

SIA-25/090
PCEA 26-UB2-00090.0/2025

DOCUMENTO: Número de registro 10/461849.9/25, de 2 de junio de 2025

INICIO EAE: Número de registro 10/461849.9/25, de 2 de junio de 2025

ASUNTO: Documento de Alcance del Plan Parcial de Reforma Interior del ámbito APR 05.10 Estación de Chamartín del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Madrid.

ORG. PROMOTOR: Ayuntamiento de Madrid (DG Planeamiento)

PROMOTOR: Adif Alta Velocidad; C/ Sor Ángela de la Cruz 3

El Ayuntamiento de Madrid, con fecha 2 de junio de 2025 y número de referencia 10/461849.9/25, ha remitido oficio por el que adjuntando un ejemplar del Plan Parcial de Reforma Interior del ámbito APR 05.10 Estación de Chamartín del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Madrid, solicita de esta Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura la tramitación de la preceptiva evaluación ambiental estratégica.

Examinada la documentación integrante del expediente, debe informarse cuanto se expone a continuación:

1. ANTECEDENTES

1.1 Expedientes ambientales anteriores

El 18 de mayo de 2015, con referencia nº 10/094184.9/15, la entonces Dirección General de Evaluación Ambiental emitió informe ambiental sobre el Plan parcial de reforma interior del APR 08.03 Prolongación de la Castellana en el término municipal de Madrid (SIA 15/029). Este Plan Parcial incorporó en sus determinaciones la construcción de la nueva estación de Chamartín, propuso el cubrimiento de las vías del área que denominó "Parque Central" y la conexión entre las distintas zonas urbanas, eliminando el efecto barrera del sistema ferroviario y la ordenación de los usos a desarrollar en el ámbito ferroviario.

El 1 de agosto de 2018, con referencia nº 10/251809.9/18, la Dirección General del Medio Ambiente y Sostenibilidad emitió documento de alcance de la modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid en los ámbitos APR 08.03 Prolongación de la Castellana y APE 05.27 Colonia Campamento (SIA 18/091). En este expediente la modificación incluyó entre otros, el APE 05.08 Estación de Chamartín con una previsión de 150.000 m²c para uso terciario.

El 20 de mayo de 2019, con referencia nº 10/145100.9/19, la misma Dirección General emitió declaración ambiental estratégica de dicha modificación puntual (SIA 19/051; BOCM 3/06/19). En este expediente el ámbito de la estación se incluyó como APR 05.10 Estación de Chamartín, con uso global de servicios terciarios. Según la propuesta, la remodelación y ampliación de la estación de Madrid-Chamartín permitiría pasar de una superficie de estación de 120.000 m²s a 200.000 m², distribuidos en dos vestíbulos, uno al sur y otro al norte, y la adición de once vías de ancho U.I.C., seis andenes nuevos y la ejecución de un nuevo pasillo de comunicación con la estación de Metro bajo las vías del ferrocarril. Estaba previsto el incremento de viajeros para Madrid-Chamartín de 7 millones en 2016 a unos 22 millones de viajeros anuales en el año 2020. El complejo de Chamartín también se presentó como un importante centro de intercambio modal por la conexión con los servicios de Metro (líneas 1, 10 y nueva línea de Metro), Intercambiador de Autobuses de Chamartín, Bus prioritario y Taxi.



El proyecto “Nuevo complejo ferroviario de la estación de Madrid-Chamartín” se sometió a evaluación de impacto ambiental ordinaria por petición de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Fomento, que actuó como órgano sustantivo y promotor del proyecto. Cuenta con declaración de impacto ambiental, emitida por Resolución de 27 de noviembre de 2020, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, publicada en el BOE 10 de diciembre de 2020.

1.2 Convenio para coordinación, financiación y ejecución

Mediante Resolución, de 21 de julio de 2021, de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, se publica en el BOE nº 184 del 3 de agosto de 2021 el convenio para la coordinación, financiación y ejecución de las actuaciones singulares previstas en la modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid en los ámbitos APE 05.27 Colonia Campamento y APR 08.03 Prolongación de la Castellana-Operación Urbanística «Madrid Nuevo Norte». Este convenio fue suscrito entre ADIF-Alta Velocidad, el Ayuntamiento de Madrid, la Comunidad de Madrid y Distrito Castellana Norte, SA.

1.3 Antecedentes administrativos

El Plan Parcial de reforma interior que ahora se tramita es parte del desarrollo de la modificación puntual del plan general en los ámbitos APR 08.03 “Prolongación de la Castellana” y APE 05.27 “Colonia Campamento”, aprobada definitivamente por acuerdo del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid de 25 de marzo de 2020, cuya eficacia quedó condicionada al cumplimiento de determinadas modificaciones (BOCM de 27 de marzo de 2020), las cuales se dieron por cumplidas mediante acuerdo del mismo órgano de 22 de julio de 2020 (BOCM de 24 de julio de 2020).

Con fecha 2 de junio de 2025 y referenciado con el número 10/461849.9/25, tuvo entrada en el Registro General de esta Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura, solicitud de inicio de Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria procedente del Ayuntamiento de Madrid, en relación con el Plan Parcial de Reforma Interior del ámbito APR 05.10 Estación de Chamartín del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid.

El promotor justifica la evaluación ambiental estratégica ordinaria por establecer el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental, artículo 6.1.a) de la Ley 21/2013.

Examinada la documentación remitida se considera que cumple los requisitos mínimos exigidos en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental a los efectos del inicio del procedimiento ambiental. Por tanto, con fecha 2 de junio de 2025 se inicia la evaluación ambiental estratégica.

Con fecha 13 de junio y referencia 26/030172.6/25, se comunica al Ayuntamiento de Madrid el inicio del procedimiento y la realización de las consultas a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas.

1.4 Consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas

En cumplimiento del artículo 19 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, entre el 13 y el 20 de junio de 2025 se realizan consultas previas por espacio de treinta días, a las Administraciones públicas afectadas y de las personas interesadas para que aporten sus sugerencias en relación a la amplitud, nivel de detalle y el grado de especificación del estudio ambiental estratégico.



Se han identificado como Administraciones públicas y público interesado a los señalados en la siguiente relación:

- Consorcio Regional de Transportes (CRTM).
- Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.
- Ecologistas en Acción
- Liberum Natura
- Área de Planificación y Gestión de Residuos de la Dirección General Economía Circular de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura.
- Área de Sanidad Ambiental de la Dirección General de Salud Pública de la Consejería de Sanidad.
- Subdirección general de Calidad y Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid.
- Transportes Ferroviarios de Madrid, S.A.
- Metro de Madrid, S.A.

Se han recibido las siguientes respuestas de los organismos antes mencionados:

- El Consorcio Regional de Transportes informa favorablemente en fecha 17 de julio el documento recibido, con una serie de consideraciones que han sido reflejadas en el presente documento de alcance.
- Por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, la subdirección de evaluación ambiental, en su informe de fecha 20 de junio, pone de manifiesto que no tiene asignada competencia respecto a la emisión de informes, valoraciones o análisis previos sobre los procedimientos o sobre la necesidad o no de su sometimiento a evaluación ambiental.
- El Área de Planificación y Gestión de Residuos señala, en su informe de 30 de septiembre, que el futuro estudio ambiental estratégico que se redacte deberá incluir, en cumplimiento de lo estipulado en el artículo 10.3 de la Ley 1/2024, de 17 de abril, de Economía Circular de la Comunidad de Madrid, un Informe de Situación de la Calidad del Suelo, cuyo contenido será, al menos, el especificado para la Fase I en las Directrices que acompañan como anexo al mismo Informe y que se reflejan en el presente documento de alcance.
- El Área de Sanidad Ambiental, en su informe de 14 de julio, señala una serie de consideraciones en el ámbito de sus competencias que han sido tenidas en cuenta en el presente documento de alcance.
- El Departamento de Control Acústico de la Subdirección general de Calidad y Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid, en su informe de 5 de agosto, indica que, a la vista de la documentación aportada en esta fase inicial no realiza observaciones adicionales a las consideradas en el informe del mismo departamento de fecha 31/03/2020, hasta que se disponga del estudio acústico específico que acompañará al estudio ambiental estratégico.
- Por otra parte, el Servicio de Evaluación Ambiental de la Subdirección general de Calidad y Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid, en su informe de 5 de agosto, propone una serie de medidas ambientales y recomendaciones que ha sido consideradas en el presente documento de alcance.

Se adjunta al presente documento de alcance copia de las citadas respuestas.



2. CONTENIDO Y ALCANCE DEL BORRADOR DE PLAN PARCIAL

2.1 Contenido

Se ha recibido la siguiente documentación, fechada en mayo de 2025:

- Borrador del Plan Parcial de Reforma Interior. (134 páginas)
- Documento Inicial Estratégico. (442 páginas)
- Planos de Información
- Planos de Ordenación

2.2 Descripción del ámbito. Objeto y características del área ordenada por el Plan

2.2.1 Objetivos del Plan Parcial

1. Configurar la Estación de Chamartín, junto con la estación de Atocha, como elemento central del sistema ferroviario urbano y nacional, posibilitando la ejecución de las distintas fases de crecimiento y garantizando en todas ellas la funcionalidad de la infraestructura ferroviaria.
2. Dotar a la estación de Chamartín de una adecuada integración con el tejido urbano colindante, configurándola como el elemento nuclear del nuevo centro de negocios a desarrollar en su entorno.
3. Dotar al nuevo complejo ferroviario de una adecuada articulación del régimen de usos de servicios terciarios y usos compatibles, autorizables y aparcamientos.
4. Garantizar la intermodalidad del transporte ferroviario y coordinar su ordenación con el intercambiador modal previsto en el oeste, potenciando su carácter de gran intercambiador metropolitano definiendo su accesibilidad en relación a los diferentes modos de transporte y en coherencia con la movilidad urbana del área en su conjunto.

Al mismo tiempo, la ordenación pormenorizada ha de dar cumplimiento a los objetivos urbanos de la ficha del ámbito.

