

### III. ADMINISTRACIÓN LOCAL

#### AYUNTAMIENTO DE

**52****MADRID**

URBANISMO

#### Área de Gobierno de Desarrollo Urbano

Aprobación definitiva del Plan Especial de Mejora de la red pública y ordenación pormenorizada del intercambiador de transportes de Conde de Casal y su entorno, en el Distrito de Retiro, promovido por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid.—Expediente 135-2021-00892.

El Excmo. Ayuntamiento Pleno, en sesión celebrada el día 31 de enero de 2023, adoptó el siguiente acuerdo:

“Primero.—Estimar la alegación presentada durante el trámite de información pública, por las razones y en los términos señalados en el informe de la Dirección General de Planeamiento de 12 de enero de 2023 obrante en el expediente.

Segundo.—Aprobar definitivamente el Plan Especial de mejora de la red pública y ordenación pormenorizada del Intercambiador de Transportes de Conde de Casal y su entorno, distrito de Retiro, promovido por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, de conformidad con lo establecido en el artículo 61.4, en relación con los artículos 57 y 59.2 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid.

Tercero.—Publicar el presente acuerdo en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID, en cumplimiento del artículo 66 de la citada Ley 9/2001, de 17 de julio, con indicación de haberse procedido previamente a su depósito en el registro administrativo de la Consejería competente en materia de ordenación urbanística”.

Asimismo, a tenor de lo dispuesto en el art. 70.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, a continuación se publican los documentos con contenido normativo:

#### G-NORMAS URBANÍSTICAS

##### 1. *Condiciones generales*

En los suelos incluidos en el presente Plan Especial para el desarrollo del nuevo intercambiador de Conde de Casal, será de aplicación todo lo dispuesto en las Normas Urbanísticas del PGOU de Madrid de 1997, a excepción de las disposiciones desarrolladas en estas Normas Urbanísticas.

El art. 7.15.27 de las NNUU del PGOU remite a Plan Especial el desarrollo de los terrenos calificados como intercambiador, por lo que las siguientes condiciones particulares se aplicarán en aquellos suelos calificados en los planos O-2.1 y O-2.2 de Calificación del suelo del Plan Especial como dotacional para el transporte en clase intercambiador.

Será el Plan Especial el encargado de la definición de las condiciones de edificación, así como el régimen de usos asociados.

##### 2. *Condiciones de la edificación*

2.1. Obras admisibles: En el ámbito del presente Plan Especial se admiten las obras reguladas en los art. 1.4.8, 1.4.9 y 1.4.10 de las NNUU del PGOU de Madrid, referidas a las obras en edificios, obras de demolición y de nueva edificación respectivamente.

2.2. Posición de la edificación: Áreas de movimiento: La posición de la edificación sobre y bajo rasante viene definida en el plano O-4 Condiciones de la Edificación. En los planos O-3.1 y O-3.2 de Ordenación (sobre y bajo rasante) se definen los usos que se desarrollarán en ambas situaciones en la zona calificada para intercambiador.

2.3. Edificabilidad: La edificabilidad máxima sobre rasante para los usos, cualificado y asociados, será de 3.500 m<sup>2</sup>. Las superficies dedicadas a instalaciones no computarán edificabilidad.

2.4. Ocupación: La superficie ocupable por la edificación es la siguiente:

- En planta baja es un 30 % de la superficie.
- En planta superior es la definida en el plano O-4 de Condiciones de la Edificación.
- En planta inferior a la baja se define, en el plano O-4 de Condiciones de la Edificación, un área de movimiento para la edificación del intercambiador compartida con los accesos del metro.

Los usos serán los reflejados en los planos de ordenación O-3.1 Ordenación sobre rasante y O-3.2 Ordenación bajo rasante:

La zona “A”, que envuelve a la zona “B”, se destinará a la circulación y dársenas de autobuses produciéndose ahí la carga y descarga de viajeros. Podrán ser por tanto un espacio cubierto en su totalidad, si bien estas zonas deberán de estar abiertas en todo su perímetro exterior.

La zona “B” se dedicará al intercambio y espera de las personas, permitiendo con su diseño tanto un desplazamiento longitudinal este-oeste que permita el acceso rápido y sencillo a todas las dársenas de los autobuses que prestan servicio en el intercambiador, como al movimiento transversal norte-sur que facilite la conexión entre los barrios colindantes.

