de todas las infraestructuras viarias y de transporte público del ámbito y que son: (ver Figura 1)

- Prolongación de la Castellana y conexiones de la misma con la calle 30 y M-40

TICO "LLANA"
CONS "PROLONI
FE PÚBLICA ¡MADRID! Secretaría General del Pleno

- Dos nuevas transversales en Chamartín y tres nuevas transversales en Fuencarral
- Todo el viario local del ámbito
- Prolongación de la línea 10 de Metro con cinco nuevas estaciones y conexión de la misma con Metronorte
- Carril bus en la prolongación de la Castellana
- By Pass norte de la calle 30
- Conexión del ámbito con la Isla de Chamartín
- Tranvía que atraviesa el ámbito por la transversal de los PAUs

Aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento el dia 25 FEB 2011
EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO
Federico Andrés López de la Riva Carrasco

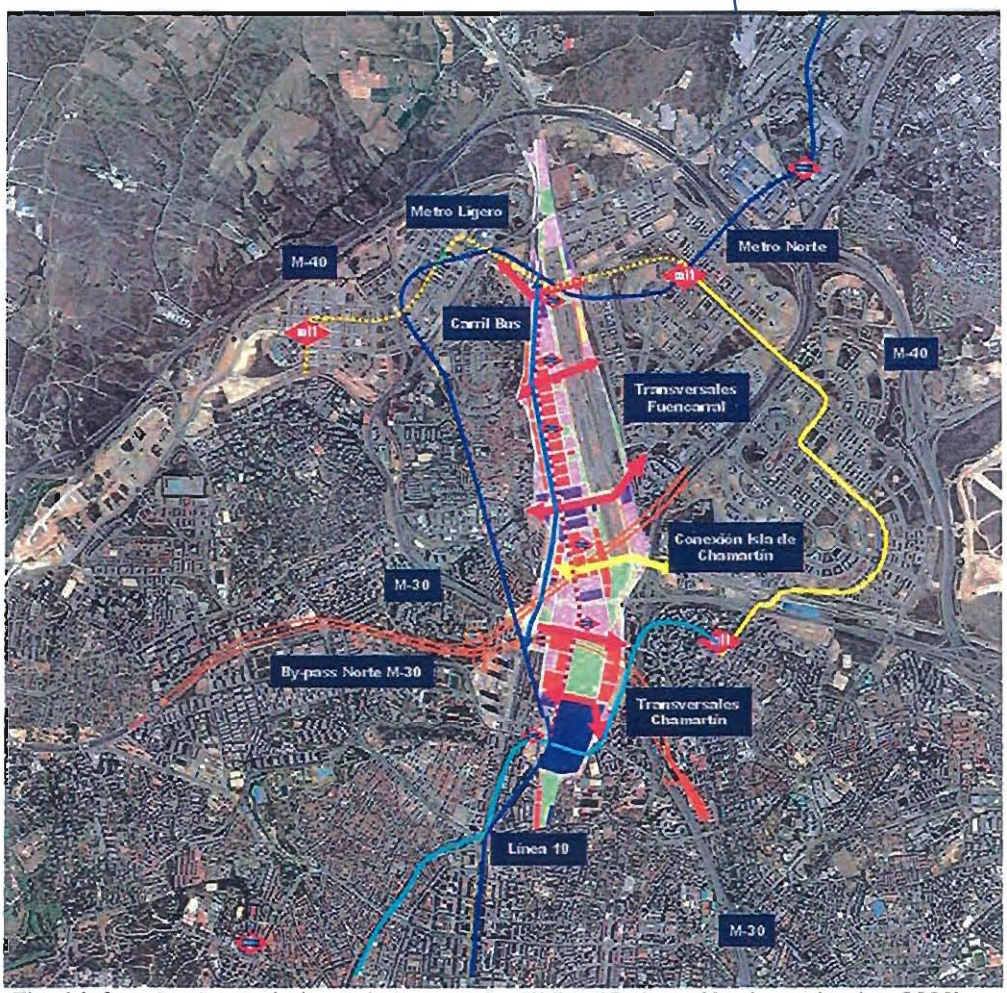


Fig. 1 Infraestructuras viarias y de transporte público (Ordenación de noviembre 2009)