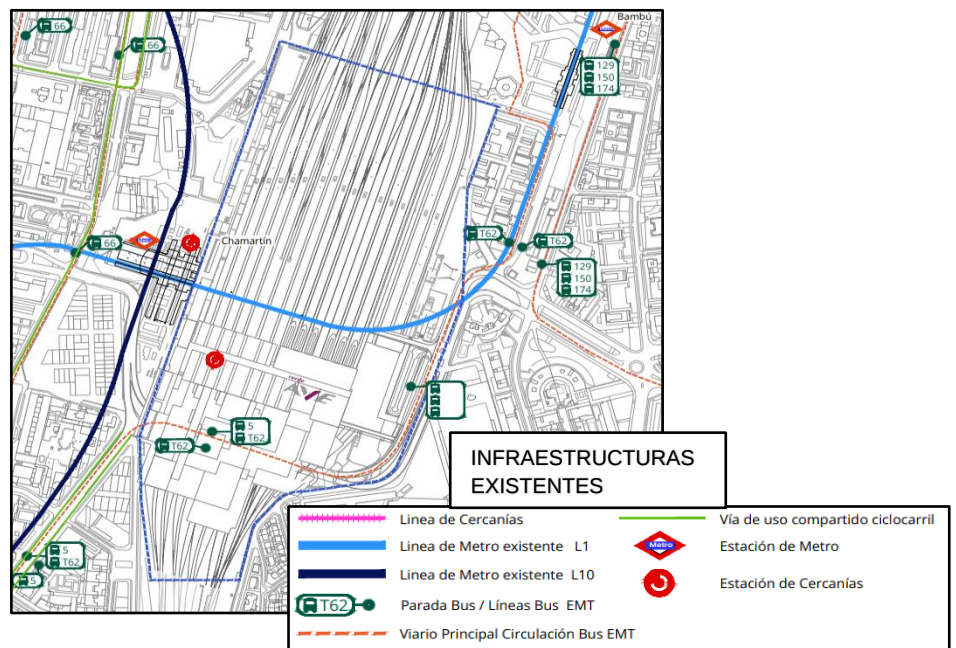
2.2.2 Situación actual

El APR 05.10 incluye en su interior el complejo de la actual estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor, así como la reserva de suelo necesaria para su ampliación y para la adecuada conformación de sus sistemas de accesos, organización de flujos e integración urbana en estrecha relación con el APE 05.31 Centro de Negocios Chamartín.

El ámbito limita al norte, este y oeste con viario que se incluirá en la ordenación, y al sur con suelo calificado como zona verde. Sus límites se ajustan a lo previsto por el planeamiento general con una superficie total de 236.324 m² y una superficie edificable lucrativa de 180.000 m².

La estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor es un centro multimodal de transporte público en el que confluyen líneas ferroviarias convencionales y de alta velocidad, así como líneas de Cercanías (estación situada al oeste), de Metro (líneas 1 y 10) y distintas líneas de autobuses urbanos e interurbanos. Además, la estación está conectada con la estación Puerta de Atocha-Almudena Grandes y, mediante línea de cercanías, con el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.





A la cota +724, bajo el edificio de viajeros se encuentra situado el haz de vías y andenes, que a su vez se divide en dos sectores claramente diferenciados:

- Cercanías, Larga y Media Distancia Convencional: actualmente está integrada por las vías 1 a 13, a las que se accede desde los andenes 1 a 8. El andén 6 (entre vías 9 y 10) es un andén técnico fuera de uso.
- Larga y Media Distancia en Alta Velocidad: está integrada actualmente por las vías 14 a 25, a las que se accede desde los andenes 9, 10, 11, 13, 14 y 15. El andén 12, situado entre las vías 19 y 20, es un andén técnico fuera de uso.

El edificio de viajeros cuenta con un vestíbulo principal a cota +730 desde el que se da acceso a los andenes, en el nivel inferior. El vestíbulo es común tanto para los servicios en ancho convencional como para los servicios en ancho estándar y Cercanías. En él se integran el centro de viajes, zonas destinadas a hostelería, centros de información turística y comercios propios de una estación de ferrocarril.

En la fachada sur del vestíbulo se sitúan la bolsa de taxis, zona de kiss&ride, paradas de autobuses, el vial transversal que cruza sobre vías entre Agustín de Foxá y Pío XII para servir a la estación, y el aparcamiento de vehículos privados.

Sobre la planta de vestíbulo se encuentra otra a cota +737, donde se localizan, alrededor de una gran terraza, los locales de usos asociados tales como espacio de congresos, pista de patinaje, bolera, bares, etc. Existe también, en el borde oeste, el edificio del Hotel Chamartín, que se eleva sobre todo el complejo de la estación.

Bajo la cota de vías, y a una cota media de +720 se encuentran una serie de galerías longitudinales y transversales: las galerías de catering, el paso entre andenes, que finaliza en su lado oeste en un vestíbulo de cercanías, con su barrera tarifaria, que da acceso al vestíbulo actual de Metro de Madrid; el vestíbulo central (a cota 716) y la conexión con las caracolas bajo andenes, así como diversos almacenes de Adif.

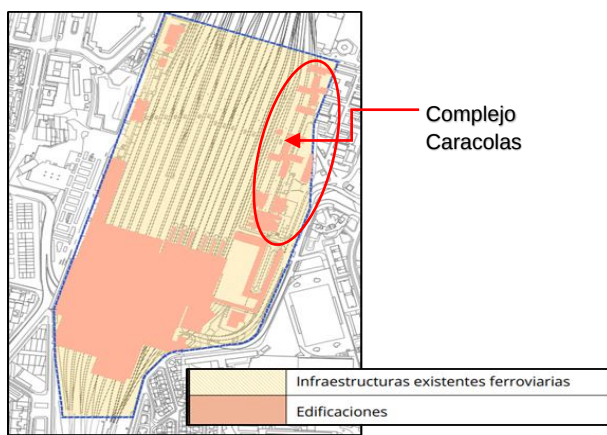


La autenticidad de este documento se puede comprobar en
<https://gestiona.comunidad.madrid/csv>
mediante el siguiente código seguro de verificación: 1259365548693824745774

También bajo vías y hasta una cota de +716 existe, además del Vestíbulo Central, un anillo de instalaciones localizándose igualmente la mayoría de los locales técnicos.

Por debajo de la cota de vías atraviesa el recinto ferroviario el túnel de Pío XII, en sentido este-oeste.

Además de las instalaciones de la estación, en el ámbito se localizan otros edificios de menor escala vinculados a la administración y servicios ferroviarios, principalmente en el entorno de las calles Pío XII, Hiedra y la prolongación de Agustín de Foxá, tales como parte del complejo de edificaciones denominado “Las Caracolas”.



2.2.3 Alternativas

Alternativa 0.- Se plantea como la no realización del Plan Parcial de reforma interior.

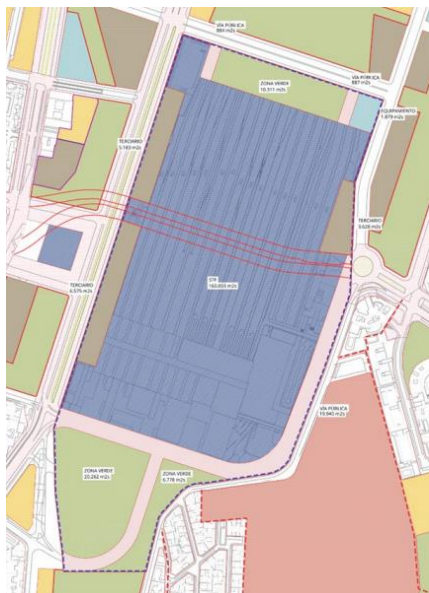
Alternativa 1.- En esta propuesta de ordenación, en cota urbana se propone una reserva de zonas verdes tanto al norte como al sur de la estación. Las fincas que acogen los usos lucrativos se sitúan dentro de la posición indicada en la ficha del ámbito para estos suelos. En el frente a la calle Agustín de Foxá se plantean 4 torres de 40 y 15 plantas. En el margen opuesto se ordena la edificación terciaria con frente a la calle Bambú y la correspondiente al edificio administrativo de la nueva estación, igualmente con tipología de torres. La edificación terciaria en la calle Pío XII se proyecta como un volumen único de aproximadamente 12 plantas de altura sobre un zócalo de cinco plantas.

El edificio administrativo se resuelve mediante dos torres de 20 y 30 plantas unidas en su base por un zócalo de cinco plantas, base que resuelve la variación de rasante con la calle de borde y la integración con su entorno.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en
<https://gestiona.comunidad.madrid/csv>
mediante el siguiente código seguro de verificación: **1259365548693824745774**

La red viaria se compone de dos accesos a la estación por su frente norte, en conexión con el viario transversal colindante proyectado en el APE 05.31, un viario de circunvalación de la estación por el este y por el sur, conectando Pío XII con Agustín de Foxá, y un viario perpendicular al anterior en el frente sur de la estación que enlaza con la calle Rodríguez Jaén.



SUPERFICIE SECTOR m2s	236.324
SUPERFICIE EDIFICABLE MÁXIMA m2c	180.000
RED PÚBLICA SUPRAMUNICIPAL STF m2s	
Cota de vías	236.324
Cota urbana	160.003
REDES PÚBLICAS LOCALES (Cota urbana) m2s	
Zonas verdes y espacios libres	37.351
Equipamiento	1.879
Vía Pública	21.711
Total Red local	60.941
USOS LUCRATIVOS PORMENORIZADOS	Terciario Oficinas
DISTRIBUCIÓN DE SUP. EDIF POR USOS LUCRATIVOS m2c	Terciario Oficinas.180.000 m2c
ALTURAS MÁXIMAS DE LA EDIFICACIÓN	En torno a 40 plantas
USO DOTACIONAL TRANSPORTE SERVICIO FERROVIARIO m2c	169.003
USOS ASOCIADOS Y AUTORIZABLES ESPECIALES AL DOTACIONAL TRANSPORTE FERROVIARIO m2c	≤ 80.001,50

Alternativa 2.- Las zonas verdes se concentran en el frente sur de la estación. Se ordena también al sur el equipamiento, en calificación superpuesta sobre la playa de vías. La edificación lucrativa se plantea con tres bloques con frente a la calle Agustín de Foxá; el situado más al sur se corresponde con el edificio del hotel existente, el cual se mantiene en esta alternativa; los otros dos volúmenes tienen una altura máxima de 15 plantas, con un desarrollo de fachada de 165 metros en el bloque sur y de 152 m en el bloque norte, dejando entre ambos una apertura, en la zona de superposición con el túnel de Pío XII. Con frente a Hiedra, Bambú y Pío XII se proyectan el edificio administrativo del nuevo complejo ferroviario y del resto de uso terciario, con la misma lógica de bloque lineal, de 10 plantas en este caso, interrumpido en la zona de paso del túnel de Pío XII. Finalmente, el equipamiento se localiza en esta propuesta en la esquina suroeste, en la confluencia de las calles Agustín de Foxá y Rodríguez Jaén.



SUPERFICIE SECTOR m2s	236.324
SUPERFICIE EDIFICABLE MÁXIMA m2c	180.000
RED PÚBLICA SUPRAMUNICIPAL STF m2s	
Cota de vías	236.324
Cota urbana	167.652
REDES PÚBLICAS LOCALES (Cota urbana) m2s	
Zonas verdes y espacios libres	29.117
Equipamiento	2.066
Vía Pública	23.128
Total Red local	54.311
USOS LUCRATIVOS PORMENORIZADOS	Terciario Oficinas
DISTRIBUCIÓN DE SUP. EDIF POR USOS LUCRATIVOS m2c	Terciario Oficinas.180.000 m2c
ALTURAS MÁXIMAS DE LA EDIFICACIÓN	En torno a 15 plantas
USO DOTACIONAL TRANSPORTE SERVICIO FERROVIARIO m2c	167.652 m2c
USOS ASOCIADOS Y AUTORIZABLES ESPECIALES AL DOTACIONAL TRANSPORTE FERROVIARIO m2c	≤ 83.826 m2c



Alternativa 3, seleccionada por el promotor. Las zonas verdes y espacios libres se ubican como cabeceras de los frentes norte (en dos áreas) y sur del recinto de la estación, en cubrimiento sobre las vías, y dando continuidad a los sistemas de espacios libres del APE 05.31 “Centro de Negocios” colindante.