2.5. Altura máxima: Se establece como altura máxima de cornisa la medida de 5 metros calculados desde la cota de origen y referencia, (cota de planta baja), hasta la cara o cordón inferior de la estructura de cubierta.

La altura de coronación para el borde exterior de la mencionada zona A será la mínima posible para resolver de forma adecuada la estructura del intercambiador y albergar la zona verde perimetral.

Para el resto de las zonas, las alturas máximas se adaptarán dentro de la envolvente de la edificación que se define en el plano O-4 “Condiciones de la Edificación”. Esta altura máxima total definida por la envolvente, podrá superarse, de forma justificada, y puntualmente por instalaciones propias del intercambiador, casetones de ascensores, lucernarios o por especies vegetales que tengan que ubicarse sobre la cubierta de la edificación

2.6. Número de plantas: La altura máxima en plantas de la edificación se encuentra señalada en el plano O-4 “Condiciones de la edificación”:

- Crujía exterior de circulación de autobuses (6 m de ancho): Una (1) planta.
- Dársenas, servicios generales e instalaciones: Dos (2) plantas.

En las franjas señaladas a ambos lados del paso inferior de vehículos (bajo rasante) se reservará para cuartos de instalaciones y zona de intercambio con el metro.

2.7. Salientes permitidos: Si por motivos estructurales fuese necesario, se permitirá el vuelo de las cerchas de cubierta un máximo de 50 cm por fuera de la cara exterior del pilar de apoyo correspondiente o de la envolvente del edificio y siempre que estén a más de 4,5 m de altura.

### 3. *Condiciones para el Proyecto de Urbanización y Proyecto constructivo de edificación del Intercambiador*

3.1. Condiciones derivadas de los informes emitidos por la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y por el Ministerio de Defensa: De acuerdo con la D.G. de Aviación Civil, cualquier construcción o instalación que se sitúe en una zona afectada por servidumbres aeronáuticas, o que se eleve a una altura superior a los 100 metros sobre el terreno, requerirá el acuerdo previo favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AESA, o del órgano competente del Ministerio de Defensa en relación con la Base Aérea de Getafe, y el Aeródromo y Helipuerto de Cuatro Vientos, según corresponda, conforme a lo dispuesto en los artículos 30 y 31, y al artículo 8 del Decreto 584/72 sobre Servidumbres Aeronáuticas, en su actual redacción:

“De acuerdo con el Ministerio de Defensa, la ejecución de cualquier construcción, instalación, postes, antenas, aerogeneradores (incluidas las palas), medios necesarios para la construcción, incluidas las grúas de construcción y similares o plantación, requerirá informe favorable por parte del Ministerio de Defensa (DIGENIN), por encontrarse afectado el proyecto en su totalidad por las servidumbres aeronáuticas de las bases aéreas de Getafe y Torrejón de Ardoz”.

3.2. Condiciones derivadas del informe ambiental de Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura de la Comunidad de Madrid y del Servicio de evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid: Estas condiciones se recogen en el capítulo 5 Condiciones Medioambientales, de estas normas.

3.3. Condiciones derivadas del informe de la D. G. de Planificación e Infraestructuras de la Movilidad del Ayuntamiento de Madrid: La Dirección General de Planificación e Infraestructuras de la Movilidad del Ayuntamiento de Madrid en su informe de fecha 10 de diciembre de 2021, señala que, con carácter previo al Proyecto de construcción, se considera necesario incorporar al Estudio de Movilidad, Accesibilidad y Tráfico, los siguientes aspectos:

- Análisis micro en el que se defina la solución con especial atención al funcionamiento de la Plaza de Conde de Casal y las vías laterales con la imagen final del intercambiador en operación.
- Incorporación al estudio de las modificaciones que se recogen en el Proyecto de remodelación de la calle Pedro Bosch de la D.G. del Espacio Público, Obras e Infraestructuras que introduce modificaciones en el entorno de la Plaza de Conde de Casal, así como una nueva vía ciclista.
- Igualmente se tendrá en cuenta la vía ciclista que discurre por la calle Conde de Cartagena.
- Se recomienda evaluar la alternativa de que los autobuses accedieran al intercambiador desde/hacia el carril izquierdo de la A3 para de esta forma evitar trenzados. En el mismo sentido, también se considera conveniente que, en los resultados de modelización, los indicadores distingan entre vehículos y transporte público, principalmente en lo referente a velocidad y tiempo de demora.
- Considerando que la prolongación del paso subterráneo penetra dentro de los límites de calle 30 y su conexión con la A-3, se considera necesaria valoración por parte de Calle 30.

