

PLAN ESPECIAL DE APARCAMIENTOS Y MEJORA DE ACCESOS PARA  
EL FOMENTO DE LA SOSTENIBILIDAD TURÍSTICA EN PATONES  
(MADRID)

BLOQUE III. DOCUMENTACIÓN NORMATIVA  
**VOLUMEN I. MEMORIA DE ORDENACIÓN**

AGOSTO 2024



**Ayuntamiento de Patones**



AD ARQUITECTURA URBANA

## ÍNDICE

|   |    |
|---|----|
| VOLUMEN I. MEMORIA DE ORDENACIÓN .....  | 4  |
| CAPÍTULO 1. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN .....                              | 5  |
| 1.1. OBJETIVO .....   | 6  |
| 1.2. JUSTIFICACIÓN, CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DEL PLAN ESPECIAL.....               | 7  |
| 1.3. MARCO NORMATIVO .....  | 15 |
| 1.4. MODELO DE ORDENACIÓN PROPUESTO .....   | 15 |
| 1.4.1. En relación con la estructura viaria y accesos .....                         | 15 |
| 1.4.2. En relación con las afecciones.....  | 16 |
| 1.4.3. Patrimonio cultural y paisaje urbano.....                                    | 17 |
| 1.5. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA .....                                   | 17 |
| 1.5.1. Ámbito.....  | 17 |
| 1.5.2. Uso y tipología característicos: Clasificación y calificación del suelo..... | 23 |
| 1.5.3. Descripción y características de los proyectos.....                          | 23 |
| 1.1. RÉGIMEN DE USOS .....  | 26 |
| 1.5.4. Propiedades afectadas.....   | 28 |
| 1.6. REGLAMENTOS, NORMAS Y ESPECIFICACIONES DE LOS PROYECTOS .....                  | 29 |
| 1.6.1. Normas de proyecto.....  | 29 |
| 1.6.2. Especificaciones de proyecto .....   | 30 |
| 1.6.3. Normas de urbanización.....  | 30 |
| 1.7. INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS URBANOS .....                                     | 30 |
| 1.7.1. Estructura viaria .....  | 30 |
| 1.7.2. Infraestructuras básicas y servicios urbanos.....                            | 30 |
| CAPÍTULO 2. PROGRAMA DE EJECUCIÓN Y ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO .....              | 32 |
| 2.1. PROGRAMA DE EJECUCIÓN .....  | 33 |
| 2.2. ESTUDIO ECONÓMICO Y FINANCIERO.....  | 33 |
| 2.2.1 Valoración de las obras.....  | 34 |
| 2.2.2 Estimación de los costes del Plan Especial.....                               | 34 |
| 2.2.3 Financiación .....  | 37 |
| 2.3. SISTEMA DE EJECUCIÓN .....   | 37 |
| CAPÍTULO 3. MEMORIA DE IMPACTO NORMATIVO .....                                      | 39 |
| 3.1. IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO .....  | 40 |
| 3.1.1. Análisis de impacto .....  | 41 |
| 3.1.2. Conclusiones.....  | 42 |

|  |     |
|--|-----|
| 3.2. IMPACTO POR RAZÓN DE ORIENTACIÓN SEXUAL .....                     | 43  |
| 3.3. IMPACTO EN LA INFANCIA Y LA ADOLESCENCIA .....                    | 44  |
| 3.4. JUSTIFICACIÓN DE CUMPLIMIENTO SOBRE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL ..... | 46  |
| CAPÍTULO 4. SOSTENIBILIDAD Y VIABILIDAD DE LA ACTUACIÓN .....          | 48  |
| 4.1. VIABILIDAD ECONÓMICA Y FINANCIERA Y PLAN DE ETAPAS .....          | 49  |
| 4.2. MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA .....                         | 49  |
| 4.3. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL .....                                    | 51  |
| ANEXOS .....   | i   |
| ANEXO I. ESTUDIO DE MOVILIDAD Y FUNCIONAMIENTO .....                   | i   |
| VOLUMEN II. NORMATIVA URBANÍSTICA .....                                | ii  |
| VOLUMEN II. PLANOS DE ORDENACIÓN .....                                 | iii |

## VOLUMEN I. MEMORIA DE ORDENACIÓN

## CAPÍTULO 1. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN

## 1.1. OBJETIVO

El objeto y objetivo de la formulación del Plan Especial se justifican en el apartado *1.1 del Bloque I Documentación Informativa*.

El objeto del Plan Especial es la definición de nuevas redes públicas supramunicipales de infraestructuras destinadas al estacionamiento y mejora, ampliación o modificación de las existentes, con el propósito de mejorar la capacidad y los flujos de movilidad y fomentar así la sostenibilidad turística. Este plan busca facilitar el acceso y fortalecer la red de movilidad del municipio, respetando y protegiendo tanto el medio ambiente como el paisaje, así como el bienestar de sus habitantes y turistas.

Por todo ello, el objetivo de la sostenibilidad turística se desarrolla a través de "Patones. Plan de Sostenibilidad Turística" (Bloque I, Anexo I) y este a su vez, se desarrolla urbanísticamente a través del presente Plan Especial, con los siguientes objetivos:

- Creación de aparcamiento disuasorio en Patones de Abajo que impida el tráfico masivo de vehículos privados a Patones de Arriba por ser un entorno vulnerable debido a sus características físicas y ambientales.
- Mejora del acceso a Patones de Arriba con la creación de una rotonda en la carretera M-912 que permita el paso y giro de microbuses eléctricos a usar como lanzadera para evitar la subida de vehículos privados, lo que repercute asimismo en un mejor servicio de emergencias, del camión de recogida de residuos y de acceso a fincas, entre ellas las de Canal de Isabel II.

La propuesta realizada supone la alternativa más adecuada para reducir el atasco motivado por el turismo rural de día y fin de semana realizado en vehículo privado. Se concentra el aparcamiento disuasorio en una única ubicación junto al suelo urbano de Patones de Abajo, evitando el uso de vehículo privado para acceder a Patones de Arriba. Además, la localización está cercana al inicio de la Senda Ecológica del Barranco y a la parada del minibús lanzadera. En cuanto a la operativa del minibús lanzadera, la creación de una rotonda en el punto donde la carretera M-912 se encuentra con la Senda Ecológica del Barranco, junto a Patones de Arriba, resuelve el funcionamiento en esta vía y evita los atascos, de manera ordenada. Esto supone una reducción de la contaminación en todas sus vertientes.

Es importante destacar que el Plan Especial define los espacios, los califica como redes públicas supramunicipales, ya que no derivan de las necesidades "generales" del municipio porque excede las necesidades del municipio y responden a un interés turístico de alcance autonómico conforme se recoge en la documentación aportada) y define las condiciones de implantación.

## 1.2. JUSTIFICACIÓN, CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DEL PLAN ESPECIAL

La conveniencia y necesidad de la formulación del Plan Especial se justifica en el apartado 1.5 *del Bloque I Documentación Informativa*.

El planeamiento vigente tiene una bolsa de aparcamiento de cierta dimensión, 4.300 m<sup>2</sup>, calificada en un punto intermedio entre Patones de Arriba y Patones de Abajo, junto a la carretera M-912, en una zona con protección ambiental.

Su ubicación y dimensión no son suficientes para albergar en torno a 2.000 vehículos por la actividad turística concentrados en fin de semana. Se debe buscar una ubicación en Patones de Abajo que permita no subir en vehículo privado por la M-912 y optar por el transporte público, el minibus lanzadera. La dimensión debe ser superior a los 14.000 m<sup>2</sup>, más de tres veces la cuantía con la que se cuenta en el planeamiento vigente. Con esta nueva dimensión se puede albergar un entorno de 600 vehículos, lo que permitiría un equilibrio, y no haría efecto llamada.

En cálculo para estipular las plazas de aparcamientos necesarias del parking disuasorio en Patones, se utilizó la Campana de Gauss para la distribución del número de vehículo y su afluencia y, se decidió hacer menos plazas de aparcamiento que las que podría sugerir la oferta actual. Esta decisión es fundamental para el éxito del proyecto y está influenciada por la Paradoja de Jevons.

La Campana de Gauss, o distribución normal, es una herramienta esencial en la planificación y gestión de recursos. Esta curva simétrica permite analizar cómo se distribuyen los datos, en este caso, la demanda de aparcamiento, alrededor de una media. La mayoría de los datos se agrupan cerca de la media, con menos datos a medida que se alejan en ambas direcciones. Al aplicar este análisis al proyecto del parking disuasorio, se pudo estimar cuándo y cómo se necesita más aparcamiento.

Mediante la utilización de la Campana de Gauss, se identificaron los picos de demanda de aparcamiento en Patones. Este análisis permitió determinar cuántas plazas de aparcamiento se necesitan para cubrir la mayor parte de las necesidades sin desperdiciar recursos construyendo un exceso de plazas que raramente se usarían. Así, se diseñó un aparcamiento que responde a la demanda real, ajustando la oferta de plazas de manera eficiente y sostenible.

A pesar de este análisis, se decidió planificar menos plazas de aparcamiento de las que la demanda actual podría sugerir. La razón es la Paradoja de Jevons, un fenómeno que advierte que aumentar la eficiencia en el uso de un recurso, o en este caso, aumentar la disponibilidad de plazas de aparcamiento, puede resultar en un aumento total del consumo de ese recurso.

Si se construyera un número excesivo de plazas, se habría incentivado a más personas a usar sus coches. Este aumento en el uso del automóvil contraviene el objetivo principal de reducir el tráfico y la congestión en Patones, siendo el objetivo último llegar a un equilibrio o sostenibilidad turística. Al limitar deliberadamente el número de plazas de aparcamiento, se busca desalentar el uso excesivo del coche y fomentar alternativas de transporte más sostenibles, como el transporte público, el uso de bicicletas, o caminar.

En conclusión, la utilización de la Campana de Gauss permitió realizar un análisis detallado de la demanda de aparcamiento y ajustar la oferta de plazas de manera precisa y eficiente. Sin embargo, la influencia de la Paradoja de Jevons llevó a construir menos plazas de las que la demanda actual podría sugerir, con el fin de evitar un aumento del uso del coche y promover alternativas más sostenibles. Esta estrategia no solo hará el uso del aparcamiento más eficiente, sino que también contribuirá a un entorno más saludable y menos congestionado en Patones en la búsqueda última de solucionar la actual problemática y alcanzar un equilibrio o sostenibilidad turística, que redunde también en un mayor bienestar de los vecinos.

Por último, las dimensiones de la carretera, dificulta el transporte público y de otros servicios, además de que queda atascada en ausencia de un aparcamiento disuasorio en Patones de Abajo.

Para dar respuesta urbanística a esta situación, se considera que existen diferentes alternativas para conseguir los objetivos que plantea el Plan Especial y a continuación se plantean las mismas. En este



Plan Especial se han considerado tres alternativas, incluyendo la alternativa cero o de no actuación, que se muestran a continuación.

En este caso la alternativa 0 no es adecuada porque existen embotellamientos, atascos y una presión del vehículo privado sobre el espacio público, limitado y de valor patrimonial de Patones. Existe la necesidad de que se pueda aparcar ordenadamente y se pueda evitar el uso del vehículo privado para acceder a Patones de Arriba. La existencia de una bolsa de aparcamiento previsto por el planeamiento vigente en un punto cercano y en medio de la carretera de subida a Patones de Arriba, M-912, no permite el acceso peatonal ordenado y tras aparcar el vehículo privado a los núcleos poblacionales ni a la Senda Ecológica del Barranco.

Igualmente, es necesario el desarrollo de un proyectos en el ámbito norte, o tramo 2, que permita la funcionalidad de giro, para evitar el atasco continuo en fines de semana y momentos de ocio turístico, lo que tiene una incidencia ambiental, social y económica. El mantenimiento de la situación actual no es positivo para la calidad de vida de los vecinos ni para el disfrute de los turistas de este entorno patrimonial.