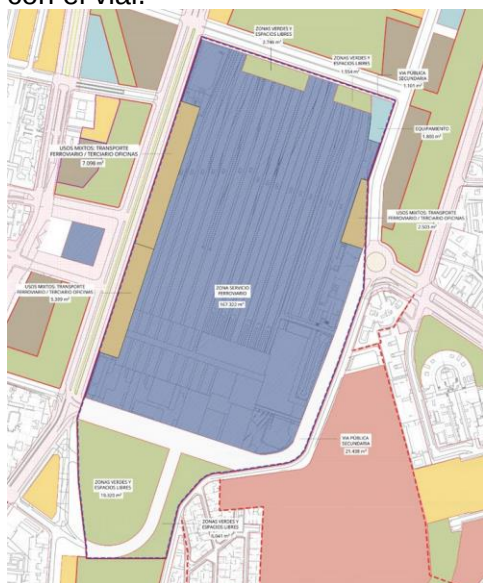
El equipamiento se ubica en la esquina noreste del ámbito. Los usos lucrativos se ordenan al este y oeste del recinto de la estación. Se conforman manzanas de usos mixtos, dotacional sistema de transporte ferroviario, terciario y vía pública.

En comparación con las otras alternativas la superficie de las fincas de uso terciario en cota urbana (parcelas asignadas a este uso dentro de las manzanas mixtas) se reduce notablemente, estimado en unos 7.347 m²s de suelo terciario frente a 10.788 y 14.684 m²s de las alternativas 1 y 2.

En esta alternativa se trabaja igualmente con tipologías edificatorias de torres sobre zócalos de actividad en la calle Agustín de Foxá de 3 plantas. Las torres edificatorias son más esbeltas, con plantas tipo de menor superficie que en las otras alternativas y con alturas máximas de 54 plantas al norte de Agustín de Foxá y 42 plantas al sur.

En la edificación situada en Pío XII se adopta el mismo esquema de edificación sobre zócalo de 1 planta y se organiza con una volumetría que contendrá un volumen con una altura máxima en torno a 24 plantas y otro volumen con un escalonamiento gradual descendente desde 10 plantas máximas hasta 5 como máximo hacia el norte de la parcela. El edificio administrativo del nuevo complejo ferroviario se resuelve con un perfil escalonado, creciente de sur a norte, desde 10 plantas al sur hasta 25 plantas al norte.

La red viaria mantiene al este y al sur el esquema indicativo de la ficha con la única variación de incrementar la sección del viario de borde, de 24 m a 35 m para mejorar su funcionalidad en relación con las demandas de la nueva estación. Al norte, los dos ramales transversales de conexión previstos en la ficha se sustituyen por un incremento a lo largo del frente de la sección del viario colindante en el APE 05.31, de 3,50 m, proporcionando una mayor plataforma peatonal y resolviendo los accesos a la nueva terminal dentro del recinto ferroviario el cual ahora se proyecta con tramos de contacto directo con el vial.



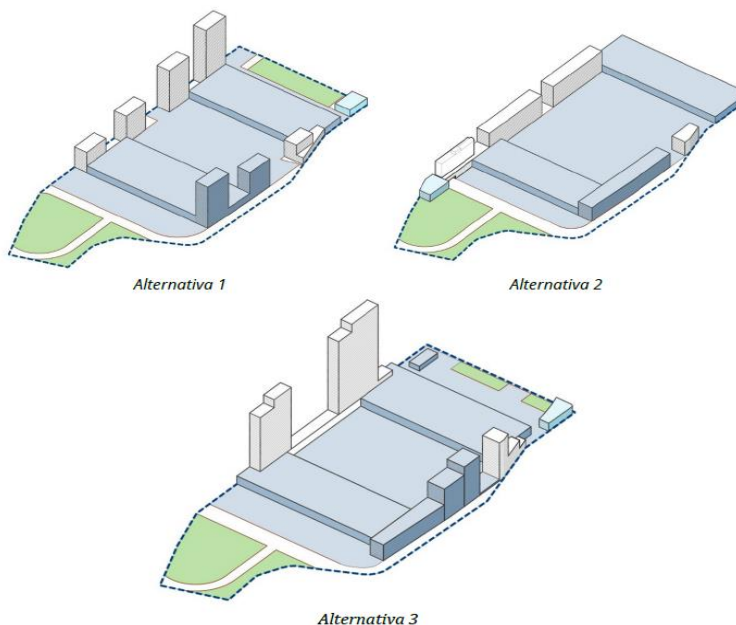
SUPERFICIE SECTOR m2s	236.324
SUPERFICIE EDIFICABLE MÁXIMA m2c	180.000
RED PÚBLICA SUPRAMUNICIPAL STF m2s	
Cota de vías (incluyendo las parcelas en manzanas de usos mixtos)	224.160
Cota urbana (incluyendo las parcelas en manzanas de usos mixtos)	174.977
REDES PÚBLICAS LOCALES (Cota urbana) m2s	
Zonas verdes y espacios libres	29.663
Equipamiento	1.800
Vía Pública	22.537
Total Red local	54.000
USOS LUCRATIVOS PORMENORIZADOS	Terciario Oficinas
DISTRIBUCIÓN DE SUP. EDIF POR USOS LUCRATIVOS m2c	Terciario Oficinas, 180.000 m2c
ALTURAS MÁXIMAS DE LA EDIFICACIÓN	En torno a 54 plantas
USO DOTACIONAL TRANSPORTE SERVICIO FERROVIARIO m2c	174.977 m2c
USOS ASOCIADOS AL DOTACIONAL TRANSPORTE FERROVIARIO Y AUTORIZABLES ESPECIALES m2c	≤ 87.488,50 m2c

La ordenación del ámbito se proyecta en subsuelo, suelo y vuelo, definiendo en cada cota de actuación la delimitación del sistema ferroviario como límite horizontal de la localización de los otros usos en relación con el de la infraestructura ferroviaria.

Para garantizar la mejor integración del ámbito y del sistema ferroviario en la ciudad, fuera del propio espacio de la estación se proyecta, en cota urbana, el cubrimiento total de las playas de vías, actuación que se concibe en coordinación con la prevista en el ámbito APE 05.31 colindante.

Sobre este cubrimiento, en cota urbana, se proponen calificaciones superpuestas para la ordenación de las redes públicas de VP (Viario Público) y VB (Verde Básico). La parcela para dotación de servicios colectivos de equipamiento público es la única de las redes de dotaciones que se ubica sobre terreno natural.

Comparación de volúmenes en las tres alternativas



La alternativa 3 seleccionada tiene un impacto ambiental equivalente al de las otras alternativas. El estudio destaca su mejor comportamiento en arquitectura bioclimática (mayor superficie de fachada en orientaciones adecuadas, mejor aprovechamiento de la ventilación natural, tipologías en altura más eficientes).

2.3 Sistema de saneamiento

La zona que corresponde a los APR 05.10 “Estación de Chamartín” y APE 05.31 “Centro de Negocios Chamartín” se inserta en una zona urbana que dispone de una amplia red de saneamiento, a la que se conecta la red proyectada de la continuación de la calle Agustín de Foxá.

En la zona más meridional de la calle Agustín de Foxá, entre las calles de José Vasconcelos y Daniel Vázquez Díaz, el saneamiento se evacua por el colector existente que cruza la estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor a la altura de la calle del Marqués de Torrelaguna. La zona situada al sur de dicho colector puede evacuarse por el colector existente situado en la propia calle, mientras que en la zona situada al norte de dicho punto se ejecuta un nuevo colector.

También se conecta a dicho colector la recogida de la calle del Padre Francisco Palau y Quer. Para evacuar las aguas pluviales de la nueva calle entre la de Daniel Vázquez Díaz y la calle 30 la red de



saneamiento, además del colector situado en la propia calle, se ejecuta un colector provisional que recoge las aguas del anterior y las conecta al colector existente situado en la calle Mauricio Legendre, a la altura de la plaza de Andrés Manjón.

En la actualidad las aguas pluviales de escorrentía que se generan en el ámbito de actuación ya son recogidas por la red de saneamiento municipal existente, debiendo valorarse a los efectos de las nuevas conexiones las variaciones de las escorrentías resultantes de acuerdo a la nueva ordenación propuesta.

Teniendo en cuenta los antecedentes, al incluirse el ámbito afectado en la Modificación Puntual del PGOUM de 1997 en los ámbitos de planeamiento: APR 08.03 “Prolongación de la Castellana” y APE 05.27 “Colonia Campamento” (MPG), la documentación aportada para inicio de la evaluación ambiental estratégica ordinaria no incorpora el estudio sobre el cumplimiento del artículo 7 del Decreto 170/1998, de 1 de octubre, sobre gestión de las infraestructuras de saneamiento de aguas residuales de la Comunidad de Madrid, la información deberá aportarse en las siguientes fases, como se detalla en el presente documento de alcance.

2.4 Descripción acústica

El documento inicial estratégico señala la zonificación acústica realizada en el documento de la Modificación Puntual del PGOUM de 1997 en los ámbitos de planeamiento: APR 08.03 “Prolongación de la Castellana” y APE 05.27 “Colonia Campamento” (MPG), aprobada definitivamente por acuerdo del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid de 22 de julio de 2020 (BOCM de 24 de julio de 2020).

Se indica que la totalidad del ámbito se delimitó con el área acústica tipo f, *sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen*, y se prevé realizar una nueva zonificación acústica para adaptarla a los nuevos usos del suelo a implantar en el desarrollo del Plan Parcial.

En lo referente a los niveles de ruido en la situación preoperacional se han tenido en cuenta los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) del Ayuntamiento de Madrid (2021) y de ADIF (2016) para caracterizar el entorno, que presenta niveles elevados de ruido, especialmente en las zonas próximas a las vías.

El estudio determinó como medidas correctoras:

- Cubrición de las vías al norte y sur de la estación.
- Instalación de cuatro pantallas acústicas:
 - Dos en la calle de la Hiedra (P1: 8 m altura, 187 m longitud; P2: 8,5 m altura, 127 m longitud)
 - Dos en la calle Rodríguez Jaén (P3: 4m altura, 33 m longitud; P4: 4,5 m altura, 130m longitud).

El documento inicial estratégico no incluye el estudio acústico de la situación postoperacional, información que deberá aportarse en las siguientes fases, como se detalla en el presente documento de alcance.

3 DOCUMENTO DE ALCANCE DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

3.1 Aplicación de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental

El presente documento de alcance del estudio ambiental estratégico se formula con base en la documentación presentada, los informes recibidos y las consultas realizadas descritas en el apartado



de antecedentes y estará a lo que determine el artículo 19 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Las condiciones que a continuación se señalan se emiten sin perjuicio de las determinaciones adicionales que puedan resultar de la documentación que se solicita, que, en todo caso, deberá acompañar al documento a someter a declaración ambiental estratégica.