Asimismo, de acuerdo con el 2.º informe emitido el 22 de julio de 2022, será necesario que, en la tramitación de fases posteriores al planeamiento, se incluyan todos los estudios y propuestas necesarias para garantizar la viabilidad de la propuesta, tanto en términos de seguridad vial como de movilidad.

También en fases posteriores al planeamiento, a la vista de los informes recibidos de los siguientes servicios: Unidad de Análisis Vial y Urbano de Policía Municipal, Calle 30 y Departamento de Tecnologías del Tráfico y considerando la afección a la seguridad vial y al viario de Calle 30 se deberá solicitar informe a dichos servicios, así como a la Subdirección General Planificación de la Movilidad y Transportes.

Con respecto a la vía de servicio sur, el proyecto de urbanización contemplará las condiciones necesarias para dejar libre las aceras de cualquier obstáculo que dificulte el tránsito de un vehículo de emergencias aun teniendo la calzada un ancho de 3 m.

3.4. Condiciones derivadas del Informe de Metro de Madrid, S. A.: En el ámbito competencial de pozos y ventilación relacionado con las instalaciones ferroviarias se indica lo siguiente:

- Se ha determinado la necesidad de disponer una ventosa de control de flujo de aire para gobernar el intercambio de masa de aire entre el vestíbulo de la estación de Metro y el vestíbulo del Intercambiador. Los equipamientos de dicha instalación quedarán integrados dentro de los sistemas que conforman el Intercambiador.
- Asimismo, se informa que el futuro intercambiador se encuentra en zona de Dominio Público e influencia Ferroviaria, por lo que deben tenerlo en cuenta frente a cualquier actuación que se pretenda realizar en la misma. El proyecto constructivo contemplará las posibles afecciones a la zona de Dominio Público e influencia Ferroviaria en el caso de que estas se produzcan y en ese supuesto se pondrá en contacto con Metro de Madrid para evaluarlas y documentarlas. Será necesario enviar a Metro de Madrid la documentación relacionada en el informe sectorial que se resume a continuación:
  - Planos acotados de planta y secciones transversales a la infraestructura del ferrocarril en los puntos más desfavorables.
  - Informe geotécnico completo.
  - Memoria y Planos estructurales del proyecto de ejecución.
  - Plan de Auscultación y Control.
  - Informe de ruidos y vibraciones.
- Además, si durante el desarrollo de sus obras fuera necesaria la colocación de algún tipo de vehículo de gran tonelaje o grúa, ya sea esta fija o móvil, deberán informar previamente.

3.5. Condiciones derivadas del Informe del Canal de Isabel II: Respecto a la conexión a la red de abastecimiento existente:

- Una vez aprobado definitivamente el Plan Especial, el promotor de la actuación deberá ponerse en contacto con el Área de Gestión Comercial de Canal de Isabel II, S. A. para la contratación y ejecución de las acometidas necesarias.
- En el caso de que alguna tubería existente dentro del ámbito se viera afectada por las obras del Intercambiador, esta deberá protegerse y/o retranquearse a zonas de dominio público a cargo del promotor de la actuación, debiéndose poner en contacto con la Ventanilla Única de Atención a Promotores del Área de Planeamiento de Canal de Isabel II, S. A. para el inicio de las tramitaciones a realizar.

Respecto a la conexión a la red de saneamiento existente:

- Una vez aprobado definitivamente el Plan Especial, el promotor de la actuación deberá ponerse en contacto con el Área de Gestión Comercial de Canal de Isabel II, S. A. para la contratación y ejecución de las acometidas necesarias

Respecto a las afecciones a las instalaciones adscritas a Canal de Isabel II, S. A.:

- Cualquier intervención sobre las infraestructuras adscritas a Canal de Isabel II requerirá la previa conformidad técnica de Canal de Isabel II.

El ámbito del Plan Especial afecta a la siguiente infraestructura adscrita a Canal de Isabel II, al amparo del artículo 16. Dos.3 de la Ley 3/2008, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas: Conducción de reutilizada de Ø 500 mm.

En caso de requerir un mayor detalle sobre esta infraestructura, su promotor se deberá poner en contacto con la Ventanilla Única de Atención a Promotores del Área Planeamiento de Canal de Isabel II, S. A., a fin de coordinar los posibles levantamientos topográficos que se estimen oportunos, cuyo coste será considerado un gasto propio de la redacción del Plan Especial, por lo que será asumido por su promotor.