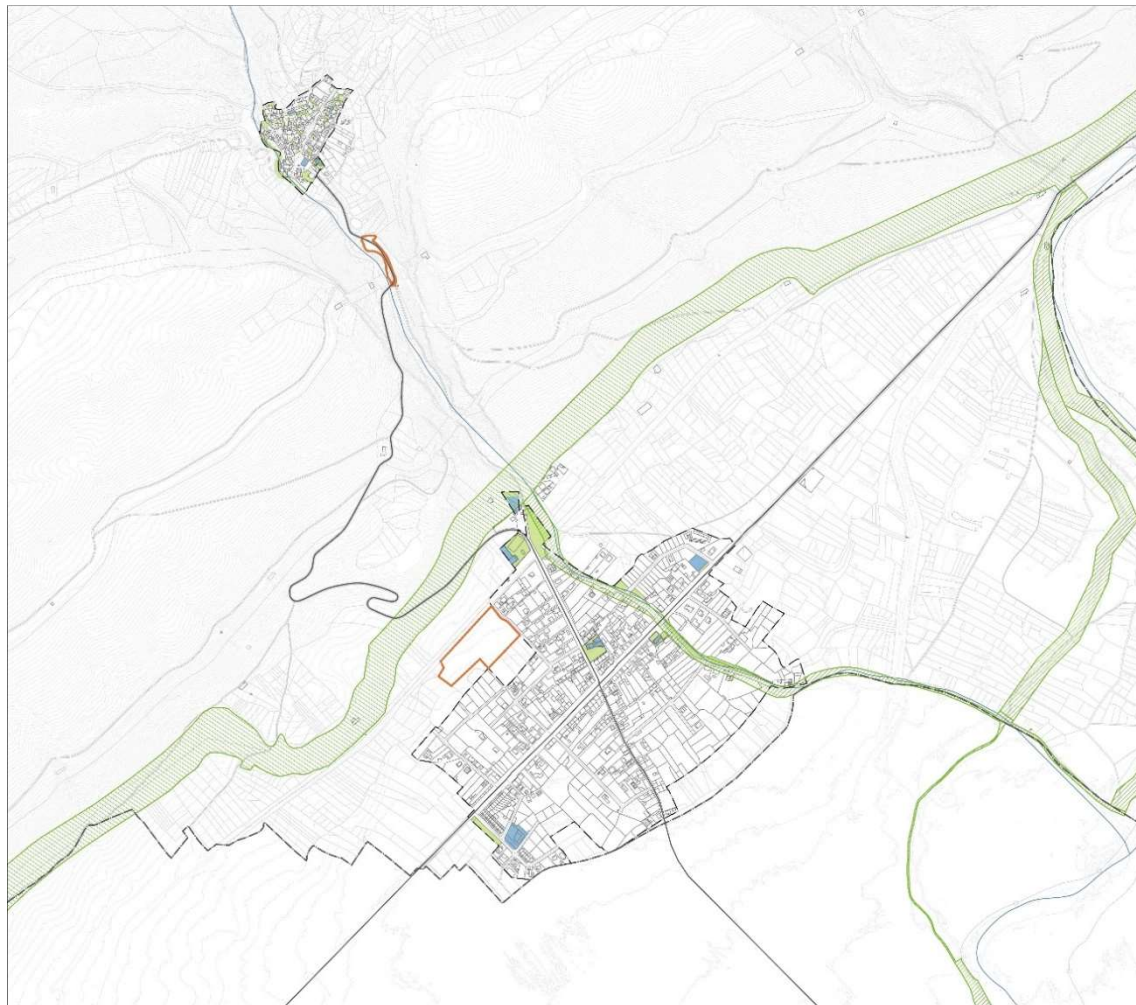
La alternativa 1 es viable porque responde a todos los objetivos que se plantean. En el ámbito norte, mejora los accesos a Patones de Arriba a través de una rotonda lo que permite la funcionalidad de un microbús lanzadera que sustituya a la llegada de vehículos privados, y que mejore también el servicio de emergencias, la gestión de residuos y acceso a fincas rústicas cercanas como las del Canal de Isabel II.

En concreto se diferencia de la alternativa 2 en la localización del aparcamiento disuasorio en el ámbito sur, en un ámbito discontinuo y cercano a Patones de Abajo, distribuido por el casco urbano de este núcleo y también con una bolsa de suelo destinado a tal fin cercano a la M-102.

En esta alternativa 1 se distribuye el aparcamiento en varios puntos del municipio, principalmente una bolsa de suelo para aparcamiento de una dimensión importante junto a la M-102, que actuaría como el principal aparcamiento disuasorio, antes de entrar al núcleo poblacional de Patones de Abajo, y otros de pequeña entidad en suelo urbano consolidado. Esto puede ser funcional porque permite por una parte no tener una bolsa concentrada de suelo cercano al núcleo urbano, sino un poco más independiente, pero debe venir acompañada de una gestión con el turista. El turista tiene que disponer

de información de plazas libres en aparcamientos para dirigirse a ellos, cuando el principal aparcamiento disuasorio propuesto ya no esté disponible. Esto se debe a que los suelos propuestos en el casco urbano de Patones de Abajo son de pequeña entidad. La mayoría de los suelos propuestos son municipales, pero parte de ellos se tendrían que obtener por ser de titularidad privada, concretamente los que están en el entorno de la M-102.

Por su parte, la alternativa 2 es viable porque responde a todos los objetivos que se plantean tal y como se han descrito en la alternativa 1.



- PLAN ESPECIAL
- ▭ ÁMBITOS
- REDES PÚBLICAS
- REDES SUPRAMUNICIPALES
- ▨ VÍAS PEQUERAS
  - RED VIARIA
- REDES GENERALES
- ZONAS VERDES
  - EQUIPAMIENTOS
- RED LOCAL
- ▭ RED VIARIA
- LÍMITES
- TM TÉRMINO MUNICIPAL
  - - - SU SUELO URBANO

Figura 1. Alternativa 0 o de no actuación con los ámbitos del Plan Especial que no serían red supramunicipal



Figura 2. Alternativa 1 o de aparcamiento disuasorio distribuido en Patones de Abajo y junto a la M-102

En concreto se diferencia de la alternativa 1 en la localización del aparcamiento disuasorio en el ámbito sur, un ámbito concentrado cercano a Patones de Abajo, en las parcelas indicadas en el Bloque I. Memoria Informativa. En cuanto a cifras totales y actuaciones, estas son idénticas a la alternativa 1.

Difiere de esta en la localización del aparcamiento disuasorio al norte del núcleo poblacional de Patones de Abajo, se dispone concentrado y cercano al casco urbano, con acceso viario y acceso peatonal, pero fuera del suelo urbano, en un suelo clasificado y categorizado como suelo no urbanizable (común). Esta ubicación le permite contar con un aparcamiento disuasorio cercano a la Senda Ecológica del Barranco, y resulta de sencilla gestión y localización, para su rápida implementación.

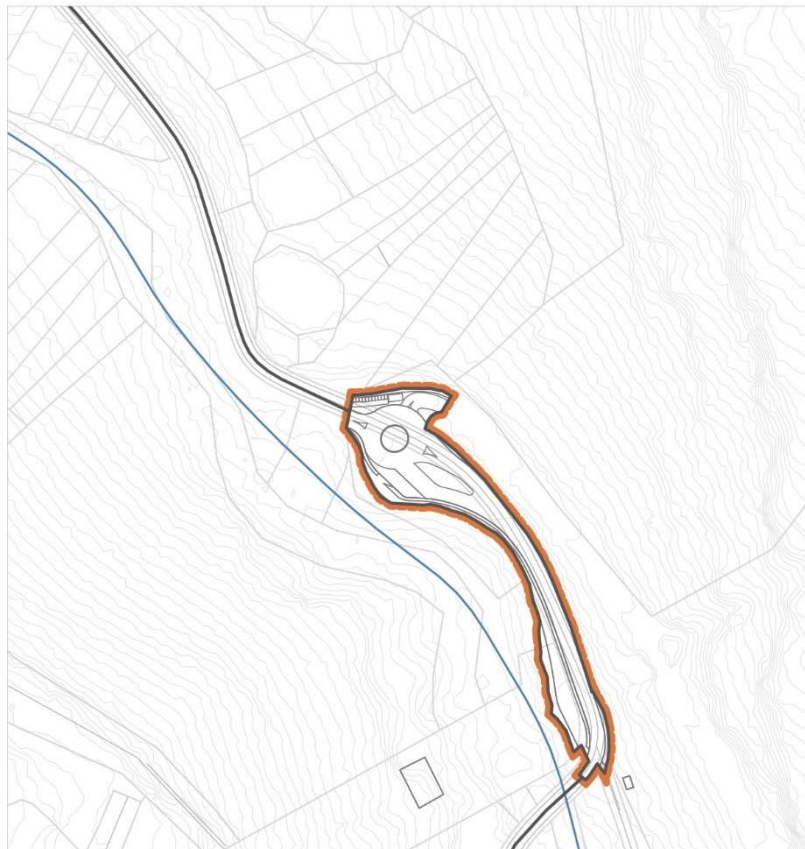


Figura 3. Detalle de rotonda en ámbito norte o tramo 2 (alternativas 1 y 2).



- PLAN ESPECIAL
- ÁMBITOS
- REDES PÚBLICAS
- REDES SUPRAMUNICIPALES
- ▨ VÍAS PECUARIAS
  - RED VIARIA
- REDES GENERALES
- ZONAS VERDES
  - EQUIPAMIENTOS
- RED LOCAL
- RED VIARIA
- LÍMITES
- TM TÉRMINO MUNICIPAL
  - - - SU SUELO URBANO

Figura 4. Alternativa 2 o de aparcamiento disuasorio concentrado junto a Patones de Abajo

| ÁMBITO       | TOTAL PARCELAS CATASTRALES | TOTAL VIARIO | TOTAL ÁMBITO  | DESTINO DE LOS ÁMBITOS EN RELACIÓN CON LOS OBJETIVOS  |
|--------------|----------------------------|--------------|---------------|---|
| ÁMBITO NORTE | 1.220                      | 779          | 1.999         | Mejora de accesos   |
| ÁMBITO SUR   | 14.352                     | 0            | 14.352        | Aparcamiento (distribuido en casco y M-102 en alternativa 1 y concentrado en alternativa 2) |
|              | <b>15.572</b>              | <b>779</b>   | <b>16.351</b> |   |

Tabla 2. Distribución de suelos de las alternativas 1 y 2 para el fomento de la sostenibilidad turística

Se selecciona la alternativa 2 porque se considera que el impacto visual y acústico, así como de tráfico, es menor en la estructura urbana, ya que estos son aspectos muy relevantes a considerar en la elección de la alternativa más adecuada (Patones de Abajo).

### 1.3. MARCO NORMATIVO

El marco normativo principal se define en el apartado 1.4 del *Bloque I Documentación Informativa*. Se complementa con la normativa específica sectorial de los proyectos técnicos de cada elemento de mejora de accesos y aparcamiento que afectan a vía pública y son objeto de este Plan Especial, estando localizados en el ámbito norte, o tramo 2, la cual figura más adelante, en el apartado 1.6 del presente documento.

### 1.4. MODELO DE ORDENACIÓN PROPUESTO

#### 1.4.1. En relación con la estructura viaria y accesos

El modelo de ordenación propuesto se desarrolla en cinco ámbitos discontinuos, dos cercanos a Patones de Arriba, uno en el centro de la carretera M-912 entre Patones de Arriba, y de Abajo, y dos en Patones de Abajo. Con ellos se diseña una distribución de aparcamiento funcional para el conjunto del municipio y una mejora de accesos para fomentar la sostenibilidad turística.