3.2 Jerarquía de planes

El Plan Parcial que ahora se tramita, se advierte en el documento inicial estratégico, se incardina en los resultados de la evaluación ambiental estratégica del instrumento de planeamiento general jerárquicamente superior, es decir, la Modificación Puntual del PGOUM de 1997 en los ámbitos de planeamiento: APR 08.03 “Prolongación de la Castellana” y APE 05.27 “Colonia Campamento” (MPG) para la definición de las determinaciones y parámetros de ordenación de la Operación Urbanística “Madrid Nuevo Norte” (MPG MNN). Esta Modificación fue aprobada definitivamente en marzo de 2020 y cuenta con la previa declaración ambiental estratégica de 18 de mayo de 2019, emitida por la entonces Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad. El ámbito espacial de la MPG, con una superficie bruta estimada de 3.356.196 m²s, está constituido por el APR 05.10 “Estación de Chamartín”, APE 05.31 “Centro de Negocios Chamartín”, APE 08.20 “Malmea-San Roque-Tres Olivos” y APE 08.21 “Las Tablas Oeste”.

En el caso de la Estación de Chamartín, la MPG optó por una ordenación remitida debido a la complejidad que supone el uso ferroviario de una de las principales estaciones de la ciudad de Madrid, que requiere de un ajuste específico de las necesidades funcionales actuales y previstas de su operativa y de los usos en su entorno inmediato con posibilidad de su ampliación. Esta ordenación pormenorizada se concreta ahora en el Plan Parcial que se tramita.

Al respecto de todo ello, debe tenerse en cuenta la citada declaración ambiental estratégica de la MPG, ya citada, de manera que, de conformidad con la Disposición adicional quinta, “Concurrencia y jerarquía de planes o programas” de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, no se produzca una duplicidad de evaluaciones por la concurrencia o la jerarquía entre los instrumentos de planeamiento, asegurando que todos los efectos ambientales significativos de cada uno son convenientemente evaluados. Se considerarán, asimismo, las cuestiones ya valoradas en la declaración de impacto ambiental del proyecto “Nuevo complejo ferroviario de la estación de Madrid-Chamartín”, como más adelante se señala.

3.3. Contenido del estudio ambiental estratégico

Conforme al artículo 20 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, teniendo en cuenta el presente documento de alcance el promotor elaborará el estudio ambiental estratégico en el que se identificarán, describirán y evaluarán los posibles efectos significativos en el medio ambiente de la aplicación del Plan Parcial, así como unas alternativas razonables técnica y ambientalmente viables, que tengan en cuenta los objetivos y el ámbito de aplicación del mismo.

El estudio ambiental estratégico se considerará parte integrante del Plan Parcial y contendrá, como mínimo, la información señalada en el anexo IV de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, aquella que se considere razonablemente necesaria para asegurar su calidad según se determina en dicho artículo y la señalada en el presente documento de alcance.

Teniendo en cuenta las sugerencias realizadas por los organismos que han participado en el procedimiento respecto a sus competencias específicas, y considerando lo señalado en el anexo IV de



la Ley 21/2013, el promotor elaborará el estudio ambiental estratégico, que deberá incluir, al menos, lo siguiente:

1.- Un esbozo del contenido, objetivos principales del Plan Parcial y de sus relaciones con otros planes y programas pertinentes.

Un inventario y localización de infraestructuras que puedan verse afectadas. Se incluirá la delimitación de dominio público y zona de policía de las infraestructuras (carreteras, ferrocarriles, viario, infraestructuras eléctricas, etc.)

Una descripción de los objetivos del plan tanto ambientales como sectoriales, incluyendo la justificación sobre su necesidad.

Se tendrá que tener en cuenta, a todos los niveles, la influencia que la intervención tendrá sobre los ámbitos colindantes y en las zonas más alejadas de ser previsible efectos sobre ellas.

2.- Los aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente y su probable evolución en caso de no desarrollar el Plan Parcial.

Se incluirá un inventario y localización gráfica de los elementos naturales y/o culturales existentes con especial referencia a los que se encuentren protegidos por la legislación vigente o sean merecedores de protección en el contexto del ámbito sometido a ordenación.

3.- Las características medioambientales de las zonas que puedan verse afectadas de manera significativa y su evolución teniendo en cuenta el cambio climático esperado en el plazo de vigencia del Plan Parcial. La visión debe ser global, teniendo en cuenta la continuidad de los espacios ordenados por el Plan Parcial con los ámbitos colindantes, (viviendas, viales, infraestructuras, vías pecuarias, espacios verdes etc.)

El estudio ambiental estratégico deberá incorporar el análisis del plan de etapas, teniendo en cuenta la secuencia de ejecución, la suficiencia de las infraestructuras que se realicen en cada etapa, la dependencia/independencia de cada fase respecto a las demás y la posible afección en caso de desarrollo parcial.

4.- Cualquier problema medioambiental existente que sea relevante para el Plan Parcial.

5.- Los objetivos de protección medioambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario o nacional que guarden relación con el plan y la manera en que tales objetivos y cualquier aspecto medioambiental se han tenido en cuenta durante su elaboración.

Se deberán tener en cuenta los siguientes objetivos genéricos de protección medioambiental:

Protección del ciclo del agua, con el fin de preservar los recursos hídricos y su calidad, minimizando el consumo derivado de la ordenación urbanística, fomentando el ahorro y su reutilización. Se debe especificar el tratamiento y destinos final adecuado para las aguas residuales, como se indica en el apartado 3.9 del presente documento de alcance, valorando el uso de sistemas de evacuación sin consumo energético.

Calidad atmosférica, a fin de minimizar los efectos del plan sobre la calidad del aire, y en general, reducir al máximo las inmisiones de sustancias contaminantes, así como prevenir y corregir la contaminación acústica y lumínica.



Gestión sostenible de los residuos, con el fin de fomentar el reciclaje y la reutilización de los residuos urbanos y facilitar la disponibilidad de instalaciones adecuadas para su tratamiento y/o depósito. En este sentido, deberá tenerse en cuenta la Estrategia de Gestión Sostenible de los Residuos de la Comunidad de Madrid (2017-2024) que ha sido aprobada en el Consejo de Gobierno de 27 de noviembre de 2018 o, en su caso, de ser factible por los plazos de publicación, la prevista nueva Estrategia de Economía Circular de la Comunidad de Madrid (periodo 2025-2032).

6.- Los probables efectos significativos en el medio ambiente, incluidos aspectos como la biodiversidad, la población, la salud humana, la flora, la fauna, la tierra, el agua, el aire, los factores climáticos, su incidencia en el cambio climático, en particular una evaluación adecuada de la huella de carbono asociada al plan, los bienes materiales, el patrimonio cultural, el paisaje y la interrelación entre estos factores. Estos efectos deben comprender los efectos secundarios, acumulativos, a corto, medio y largo plazo, permanentes y temporales, positivos y negativos, directos e indirectos.

Se debe estudiar la tipología y localización de impactos ambientales preexistentes y cualquier problema ambiental que sea relevante para el plan, localizado dentro del ámbito o en las proximidades del mismo, (vertidos de residuos, contaminación de suelos, construcciones no autorizadas, contaminación acústica, establecimientos industriales, infraestructuras de transporte...). Se deben también valorar ambientalmente los accesos previstos al nuevo desarrollo.

7.- Un apartado específico en el que se desarrolle la contestación a las sugerencias y alegaciones tanto de las Administraciones públicas afectadas y de las personas interesadas como del público en general, en las distintas fases de tramitación y cómo se han tenido en cuenta.

8.- Las condiciones de la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto “Nuevo complejo ferroviario de la estación de Madrid-Chamartín” y la manera en que son integradas en el Plan Parcial, así como las de la declaración ambiental estratégica de la Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Madrid en los ámbitos APR 08.03 “Prolongación de la Castellana” y APE 05.07 “Colonia Campamento”.

9.- Las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar cualquier efecto negativo importante en el medio ambiente de la aplicación del plan, incluyendo aquellas para mitigar su incidencia sobre el cambio climático y permitir su adaptación al mismo. Se acompañarán de un conjunto de indicadores que permitan realizar un análisis de su grado de cumplimiento y efectividad.

10.- Un resumen de los motivos de selección de las alternativas contempladas, incluida su viabilidad económica, y una descripción de la manera en que se realizó la evaluación, incluidas las dificultades, como deficiencias técnicas o falta de conocimientos y experiencia que pudieran haberse encontrado a la hora de recabar la información requerida. Se deberá justificar la motivación desde el punto de vista ambiental de la alternativa seleccionada y los motivos para el rechazo de las demás.

12.- Un resumen de carácter no técnico de la información facilitada en virtud de los epígrafes precedentes.

Se indican, además, a continuación, distintos aspectos sectoriales a incluir en el estudio ambiental estratégico.

3.4 Informe de situación de la calidad de los suelos

De acuerdo con el informe de Área de Planificación y Gestión de Residuos, el estudio ambiental estratégico deberá incluir, en cumplimiento de lo estipulado en el artículo 10.3 de la Ley 1/2024, de 17



de abril, de Economía Circular de la Comunidad de Madrid, un informe de situación de la calidad del suelo, cuya función será la de identificar aquellos antecedentes de actividades potencialmente contaminantes del suelo o de focos potenciales de contaminación del suelo que tuviesen como localización las áreas para las que el Plan Parcial propuesto plantea un cambio de uso, considerándose como tales, al menos, las mencionadas abajo, a las que se añadirán, en su caso, las ubicaciones de focos potenciales de contaminación del suelo relevantes que se sitúen a cota del terreno natural en cualquier sector del ámbito del Plan Parcial y que vayan a ser objeto de retirada o modificación sustancial como consecuencia de los trabajos para la ejecución del mismo.

En el documento inicial estratégico que acompaña al borrador del Plan Parcial se ha incluido un análisis mediante foto aérea, con ortofotos anteriores a la construcción de la estación y vías de ferrocarril, durante su ejecución, una vez ejecutada la estación y del momento actual. Tal análisis concluye en señalar que el uso no ha cambiado desde la inauguración de la Estación de Chamartín en los años 60-70 del siglo XX. Es decir, históricamente se han desarrollado dos usos, zona de cultivo de secano y estación de Chamartín, el uso actual. En relación con el estado preoperacional, las actividades existentes que, en su caso, se corresponden con actividades con la capacidad potencial de contaminar los suelos y, en su caso, las aguas subterráneas, ya cuentan, argumenta el documento inicial estratégico con las obligaciones establecidas por la Ley de Economía Circular.

Respecto a la identificación de usos que pudieran modificar la naturaleza de los actualmente existentes, se indica en el documento inicial estratégico que se puede decir que, si bien el Plan Parcial no interviene modificando los usos fijados desde la ficha, ni altera la clase ni categoría del suelo, tal y como se explica en el borrador de la Memoria, el ámbito de ordenación presenta un elevado grado de complejidad, principalmente debido a la ordenación de la mayor parte de los usos no ferroviarios en calificaciones superpuestas y a la propia singularidad del nuevo Complejo de Estación que se proyecta.