“El proyecto constructivo que desarrolle el futuro Intercambiador de Transportes de Conde de Casal, deberá garantizar la correcta reposición de todas aquellas instalaciones existentes destinadas a prestar a la población los servicios de infraestructuras tales como el abastecimiento, saneamiento y depuración de aguas, suministro de energía eléctrica, gas y telecomunicaciones, alumbrado, sistemas de regulación del tráfico, red de riego, etc., definiendo las condiciones y métodos propuestos para llevarlo a cabo. Estas reposiciones se reducirán exclusivamente a aquellas que no se encuentren integradas dentro de la obra principal a desarrollar por la Comunidad de Madrid con motivo de la prolongación de la línea 11 de Metro hasta Conde de Casal”.

Las reposiciones de servicios se realizarán a costa del promotor del Plan Especial y del proyecto constructivo, sin que en el caso de las infraestructuras hidráulicas pueda imputarse su coste a Canal de Isabel II. Cualquier retranqueo y/o afección sobre las infraestructuras adscritas a Canal de Isabel II deberá ser autorizado previamente por dicha Empresa Pública, la cual podrá imponer los condicionantes que resulten necesarios para la salvaguarda de las infraestructuras hidráulicas que gestiona. De igual modo, se recogerá que los costes derivados de cualquier intervención sobre las infraestructuras hidráulicas promovida por terceros que se autoricen por Canal de Isabel II será de cuenta de aquellos, sin que puedan ser imputados a esta Empresa Pública o al Ente Canal de Isabel II.

3.6. Accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas: Se dará cumplimiento a la legislación vigente en materia de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas.

3.7. Transversalidad y comunicación peatonal entre zonas: La solución arquitectónica final que se adopte deberá facilitar la comunicación transversal a través del intercambiador entre las zonas situadas al norte y al sur del mismo, de acuerdo con el plano O7 “Recorridos peatonales y permeabilidad transversal”. Se procurará así mismo que los recorridos peatonales sean los más directos posibles. Será necesario marcar con el pavimento los pasos transversales dentro del intercambiador de tal manera que los peatones puedan diferenciar dichos pasos.

3.8. Reajustes de la Urbanización: El proyecto de Urbanización podrá reajustar el trazado de los viarios del entorno del Intercambiador con objeto de viabilizar la movilidad en la zona, sin que ello suponga la necesidad de modificar el presente Plan Especial.

El Proyecto de Urbanización deberá ser informado por los siguientes servicios del Ayuntamiento de Madrid: SG de Planificación de la Movilidad y Transportes, Unidad de

Análisis Vial y Urbano de Policía Municipal, Calle 30 y Departamento de Tecnologías del Tráfico, previo al visto bueno de dicho proyecto.

La ubicación de las paradas de los autobuses que el PE sitúa en el viario circundante al Intercambiador se considera meramente indicativas, pudiendo ser modificadas en Proyecto de Urbanización de acuerdo con las indicaciones de los servicios municipales competentes.

#### 4. Condiciones de las instalaciones

4.1. Localización de las instalaciones: Las instalaciones para el intercambiador podrán ubicarse dentro de la envolvente del edificio, en la parte de bajo cubierta, con preferencia en la zona “B” y sobre las dársenas. También podrán ubicarse en situación de bajo rasante en las áreas señaladas en el plano O-3.2 “Ordenación bajo rasante”. En ambos casos, su superficie no computará a efectos de edificabilidad

Aquellos elementos auxiliares que puedan sobresalir por encima de la cubierta, además del estricto cumplimiento de la normativa medioambiental en cuanto a expulsión de aire de condensación, etc. y de los niveles sonoros establecidos por la ordenanza vigente, se cuidará especialmente el impacto estético y visual de dichos elementos de tal manera que no alteren el entorno ni por visión directa ni por posibles reflejos solares desde los edificios del entorno.

Para contribuir lo más posible al autoconsumo energético, las instalaciones de captación de energía solar fotovoltaica deben disponerse en la cubierta. En todo caso, su diseño e instalación se realizará de forma que no suponga un elemento discordante en la imagen de la cubierta y se procurará que su disposición resulte lo menos visible posible desde los accesos peatonales y desde las áreas peatonales colindantes.