En concreto el modelo se desarrolla de la siguiente forma:

- **Ámbito norte: o tramo 2, de mejora de accesos con rotonda**, donde se va a desarrollar el PROYECTO DE EJECUCIÓN PARA MEJORA DE ACCESO A PATONES DE ARRIBA CARRETERA M-912. Km 2+015 al Km 2+125. PATONES DE ARRIBA (MADRID) (Bloque I, Anexo II). Esta localización para la rotonda permite el acceso a Patones de Arriba con un

microbús lanzadera, dejando a turistas y vecinos muy cerca del núcleo poblacional, y facilita el giro de vehículos para la gestión turística y, en general, del municipio, siendo su dimensión total de 1.999 m<sup>2</sup>.

- **Ámbito sur: o aparcamiento disuasorio**, junto a Patones de Abajo, pero fuera del casco urbano, con una dimensión más de tres veces superior al aparcamiento previsto en el planeamiento vigente ubicado en un punto intermedio entre Patones de Arriba y Patones de Abajo, en una zona con protección ambiental. Cuenta con una superficie de 14.352 m<sup>2</sup> y un número de plazas estimado de 640 unidades. Se localiza cercano al inicio de la Senda Ecológica del Barranco. En él se van a realizar las siguientes actuaciones (obras y acciones ambientales) bajo el marco de "Patones. Plan de Sostenibilidad Turística" (*Bloque I, Anexo I*) que ha sido subvencionado por la Comunidad de Madrid (*Bloque I, Anexo II*): *Creación de un aparcamiento de recepción de visitantes disuasorio e inteligente, Instalación de placas fotovoltaicas en las cubiertas de las plazas de aparcamiento, Mejora del firme, Puntos de recarga de vehículos eléctricos, Creación de una dársena de recarga de los microbuses eléctricos lanzadera, Zonas de recarga para autocaravanas, Zona de aparcamiento y área de mantenimiento para bicicletas, Renaturalización y creación de zonas verdes, Creación zona para autocaravanas y camper, Sistema lanzadera de autobuses eléctricos e Instalación de un sistema de recogida selectiva de residuos.*

La georreferenciación de los ámbitos que conforman el Plan Especial queda reflejada en el Bloque III. Documento normativo, plano O.01. Delimitación del ámbito.

#### 1.4.2. En relación con las afecciones

La definición gráfica de la compatibilidad con las afecciones y servidumbres presentes en el entorno del ámbito del PE, se incluyen en el plano I.05 Afecciones a la legislación sectorial.

En cuanto al ámbito norte se encuentran en zona de policía por la presencia del Arroyo del Barranco. El ámbito norte opera en la carretera M-912 y necesitará los informes derivados de ello.

No se detectan zonas inundables con periodo de retorno del MAPAMA en los ámbitos del Plan Especial.

Existen zonas inundables por avenidas y crecidas y por torrencialidad de cauces que pueden afectar de forma puntual y en diferente grado al ámbito norte por lo que en normativa se establecen criterios para ello.

Igualmente la ordenación se adecúa a las afecciones sectoriales (en ámbito norte) tal es así que el proyecto para ese tramo, denominado tramo 2, ha recibido autorización (Bloque I, Anexo VII).



### 1.4.3. Patrimonio cultural y paisaje urbano

Los ámbitos del Plan Especial no se encuentran afectados por protecciones derivadas del patrimonio cultural o el paisaje urbano. Por su parte, preservan el patrimonio cultural a través de la eliminación del impacto de los atascos y el aparcamiento no planificado lo que repercute positivamente en la mejora de la calidad del paisaje urbano.

El ámbito sur, clasificado como no urbanizable (común), es el más cercano al casco urbano de Patones de Abajo. Integra criterios que inciden positivamente en el paisaje urbano, como una intervención de mínima incidencia y mediante estrategias de renaturalización y creación de zonas verdes que permiten la mejora de la integración urbanística en este borde urbano.

## 1.5. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

### 1.5.1. Ámbito

El ámbito que se ha delimitado en el Plan Especial es la síntesis de la ubicación de la red de aparcamientos en el planeamiento vigente y la ubicación de infraestructuras para la sostenibilidad turística en la propuesta de "Patones. Plan de Sostenibilidad Turística" para el municipio, en la búsqueda de un desarrollo urbanístico que dé respuesta a los retos que plantea esta actividad económica.

Se identifican cinco ámbitos que juegan un papel fundamental en el objeto de este Plan Especial, con el propósito de transformar la situación actual y dar soporte urbanístico a actuaciones para el fomento de la sostenibilidad turística.

Los ámbitos norte y sur del Plan Especial son suelos que se integran para que formen parte de la infraestructura para la sostenibilidad turística en relación con la propuesta realizada en "Patones. Plan de Sostenibilidad Turística", tal y como se muestra en la siguiente figura para el ámbito sur.



Figura 1. Propuesta de infraestructuras para la sostenibilidad turística de "Patones. Plan de Sostenibilidad Turística"

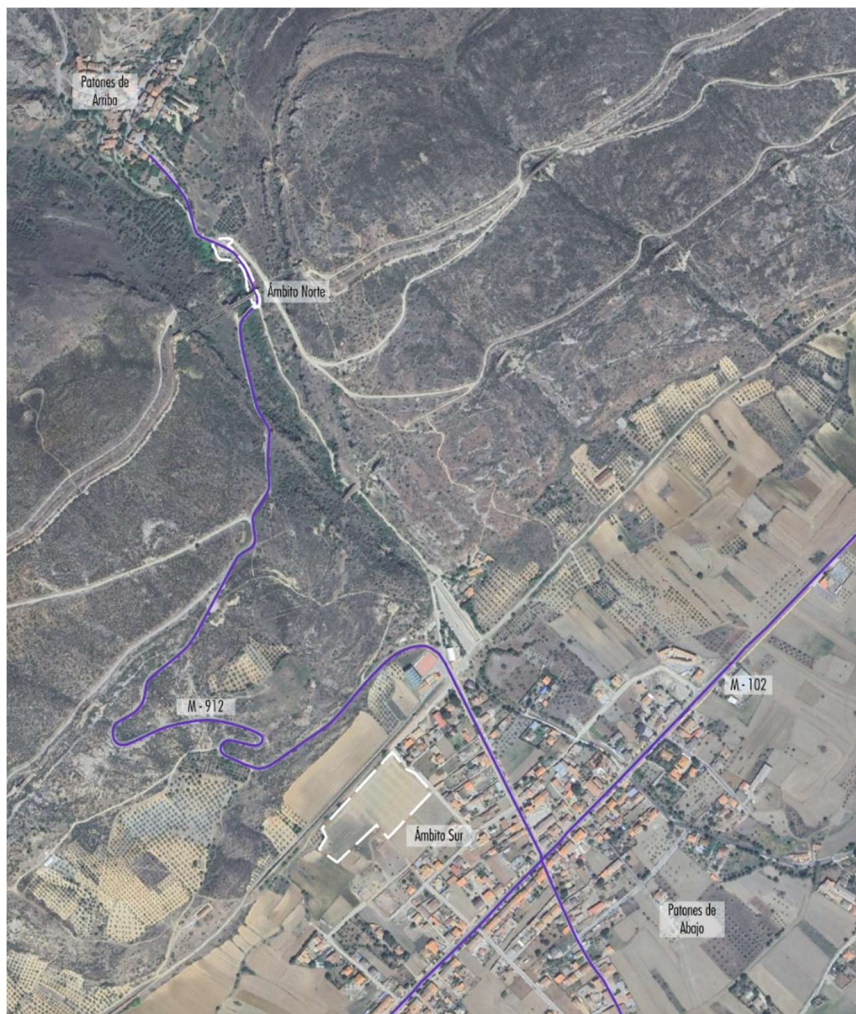


Figura 2. Plano de la realidad territorial de los ámbitos para el Plan Especial en el municipio de Patones.

Como se observa el ámbito norte está cercano al núcleo de Patones de Arriba. Se delimita porque se corresponden con el proyecto de mejora de la red viaria, para la integración de una rotonda que mejore la funcionalidad viaria.

El ámbito sur, ubicado en Patones de Abajo, es señalado por "Patones. Plan de Sostenibilidad Turística" con el destino del aparcamiento disuasorio.

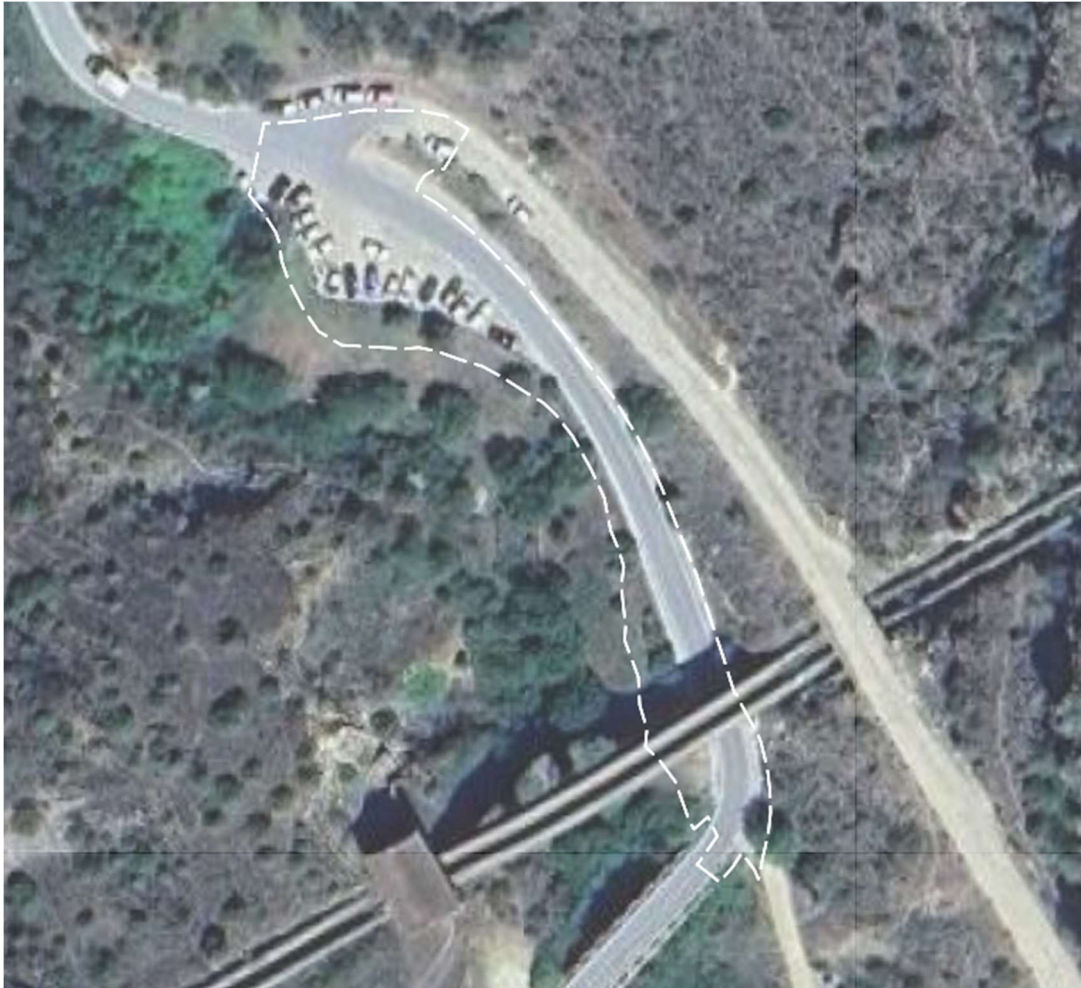


Figura 3. Delimitación ámbito norte



Figura 4. Delimitación ámbito sur

### Ámbito norte

Este ámbito, con una superficie de 1.999 m<sup>2</sup>, era uno de los puntos donde se generaban más atascos en la red, tanto por la presencia de una zona de aparcamientos sin ningún tipo de delimitación y muy poco señalizada como por la escasa coordinación y ordenación de la vía para garantizar la coexistencia de los flujos de peatones, vehículos y el microbús lanzadera. El proyecto del Plan Especial contempla el desarrollo del PROYECTO DE EJECUCIÓN PARA LA MEJORA DEL ACCESO A PATONES DE ARRIBA EN LA CARRETERA M-912, del Km 2+015 al Km 2+125. PATONES DE ARRIBA (MADRID) (Bloque I, Anexo VI). Este proyecto incluye la creación de una rotonda que permite el acceso a Patones de Arriba con un microbús lanzadera, dejando a turistas y vecinos muy cerca del núcleo poblacional, y facilita el giro de vehículos para la gestión turística y, en general, del municipio. El proyecto también contempla la delimitación de una senda peatonal, la ubicación de aparcamientos para bicicletas, una isla para el ascenso y descenso de pasajeros del microbús lanzadera y un aparcamiento para vehículos. Esta zona, que anteriormente estaba colapsada por el aparcamiento desordenado de vehículos privados tanto en el área adyacente a la vía como en los costados de la misma, ahora prioriza la movilidad blanda, su seguridad y confort.