FE PÚBLICA ¡MADRID! Secretaría General del Pleno

La evaluación de la población y del empleo se ha cuantificado de la forma siguiente:

	POBLACIÓN		EMPLEO	
	2005 EDM	2020	2005 EDM	2020
Municipio de Madrid	3.216.000	3.124.000	1.859.000	1.718.000
Resto de la Comunidad de Madrid	2.743.000	3.536.000	977.000	1.356.000
Comunidad de Madrid	5.959.000	6.660.000	2.836.000	3.137.000

El desarrollo del Proyecto permite la localización en su ámbito de viviendas para unas 52.000 personas y de 88.000 empleos, e incorpora una serie de infraestructuras para ello.

Se ha estimado la movilidad tanto en transporte público como en privado de toda la corona metropolitana de Madrid mediante la utilización de los siguientes modelos de transporte.

- Vehículo privado: mediante el modelo EMME 2, que asigna los viajes adaptando como criterio de asignación la minimización del tiempo generalizado de viaje.

- Transporte público: mediante el modelo del Consorcio de Transportes de Madrid.

La movilidad del ámbito de la Castellana se ha estimado a partir de la de zonas afines ubicadas a ambos lados de la misma entre la Plaza del Doctor Marañón y el Nudo Norte, al considerar que los usos de la edificación y el servicio de transporte público son muy similares a los de dichas zonas afines. Asimismo, también se han utilizado las tasas de movilidad de zonas afines para la proyección de la movilidad de nuevos desarrollos o de ámbitos donde se va a localizar nueva población o nuevos empleos.

Se ha estimado un incremento de la movilidad individual en el 2020 con respecto a 2004 de un 10,1% (0,75% anual hasta 2010, 0,68% anual hasta 2015 y 0,59% anual hasta 2020). Debe tenerse en cuenta que entre la EDM 96 y la EDM 2004 se ha producido un aumento de la movilidad individual de un 33,5%, lo que puede deberse tanto a una variación de los comportamientos en cuanto a movilidad como a variaciones metodológicas en la explotación de los datos de la encuesta, que no consideramos directamente extrapolables al período del estudio.

Aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento el día 23 FEB 2011
EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO
Federico Andrés López de la Riva Carrasco

FE PÚBLICA ¡MADRID! Secretaría General del Pleno

10413

Se ha supuesto que va a producirse una disminución de la participación del vehículo privado tanto por el establecimiento de políticas activas derivadas de Planes de Movilidad que deben implantarse con el objeto de reducir el consumo energético del transporte en las ciudades así como por la propia congestión de las infraestructuras viarias. Esta mejora de cuota del transporte público, se ha concretado en cuanto a los viajes atraídos, en un 4% en la Almendra Central y en un 2% al norte del municipio de Madrid y, en cuanto a los viajes generados, en un 2% para toda el área metropolitana con excepción del norte del municipio de Madrid, en que se incrementará un 4%

3. Resultados

A. Accesibilidad a Metro

La accesibilidad a Metro de los empleos y de la población del ámbito de Prolongación de la Castellana es bastante más elevada que la existente tanto en la Almendra Central como en el municipio de Madrid. En concreto, alrededor del 75% de los empleos y de la población están en un radio inferior a 300 m de una Estación de Metro, aumentando dicho porcentaje a más de un 95% si tomamos un radio de 500 m, porcentajes ambos muy superiores a los correspondientes a la Almendra Central y al municipio de Madrid. (ver Figura 2)