4.2. Prevención de incendios: Se dará cumplimiento a lo especificado en el CTE DB-SI (Código Técnico de la Edificación: Documento Básico-Seguridad en caso de incendio).

4.3. Ventilación y climatización: A fin de evitar la acumulación de gases procedentes de los motores de los vehículos en la zona de dársenas, y de unas condiciones de confort adecuadas en el interior de la isla o zona de espera de viajeros, se dispondrá de ventilación adecuada. En todo caso se cumplirán las siguientes condiciones:

- a) En cuanto a la renovación de aire interior en la zona de espera de viajeros, el sistema garantizará un caudal mínimo del aire exterior de ventilación según lo establecido en el Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios, apartado IT 1.1.4.2.3 y subapartado “A. Método indirecto de caudal de aire exterior por persona”.
- b) La instalación de ventilación en dársenas tiene como objetivo el cumplimiento de las especificaciones establecidas en el Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios y en lo referente a los gases contaminantes de forma que siempre estén por debajo de los de los límites normativos establecidos.
- c) El cuadro de mando de los ventiladores se situará en el Puesto de Control del Intercambiador.

Para todo lo relacionado con evacuación forzada de aire caliente o enrarecido, tales como caudales y distancias de los puntos de evacuación respecto a la vía pública, se estará a lo dispuesto en la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano de Madrid.

4.4 Condiciones medioambientales: Se cumplirán las condiciones medioambientales reguladas en el capítulo 5 de estas normas.

4.5. Infraestructura de datos: El Proyecto de Edificación deberá proyectar una infraestructura de datos necesaria para el despliegue de un intercambiador de transporte inteligente, garantizando las instalaciones mínimas necesarias para posibilitar el posterior desarrollo de un edificio inteligente, siguiendo los criterios de las normas UNE publicadas por el Comité Técnico de Normalización sobre Ciudades Inteligentes de AENOR, el AEN/CTN 178 o normativa que las sustituya.

#### 5. Condiciones medioambientales

5.1. Condiciones generales: Se buscarán soluciones tanto en el diseño arquitectónico y selección de materiales como en el diseño de las instalaciones y selección de equipos, encaminadas a que el edificio tenga el menor impacto energético posible.

En el desarrollo del proyecto y la selección de materiales y acabados de la propuesta arquitectónica, se buscarán aquellas alternativas más sostenibles y cuidadosas con el medioambiente, tanto en su impacto inicial como en la durabilidad de los mismos y teniendo en cuenta dentro de lo posible sus características en cuanto a transmisión térmica, etc.

5.2. Condiciones derivadas del informe ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura de la Comunidad de Madrid y del Servicio de Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid:

- Residuos: En el caso de instalaciones sometidas al Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados, tanto la implantación de nuevos establecimientos como su clausura se someterán a lo dispuesto en el artículo 3.4 del mencionado Real Decreto.
- Medidas ambientales derivadas de la evaluación Ambiental: Durante la fase de obras, con el objeto de minimizar los impactos al medio ambiente se deberá contar con la presencia, a pie de obra, de un Técnico Ambiental.  
El proyecto deberá contar con un plan de obras en el que se incluyan todas las medidas preventivas y correctoras necesarias para minimizar la potencial afección de las obras y un programa de vigilancia ambiental que permita evaluar la eficacia de dichas medidas y, en su caso determinar medidas complementarias. Se deberán incluir en el plan de obras, las medidas recogidas en los artículos 34, 35, 36 y 37 de la OCAS.

Además, para minimizar las molestias por ruidos durante la fase de obras se deberá respetar lo recogido en el artículo 42 de la OPCAT en lo que respecta a horarios de trabajo, medidas para reducir los niveles sonoros y cumplimiento del RD 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre.

Los residuos de construcción y demolición se gestionarán según lo establecido en el Plan de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición incluido en la Estrategia de Gestión Sostenible de los Residuos de la Comunidad de Madrid 2017-2024, en la Ordenanza de Limpieza de los Espacios Públicos y Gestión de Residuos del Ayuntamiento de Madrid y en la Orden 2726/2009, de 16 de julio de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio.

El titular deberá proponer medidas correctoras para garantizar que los niveles sonoros emitidos cumplan con los límites establecidos en el artículo 15 de la OPCAT para el área acústica colindante (área acústica Tipo a).