La calificación superpuesta se expresará mediante usos dotacionales públicos, viario, zonas verdes y equipamiento en cota urbana sobre playas de vías e instalaciones de la Estación situados en cota inferior. Igualmente se prevén usos lucrativos de servicios terciarios en calificación superpuesta. Es decir, la proyección a escala de proyecto de la ordenación propuesta muestra que en la “cota vías” el Plan Parcial habilita transformaciones puntuales de la actividad en parte de su superficie, que el planeamiento regulará mediante calificaciones superpuestas, previendo la sustitución de algunas de las actividades existentes en 4 zonas puntuales fronterizas entre el APR 05.10 y el APE 05.31 del siguiente modo:

- Aparcamientos subterráneos asociados a los usos terciarios (extremo Este del PPRI).
- Aparcamientos asociados a los usos lucrativos terciarios que coincidirán las áreas de carga y descarga existentes (extremo oeste del PPRI).
- Una porción de viario correspondiente con la prolongación de la calle de la Hiedra que coincidirá con dicho viario
- Un Equipamiento en el extremo noreste

El **informe de situación sobre la calidad del suelo** precisará las actividades previstas que difieran de la naturaleza de las existentes en la actualidad y cuya modificación deba ser analizada para determinar la viabilidad de los usos previstos.

El documento inicial estratégico apunta a que, para aquellas actividades para las que se identifique la capacidad potencial de contaminar los suelos y, en su caso, las aguas subterráneas se definirán, en las normas urbanísticas del Plan Parcial que se redacten, los estudios que se deberán elaborar durante las diferentes fases de ejecución del planeamiento. No obstante, las condiciones que quepa establecer en el Plan Parcial a ese respecto deberán ser informadas previamente por el Área de Planificación y Gestión de Residuos.



El contenido del **informe de situación sobre la calidad del suelo** será, de acuerdo con el informe del Área de Planificación y Gestión de Residuos obrante en el expediente, el siguiente:

Introducción

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 10.3 de la Ley 1/2024, de 17 de abril, de Economía Circular de la Comunidad de Madrid, el estudio o documento ambiental estratégico de los planes o programas a los que hacen referencia los artículos 20 y 29 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, deberá incluir un informe de situación de la calidad del suelo correspondiente al ámbito a desarrollar, de cara a la determinación de la viabilidad de los usos previstos.

Su objetivo será evaluar si existen indicios de alteración de que la calidad de los suelos como consecuencia de la existencia de antecedentes del desarrollo de actividades potencialmente contaminantes del suelo en el ámbito o de focos potenciales de contaminación, tanto históricos como actuales. En caso afirmativo, el informe habrá de delimitar el alcance de la misma en términos de extensión e intensidad, así como evaluar los riesgos derivados de la posible exposición a ésta, a fin de acometer a continuación, si procediese, el diseño y ejecución de las labores de recuperación precisas.

Asimismo, en el supuesto de que el futuro planeamiento establezca la implantación de un uso industrial, o asimilable, el informe irá orientado además a definir el “blanco ambiental” de la situación preoperacional, el cual será empleado como base de comparación ante eventuales episodios de contaminación que pudieran producirse en el futuro, aun cuando no se hubieran detectado indicios de contaminación.

Ámbito de estudio

El área geográfica objeto del informe de situación se extenderá a todos aquellos terrenos para los que el planeamiento urbanístico planteado prevea un cambio efectivo del uso del suelo (independientemente de que varíe o no su clasificación y/o calificación urbanística), así como a aquellas zonas que desde esta Consejería puedan ser consideradas de interés por otros motivos.

Se prestará especial atención a los emplazamientos que alberguen, vayan a albergar, o hayan albergado en el pasado, actividades potencialmente contaminantes del suelo, considerándose como tales las especificadas en los artículos 3.1 y 3.2 del 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, así como a cualquier foco potencial de contaminación (p.e. depósitos, almacenes o áreas de vertido de sustancias peligrosas y/o residuos –tanto históricos como actuales–, etc.).

Fases de ejecución de los trabajos de caracterización

El estudio se estructurará en dos fases, cuya ejecución podrá modularse en función de la casuística concreta del Plan Parcial:

- **FASE I:** En esta etapa el objetivo a alcanzar será la determinación de las principales características del medio físico en los terrenos objeto del informe de situación, así como la identificación de todas aquellas actividades potencialmente contaminantes del suelo o cualesquiera otras que hayan podido producir alteraciones antrópicas de la calidad del suelo (incluyéndose también las actividades irregulares).



Para ello, se realizará un Estudio Histórico y del Medio Físico cuyo contenido se ajuste a lo especificado en el apartado 3.1. Las conclusiones que se obtengan, en relación con las caracterizaciones analíticas que se estimen precisas para la delimitación y evaluación de indicios de contaminación o para la definición del blanco ambiental de la situación preoperacional, serán incorporadas a las fichas urbanísticas que formen parte del documento del plan que se someta a informe definitivo de análisis ambiental, de modo que se establezca una obligación de carácter vinculante para que se incluya en los documentos de aprobación inicial del planeamiento de desarrollo el correspondiente Estudio de Caracterización Analítica (Fase II).

- **FASE II:** En esta etapa deberá determinarse, según proceda, el alcance (en extensión e intensidad) de las alteraciones negativas de la calidad de los suelos o el blanco ambiental de la situación preoperacional. A tal fin, se incorporará un Estudio de Caracterización Analítica que incluya la información detallada en el apartado 3.2.

Contenido de los documentos que componen el informe de situación de la calidad del suelo

- **Estudio Histórico y del Medio Físico**

Este documento contendrá, al menos, la siguiente información:

- Objetivos y ámbito territorial del estudio.
- Mapa topográfico a escala adecuada.
- Contexto geológico.
- Caracterización hidrogeológica de los terrenos (presencia o ausencia de acuíferos, y, en su caso, tipología de los mismos, régimen de flujo, y relación con las aguas superficiales), y localización y descripción de los puntos de agua existentes.
- Estudio histórico del conjunto del ámbito y su entorno a partir de información recopilada en administraciones competentes, cartografía histórica, y fotografías aéreas tomadas entre el año 1956 y la actualidad (siempre que sea posible, se analizarán intervalos de no más de 5 años, reflejándose en todas las imágenes los límites de los ámbitos en estudio y la posición de los emplazamientos con posibles alteraciones de la calidad del suelo).
- Propuesta del planeamiento sobre los usos futuros del suelo.
- Descripción de los nuevos usos que se pretende implantar, e identificación de todos aquellos elementos susceptibles de provocar alteraciones de la calidad del suelo (las características esenciales de éstos habrán de ser reflejadas en este apartado).
- Planos que muestren la clasificación y calificación urbanística vigentes, así como planos que especifiquen la clasificación y calificación urbanística (especificando, al menos, usos globales) planteada en el instrumento de planeamiento que se tramita.
- Planos con la delimitación de los ámbitos objeto del informe, y localización de los emplazamientos con posibles alteraciones de la calidad del suelo.
- Conclusiones y recomendaciones, con especial atención a los trabajos adicionales que se estimen necesarios para definir un modelo conceptual preciso del emplazamiento.

- **Estudio de Caracterización Analítica**

Este documento contendrá, como mínimo, la siguiente información:

- Definición y justificación de la estrategia de muestreo; dicha justificación se realizará en base a la información obtenida en el Estudio Histórico y del Medio Físico, así como a la relativa a



los nuevos usos propuestos. Para el diseño de las campañas de toma de muestras habrán de tenerse en cuenta las siguientes indicaciones:

- Si los focos potenciales de contaminación del suelo se ubicasen en la superficie del terreno, el muestreo se orientará a cubrir los suelos inmediatamente subyacentes a tales focos; si se obtuviese información que apuntase a una percolación vertical de los contaminantes, se extenderá la caracterización a suelos más profundos y, en su caso a las aguas subterráneas
 - Si los focos potenciales de contaminación del suelo se ubicasen bajo la superficie del terreno, el muestreo se orientará al análisis de los suelos ubicados a cotas inferiores a las de los focos y, en su caso, las aguas subterráneas.
 - Si el análisis previo de información (incluyendo tanto las actividades pasadas, como las que se pretende implantar) y la inspección ocular no detectasen focos potenciales de contaminación, se realizará una caracterización de los suelos superficiales; la posición de los puntos de muestreo habrá de ser reflejada sobre cartografía a escala adecuada.
- Justificación del programa analítico al que vayan a someterse las muestras que se recopilen, en base a los posibles contaminantes que pudieran estar presentes en los focos potenciales de contaminación identificados, tanto en el Estudio Histórico y del Medio Físico, como en los usos futuros planteados por el planeamiento.
 - Descripción del procedimiento de muestreo, el cual habrá de estar basado en protocolos de aceptación generalizada o en normas nacionales o internacionales vigentes.
 - Interpretación de los resultados de las analíticas practicadas a las muestras recogidas, en la que se tengan en cuenta, al menos, los niveles genéricos de referencia establecidos para suelos en los anexos V y VI del Real Decreto 9/2005, de 14 de Enero, y en las Órdenes 2770/2006 y 761/2007, de 11 de Agosto y 2 de Abril respectivamente, del Consejero de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, así como los fijados para aguas subterráneas en la parte B del Anexo X del Real Decreto 849/1986, de 11 de Abril (según redacción dada por el Real Decreto 665/2023, de 18 de Julio).
 - Conclusiones y recomendaciones que se deriven de los resultados obtenidos. Si se confirmase la existencia de alteraciones de la calidad de los suelos y/o las aguas subterráneas, éstas deberán ser delimitadas con precisión, ejecutándose, si fuese necesario, investigaciones de detalle; a continuación se evaluarán los riesgos que pudiesen derivarse de la posible exposición a los contaminantes presentes en el subsuelo, y se ejecutarán, si tales riesgos sobrepasasen los umbrales máximos aceptables, las actuaciones de recuperación necesarias para garantizar la viabilidad de los usos previstos para los terrenos).

▪ **Publicaciones de consulta**

Para la ejecución de los trabajos descritos en las presentes directrices se recomienda la consulta de las siguientes publicaciones:

- “Guía para la investigación de la calidad del suelo”. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid. 2004.
- “Guía de análisis de riesgos para la salud humana y los ecosistemas”. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid. 2004



- “Instrucciones técnicas para el análisis de riesgos para la salud humana en el ámbito del Real Decreto 9/2005 de 14 de enero en la Comunidad de Madrid”. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid. 2011.
- “Guía de tecnologías de recuperación de suelos contaminados”. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid. 2004.
- “Determinación de niveles de fondo y de referencia de metales pesados y otros elementos traza en suelos de la Comunidad de Madrid”. De Miguel, E. et al. Instituto Geológico y Minero de España. 2002

3.5 Zonas verdes. Cumplimiento de la Ley del Arbolado Urbano

El Servicio de Evaluación Ambiental de Ayuntamiento de Madrid recuerda, en su informe obrante en el expediente, que, conforme al artículo 6.10.21 de las NNUU del PGOUM, en las obras de nueva planta, sustitución, ampliación y en las obras de rehabilitación, de restauración y acondicionamientos generales deberá incorporarse una cantidad de vegetación mínima de acuerdo con el factor verde (Fv), ya sea en la edificación y/o en el espacio libre de parcela, lo que debe acreditarse en el proyecto, mediante un apartado específico.