	300 m			500 m		
	Prolongación Castellana	Almendra Central	Municipio Madrid	Prolongación Castellana	Almendra Central	Municipio Madrid
Población (%)	73	55	33	95	88	60
Empleo (%)	75	59	41	96	92	69

madrid
Aprobado definitivamente por el Pl
del Ayuntamiento el día
25 FEB 2011
EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO
Federico Andrés López de la Riva Carrasco

FE PÚBLICA ¡MADRID! Secretaría General del Pleno

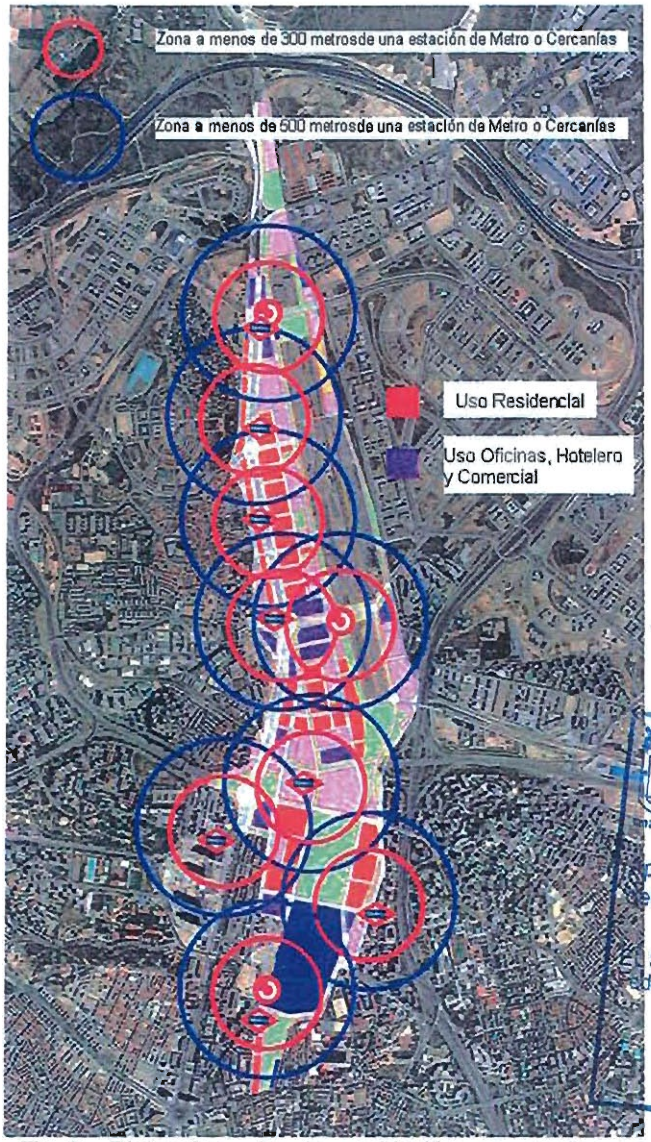


Fig. 2 Distancias de la población y empleo a estaciones de Metro o Cercanías (Ordenación de noviembre 2009)

madrid
probado definitivamente por el Pleno
el Ayuntamiento el día
25 FEB 2011
SECRETARIO GENERAL DEL PLENO
derico Andrés López de la Riva Carrasco

"PROLO

B. <u>Ahorros derivados de la ejecución de la Prolongación de la Castellana y del By-Pass Norte de la calle 30.</u>

El ahorro que produce el desarrollo urbanístico de la Prolongación de la Castellana y la construcción del By Pass norte es el siguiente:

- Ahorro anual en tiempo: 8,7 millones de horas
- Ahorro económico anual: 104,3 millones de euros

En la estimación del ahorro económico, se ha tomado un coste horario de 12 euros.

FE PÚBLICA ¡MADRID!