En lo que respecta a las medidas de eficiencia energético y uso de energías renovables del título VI de la OCAS:

- Los proyectos de edificación y de urbanización deberán incluir un estudio específico sobre ahorro y eficiencia energética, basado en los principios de disminución de demanda energética, la descarbonización, el uso de instalaciones eficientes y el aprovechamiento de energías renovables generadas in-situ, conforme al art 44 de la OCAS.
- Los edificios de nueva construcción deberán ser de “consumo de energía casi nulo” conforme a lo establecido en la normativa de eficiencia energética. En este sentido, se recomienda establecer como condición particular de la edificación que el consumo de energía primaria no renovable ( $C_{ep,nren}$ ), no superará el 70 % del valor límite ( $C_{ep,nren, lim}$ ) y el consumo de energía primaria total ( $C_{ep,tot}$ ), no supere el 85 % del valor límite ( $C_{ep,tot, lim}$ ) fijados en el DB HE0 del CTE vigente en su momento.
- Es necesaria la reserva, como mínimo de una superficie equivalente al 50 % de la ocupación de la parcela para la instalación de sistemas de aprovechamiento de energía solar, que se situarán preferiblemente en las cubiertas de los edificios.
- Se dispondrá de la dotación de depósito de bicicletas en áreas cubiertas, dotada de las necesarias condiciones para guarda y custodia.
- Implantación de sistemas sin emisiones contaminantes producto de la combustión, de la máxima eficiencia energética, con un funcionamiento silencioso y el uso de materiales no contaminantes, especialmente en los sistemas de climatización e iluminación.
- La evacuación de aire caliente y viciado procedente de los equipos de climatización y ventilación forzada de las actividades a implantar en el edificio deberá realizarse conforme a lo establecido en el anexo II de la OCAS.
- Se utilizará alumbrado LED con sistemas de control inteligentes y aprovechamiento de la iluminación natural.
- Instalación de ascensores de última generación, en el que las principales consideraciones de diseño se enfocan a lograr la máxima eficiencia energética, un funcionamiento silencioso y el uso de materiales no contaminantes.

- Respecto a la contribución de energías renovables para cubrir la demanda de ACS, se satisfará la exigencia básica CTE-HE4 “Ahorro de energía”, con los requisitos adicionales establecidos en el artículo 46 de la OCAS para sistemas que emitan gases producto de la combustión. Se recomienda el uso de sistemas basados en bomba de calor.
- La generación de energía eléctrica renovable cumplirá con carácter de mínimo, en todo caso, lo establecido en el DB HE-5 del CTE (35 KW).
- Las 4 plazas de aparcamiento, conforme al artículo 45.2.c de la OCAS, deberá contar con una estación de recarga.
- El grupo electrógeno deberán cumplir las condiciones establecidas en el artículo 15 de la OCAS, en cuanto a la evacuación de los gases de combustión y debiendo instalarse aquellos que produzcan las menores emisiones.
- Puesto que se proyectan dos centros de transformación en el edificio y puesto que se consideran una actividad potencialmente contaminante del suelo, se deberá comunicar al órgano competente en materia de suelos contaminados de la Comunidad de Madrid en caso de que se lleve a cabo el desmantelamiento del mismo.
- El futuro desarrollo del plan deberá considerar en la fase de proyecto actuaciones de mitigación sobre el cambio climático, en particular, para compensar la emisión de gases de efecto invernadero originada por el desarrollo urbanístico del ámbito.

5.3. Condiciones de la cubierta: El Proyecto de Edificación deberá incluir una superficie de cobertura vegetal equivalente a un mínimo de un 25 % de la superficie total de la cubierta que se ubicará preferiblemente sobre la zona “A. Circulación de autobuses y dársenas”. El proyecto contemplará asimismo la posibilidad de incrementar dicho porcentaje mediante otros espacios ajardinados en cubierta en la zona “B. Servicios generales e instalaciones”, estos espacios se realizarán en conjunto y en coordinación con el proyecto de instalaciones de tal manera que se contribuya a mejorar su integración y obtener la máxima superficie ajardinada posible.

Esta superficie verde permitirá reducir la emisión neta de CO<sub>2</sub> y NO<sub>x</sub> al ambiente gracias a la capacidad de absorción vegetal con el objetivo de contribuir a la reducción de emisiones y temperaturas en el entorno y aportar una imagen de la infraestructura más amigable con el medio circundante.

Para el ajardinamiento de la cobertura vegetal, el Proyecto de Edificación deberá incluir un proyecto específico de ajardinamiento que justifique la selección de especies adaptadas al clima local y a la pluviometría con proyección de cambio climático.