En resumen:

- Rotonda para la agilización del flujo de vehículos
- Isla de ascenso y descenso del microbús
- Acceso y tránsito cómodo para senderistas y ciclistas

### **Ámbito sur**

Al norte de Patones de Abajo, fuera del casco urbano, con una dimensión más de tres veces superior al aparcamiento previsto en el planeamiento vigente en la zona de protección ambiental en un punto intermedio de la carretera M-912. Cuenta con una superficie de 14.352 m<sup>2</sup> y un número de plazas estimado de 640 unidades. En él se van a realizar las siguientes actuaciones (obras y acciones ambientales) bajo el marco de "Patones. Plan de Sostenibilidad Turística" (Bloque I, Anexo I) que ha sido subvencionado por la Comunidad de Madrid (Bloque I, Anexo II): Creación de un aparcamiento de recepción de visitantes disuasorio e inteligente, Instalación de placas fotovoltaicas en las cubiertas de las plazas de aparcamiento, Mejora del firme, Puntos de recarga de vehículos eléctricos, Creación de una dársena de recarga de los microbuses eléctricos lanzadera, Zonas de recarga para autocaravanas, Zona de aparcamiento y área de mantenimiento para bicicletas, Renaturalización y creación de zonas verdes, Creación zona para autocaravanas y camper y Sistema lanzadera de autobuses eléctricos, minibuses.

En resumen:

- Consolidación de aparcamiento disuasorio provisional fuera del área de protección ambiental
- Control de la contaminación del aire, acústica y visual con soluciones basadas en la naturaleza en especial en el borde urbano, lo que reduce el impacto
- Integración de tecnologías limpias

En la siguiente figura se sintetiza la relación y distribución de la propuesta a través de un esquema general.

## ESTRATEGIAS Y FUNCIONAMIENTO DEL PLAN ESPECIAL

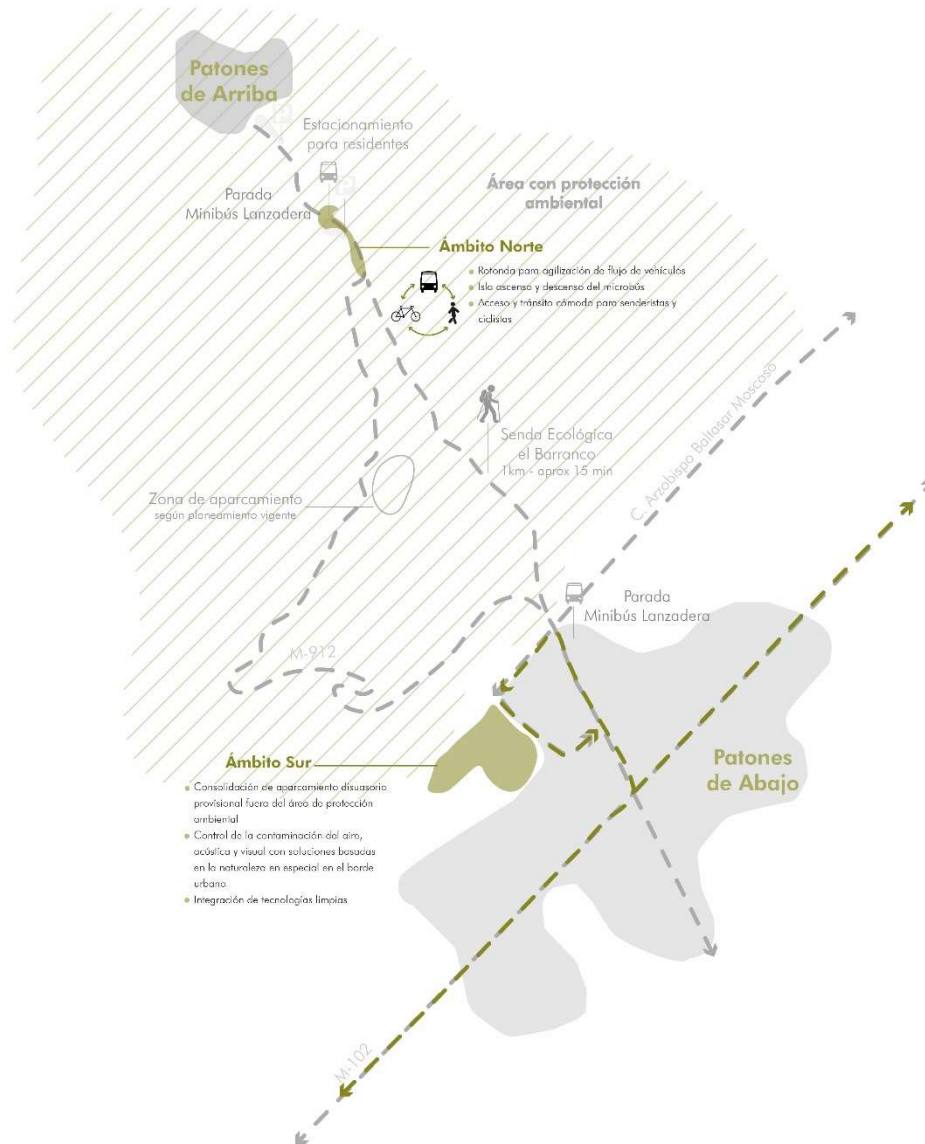


Figura 5. Ámbitos y proyectos propuestos en el Plan Especial. Fuente: Elaboración propia.

Esta ordenación, que es la alternativa seleccionada, se adecúa a las normas urbanísticas vigentes en el municipio, es decir, al marco normativo de las Normas Subsidiarias y la adecuación a las disposiciones generales; a la legislación urbanística y sectorial.

### 1.5.2. Uso y tipología característicos: Clasificación y calificación del suelo

En el apartado 1.3 del *Bloque I. Memoria Informativa* se describen las determinaciones actuales para los ámbitos.

La clasificación no se altera con este Plan Especial, pero se cambia la ubicación de aparcamiento disuasorio del ámbito que destina el planeamiento vigente, en una zona intermedia entre Patones de Arriba y de Abajo, al ámbito sur, ubicado en Patones de Abajo.

En los planos se muestra la clasificación y calificación que no se alteran respecto al planeamiento vigente, y su calificación y regulación que modifica en el caso del ámbito sur, tal y como se resume en la siguiente tabla:

| Ámbito       | Superficie (m2) | Clasificación del suelo   | % Clasificación del PE | Calificación / Regulación |
|--------------|-----------------|---|------------------------|---------------------------|
| NORTE        | 1.999           | SUELO NO URBANIZABLE ESPECIALMENTE PROTEGIDO INTERÉS ECOLÓGICO, PAISAJÍSTICO Y CULTURAL | 12%                    |                           |
| SUR          | 14.352          | SUELO NO URBANIZABLE  | 88%                    | Aparcamiento              |
| <b>TOTAL</b> | <b>16.351</b>   |   | <b>100,00%</b>         |                           |

Tabla 1. Clasificación de los ámbitos y calificación o regulación específica con el Plan Especial

Se justifica por tanto la clasificación del suelo a calificar como red pública de infraestructuras, como el mantenimiento de esta clasificación. En el caso del ámbito sur, se justifica expresamente el carácter de suelo no urbanizable del uso, considerando la dotación de servicios urbanos previstos en el Plan Especial y la colindancia y acceso al mismo desde suelo clasificado como suelo urbano.

### 1.5.3. Descripción y características de los proyectos

A continuación se describen los proyectos existentes y las características del proyecto a desarrollar en el marco del Plan Especial:

Ámbito norte: PROYECTO DE EJECUCIÓN PARA MEJORA DE ACCESO A PATONES DE ARRIBA CARRETERA M-912. Km 2+015 al Km 2+125. PATONES DE ARRIBA (MADRID) (Bloque I, Anexo VI).

La iniciativa para el ámbito norte o tramo 2 que eleva el Ayuntamiento de Patones a la Dirección General de Carreteras pretende favorecer el giro de vehículos que no pueden aparcar en el núcleo de arriba y que puedan volver de manera ordenada al núcleo de Patones de Abajo.

El trazado de una glorieta es la solución que permite dar solución al hecho de que la mayor parte de vehículos que lleguen a este punto serán vehículos que deban darse la vuelta porque carecían de información previamente a la subida al núcleo de Patones de Arriba y para poder implantar un microbús lanzadera. En vez de hacer la maniobra de cambio de sentido, lo que incide en la seguridad y en el atasco de la vía, se les facilitará la maniobra con esta mini glorieta.

También se localizará un cerramiento para la ubicación de contenedores lo que facilita la gestión de residuos.

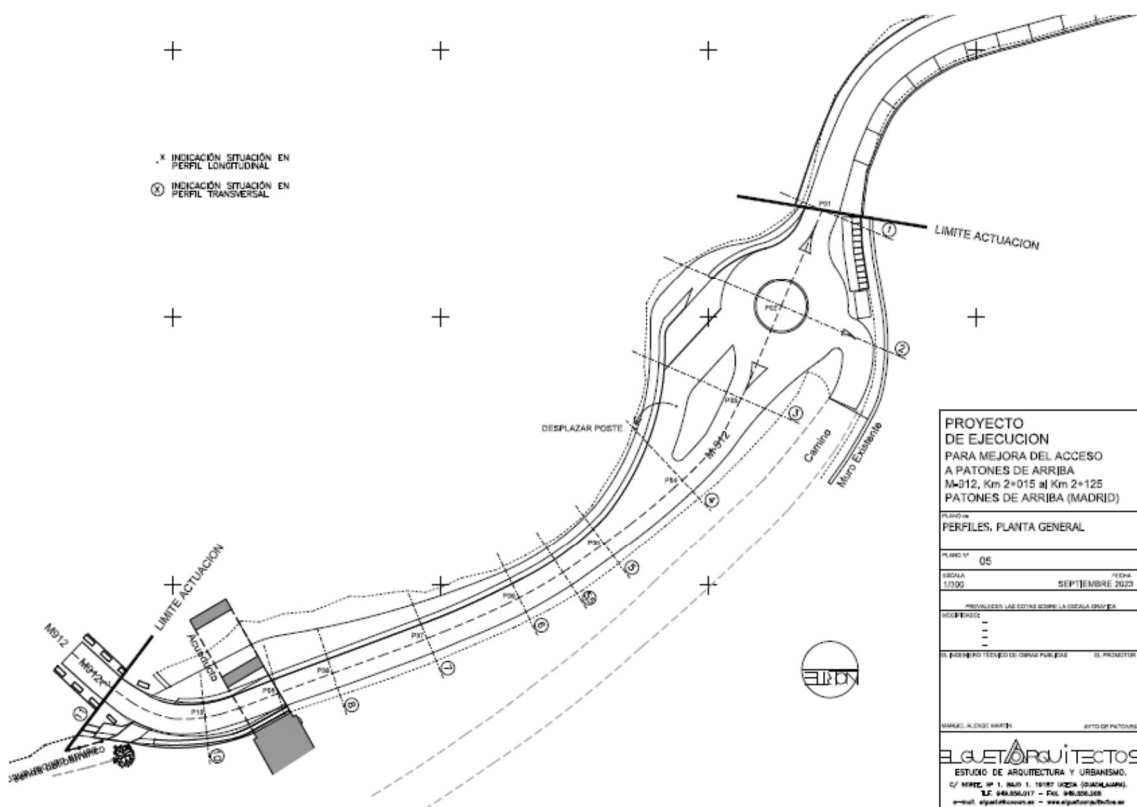


Figura 6. Estado reformado del proyecto para el ámbito norte



Ámbito sur: APARCAMIENTO DISUASORIO EN ARZOBISPO BALTASAR MOSCOSO,  
PATONES DE ABAJO (MADRID)

El proyecto a desarrollar en este ámbito sur para el aparcamiento disuasorio cuenta con una superficie de suelo para su implantación de 14.352 m<sup>2</sup> y un número de aparcamientos estimados de 640 plazas.