10475

Del análisis de los resultados de la tabla anterior puede concluirse que el Proyecto incorpora una capacidad de transporte adicional muy superior a la necesaria por la población y el empleo que se van asentar en ella. O, lo que es lo mismo, la realización del Proyecto supone un refuerzo de las infraestructuras públicas superior a la necesidad que deriva de su ejecución. En síntesis, las infraestructuras asociadas al Proyecto van a ser utilizadas mayoritariamente por las personas que viven o trabajan en las zonas limítrofes de la actuación, que se verán de esta forma considerablemente beneficiadas. En concreto, los ahorros en los tiempos de desplazamiento previstos son de más de un 10% para Tres Olivos y Monte Carmelo, y de un 5 a un 10% para el resto del distrito así como para los municipios de Alcobendas y San Sebastián de los Reyes.

4. Criterios de ordenación urbana

1. La utilización del transporte por metro cuadrado de construcción es superior para los usos de oficinas y comercial que para el uso residencial. De acuerdo con los datos de la Encuesta Domiciliaria de Movilidad de 2004 y a partir de los ratios de superficie construida que se detallan en el Estudio de Movilidad de este Plan Parcial, el número de viajes por cada 100 metros cuadrados construidos en el Día Laborable Medio es el que se detalla a continuación para los diferentes usos:

Viajes/100m^2, en el Día Laborable Medio	
Residencial.....:	7
Oficinas.....:	11
Comercial.....:	16

2. De aquí se deriva el interés de localizar las áreas de terciario junto a los nodos de comunicaciones del transporte público, lo que permitirá además disminuir los viajes en vehículo privado. En concreto se han localizado en tres zonas: Puerta Norte (cruce de la transversal Norte de Las Tablas con el Paseo de la Castellana), en la transversal Herrara Oria y junto a la Estación de Chamartín (ver Figura 3). En todos ellos se dispone de acceso mediante Metro y Cercanías, contando adicionalmente con tranvía en la primera de las localizaciones antes descritas.
3. Este carácter de concentración del terciario en los nodos de transporte no se pierde mediante la utilización hipotética de los usos alternativos, tal y como ya se ha señalado. En concreto, los eventuales cambios de uso de oficinas a residencial no desvirtúa en ningún caso la existencia de núcleos terciarios en los nodos de Herrera Oria y Puerta Norte. Asimismo, los eventuales cambios de uso residencial a terciarios se localizan en los nodos de transporte.
4. La localización de los usos terciarios tal y como se describe permite que más del 70% de la población y el empleo se encuentran a menos de 300 metros de una estación de Metro o Cercanías, y más del 95% de ambos a menos de 500 metros. Téngase en cuenta que estos porcentajes son para la Almendra Central de Madrid del 55% para menos de 300 metros y del 88% para menos de 500 metros.
5. Se ha mejorado con la propuesta del PPRI la permeabilidad urbana y la conectividad Este-Oeste de toda la corona Norte de Madrid mediante la ejecución de las cinco nuevas transversales, cuatro de las cuales

madrid
Aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento el día
25 FEB 2011
EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO
Federico Andrés López de la Riva Carrasco

FE PÚBLICA ¡MADRID! Secretaría General del Pleno

"PRC ... ELLANA"

1047e

(Avenida de San Luís-Arzobispo Morcillo, Herrera Oria, transversal Sur de Las Tablas y la transversal Norte de Las Tablas) tienen el rango de vía distrital.

6. Se crea un nuevo eje de penetración a la ciudad mediante la ejecución de la Prolongación del Paseo de la Castellana, al que se da una sección de dos carriles a las calzadas centrales desde la glorieta de Herrera Oria hacia el Norte con el objeto de que no absorba excesiva cantidad de tráfico, y de tres carriles por sentido al Sur de la mencionada glorieta.
7. Exigencia desde las Normas Urbanísticas de un estudio de semaforización y regulación de tráfico a incorporar en el Proyecto de Urbanización con el objeto de canalizar los flujos de tráfico de forma adecuada.