Se utilizará como referente el manual “Criterios para una jardinería sostenible en la ciudad de Madrid”, elaborado por el Área de Gobierno de Medio Ambiente y Servicios a la Ciudad de Madrid y se deberá consultar el Anexo II de la Ordenanza de Gestión y Uso Eficiente del Agua “Criterios de sostenibilidad en el diseño de zonas verdes” o normativa que lo sustituya.

5.4. Materiales utilizados: Los materiales utilizados para la construcción del intercambiador serán sostenibles con el medio ambiente de tal forma que se pueda conseguir una mejor integración de la infraestructura en el entorno, persiguiendo el objetivo de reducción de la mancha de carbono en la atmósfera.

El Proyecto de construcción deberá incluir un estudio específico sobre la selección de materiales de construcción, valorando la selección preferente de materiales que cumplan una o varias de las siguientes condiciones:

- Materiales de proximidad, de extracción y manufactura local, priorizando materiales de origen regional (radio aproximado de 160 km), o en segundo lugar materiales nacionales.
- Priorizar la selección de materiales recuperados o reciclados, en un porcentaje o en su totalidad.
- Con respecto a la madera, se deberá priorizar la selección de aquellas con Certificación Forestal.

5.5. Drenaje, tratamiento de aguas pluviales y consumo de agua: El Proyecto de Edificación deberá analizar la capacidad del sistema de drenaje de la cubierta, mediante sistemas de captación, almacenamiento y reutilización, para un periodo de retorno de 10 años.

El Proyecto de Edificación deberá incluir un estudio específico para valorar prioritariamente la reutilización de aguas pluviales para usos compatibles dentro de la parcela según las directrices de la Ordenanza de Gestión y uso Eficiente del Agua en la Ciudad de Madrid” de 31 de mayo de 2006 (“Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid” de 22 de junio de 2006, BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID de 21 de junio de 2009)

o normativa que la sustituya, siempre que los recursos hídricos de generación propia u otras fuentes garanticen la calidad requerida para este uso según la normativa o régimen legal de aplicación.

El Proyecto de Edificación deberá proyectar una red para el vertido de agua de lluvia a la red de pluviales, independiente de la red de saneamiento, de manera que las aguas pluviales que no se reutilicen en el edificio se viertan a la red de pluviales. Los excedentes de la generación de grises se verterán a la red de saneamiento.

El Proyecto de Edificación deberá incorporar elementos de fontanería para reducción de consumos de agua según los requisitos establecidos en la “Ordenanza de Gestión y Uso Eficiente del Agua en la Ciudad de Madrid” de 31 de mayo de 2006 (“Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid” 22/6/2006)-(BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID 21/6/2009) o normativa que la sustituya, con una reducción adicional del 10 % sobre los caudales máximos establecidos para grifos y duchas.

5.6. Consumo energético: Será un objetivo principal conseguir un edificio con un consumo de energía casi nulo. Para ello se procurará la utilización de medidas pasivas, así como de fuentes de energía que supongan un ahorro energético, reducido mantenimiento y que sean económicamente viables (fotovoltaicas, aerotermia, geotermia,...) y se aprovechará la cubierta del edificio para poder albergar los captadores de energía solar.

El Proyecto de Edificación deberá incluir un estudio específico para valorar la implementación de infraestructuras energéticas de alta eficiencia y bajas emisiones. Se deberán valorar técnica y económicamente, como mínimo, los siguientes aspectos:

- Transición hacia la descarbonización del sistema energético, teniendo en cuenta en el dimensionado de las infraestructuras, las implicaciones a largo plazo de la electrificación de la demanda térmica y de la penetración de la movilidad eléctrica.
- Análisis de la potencial generación de energía renovable in situ (fotovoltaica, solar térmica, geotermia, etc.).

El Proyecto de Edificación deberá demostrar la máxima calificación energética del alumbrado según la Instrucción Técnica Complementaria “ITC-EA-01 Eficiencia Energética” del “Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior” aprobado por el Real Decreto 1890/2008, o normativa que lo sustituya.