En él se van a realizar las siguientes actuaciones (obras y acciones ambientales) bajo el marco de "Patones. Plan de Sostenibilidad Turística" (Bloque I, Anexo I) que ha sido subvencionado por la Comunidad de Madrid (Bloque I, Anexo II): *Creación de un aparcamiento de recepción de visitantes disuasorio e inteligente, Instalación de placas fotovoltaicas en las cubiertas de las plazas de aparcamiento, Mejora del firme, Puntos de recarga de vehículos eléctricos, Creación de una dársena de recarga de los microbuses eléctricos lanzadera, Zonas de recarga para autocaravanas, Zona de aparcamiento y área de mantenimiento para bicicletas, Renaturalización y creación de zonas verdes, Creación zona para autocaravanas y camper, Sistema lanzadera de autobuses eléctricos e Instalación de un sistema de recogida selectiva de residuos.*



Figura 7. Medidas para el fomento de la sostenibilidad turística: aparcamiento disuasorio con naturalización y creación de zonas verdes, dársena de recarga de microbuses eléctricos lanzadera y fomento de la actividad local  
Fuente: Plan de Sostenibilidad Turística, presentación resumen (Bloque I, Anexo I).

### 1.1. RÉGIMEN DE USOS

Se establece una zonificación en el desarrollo de este proyecto. Se trata de una zonificación para el desarrollo del aparcamiento disuasorio que ocupa 14.352 m<sup>2</sup>. Con el régimen de uso se establecen variables fundamentales para garantizar un óptimo desarrollo de este aparcamiento, de manera que respete y proporcione una solución sostenible para la movilidad del municipio.

En la siguiente tabla se establecen estos requerimientos mínimos y/o máximos del uso del suelo. En primer lugar, se especifica que al menos el 1% de la superficie del proyecto debe ser ocupada por plazas de aparcamiento adaptadas y destinadas como aparcamientos preferentes para personas con discapacidad. Esta medida responde al Real Decreto 1056/2014, el cual especifica que por cada 40 plazas de aparcamiento se debe garantizar al menos una plaza preferente para personas con discapacidad.

El siguiente requerimiento involucra la integración de tecnologías limpias. En concreto, la instalación de placas solares fotovoltaicas sobre pérgolas del as plazas de aparcamiento. Se aspira a cubrir la demanda energética del aparcamiento y su funcionamiento y, si es posible, a generar un excedente de energía para el uso de la comunidad. Por este motivo, se establece que las placas fotovoltaicas ocupen al menos un 0,25% de la superficie total del ámbito. Sin embargo, considerando que el ámbito se encuentra muy cercano al núcleo urbano de Patones de Abajo y que la instalación de las placas fotovoltaicas genera un impacto visual importante, se establece un máximo permitido del 16% con el fin de evitar perjudicar el núcleo histórico y sus paisajes.

Se establece además un mínimo del 4% para la superficie ocupada por puntos de recarga de vehículos eléctricos y un 1% de la misma para aparcamientos de bicicletas. Esto con el fin de satisfacer y promover el uso de medios de transporte de bajo impacto. En el proyecto también se establece un máximo del 0,50% para los puntos de acceso y control del aparcamiento.

En cuanto a las tipologías de pavimento, se establece un mínimo del 90% de superficie permeable y un 10% de naturalización. Estos requerimientos no solo evitan la contaminación de los suelos sino que también buscan garantizar un confort climático y la compensación del impacto visual a través de la implementación de vegetación que pueda generar sombra y una barrera visual del aparcamiento desde

otros puntos del municipio. En concreto, se incluirá en el perímetro hacia el borde urbano noroeste y sur al menos 1 árbol por cada 5 plazas de aparcamiento.

| <b>SUPERFICIE TOTAL ÁMBITO SUR</b>   | <b>14.352,00</b>        |                         |
|--|-------------------------|-------------------------|
| <b>ZONIFICACIÓN</b>  | <b>MÍNIMO REQUERIDO</b> | <b>MÁXIMO PERMITIDO</b> |
| Aparcamiento preferente personas con discapacidad  | 2,06%                   | -                       |
| Integración de tecnologías limpias (instalación placas solares fotovoltaicas sobre pérgolas de plazas de aparcamiento) | 0,25%                   | 16%                     |
| Puntos de Recarga vehículos eléctricos   | 4%                      | -                       |
| Aparcamiento bicicletas  | 1%                      | -                       |
| Punto de acceso y control  | -                       | 0,50%                   |
| Equipamientos y servicios públicos   | -                       | 35%                     |
|  |                         |                         |
| <b>PAVIMENTOS</b>  | <b>MÍNIMO REQUERIDO</b> | <b>MÁXIMO PERMITIDO</b> |
| Pavimento permeable  | 90%                     | -                       |
| Naturalización   | 10%                     | -                       |

Tabla 1. Requerimientos de usos. Fuente: Elaboración propia.

En la siguiente imagen se establece una zonificación de las superficies previamente descritas y una sección a una escala menor de la disposición de los aparcamientos, se trata de un plano y sección orientativos.

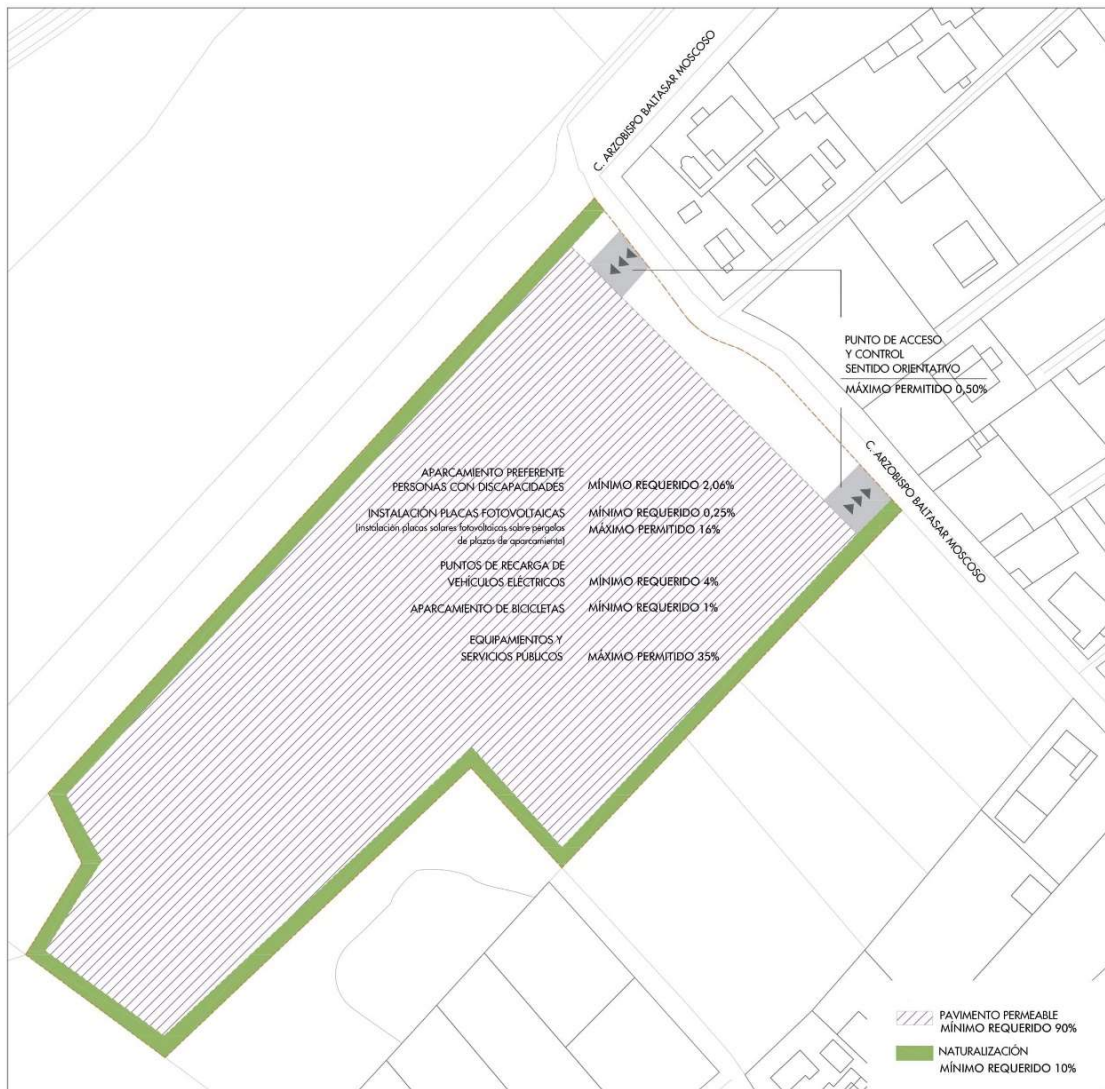


Figura 8. Zonificación del aparcamiento del ámbito sur. Fuente: Elaboración propia.

#### 1.5.4. Propiedades afectadas

La relación de las parcelas catastrales que forman parte de los cinco ámbitos del Plan Especial y sobre las que en parte se desarrollan los proyectos se contiene en el *Bloque I. Documentación Informativa*.

## 1.6. REGLAMENTOS, NORMAS Y ESPECIFICACIONES DE LOS PROYECTOS

### 1.6.1. Normas de proyecto

De acuerdo con el artículo 1º A/Uno del Decreto 462/1971 de 11 de marzo, por el que se dictan normas sobre la redacción de proyectos y la dirección de obras de edificación, en la ejecución de las obras deberán observarse las normas vigentes aplicables sobre construcción.

Serán por tanto de aplicación cuantas prescripciones figuren en las Normas, Instrucciones o Reglamentos Oficiales que guarden relación con las obras objeto de este Plan Especial, con sus instalaciones complementarias, o con los trabajos necesarios para realizarlas.

Además, se contemplarán todas aquellas normas que, por la pertenencia de España a la Unión Europea, sean de obligado cumplimiento en el momento de la presentación del Proyecto Constructivo. A tal fin, se incluye a continuación una relación no exhaustiva de la normativa técnica aplicable.