A este respecto, el Servicio de Evaluación Ambiental informa que la Resolución de 15 de abril de 2024, del Director General de Planeamiento, aprueba el listado de especies vegetales autóctonas o adaptadas a la ciudad de Madrid, que permiten incrementarse en un 10 % los coeficientes de infraestructura verde conforme al artículo 6.10.21 de las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid.

Por otro lado, el documento inicial estratégico ha realizado un análisis del arbolado urbano en la fase inicial de la evaluación ambiental estratégica. Dado que la parcela afectada está actualmente clasificada como suelo urbano, es de aplicación la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de Protección y Fomento del Arbolado Urbano de la Comunidad de Madrid, mientras que, a ese respecto, en cuanto a la normativa a nivel municipal, es de aplicación la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano de Ayuntamiento de Madrid.

En el documento inicial estratégico, se han considerado objeto de inventario todos los árboles que podrían estar afectados por la Ley 8/2005, es decir “todos los ejemplares de cualquier especie arbórea con más de diez años de antigüedad o veinte centímetros de diámetro de tronco al nivel del suelo que se ubiquen en suelo urbano” y también los ejemplares jóvenes, ofreciendo un total 294 ejemplares. La toma de datos en campo se realizó en julio de 2023. Se ha realizado una evaluación del estado de los árboles en gabinete mediante la integración de los valores tomados y la observación en campo y se ha generado una base de datos georreferenciada que relaciona, cada registro de variables tomadas en campo, con las coordenadas en las que se ubica el pie. No se han detectado ejemplares singulares o protegidos por la normativa.

En cumplimiento de la ficha del Ficha del APR 05.10 y de acuerdo con la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de Protección y Fomento del Arbolado Urbano de la Comunidad de Madrid, en el estudio ambiental estratégico se presentará un inventario de arbolado completo, detallado y actualizado conforme a normativa en todo el ámbito de actuación del Plan Parcial y se hará una propuesta de destino del arbolado que habrá de ser analizada en detalle y concretada en las fases posteriores de ejecución del planeamiento.

En el documento inicial estratégico se pone de manifiesto que el destino del arbolado en una parte del ámbito se encuentra ya definido y se han ejecutado ya la mayoría de las talas autorizadas por aplicación



de la declaración de impacto ambiental del proyecto “Nuevo complejo ferroviario de la estación de Madrid-Chamartín” y del informe la Dirección de Gestión del Agua y Zonas Verdes del Ayuntamiento de Madrid. De tal manera, el 7 de agosto de 2020.

En cualquier caso, como propone el propio documento inicial estratégico, en el presente procedimiento de evaluación ambiental, los registros deberán ser actualizados y habrán de ser constatados en el informe de arbolado del estudio ambiental estratégico para dotar de coherencia a las medidas propuestas. El resultado habrá de ser informado y autorizado nuevamente por la Dirección de Gestión del Agua y Zonas Verdes del Ayuntamiento de Madrid.

3.6 Tráfico, movilidad y transporte público

En el documento inicial estratégico se indica que la DIA del Complejo de la Estación reflejó que el futuro complejo ferroviario deberá analizar de forma conveniente la movilidad de los accesos y salidas de los aparcamientos y de la estación en relación con el tejido urbano del entorno, para asegurar su compatibilidad con el modelo urbano resultante de la propuesta para «Madrid Nuevo Norte», así como que el viario se definirá y desarrollará en fases posteriores de mayor detalle, de manera que su concreción tenga en cuenta todos los condicionantes asociados, principalmente, al desarrollo del plan urbanístico.

El estudio de movilidad debe valorar las nuevas necesidades de transporte que genere el Plan Parcial que se propone, en particular en lo relativo a la solución global para la movilidad, teniendo en cuenta el resto de planes en tramitación y el conjunto de medidas a adoptar al respecto, debiendo favorecerse prioritariamente el transporte público y los recorridos peatonales y ciclistas.

Se considera adecuada, en ese sentido, la propuesta de contenidos del estudio de tráfico y movilidad a incluir en el estudio ambiental estratégico que se recoge en el documento inicial estratégico, sin perjuicio de las condiciones del Consorcio Regional de Transportes de Madrid que se señalan a continuación.

3.6.1 Condiciones del informe del Consorcio Regional de Transportes de 17 de julio de 2025

Desde el punto de vista de la movilidad urbana y del transporte público, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM), como Autoridad única en materia de transportes públicos regulares en la Comunidad de Madrid, ha realizado las siguientes consideraciones.

La Estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor es un nodo de transporte público intermodal de vital importancia en el que confluyen líneas ferroviarias convencionales y de alta velocidad, así como varias líneas de Cercanías.

Además, la Estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor está conectada con la Estación Puerta de Atocha-Almudena Grandes y con el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas mediante línea de Cercanías.

En el futuro, con la ejecución del intercambiador de transportes de Chamartín, vinculado a la Estación, se integrarán a su vez, la conexión con las líneas de Metro, las líneas de autobuses urbanos, interurbanos y de media distancia.

El Plan Parcial debería reforzar este carácter, potenciando la intermodalidad e impulsando la movilidad sostenible, ya que se estima que, la estación ferroviaria en conjunto con el nuevo intercambiador de Chamartín, tendrán una demanda agregada en torno a 250.000 pasajeros al día y serán el punto de partida de la nueva red de transporte público del norte de la ciudad.



En resumen, el ámbito APR 05.10 “Estación de Chamartín” contará con las siguientes infraestructuras de transporte público:

- La estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor que se prevé que se convierta a medio plazo en la estación de cabecera de la zona norte para los servicios ferroviarios de alta velocidad de España. La estación cuenta con varias líneas de cercanías y conexión con el Aeropuerto Madrid-Barajas.
- El futuro Intercambiador de transportes de Chamartín, con potencial para albergar hasta 4 líneas de Metro y que constará de varios niveles:
 1. En superficie se organizará el tráfico de autobuses municipales de la EMT, así como del futuro Bus de Uso Prioritario (BUP), los taxis y movilidad eléctrica compartida, como bicicletas y patinetes.
 2. La planta-1 quedará ocupada por la isla de viajeros y las dársenas de autobuses interurbanos regionales y discrecionales.
 3. La planta-2 albergará un aparcamiento disuasorio y servirá para el acceso de pasajeros desde Cercanías, media y larga distancia de RENFE y la conexión con el aeropuerto de Barajas.
 4. Por debajo de los anteriores niveles se localizan los andenes de la estación de Metro de Chamartín.
- La estación o estaciones de Cercanías de Fuencarral, que complementarían la oferta de la estación actual de Fuencarral.
- Las líneas de Metro, en particular la línea 1, línea 10 y en el futuro probablemente la línea 4 de Metro de Madrid.
- La ampliación de la línea 1 de Metro y actuaciones complementarias (ramales de conexión, cochera y material rodante). Se prevé una prolongación de 3,105 km, que partiendo de la Estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor incorpora tres nuevas estaciones: Centro de Negocios, Fuencarral Sur y Fuencarral Norte, todas ellas construidas en el eje de la prolongación de la calle Agustín de Foxá.
- La red de autobuses de uso prioritario (BUP), que contará con una línea longitudinal que discurrirá a lo largo de Agustín de Foxá y del Paseo de la Castellana.
- El conjunto de líneas de autobuses urbanos de la EMT. Se incorporarán las paradas pasantes del servicio público regular de autobuses ubicadas en el entorno de la plaza del intercambiador, así como las ubicadas a lo largo de la Agustín de Foxá, entre la plaza y la estación de Chamartín
- Aparcamiento para los usos asociados y autorizables, incluyendo el edificio de oficinas de ADIF, el centro de mando y resto de usos ferroviarios, estimándose un número de total de 4.000 plazas de aparcamiento.
- Zona de parada de taxis y zona de kiss&ride.
- La Red ciclista que conectará con la red ciclista municipal.
- Los itinerarios peatonales.



La modificación puntual del PGOUM concreta los siguientes objetivos específicos en relación con la movilidad urbana:

- Modelo de ciudad con predominancia del transporte sostenible.
- Generación de un sistema de transporte público accesible, diverso e interconectado.
- Conexión de las tramas urbanas contiguas mediante ejes este-oeste integradores. •
- Convertir a la bicicleta en una alternativa real de movilidad.
- Recuperación de la calle como espacio público, orientada a la movilidad peatonal y ciclista.
- Modelo de movilidad de bajas emisiones en el horizonte 2035.

El CRTM destaca que algunos de los objetivos que ha fijado para este ámbito son el diseño de una solución universalmente accesible en la que se prioricen las conexiones con todos los modos de transporte que confluyen en el entorno, la optimización de los recorridos de los usuarios, así como la fácil comprensión de los movimientos de los viajeros, la dotación a la estación de Chamartín de una imagen clara y reconocible, que lo convierta en una referencia dentro del paisaje urbano, la satisfacción de las necesidades actuales y futuras de las líneas ferroviarias de Cercanías, líneas convencionales de media y larga distancia y líneas de Alta Velocidad, el diseño de una solución ambientalmente sostenible, con el menor consumo de energía posible, así como económicamente sostenible a medio y largo plazo

El CRTM señala que la estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor deberá convertirse en un potente elemento vertebrador de los diferentes modos de transporte y la ordenación de este ámbito debe optimizar y facilitar los recorridos para un intercambio eficiente entre ellos.

En relación a la Memoria-borrador del PPRI, el CRTM indica **las siguientes consideraciones para su aprobación inicial**:

a) Conexiones con el entorno existente

El ámbito espacial para el desarrollo del Plan Parcial, se corresponde con el complejo de la estación de Chamartín y una parte de su Sistema Transporte Ferroviario. El cubrimiento de las vías de la estación y la elevación de la cota de la calle Agustín de Foxá se consideran fundamentales para reducir el efecto barrera que supone la estación en la estructura urbana de la ciudad. A pesar de ambas actuaciones, se debería tratar de mejorar en lo posible la permeabilidad de la estación, facilitando las conexiones peatonales con todo el entorno, especialmente con la plaza de acceso al intercambiador de transportes al oeste.

El CRTM considera adecuado el esquema de movilidad propuesto en el que las terminales de llegadas y salidas tienen sus accesos principales por los frentes norte y sur de la estación, conectando ambas fachadas con los espacios arbolados y zonas verdes proyectadas al norte y al sur, que se situarán sobre la losa de cubrimiento de las vías de la estación, ubicadas en cotas inferiores.

En la parte central de la calle Agustín de Foxá por la cara oeste, se han previsto los accesos más funcionales de la estación, con una conexión a la plaza, donde se ubicará el Intercambiador de autobuses de Chamartín.

En la margen este se proyecta un nuevo acceso con frente a la calle Pio XII, en la glorieta de encuentro con la calle Hiedra, a cota 724, con conexión en vertical con el vestíbulo principal y las terminales.