El Proyecto de Edificación deberá incluir un estudio y/o anexo específico sobre medidas pasivas, ahorro, eficiencia y descarbonización, basado en los principios de electrificación y disminución de la demanda energética, el uso de instalaciones centralizadas eficientes y el aprovechamiento de energías renovables “in situ”, con el objetivo de garantizar que el edificio cumpla el nivel más alto de calificación energética vigente, superando el estándar de “edificio de consumo energético casi nulo” y aspirando a conseguir edificios de energía positiva. En dicho estudio se justificará el cumplimiento del nivel más alto de calificación energética según la normativa local/nacional que trasponga la Directiva (UE) 2018/844 y las directrices posteriores (EPBD\_Energy Performance of Buildings Directive) que vengan a sustituirla o modificarla.

El Proyecto de Edificación deberá reservar superficies para la generación distribuida de energía eléctrica o sistemas de generación de energía renovable, que podrán quedar integrados en los elementos constructivos de forma que se permita, en la medida de lo posible, el uso transitable de la cubierta. Estas superficies se diseñarán para que sean las más favorables en orientación e inclinación, permitiéndose su combinación con estrategias de maximización de la cobertura vegetal en la cubierta, pudiendo superponerse sobre esta superficie vegetal los sistemas generadores de energía.

5.7. Suministro de energía a autobuses sin emisiones: El Proyecto de Edificación deberá prever en las dársenas y áreas de regulación la infraestructura necesaria para la recarga de la flota de autobuses según tecnología limpia “cero emisiones” existente en su momento que prevea la administración competente.

5.8. Condiciones acústicas: El Proyecto de Edificación deberá prever las siguientes medidas correctoras:

- Colocación de una mampara que suponga una barrera acústica respecto al ruido de tráfico pero que permita la circulación de aire y la disipación de los humos en funcionamiento normal y en caso de incendio.
- Las instalaciones que se ubiquen en cubierta deberán prever mamparas acústicas que reduzcan la emisión del ruido producido por las mismas.

## 6. Régimen de usos

6.1. Uso cualificado: El uso cualificado es el dotacional para el transporte en clase intercambiador.

6.2. Usos compatibles: Solo se permitirán los usos compatibles asociados. Son aquellos usos que están vinculados directamente al cualificado y que contribuyen a su desarrollo, por lo que quedan integrados funcional y jurídicamente con aquel. Los usos compatibles permitidos podrán ubicarse en todas las plantas del intercambiador, y no podrá destinarse una superficie edificada para el conjunto de usos compatibles superior al 25 % de la edificabilidad total del uso cualificado.

### 6.2.1. Uso asociado terciario:

- Comercial, en la categoría de Pequeño comercio. Cuando la actividad comercial tiene lugar en locales independientes o agrupados cuya superficie de venta, individual o del conjunto de locales agrupados, sea inferior o igual a ciento veinte (120) metros cuadrados en comercio alimentario o quinientos (500) metros cuadrados en comercio no alimentario.
- Oficinas: Corresponde a las actividades cuya función es prestar servicios administrativos, técnicos, financieros, de información u otros, realizados básicamente a partir del manejo y transmisión de información, bien a las empresas o a los particulares.

Se incluyen en esta clase de uso:

- a) Las oficinas que ofrecen un servicio de venta y reúnen condiciones asimilables a la clase de uso comercial, como sucursales bancarias, agencias de viajes o establecimientos similares.
- b) Se facilitarán las condiciones para el uso de espacio para el trabajo compartido que facilite las posibilidades de esta forma de trabajo.
- Recreativo, en las siguientes categorías: Establecimientos para el consumo de bebidas y comidas (locales acondicionados para consumir en su interior alimentos, como bares, restaurantes, cafeterías, etc.

### 6.2.2. Uso asociado dotacional de Servicios colectivos:

Comprende todos los servicios colectivos definidos en el artículo 7.7.1 de las Normas Urbanísticas del PGOUM 97, en todas sus clases en planta baja y primera.

Lo que se publica para general conocimiento, en cumplimiento del artículo 66.1 de la Ley 9/2001, de 17 de Julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, significando que ha sido remitido un ejemplar del Plan Especial al Registro Administrativo de la Consejería competente en materia de ordenación urbanística y que el transcrito acuerdo pone fin a la vía administrativa, pudiendo interponer contra el mismo Recurso Contencioso Administrativo ante la Sala correspondiente del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente a la publicación del presente anuncio en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, todo ello sin perjuicio de que se pueda utilizar cualquier otro recurso que se estime pertinente para la defensa de sus derechos.

Madrid, a 14 de febrero de 2023.—El director general de Planeamiento, Javier Hernández Morales.—El secretario general del Pleno, Federico Andrés López de la Riva Carrasco.

(02/2.658/23)