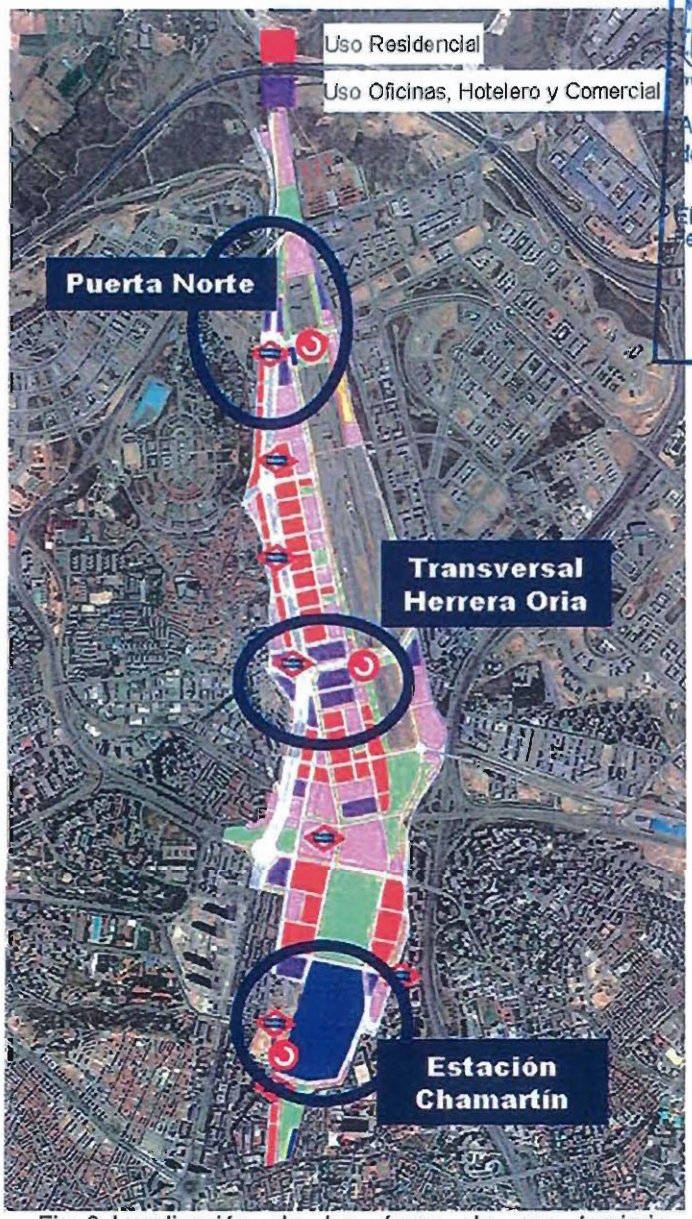


Fig. 3 Localización de las áreas de uso terciario (Ordenación de noviembre 2009)

madrid
Aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento el día
25 FEB 2011
EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO
Federico Andrés López de la Riva Carrasco

FE PÚBLICA ¡MADRID! Secretaría General del Pleno

10472

5. Conclusiones

Las principales conclusiones del estudio, que se han considerado en el PPRI, son las que se exponen a continuación:

- La estimación del ahorro de tiempo producido por el desarrollo de Prolongación de la Castellana y por la construcción del By Pass norte de la calle 30 es de **8,7** millones de horas anuales, lo que supone un ahorro económico de **104,3** millones de euros anuales

- La ejecución del Proyecto Prolongación de la Castellana, que supone la construcción tanto de las edificaciones como de las infraestructuras viarias y de transporte público del ámbito, incorpora una capacidad de transporte adicional muy superior a la necesaria por la población o empleo que van a localizarse en el ámbito, lo que beneficia considerablemente a toda la corona norte de Madrid. En concreto, los ahorros de los tiempos de desplazamiento previstos son de más de un 10% para los viajes cuyo origen o destino esté en Tres Olivos y Monte Carmelo y de un 5 a un 10% para los viajes cuyo origen o destino esté en el resto del distrito así como en los municipios de Alcobendas y San Sebastián de los Reyes.