Los accesos generales a la estación en vehículo privado aprovecharán las vías bajo rasante existentes, tanto por Pio XII como por Sinesio Delgado y a través del nivel bajo rasante de Agustín de Foxá, con los accesos directos a la M-30 al este, los accesos a la M-30 al norte, así como a Plaza de Castilla.



De esta manera el CRTM considera que se reducirá de forma considerable el tráfico de vehículos privados a cota urbana en el entorno de la estación.

Según la Memoria-borrador del Plan Parcial, la estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor estará rodeada por un anillo viario de doble sentido de circulación con paradas en todas las fachadas a menos de 30 metros de las 4 grandes puertas de acceso a las terminales. Estas paradas, tanto de BRT como de autobuses o autocares, se han previsto acompañadas por bolsas de taxis para las dos terminales (también a menos de 30 metros de los accesos). Estas bolsas de taxis, los aparcamientos privados y las zonas de drop-off de mercancías se han dispuesto bajo rasante para evitar colas e interferencias con la movilidad en superficie.

El primer anillo de transporte público alrededor de la estación, se completa con un segundo anillo viario para el tráfico privado y de mercancías, que discurre en superficie por el norte, sur y este y se considera que las circulaciones principales de este segundo anillo serán los taxis, los VTC y los vehículos de Kiss and Ride.

En la Avenida de Agustín de Foxá se propone la circulación en superficie únicamente del transporte público y la movilidad activa (peatones, bicicletas y VMP), para la cual se dispondrá de amplios espacios, donde se encontrarán algunos modos de transporte complementarios a la movilidad activa y se generarán espacios de sombra y grandes áreas verdes para hacer atractivos los desplazamientos.

El documento del PPRI para su aprobación inicial establecerá las condiciones de compatibilidad que garanticen el adecuado funcionamiento del viario y resuelvan los accesos necesarios a las distintas edificaciones, cumpliendo los criterios y condicionantes especificados para la coordinación con el APR 05.10 colindante APE 05.31 "Centro de Negocios Chamartín".

b) Intermodalidad

La Estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor junto con el intercambiador de Transportes, deben constituir en el futuro un "mobility hub" que conecte los modos de transporte tradicionales con los más innovadores, incorporando dispositivos de "Mobility as a Service", conectando a su vez los modos individuales con modos colectivos y principalmente facilitando el trasbordo entre los diferentes modos de transporte público previstos.

En la alternativa seleccionada en el Plan Parcial, la accesibilidad a los distintos modos de movilidad se garantiza por la disposición del anillo viario alrededor de la Estación. A su vez, en el nivel 716 / 720 bajo las vías se dará continuidad a los pasos inferiores para facilitar un acceso desde la estación, hasta el vestíbulo del Metro de Chamartín, conectando con la oferta de transporte público de la fachada de Agustín de Foxá, conformada por el Metro, el intercambiador de autobuses y la plataforma del Bus de Uso Prioritario.

El nivel superior de la estación de Metro dispone de espacio adicional hacia el norte ya ejecutado para una futura conexión con un vestíbulo nuevo procedente de los andenes de ferrocarril de Chamartín y que es objeto de definición en el anteproyecto de la Nueva Estación. Sus condiciones de ordenación serán recogidas, en lo que sea necesario, en el documento del PPRI para su aprobación inicial.

c) Sostenibilidad y eficiencia energética.

El CRTM señala en su informe que una de sus prioridades estratégicas es conseguir unas infraestructuras de transporte que requieran el menor consumo de energía posible, permitan reducir las emisiones de gases invernadero y crear ciudades más respetuosas con el medio ambiente. En este sentido, el CRTM valora muy positivamente la implementación de medidas como el uso de energías



renovables en la mayor parte de la superficie cubierta de la estación mediante captadores solares fotovoltaicos para dotar a la infraestructura de energía suficiente para su autoconsumo durante su explotación.

d) Accesibilidad

La integración e inclusión de todos los ciudadanos en el sistema de transporte público es otro de los objetivos del CRTM que se deben incluir en el desarrollo del Plan Parcial. Para ello se incluirán las soluciones que mejoren la seguridad en los desplazamientos de los usuarios y la percepción y comprensión de los encaminamientos a la estación, al intercambiador de transportes y a los aparcamientos previstos, diseñándose todos estos itinerarios peatonales de manera accesible.

e) Tráfico

Como se indica en la Memoria borrador, indica el CRTM, el Plan Parcial incluirá un estudio de tráfico y movilidad, considerando el escenario del ámbito terminado (Fase 3) con la estación puesta en servicio y sus resultados servirán para el análisis de los efectos sobre el tráfico y la movilidad de la operación de Madrid Nuevo Norte, así como para el diseño y dimensionamiento del viario en este ámbito de planeamiento.

Para la planificación viaria del ámbito el CRTM señala que se deben tener en consideración las anchuras de carril y los radios de giro necesarios para autobuses de 15 m y autobuses articulados de 18,75 m, así como los gálibos necesarios en túneles o pasos inferiores para dichos vehículos, cumpliendo con la normativa vigente en materia de túneles y teniendo en consideración la posible circulación de autobuses de transporte público con motores de diferentes tecnologías, como eléctricos, híbridos, de hidrógeno o de gas natural.

El futuro túnel de la calle Agustín de Foxá canalizará tanto el tránsito de vehículos privados, como el acceso de los autobuses interurbanos y discrecionales al intercambiador de Chamartín, así como la entrada a los aparcamientos de los edificios del Distrito de Negocios y deberá ejecutarse de forma coordinada y compatible con el resto de viario entorno a la estación.

En el diseño del viario en superficie se detallará e incluirá la localización de todas las paradas de transporte público, incorporando todas las medidas posibles para mejorar la fluidez en las circulaciones y la velocidad comercial del servicio, así como la accesibilidad de todos los usuarios.

El estudio de tráfico y movilidad del Plan Parcial deberá desarrollar las propuestas necesarias para solventar las posibles problemáticas que se identifiquen en relación al transporte público, los taxis, los VTC y los itinerarios peatonales y ciclistas.

f) Restricciones del túnel de Metro para situar posibles estructuras y cimentaciones

El ámbito queda afectado por el cruce este-oeste de la traza subterránea de la línea 1 de Metro, encontrándose en zona de Dominio público e Influencia Ferroviaria del ferrocarril metropolitano de Madrid, por lo que se deberá tener en cuenta ante cualquier actuación a realizar para garantizar en todo momento la seguridad de la línea de Metro.

El CRTM indica que se debe evitar en lo posible la superposición sobre esta infraestructura de los usos terciarios del ámbito y, en el caso de que se produzcan, deberán ser autorizados por parte de Metro de Madrid, S.A, que establecerá las condiciones precisas para que quede garantizada en todo momento la seguridad del ferrocarril metropolitano y la de los usuarios de Metro de Madrid.



g) Continuidad en la prestación del servicio durante la ejecución de las obras de urbanización de la Unidad de Ejecución del ámbito

El CRTM reclama que se asegure la funcionalidad de la estación ferroviaria en todas las fases de ejecución del ámbito y la reposición de las paradas de las líneas de autobuses urbanos de la EMT e interurbanos, debiendo establecerse los desvíos y paradas provisionales necesarias, que se especifiquen por parte del propio CRTM, durante la ejecución de las obras de urbanización de la Unidad de Ejecución del ámbito, garantizando en todo momento que se mantenga la prestación en condiciones adecuadas, tanto de los servicios ferroviarios como de los autobuses urbanos e interurbanos y de las actividades fundamentales que lo complementan.

h) Incidencia en la demanda de plazas de aparcamiento

Para la dotación de las plazas de aparcamiento previstas en el ámbito se ha considerado la ratio máxima de 0,5 plazas por cada 100m²c de cualquier uso, en cumplimiento de lo definido en el planeamiento general. Esta ratio deberá ser verificada por los resultados del Estudio de Tráfico y Movilidad que forme parte de la del PPRI para su aprobación inicial, resultando necesaria la inclusión de plazas accesibles y espacios para motos, así como aparcamientos para bicicletas y scooters.

La dotación de plazas necesarias se justifica a partir del estudio informativo elaborado por INECO: ESTUDIO INFORMATIVO DEL NUEVO COMPLEJO FERROVIARIO DE LA ESTACION DE MADRID-CHAMARTIN, estableciéndose la previsión de 4.000 plazas para cubrir las necesidades derivadas de los usos ferroviarios a las que se suma la dotación asociada a las nuevas oficinas de ADIF, los usos asociados de la estación, las plazas reservadas al alquiler, carsharing y VTC.

El aparcamiento principal se ha previsto desarrollarse en 6 plantas, la de acceso en el nivel 724 (cota de calle de la fachada este) y 5 plantas bajo rasante, disponiendo de 3 entradas y de 2 salidas diferenciadas, permitiendo recoger los flujos de vehículos procedentes tanto desde Agustín de Foxá como desde Pio XII o desde la calle Hiedra, evitando así recorridos largos o acumulación de vehículos en una entrada concreta.

El estudio de tráfico y movilidad del PPRI desarrollará en profundidad la estrategia de aparcamientos del ámbito, analizando la compatibilidad entre el futuro complejo ferroviario y el modelo urbano final para el desarrollo de "Madrid Nuevo Norte".

i) Carril bici y scooter

Se presenta en el esquema de trabajo propuesto la implantación de un carril bici conformando otro anillo alrededor de la estación.

Se han previsto aparcamientos para bicis y scooters en las fachadas oeste, norte y este para casi un centenar de bicicletas y doscientos scooters, así como dos bases de estacionamiento de BiciMad en las fachadas este y oeste de la estación para más de 50 bicis, para facilitar esta movilidad más sostenible.

j) Coordinación con la ejecución de infraestructuras comunes

La relación de la propuesta de ordenación del ámbito con la ejecución del Intercambiador de Chamartín debe incorporar medidas que garanticen la plena conectividad entre la Nueva Estación y el Intercambiador de transportes, tanto en superficie como en los niveles inferiores, en todas las fases de urbanización y ejecución de la edificación. Para la coordinación en los niveles inferiores, se incorporarán al documento de aprobación inicial del Plan Parcial en todas las posibles fases de ejecución, las



condiciones que posibiliten su conectividad, diseñándose unos recorridos de transbordo seguros y lo más directos posibles en todas las fases previstas.

k) Viabilidad económica y sostenibilidad de la propuesta

El CRTM concluye en señalar que el informe de Sostenibilidad Económica del Plan Parcial debe concluir que la actuación sea sostenible a medio y largo plazo.

3.7 Sanidad ambiental

3.7.1 Informe del Área de Sanidad Ambiental de 14 de julio de 2025

El Área de Sanidad Ambiental señala en su informe que, una vez revisada la documentación aportada, y teniendo en cuenta el informe emitido por su parte en el año 2015 para el ámbito completo de Madrid Norte, en la planificación propuesta, a la hora de detectar un posible impacto sobre la salud pública, se debe conocer qué características tiene la población que pueda verse afectada, ya que esto influirá en el grado de afección de cada factor de riesgo identificado.