#### TRAZADO DE CAMINOS Y OBRA CIVIL

- Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.
- Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras.
- Orden FOM/3460/2003, de 28 de noviembre, por la que se aprueba la norma 6.1-IC "Secciones de firme", de la Instrucción de Carreteras.
- Orden FOM/3459/2003, de 28 de noviembre, por la que se aprueba la norma 6.3-IC: "Rehabilitación de firmes", de la Instrucción de carreteras.
- Orden FOM/298/2016, de 15 de febrero, por la que se aprueba la norma 5.2 - IC drenaje superficial de la Instrucción de Carreteras.
- Orden de 31 de agosto de 1987 sobre señalización, balizamiento, defensa, limpieza y terminación de obras fijas en vías fuera de poblado (Instrucción 8.3- IC Señalización de obra).
- Recomendaciones para el diseño de intersecciones.
- Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y puentes (PG-3/75), según Orden del Ministerio de Obras Públicas, de 2 de julio de 1976.
- Real Decreto 1247/2008, de 18 de julio, por el que se aprueba la instrucción de hormigón estructural (EHE-08).
- Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación.

- Real Decreto 1066/2001, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento que establece condiciones de protección del dominio público radioeléctrico.

### 1.6.2. Especificaciones de proyecto

En el Anexo VI del Bloque I se incluye la información resumida de los proyectos técnicos de cada elemento de mejora de accesos y aparcamiento que afectan a vía pública y son objeto de este Plan Especial, estando localizado en el ámbito norte, o tramo 2, así como los principales planos de detalle correspondientes. La información contenida en el citado anexo se corresponde con la de un Proyecto, que deberá ser perfeccionado, adecuándose a las condiciones que para Aprobación Definitiva se establezcan en el Plan Especial, antes de la obtención de la Licencia de construcción. Por tanto, puede haber contradicciones con las mediciones que figuran en los Proyectos, y las aportadas en planos o memorias del Plan Especial, prevaleciendo estas últimas.

### 1.6.3. Normas de urbanización

Los proyectos que desarrollen los ámbitos del Plan Especial deberán seguir las normas específicas que se describen en el *Bloque III. Documentación Normativa, Volumen II. Normativa urbanística*.

## 1.7. INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS URBANOS

### 1.7.1. Estructura viaria

#### Alineaciones y rasantes

En el Plan Especial se modificará el viario en el ámbito norte, al incluir en el proyecto de mejora de accesos una rotonda. En el caso del aparcamiento del ámbito sur contará como un espacio que forma parte de la red viaria con dotación de aparcamiento.

El plano O.04 establece el viario, alineaciones y rasantes.

### 1.7.2. Infraestructuras básicas y servicios urbanos

Conforme a las modificaciones y proyectos propuestos, en el marco de este plan especial, la infraestructura básica y los servicios urbanos son modificados y/o extendidos en el caso en el que el proyecto lo requiriera para un funcionamiento correcto.

En el ámbito norte no se plantea la extensión ni de la red de abastecimiento ni de la de saneamiento debido a que la funcionalidad del proyecto no lo requiere. En la modificación de la vía se propone un drenaje superficial de calzada existente en los dos ámbitos. En cuanto al alumbrado público, aunque un gran tramo está actualmente cubierto por este, al sur de este ámbito norte o tramo 2 esta red se corta por lo que se propone la extensión del mismo para garantizar seguridad y evitar accidentes. En los proyectos de mejora de accesos, además, dispondrán de conexión a la red eléctrica.

El ámbito sur consta con una prolongación de las redes de abastecimiento de agua y de saneamiento, el proyecto también contempla la dotación de alumbrado público en del área.

En Madrid, agosto de 2024



Alexandra Delgado Jiménez  
AD ARQUITECTURA URBANA

## CAPÍTULO 2. PROGRAMA DE EJECUCIÓN Y ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO



## 2.1. PROGRAMA DE EJECUCIÓN

Se estima una duración de los trabajos de construcción de la totalidad de los proyectos que derivan de él (rotonda en M-912 y aparcamiento disuasorio) de **32 meses, en total, hasta diciembre de 2026**, en relación con el periodo de la subvención que parte de los mismos ha recibido (Bloque I, Anexo II). Estos plazos se deben a que existen muchas obras o instalaciones asociadas a los mismos espacios o actuaciones, no a que las obras tengan esa duración total ininterrumpida.

Respecto a algunos proyectos específicos los plazos temporales son inferiores, tal y como siguen:

- ÁMBITO NORTE – TRAMO 2 (ROTONDA): PROYECTO DE EJECUCIÓN PARA MEJORA DE ACCESO A PATONES DE ARRIBA CARRETERA M-912. Km 2+015 al Km 2+125. PATONES DE ARRIBA (MADRID) – FECHA 2024/01/24: **4 meses.**

## 2.2. ESTUDIO ECONÓMICO Y FINANCIERO

A continuación se realiza un cálculo de los costes es que pueden suponer *grasso modo* los proyectos que se derivan del presente Plan Especial de Aparcamientos y Mejora de Accesos para el fomento de la Sostenibilidad Turística de Patones (Madrid).

Este estudio se centra en los costes indicados en el siguiente apartado, pero cabe destacar que son meramente orientativos, al no estar aprobados los proyectos específicos. Están calculados *grasso modo*, por lo que cualquier liquidación que se efectúe con base en ellos tendrá carácter provisional. Es cometido del cada proyecto en su versión final definir los costes con mayor nivel de precisión y detalle.

**Cabe destacar que no se ha considerado la pérdida patrimonial del Ayuntamiento por destinar parcelas municipales para el desarrollo del aparcamiento disuasorio porque no conllevan pérdida de aprovechamiento urbanístico del patrimonio municipal. Y porque la valoración a realizar para obtener otros suelos sería urbanística o expropiatoria y se obtendría un valor igual o menor que si se hiciera una expropiación a particulares, en suelos de similares características.** Y se indica que igual o menor, porque cuando se hace una expropiación el valor de los bienes sería igual a los del Ayuntamiento (por superficie y ubicación, ya que se valorarían bajo la misma legislación el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana y el Real Decreto 1492/2011, de valoraciones de la Ley de Suelo), pero existe un 5% de premio de afección, que de ejecutarse, haría más lesiva para las arcas públicas esta situación. El 5 %

del premio de afección se incluye siempre como última partida de las hojas de aprecio de los propietarios y de la Administración o de la valoración practicada por el jurado, y se calcula exclusivamente sobre el importe final del justiprecio de los bienes o derechos expropiables, que en este caso sería el suelo.

La aportación de fincas del patrimonio municipal de suelo permite la no afección a terceros de una manera directa. Además, de no ser así, esto supondría un proceso largo de gestión, con los costes de gestión asociados, lo que supone un coste de oportunidad en la actual situación derivada de la presión turística que padece el municipio cuando esta puede tornarse en oportunidad social, ambiental y económica con este Plan Especial. Es decir, de no realizarse el Plan Especial, esto supondría un importante coste de oportunidad para el Ayuntamiento de Patones y el conjunto de los vecinos y turistas, lo que supone un perjuicio para los estándares de calidad que deben buscar siempre la excelencia de la Comunidad de Madrid. Y es más, habiendo obtenido la subvención citada (Bloque I, Anexo II) y las que están en curso (Bloque I, Anexo III), la no aprobación de este Plan Especial, y no ejecución de los proyectos que de él se derivan, conllevaría un gran coste de oportunidad, además de la pérdida de competitividad asociada.

### **2.2.1 Valoración de las obras**

El presupuesto de cada proyecto se desglosa en las diversas partidas de ejecución de las obras, según su naturaleza, además de Gestión de Residuos, Seguridad y Salud. Se incluyen también los gastos asociados. Se establece, cuando se tienen datos de acciones ambientales específicas, el coste de las mismas. Se indica a continuación una estimación de coste de ejecución de la infraestructura que deriva del PE, correspondientes al aparcamiento disuasorio, rotonda y mejora de accesos a la M-912.

### **2.2.2 Estimación de los costes del Plan Especial**

#### **Valoración y cuantificación de las actuaciones**

##### **a) Obtención del suelo**

No existe coste asociado a tal fin en la definición de los proyectos ya que no es necesaria la ocupación ni expropiación de los suelos debido a que se realiza sobre suelos públicos.

##### **b) Ejecución de las actuaciones**

| <b>ÁMBITO NORTE</b>   |                                       |                   |
|---|---------------------------------------|-------------------|
| PROYECTO DE EJECUCIÓN PARA MEJORA DE ACCESO A PATONES DE ARRIBA   |                                       |                   |
| CARRETERA M-912. Km 2+015 al Km 2+125. PATONES DE ARRIBA (MADRID) |                                       |                   |
| <b>Importe de la obra</b>   |                                       |                   |
| Ref.  | Descripción                           | Presupuesto       |
| 1   | ACTUACIONES PREVIAS                   | 8.738,09          |
| 2   | CERRAJERÍAS                           | 40.084,61         |
| 3   | ALUMBRADO PÚBLICO                     | 20.304,27         |
| 4   | RED DE SANEAMIENTO                    | 6.696,01          |
| 5   | PAVIMENTACIÓN                         | 98.769,33         |
| 6   | SEÑALIZACIÓN Y PROTECCIONES           | 25.537,00         |
| 7   | VARIOS                                | 573,08            |
| 8   | GESTION DE RESIDUOS                   | 1.240,00          |
| 9   | SEGURIDAD Y SALUD                     | 988,03            |
|   |                                       |                   |
|   | PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL     | 202.930,42        |
|   |                                       |                   |
|   | 13,00% GASTOS GENERALES               | 26.380,95         |
|   | 6,00% BENEFICIO INDUSTRIAL            | 12.175,83         |
|   |                                       |                   |
|   | 21,00% IVA                            | 50.712,31         |
|   |                                       |                   |
|   | PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN POR CONTRATA | 292.199,51        |
|   |                                       |                   |
| <b>Importe de gastos asociados</b>                                |                                       |                   |
|   | Proyecto y ESS                        | 7.475,00          |
|   | Dirección de Obra (3,00%)             | 5.884,98          |
|   | Coordinación de Seguridad (1%)        | 1.623,44          |
|   | Suma Gastos Asociados                 | 14.983,43         |
|   | 21 % IVA                              | 3.146,52          |
|   | Total Gastos Asociados                | 18.129,94         |
|   |                                       |                   |
| <b>TOTAL OBRA Y GASTOS ASOCIADOS ÁMBITO NORTE</b>                 |                                       | <b>310.329,46</b> |

Tabla 3. Valoración de la ejecución de las actuaciones del ámbito norte: obra y gastos asociados

| <b>ÁMBITO SUR</b>                                     |                                       |                   |
|---|---------------------------------------|-------------------|
| APARCAMIENTO DISUASORIO EN ARZOBISPO BALTASAR MOSCOSO |                                       |                   |
| EN PATONES DE ABAJO (MADRID)                          |                                       |                   |
| <b>Importe de la obra</b>                             |                                       |                   |
| Ref.  | Descripción                           | Presupuesto       |
| 1   | CONSTRUCCIÓN                          | 175.000,00        |
| 2   | ACCESIBILIDAD Y CONTROL               | 60.900,69         |
| 3   | GESTION DE RESIDUOS                   | 6.000,00          |
| 4   | SEGURIDAD Y SALUD                     | 2.589,67          |
|   |                                       |                   |
|   | PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL     | 244.490,36        |
|   |                                       |                   |
|   | 13,00% GASTOS GENERALES               | 31.783,75         |
|   | 6,00% BENEFICIO INDUSTRIAL            | 14.669,42         |
|   |                                       |                   |
|   | 21,00% IVA                            | <b>61.098,14</b>  |
|   |                                       |                   |
|   | PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN POR CONTRATA | 352.041,67        |
|   |                                       |                   |
| <b>Importe de gastos asociados</b>                    |                                       |                   |
|   | Proyecto y ESS                        | 19.559,23         |
|   | Dirección de Obra (4,00%)             | 9.779,61          |
|   | Coordinación de Seguridad (1%)        | 2.444,90          |
|   | Suma Gastos Asociados                 | 31.783,75         |
|   | 21 % IVA                              | 6.674,59          |
|   | Total Gastos Asociados                | 38.458,33         |
|   |                                       |                   |
| <b>TOTAL OBRA Y GASTOS ASOCIADOS ÁMBITO SUR</b>       |                                       | <b>390.500,00</b> |