- La ejecución del Proyecto mejora considerablemente la permeabilidad urbana y la conectividad Este-Oeste de toda la corona Norte de Madrid. En concreto, las cinco nuevas transversales y la propia trama urbana rellenan un hueco en la ciudad y hacen desaparecer la barrera urbanística que hoy constituyen las instalaciones ferroviarias de Chamartín y Fuencarral. Asimismo, el desarrollo de esta actuación mejora mucho la accesibilidad y la integración urbana de la Estación de Viajeros de Chamartín.

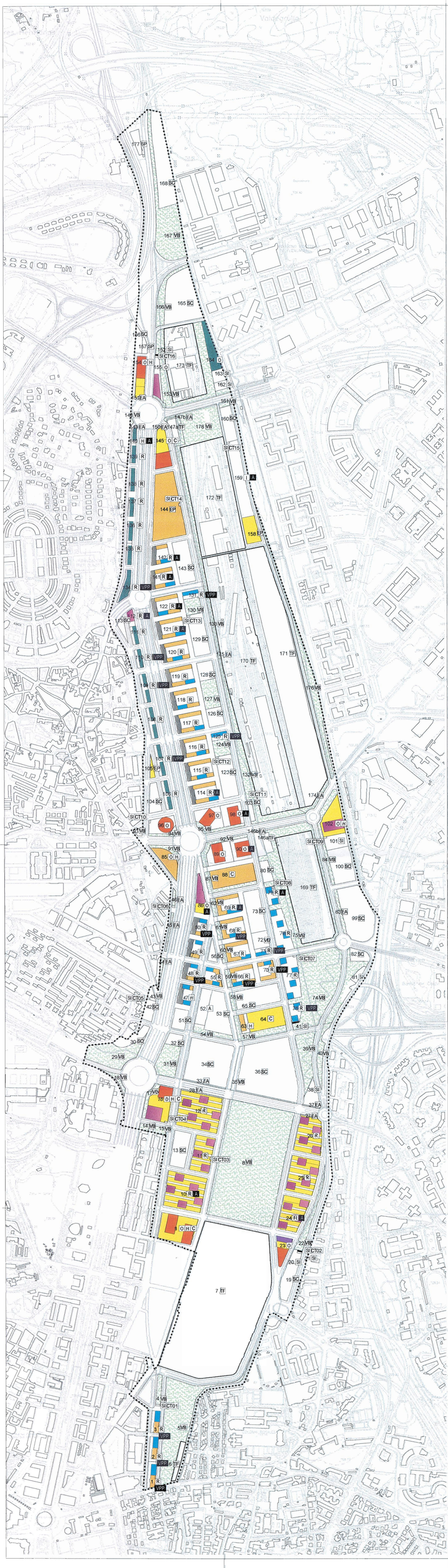
- La construcción del nuevo tramo del Paseo de la Castellana entre la calle 30 y la M-40 constituye un nuevo eje de penetración a la ciudad de gran capacidad.

- La accesibilidad al Metro de la población y de los empleos a localizar en el ámbito de la prolongación del Paseo de la Castellana es considerablemente superior a la existente actualmente en la Almendra Central. En concreto, alrededor del 75% de la población y de los empleos están a menos de 300 m de una estación de Metro, porcentaje que asciende a más del 95% cuando dicha distancia es de 500 m.