Tabla 4. Valoración de la ejecución de las actuaciones del ámbito sur: obra y gastos asociados

|                                   |                   |
|-----------------------------------|-------------------|
| <b>TOTAL ACCIONES AMBIENTALES</b> | <b>270.000,00</b> |
| TOTAL ÁMBITO NORTE                | 0,00              |
| TOTAL ÁMBITO SUR                  | 270.000,00        |

Tabla 9. Valoración de la ejecución de las acciones ambientales

### Coste total de las actuaciones

Las actuaciones previstas en el Plan Especial suponen una inversión de 970.829,46 €, de los cuales 660.500 €, 68,03%, ya tienen concedida la subvención (Bloque I, Anexo II) y el resto está a la espera del PROGRAMA DE INVERSIÓN REGIONAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID PARA EL PERÍODO 2022-2026 (Bloque I, Anexo III).

|  |                   |
|--|-------------------|
| <b>ESTIMACIÓN COSTES DEL PLAN ESPECIAL</b> | <b>970.829,46</b> |
| TOTAL ÁMBITO NORTE                         | 310.329,46        |
| TOTAL ÁMBITO SUR                           | 660.500,00        |

Tabla 10. Coste total de las actuaciones: estimación costes del Plan Especial

### 2.2.3 Financiación

La financiación de los proyectos que derivan de este PE es pública en su totalidad, y se financia mediante la subvención obtenida (Bloque I, Anexo II) y otras pendientes de resolver del PROGRAMA DE INVERSIÓN REGIONAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID PARA EL PERÍODO 2022-2026 (Bloque I, Anexo III).

### 2.3. SISTEMA DE EJECUCIÓN

El presente Plan Especial no requiere para su implementación de ningún tipo de sistema de gestión del suelo, habilitando las diferentes actuaciones mediante la aportación de la justificación de la disponibilidad de los terrenos en los que vayan a actuar por cualquiera de los medios previstos en la legislación civil o, en caso de alteraciones futuras, acudiendo a los modos públicos de obtención.

Para la ejecución de las infraestructuras se requiere (al margen de las autorizaciones administrativas pertinentes):

|                                       |                   |
|---------------------------------------|-------------------|
| <b>TOTAL OBRAS Y GASTOS ASOCIADOS</b> | <b>700.829,46</b> |
| TOTAL ÁMBITO NORTE                    | 310.329,46        |
| TOTAL ÁMBITO SUR                      | 390.500,00        |

Tabla 6. Valoración de la ejecución de las actuaciones: obra y gastos asociados

a) Acciones ambientales

| <b>Acciones ambientales ámbito sur</b>       |  |                   |
|--|--|-------------------|
| 1  | RENATURALIZACIÓN DEL APARCAMIENTO                                | 70.000,00         |
| 2  | SISTEMA DE RECOGIDA SELECTIVA DE RESIDUOS                        | 10.000,00         |
| 3  | INSTALACIÓN PLACAS FOTOVOLTAICAS Y SISTEMAS DE ILUMINACIÓN SOLAR | 109.500,00        |
| 4  | CREACIÓN DE PUNTOS DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS.           | 72.000,00         |
| 5  | APARCAMIENTO DE BICICLETAS                                       | 8.500,00          |
| <b>TOTAL ACCIONES AMBIENTALES ÁMBITO SUR</b> |  | <b>270.000,00</b> |

Tabla 7. Valoración de la ejecución de las acciones ambientales del ámbito sur

- La aprobación del presente PE;
- La autorización de la Comunidad de Madrid, en el caso de los proyectos de mejora de accesos que afecten a la M-912;
- Licencia municipal, en el caso de los proyectos de aparcamiento disuasorio.

### CAPÍTULO 3. MEMORIA DE IMPACTO NORMATIVO

### 3.1. IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO

El análisis del impacto normativo en las materias de referencia, y específicamente del impacto de género, en el planeamiento urbanístico, exige partir de un concepto que no se encuentra expresamente recogido en ninguna Ley ni ha sido objeto de desarrollo reglamentario. Se hace necesario recurrir a otras fuentes conceptuales para definir el contenido del impacto.

Por una parte, la doctrina jurisprudencial que, de forma indirecta, se ha encargado de acotar ese concepto: En la STS de 27.10.16 se afirma *"Impacto de género se considera cuando, no existiendo desigualdades de partida en relación con la igualdad de oportunidades y de trato entre mujeres y hombres, no se prevea modificación alguna de esta situación."*

La STSJM de 18.04.17 destaca la importancia que tiene que el planificador analice el impacto de género que los instrumentos de ordenación pueden originar al regular la ubicación y características de las redes generales y locales en conexión con centros docentes, equipamientos, transporte y movilidad o una u otra tipología edificatoria, así como al regular la ubicación, proximidad y accesibilidad de espacios libres, zonas verdes y parques públicos, *"todo ello considerando una realidad social, en deseable pero lento cambio y evolución, que en no pocas ocasiones aún muestra que, en determinadas zonas urbanas, es la población femenina la que sigue mayoritariamente asumiendo el cuidado y atención de menores, ancianos y personas discapacitadas, la que conduce para llevar a los hijos al colegio, la que accede mayoritariamente a los centros comerciales y/o grandes superficies para garantizar el suministro y atención de las necesidades básicas de la familia, o, incluso, la que acude prácticamente a diario con menores (propios o entregados a su cuidado, como una de las tareas que, contractualmente, desempeña al servicio del hogar familiar) a parques infantiles cuya proximidad y accesibilidad se revela necesaria para poder conciliar el resto de los quehaceres domésticos, que, también mayoritariamente, sigue todavía teniendo la mujer que atender en solitario"*.

Por otra parte, diversas instituciones científicas o administrativas han ido abordando en estudios específicos, los criterios para la efectiva incorporación de la perspectiva de género al planeamiento urbanístico:

- i. Que se conciba el urbanismo como una herramienta de intervención pública para corregir desigualdades (urbanismo volcado a los vecinos).



ii. Que los municipios den cabida y espacio para la mayor parte de los grupos sociales (niños, jóvenes, mayores, personas con problemas de movilidad o discapacidad), reconociendo las necesidades específicas de cada colectivo.

iii. Que el espacio contribuya a acoger y promover la transformación social, prestando atención a la escala cercana, posibilitando el funcionamiento de estos espacios para conseguir la autonomía dentro de los mismos, creando condiciones de seguridad y calidad del espacio.

iv. Que se genere bienestar social a través de los equipamientos, localizándolos cerca del continuo urbano de forma que se pueda acceder a los mismos tanto en vehículo privado como público, garantizando una oferta pública de calidad y de proximidad para los servicios básicos: educación, sanidad, deporte, ocio y cultura.

Resulta por tanto un aspecto clave para la evaluación del impacto en el marco del planeamiento urbanístico el espacio urbano, con especial atención a la accesibilidad y la seguridad en los espacios públicos de los municipios. El Plan Especial tiene entre sus objetivos el acceso seguro por parte de la población a los cascos urbanos, Patones de Arriba y, de Abajo, con una mejora de las previsiones del planeamiento para el fomento de la sostenibilidad turística, y en definitiva, de la sostenibilidad de municipio.

### 3.1.1. Análisis de impacto

#### i. Lenguaje inclusivo

Durante la tramitación, se ha tenido en cuenta la *Guía para la utilización de un lenguaje inclusivo y no sexista* publicada por el Ayuntamiento de Madrid, para evitar sesgos sexistas en los documentos elaborados por la administración.

#### ii. Ordenación de los aparcamientos y mejora de accesos

El Plan Especial contribuye a la mejora del sistema de la red pública viaria y de los servicios que promueven la sostenibilidad turística en cuanto al acceso efectivo por parte de la población a los núcleos urbanos con una ordenación que asegure la seguridad de los usuarios más vulnerables.

Los aparcamientos se distribuyen de forma cercana a la trama urbana, de tal forma que ambos usos se benefician de un ritmo de actividad continua que dota al entorno de condiciones de seguridad.

Todos los aparcamientos se localizan accesibles por recorridos urbanos seguros y en proximidad con las redes de tránsito peatonal, favoreciendo también el servicio al deporte y la vida saludable con el servicio de aparcamiento en una mayor proximidad a la Senda Ecológica del Barranco.



Figura 1. Senda Ecológica del Barranco. Fuente: <https://sierranorte.com/senda-barranco-patones>

Los aparcamientos dispondrán de iluminación adecuada y de vigilancia natural, incluso en los periodos nocturnos.

En el Plan Especial se ponen en valor los aparcamientos, así como se mejoran los accesos, y se propicia su contacto y visibilidad desde la trama urbana existente y desde la proyectada. Esta distribución supone una importante contribución a la mejora de la funcionalidad de la red de aparcamientos al servicio del tránsito peatonal y de la integración de la naturaleza por los criterios de naturalización introducidos en el medio urbano.

### 3.1.2. Conclusiones

En el análisis del impacto por razón de género del Plan Especial se ha tenido en cuenta lo establecido en la Ley 30/2003 de 22 de marzo sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el gobierno, en la Ley Orgánica 3/2007, para la Igualdad Efectiva de Mujeres y Hombres y en el artículo 45 de la Ley 2/2016, de 29 de marzo, de Identidad y Expresión de Género e Igualdad de Género y No Discriminación de la Comunidad de Madrid.

Este Plan Especial no contiene determinaciones que incidan directamente en la materia de género en los términos recogidos en la Ley Orgánica 3/2007 de 22 de marzo de Igualdad Efectiva de Mujeres y Hombres.

No contiene determinaciones que supongan un impacto negativo en las materias reguladas en la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero de Protección Jurídica del Menor.

No contiene determinaciones que supongan un impacto negativo en la familia en los términos recogidos en la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas.

Tampoco contiene determinaciones que supongan un impacto negativo en las materias en la Ley 6/1995, de 28 de marzo, de Garantías de los Derechos de la Infancia y la Adolescencia en la Comunidad de Madrid.

Durante, su redacción y tramitación se ha mantenido un lenguaje inclusivo y no sexista. Por tanto, se considera que la propuesta supone un impacto positivo en materia de igualdad de género.

### 3.2. IMPACTO POR RAZÓN DE ORIENTACIÓN SEXUAL

La Ley 3/2016, de 22 de julio, de Protección Integral contra la LGTBfobia y la Discriminación por Razón de Orientación e Identidad Sexual en la Comunidad de Madrid, establece una serie de medidas en materia de no discriminación por razón de orientación e identidad sexual o por expresión de género.

Estas medidas se engloban en los siguientes ámbitos:

- Ámbito social
- Ámbito policial y de la justicia
- Ámbito de la administración
- Apoyo y reconocimiento institucional
- Apoyo en el ámbito rural
- Centro de documentación y memoria histórica LGBTBI
- Políticas en el ámbito de la juventud
- Garantía estadística
- Ámbito familiar

- Ámbito educativo
- Ámbito de la salud
- Ámbito laboral
- Ámbito ocio, cultura, turismo y deporte
- Derecho de admisión
- Ámbito de la inmigración y la cooperación internacional al desarrollo

Dentro del ámbito de la administración, se establece la necesidad de someter a evaluación de impacto sobre orientación todas las disposiciones legales o reglamentarias de la Comunidad de Madrid y deberán contar con el preceptivo informe sobre su impacto por razón de orientación sexual e identidad de género.

El marco de competencias para el Plan Especial no incluye la actuación sobre los ámbitos en los que la Ley establece medidas de no discriminación y su valoración se realiza basándose en los principios del urbanismo inclusivo, que pasan por las valoraciones que ya se han llevado a cabo respecto del impacto de género.

Los objetivos de planificación del Plan Especial no suponen discriminación alguna para los vecinos y turistas por su orientación sexual, identidad o expresión de género, ya que estas mejoras benefician a todos los colectivos sociales.

Las actuaciones propuestas de aparcamientos y mejora de accesos para el fomento de sostenibilidad turística en Patones de Abajo constituyen un incremento de la calidad de vida para toda la población del municipio, sin distinción por su orientación sexual.

Por lo tanto, puede afirmarse que la presente disposición normativa no supone merma alguna en la garantía de protección de toda persona a no ser discriminada por razón de su orientación sexual o identidad y/o expresión de género, ya que las propuestas contenidas en el Plan Especial se conciben como aspectos universales.

Se considera por tanto que el Plan Especial supone un impacto positivo en materia de discriminación por razón de orientación sexual, identidad o expresión de género.

### 3.3. IMPACTO EN LA INFANCIA Y LA ADOLESCENCIA

El impacto sobre la infancia, la adolescencia y la familia queda regulado por la Ley 26/2015, de 28 de junio de modificación del sistema de protección a la infancia y la adolescencia y por el artículo 22 de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor.

La Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, establece en su disposición adicional décima que *"las memorias del análisis de impacto normativo que deben acompañar a los anteproyectos de Ley y a los proyectos de reglamentos incluirán el impacto de la normativa en la familia"*.

La Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero de Protección Jurídica del Menor, regula el Impacto de las normas en la infancia y en la adolescencia en su artículo 22 prescribiendo que *"las memorias de análisis de impacto normativo que deben acompañar a los anteproyectos de Ley y a los proyectos de reglamentos incluirán el impacto de la normativa en la infancia y en la adolescencia"*.

La Ley 6/1995, de 28 de marzo, de Garantías de los Derechos de la Infancia y la Adolescencia en la Comunidad de Madrid, regula las actuaciones administrativas en su artículo 22, citando expresamente los planes urbanísticos y relacionando su contenido con la accesibilidad en el espacio público:

Por su parte las Administraciones de la Comunidad de Madrid deben velar por:

a) Que los planes urbanísticos o normas subsidiarias contemplen las reservas de suelo necesarias para usos infantiles y equipamientos para la infancia y la adolescencia, de modo que las necesidades específicas de los menores se tengan en cuenta en la concepción del espacio urbano.

b) La peatonalización de los lugares circundantes a los centros escolares u otros de frecuente uso infantil, garantizándose el acceso sin peligro los mismos.

c) Disponer de espacios diferenciados para el uso infantil y de adolescentes en los espacios públicos, a los que se dotara de mobiliario urbano adaptado a las necesidades de uso con especial garantía de sus condiciones de seguridad.

d) La toma en consideración de las dificultades de movilidad de los menores discapacitados, mediante la eliminación de barreras arquitectónicas en las nuevas construcciones y la adaptación de las antiguas, según la legislación vigente.

El Plan Especial no supone merma alguna en la garantía de protección del menor, ni de la familia.

El Plan Especial supone una mejora en la dotación para la infancia y la adolescencia, tanto en el acceso a los cascos urbanos como en el aparcamiento cercano a los mismos, y la existencia de dotaciones de información que permitan en su conjunto la mejora de la sostenibilidad turística.

En consecuencia, puede considerarse el Plan Especial supone un impacto positivo sobre la infancia, adolescencia y familia.

### 3.4. JUSTIFICACIÓN DE CUMPLIMIENTO SOBRE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

El Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, prevé en su artículo 34. "Otras medidas públicas de accesibilidad" lo siguiente:

*"3. Además, las administraciones competentes en materia de urbanismo deberán considerar, y en su caso incluir, la necesidad de esas adaptaciones anticipadas, en los planes municipales de ordenación urbana que formulen o aprueben.*

*4. Los ayuntamientos deberán prever planes municipales de actuación, al objeto de adaptar las vías públicas, parques y jardines, a las normas aprobadas con carácter general, viniendo obligados a destinar un porcentaje de su presupuesto a dichos fines."*

En la Comunidad, la Disposición Adicional décima de la Ley 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas de la Comunidad de Madrid, regula sobre el contenido y objeto de los planes urbanísticos:

*"1. Los planes generales de ordenación urbana, las normas subsidiarias y demás instrumentos de planeamiento y ejecución que los desarrollan, así como los proyectos de urbanización y de obras ordinarias, garantizarán la accesibilidad, y no serán aprobados si no se observan las determinaciones y los criterios varios establecidos en la presente Ley y en los reglamentos correspondientes."*

Igualmente es necesario tener en cuenta la Disposición Adicional Décima de la Ley 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, el Decreto 13/2007 de la Comunidad de Madrid, de 15 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento Técnico de Desarrollo en Materia de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, la publicación posterior de la "Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no

discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados”, con aplicación en todo el ámbito nacional y el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

Según lo dispuesto en las citadas normativas las garantías de accesibilidad se basan en dos conceptos:

- Accesibilidad universal: Es la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos, instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible.
- Diseño universal: o diseño para todas las personas, que puedan ser utilizados en la mayor extensión posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado.

Por sus contenidos, el Plan Especial tiene efectos positivos sobre la accesibilidad universal, ya que permite una mejora notable de los accesos y el fomento de la accesibilidad y de la conexión peatonal al crear o reubicar los aparcamientos junto a los núcleos urbanos.

## CAPÍTULO 4. SOSTENIBILIDAD Y VIABILIDAD DE LA ACTUACIÓN



#### 4.1. VIABILIDAD ECONÓMICA Y FINANCIERA Y PLAN DE ETAPAS

La garantía de la viabilidad económica y financiera de la iniciativa se justifica en el Capítulo 2 Programación de ejecución y Estudio Económico Financiero de este documento. Se prevé la ejecución en **etapa única**, aunque la ejecución material de los distintos tramos se realizará conforme a la aprobación de los proyectos que los desarrollan.

Como se indica en “Patones. Plan de Sostenibilidad Turística” para su seguimiento se contratará a un ente Gestor formado por un equipo multidisciplinar, en el que habrá perfiles con formación en derecho, en arquitectura, ingeniería, disciplinas medioambientales y turismo. Con el objetivo de crear un equipo de profesionales multidisciplinar que consolide el proyecto y el destino turístico de Patones. Todos ellos conformarán el equipo técnico del Ayuntamiento de Patones para este Plan de Sostenibilidad Turística subvencionado.

Se ha previsto la creación de una mesa de trabajo para la puesta en marcha, ejecución, seguimiento y evaluación del proyecto de “Patones. Plan de Sostenibilidad Turística”, en la que estaría la Concejal de Turismo como representante del Ayuntamiento de Patones, el equipo técnico municipal, la Secretaria Interventora, arquitecta, Agencia de Empleo y Desarrollo Local (AEDL), y técnicos de turismo municipales, representantes de los empresarios de Patones de ambos núcleos, representantes de la población local, representante del Centro de Innovación Turística Villa San Roque, y de la Mancomunidad del embalse del Atazar.

#### 4.2. MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

El Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana describe la Evaluación y seguimiento de la sostenibilidad del desarrollo urbano, y garantía de la viabilidad técnica y económica de las actuaciones sobre el medio urbano, introduciendo los conceptos de rentabilidad y sostenibilidad.

El apartado 4 de ese artículo 22 prescribe la necesidad de un informe o memoria de sostenibilidad económica como parte de la documentación en las actuaciones de transformación urbanística, el cual *“ponderará, en particular, el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación*

*de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos”.*

El apartado 5 de este artículo requiere, para todo tipo de actuaciones sobre el medio urbano, la elaboración de *“una memoria que asegure su viabilidad económica, en términos de rentabilidad, de adecuación a los límites del deber legal de conservación y de un adecuado equilibrio entre los beneficios y las cargas derivados de la misma, para los propietarios incluidos en su ámbito de actuación.”*

Este Plan Especial no ampara una actuación de transformación urbanística. No modifica los parámetros del planeamiento vigente en relación con las dotaciones y la edificabilidad.

Por tanto, conforme a la legislación vigente, el presente Plan Especial, por su objeto, no requiere una evaluación específica de esta materia.

No obstante, cabe reseñar que el presente Plan Especial no comportará gastos para la Hacienda Pública Local, dado que se ejecutará bajo una subvención para el fomento de la sostenibilidad turística.

Desde el punto de vista de la sostenibilidad de las haciendas públicas, el Plan Especial tiene un impacto positivo ya que la mejora de la sostenibilidad turística y, por tanto, un turismo ordenado genera ingresos a los Ayuntamientos de los términos municipales donde se ubican en concepto principalmente de:

- Impuesto sobre Bienes e Inmuebles.
- Impuesto sobre Actividades Económicas.

Puede afirmarse que los efectos sobre el medio socioeconómico serán positivos, puesto que este tipo de obras contribuyen a la creación de puestos de trabajo durante la fase de construcción, y al desarrollo del municipio en su conjunto, en este caso, para el fomento de la sostenibilidad turística, lo que repercute también en la calidad de vida de los vecinos.

Con carácter global, el hecho de posibilitar la mejora de la sostenibilidad turística tendrá un impacto positivo en la hacienda local por conseguir una mayor prestación de servicios a través, mayoritariamente, de programas de inversión subvencionados, que no repercuten en las arcas públicas.

No se ha calculado en este documento los costes derivados de las posibles expropiaciones para la obtención de los suelos porque se ha optado por ubicar los proyectos en parcelas de titularidad pública, por lo que la afección en la Hacienda Local en este aspecto no será significativa.

En relación al coste que supondría el mantenimiento de los espacios de uso público resultantes que corresponden al Ayuntamiento (aparcamiento disuasorio) ya que es una zona de bajo mantenimiento.

#### **4.3. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL**

La sostenibilidad ambiental queda garantizado mediante el doble procedimiento de análisis y evaluación ambiental al que se somete este Plan Especial, el que acompaña a la autorización administrativa de los proyectos de mejora de accesos del ámbito norte, así como del futuro aparcamiento disuasorio del ámbito sur y el que acompaña al propio PE, cuyo organismo ambiental es la Dirección General de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.

## ÍNDICE DE ACRÓNIMOS

|                  |   |
|------------------|---|
| <b>AAC</b>       | Autorización Administrativa de Construcción   |
| <b>AAP</b>       | Autorización Administrativa Previa  |
| <b>BOCM</b>      | Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid   |
| <b>CM</b>        | Comunidad de Madrid   |
| <b>DA</b>        | Documento de Alcance del Estudio Ambiental Estratégico  |
| <b>DAE</b>       | Declaración Ambiental Estratégica   |
| <b>EAE</b>       | Estudio Ambiental Estratégico   |
| <b>EsIA</b>      | Estudio de impacto ambiental  |
| <b>ETRS</b>      | Sistema de referencia Terrestre Europeo (European Terrestrial Reference System)   |
| <b>LEA</b>       | Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental   |
| <b>LS 9/01</b>   | Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid   |
| <b>NNSS</b>      | Normas Subsidiarias   |
| <b>PE</b>        | Plan Especial   |
| <b>RP 78</b>     | Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana |
| <b>TRLSRU 15</b> | Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana  |

## ANEXOS

### ANEXO I. ESTUDIO DE MOVILIDAD Y FUNCIONAMIENTO

## VOLUMEN II. NORMATIVA URBANÍSTICA

## VOLUMEN II. PLANOS DE ORDENACIÓN