TICO "PROLL LLANA"

madrid
Aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento el día
25 FEB 2011
EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO
Federico Andrés López de la Riva Carrasco

FE PÚBLICA ¡MADRID! Secretaría General del Pleno



Usos característicos	
R	Uso Residencial
O	Uso Servicios terciarios oficinas
H	Uso Servicios terciario hospedaje
C	Uso Servicios terciarios comercial
I	Otros usos Lucrativos
RP	Redes Públicas
ZV	Zonas Verdes

(*) Parcelas sujetas a condiciones particulares a determinar por sus respectivos planes especiales

Alturas de la edificación	
	VI o menos alturas
	IX alturas
	X alturas
	XII alturas
	de XIV Aa XVIII
	XXV alturas
	más de XXV alturas
V	Número máximo de plantas
XX / XXV	Intervalo de número de plantas mínimo y máximo.

Las condiciones volumétricas se adecuarán a las Normas Urbanísticas del Plan Parcial

CONVENIO URBANÍSTICO PARA LA GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN PARCIAL DE REFORMA INTERIOR DEL ÁREA DE PLANEAMIENTO REMITIDO APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MADRID

ANEXO V

PLANO DE ALTURAS DE LA EDIFICACIÓN

PLANO

ALTURAS DE LAS EDIFICACIONES

Aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento el día 31 MAR 2011
EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO
Federico Andrés López de la Riva Carrasco

Nº PLANO 1

ESCALA 1/5000

ESCALA GRÁFICA 0 m 50 100 150 200

FECHA OCTUBRE 2010

FE PÚBLICA

CONSORCIO "PROLONGACIÓN

GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE FOMENTO

La Suma de Todos Comunidad de Madrid

¡MADRID!

adif renfe

DUCH DESARROLLO URBANISTICO CHAMARTIN, S.A.

ANEXO V

PLANO DE ALTURAS DE LA EDIFICACIÓN

El presente anexo, denominado con el número V del Convenio precedente y que consta de 1 plano, debidamente rubricado por el Secretario del Consorcio Urbanístico "Prolongación de la Castellana" y con el sello del mismo, queda unido al documento principal como parte integrante del mismo, formando junto con éste y el resto de los anexos un documento único y completo.

Y para que así conste, se firma en Madrid, a 10 NOV 2011

CONSO "PROLONGA TICO LLANA"

ANEXO VI

CERTIFICACIÓN DEL CONSORCIO URBANÍSTICO

"PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA"

El presente anexo, denominado con el número VI del Convenio precedente y que consta de una hoja redactada exclusivamente por su anverso, debidamente rubricada por el Secretario del Consorcio Urbanístico "Prolongación de la Castellana" y con el sello del mismo, queda unido al documento principal como parte integrante del mismo, formando junto con éste y el resto de los anexos un documento único y completo.

Y para que así conste, se firma en Madrid, a 10 NOV 2011

CONSO "PROLONGA TICO LLANA"

Consorcio Prolongación de la Castellana
Pº de la Castellana, 193 - 1º, 112 - 28046 Madrid - Tel.: 91 378 97 60 - Fax 91 378 97 63 - e-mail: consorcio@cpc.es

CERTIFICACIÓN DEL SECRETARIO DEL CONSORCIO URBANÍSTICO "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA"

D. Álvaro Quiroga Gutiérrez, Secretario del Consorcio Urbanístico "Prolongación de la Castellana", certifico que, en el acta de la sesión del día 8 de septiembre de 2011 del Consejo Rector, y en el correspondiente punto del orden del día, se adoptó por unanimidad el siguiente acuerdo según transcripción literal del mismo:

"ACUERDO 01 /11

Informar favorablemente, en sus propios términos, el contenido del Convenio para la Gestión y Ejecución del Plan Parcial de Reforma Interior del área de planeamiento remitido APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid" formulado por DUCH. S.A. adaptado a la propuesta de aprobación definitiva del mismo"

Y para que así conste a los efectos oportunos expido la presente certificación con el V° B° del Presidente.

En Madrid, a doce de septiembre de dos mil once

Fdo.: Álvaro Quiroga Gutiérrez
El Secretario del Consorcio Urbanístico
"Prolongación de la Castellana"

V°B° de la Presidenta