Así, y con objeto de dar cumplimiento al artículo 29 de la Ley 21/2013 de diciembre de evaluación ambiental, señala el Área de Sanidad Ambiental que se deberán plantear los posibles efectos significativos y sus correspondientes medidas de prevención y control que derivarán de la actuación y alternativa propuesta tanto en fase de obras como de funcionamiento y clausura.

Se deberá identificar la población residencial potencialmente afectada en distintas áreas de influencia, pero, al menos, en radios de 250 y 500 m alrededor del ámbito y la magnitud y modalidad de la exposición al impacto en las zonas habitadas actuales y en las previstas en la planificación urbanística. La identificación e implantación de medidas de contención se deberán extremar sobre todo en los establecimientos con población vulnerable¹ considerados en un área de influencia de 500 m.

En este sentido, indica el Área de Sanidad Ambiental que el promotor ha contemplado los efectos sobre la salud de la población durante las obras de urbanización de la parcela por incremento de tráfico y movilidad, emisión de polvo y partículas e incremento de ruido identificando un equipamiento con población vulnerable (colegio de Nuestra Señora del Recuerdo) para el que se establecen medidas específicas de protección contra el ruido (pantallas acústicas en la calle Hiedra).

Criterios sanitarios frente a la proliferación de plagas por artrópodos, roedores y otros animales sinantrópico:

El Área de Sanidad Ambiental destaca que uno de los objetivos prioritarios planteados por la Comisión de Coordinación de Políticas de Cambio Climático (CCPCC) en el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC) en España, es el de profundizar en el estudio de la dinámica poblacional de los vectores (artrópodos y roedores fundamentalmente) con incidencia negativa en la salud de la población.

Por ello, indica el Área de Sanidad Ambiental, en los documentos definitivos del Plan Parcial será importante tener en consideración que los movimientos de tierra, como excavaciones y desbroces, pueden ocasionar la dispersión y proliferación de éstas a entornos cercanos, ya urbanizados, por destrucción de hábitats, con el consiguiente riesgo de transmisión de enfermedades y molestias a la población cercana, en especial a aquella identificada como vulnerable en el anterior apartado. Por lo tanto, se debe considerar e incluir en el documento ambiental, la vigilancia de plagas urbanas con repercusión en la salud pública durante la ejecución de las obras, dentro del Programa de Vigilancia y



Seguimiento Ambiental mediante por ejemplo indicadores observacionales de presencia o denuncias de la población.

En general para mitigar estos riesgos, indica el Área de Sanidad Ambiental, será necesario implementar un control exhaustivo durante la ejecución de las obras, vigilando que las buenas prácticas ambientales sean respetadas: correcta gestión de los residuos, la protección del suelo mediante barreras cuando sea necesario, y la implementación de medidas de prevención para evitar encharcamientos, vertidos o depósitos de residuos. Además, deberán incorporar medidas de coordinación con el Departamento de Control de Vectores del Ayuntamiento de Madrid por si surgiera algún tipo de incidencia y/o denuncias de la población al respecto.)

Criterios sanitarios relativos a la red general de riego:

En el documento, señala el Área de Sanidad Ambiental, no se indica que la red de riego considerada para las nuevas zonas verdes vaya a ser con agua regenerada. No obstante, si esta fuera la consideración en el documento final del proyecto, dado que se consideran medidas para impulsar la eficacia de los sistemas de riego; es preciso recordar que la Organización Mundial de la Salud (OMS) considera la reutilización del agua como primordial en zonas con déficit hídrico, siempre que se realice de forma que se proteja la salud pública y el medio ambiente.

Por todo ello, sí el proyecto de urbanización definitivo considerase la posibilidad de riego de las zonas verdes con agua regenerada se deberán cumplir los criterios establecidos en el Real Decreto 1085/2024, de 22 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de reutilización del agua y se modifican diversos reales Decretos que regulan la gestión del agua. Según el mismo, no podrán reutilizarse las aguas depuradas para el riego de zonas verdes si el gestor del ámbito territorial no dispone del correspondiente informe sanitario vinculante específico, emitido por la Consejería de Sanidad (Dirección General de Salud Pública), dentro de la concesión administrativa para el uso de aguas regeneradas, que se emite con carácter previo a su funcionamiento. Asimismo, si en el desarrollo del Plan estuviera previsto el riego por aspersión, estos dispositivos se consideran dispositivos de riesgo de proliferación y dispersión de Legionella, estando sujetos a los requisitos y programas higiénico-sanitarios establecidos en el Real Decreto 487/2022, de 21 de junio por el que se establecen los requisitos sanitarios para la prevención y el control de la legionelosis.

Criterios en relación al diseño de zonas verdes:

En relación con el ajardinamiento y diseño de zonas verdes, el proyecto considera cerca de 30000 m² de este tipo de superficies con diseño accesible y sostenible, con funciones recreativas, ecológicas y de integración paisajística, que incluyen áreas infantiles, zonas biosaludables, huertos urbanos, zonas caninas y de calistenia. Desde el punto de vista de salud, se considera una iniciativa positiva, ya que contribuye a mitigar los efectos de la isla de calor y a la mejora sustancial de la calidad del aire. No obstante, se deberán diseñar adecuadamente dichos entornos de forma que no sean fuente de plagas nocivas para el hombre, principalmente dípteros (mosquitos). En este sentido se podrá consultar el documento publicado por la Asociación Nacional de Empresas de Sanidad Ambiental (ANECPLA), en el que ha participado el Ayuntamiento de Madrid y la Dirección General de Salud Pública, y que proporciona información sobre los requisitos legales y recomendaciones para la prevención y control de plagas en el diseño, construcción y mantenimiento de edificios https://www.comunidad.madrid/sites/default/files/doc/sanidad/samb/guia_preencion_de_plagas_a_traves_del_diseno_en_la_edificacion.pdf.

Además, con objeto de protección de la salud frente a alergias al polen, se deberá evitar en estos espacios, en la medida de lo posible, la plantación de olivo, plátano (considerado en el documento ambiental) y arizónicas principalmente.



Criterios sanitarios relativos al abastecimiento de agua de consumo humano.

Respecto a la red de abastecimiento, el documento contempla la ejecución de conexiones principales y secundarias a la red existente. En este sentido, los materiales, equipos, instalaciones y condiciones higiénico-sanitarias deberán cumplir con el Real Decreto 3/2023, de 10 de enero, por el que se establecen los criterios técnico-sanitarios de la calidad del agua de consumo, su control y suministro. La citada norma también será de aplicación a las fuentes previstas para consumo humano en las zonas verdes. Además, el gestor del abastecimiento deberá contar con los informes sanitarios vinculantes preceptivos, en caso de proyecto de construcción de nueva conducción o red de distribución que supere la longitud de 1 Km, construcción de un depósito de red o remodelación de lo existente, en el que se indiquen las condiciones de construcción, uso y control que deberán seguirse. Dichos informes serán emitidos por la Autoridad Sanitaria competente (Dirección General de Salud Pública, Área de Sanidad Ambiental), el primero de ellos con carácter previo a la construcción y posteriormente, el segundo a la puesta en funcionamiento. Sin dichos informes no podrá llevarse a cabo el suministro de agua potable a la población.

Asimismo, se tomarán las debidas precauciones, en prevención de una posible contaminación de las aguas de consumo público en los puntos y en el momento de las conexiones. La red de saneamiento que se construya deberá transcurrir por debajo de la de abastecimiento. Se evitará la proximidad de conducciones a pozos y sondeos destinados a consumo.

En caso de afección de dichas infraestructuras, sería recomendable la notificación del inicio de las obras al/los Gestor/es de las citadas infraestructuras para que, de acuerdo a la evaluación de riesgo del sistema, incorpore/n si se considera necesario, las medidas de monitoreo y/o control en el Plan sanitario de dicha infraestructura (PSA).

Criterios sanitarios en relación a la demolición de edificaciones existentes y amianto

En relación a la posible presencia de materiales con amianto, en el documento ambiental no se menciona explícitamente su existencia, aunque previsiblemente en la fase de demolición pueden aparecer ciertos materiales peligrosos, que deberán ser caracterizados previamente a esta fase. Por ello, si se identificase entre estos materiales la presencia de amianto, se requiere para su manipulación o eliminación medidas concretas de prevención de riesgos laborales de acuerdo al Real Decreto 396/2006, de 31 de marzo, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud aplicables a los trabajos con riesgo de exposición al amianto. Dicha normativa, establece entre otras cuestiones, que antes del comienzo de cada trabajo con riesgo de exposición al amianto, incluido en su ámbito de aplicación, el empresario deberá elaborar un Plan de trabajo que deberá prever las medidas que, de acuerdo con lo previsto en la citada normativa, sean necesarias para garantizar la seguridad y salud de los trabajadores que vayan a llevar a cabo las operaciones. El citado Plan deberá ser autorizado por la autoridad laboral competente y exige recabar informes, tanto de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, como del Organismo Autónomo Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo (IRSST), adscrito a la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo. En este sentido, el IRSST deberá analizar y aprobar el Plan elaborado por el promotor.

Criterios sanitarios para la protección de la salud de la población por contaminación electromagnética generada principalmente por la red de transporte eléctrico:

En la documentación se refiere la necesidad de implantar una subestación para alimentar los sectores de la nueva estación Chamartín- Clara Campoamor. Por ello y con objeto de protección sanitaria de la población, deberá garantizarse que se cumplen los criterios establecidos en el Real Decreto 1066/2001, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento que establece condiciones de protección del



dominio público radioeléctrico, restricciones a las emisiones radioeléctricas y medidas de protección sanitaria frente a emisiones radioeléctricas.

Criterios sanitarios en relación a la contaminación del suelo y aguas subterráneas

Dada la naturaleza de la actividad ferroviaria del ámbito donde es posible que se almacenen se materiales de naturaleza desconocida, se considera necesario la determinación del nivel de riesgo, debido fundamentalmente al futuro uso dotacional previsto. En concreto, el Área de Sanidad Ambiental proponer valorar la ejecución de un estudio de caracterización de suelo que permita evaluar mediante Análisis Cuantitativo de Riesgos (ACR) si el riesgo para los potenciales receptores resulta admisible o si es necesario ejecutar acciones correctoras de cara a minimizar la carga contaminante existente en el subsuelo y aguas subterráneas del emplazamiento. En este punto, este documento de alcance se remite, primeramente, al contenido indicado en su apartado 3.4.

Por último, en relación a la Planificación Concurrente, señala el Área de Sanidad Ambiental que, desde la perspectiva de la sanidad ambiental, se estima fundamental alinear el presente Plan con el Plan Estratégico de Salud y Medio Ambiente (PESMA). Dicho Plan se centra en promover entornos saludables para la población, reducir la carga de enfermedades e identificar nuevas amenazas para la salud derivadas de factores ambientales, con un enfoque integral de “Una sola salud”. Su área temática: “6.14. Ciudades Saludables, uno de sus objetivos principales es promover una movilidad sostenible multimodal alternativa al coche privado y formas de movilidad activa (desplazamientos a pie y uso de la bicicleta): <https://www.sanidad.gob.es/ciudadanos/pesma/home.htm>

3.8 Ahorro energético, energías renovables y emisiones

Como propone el documento inicial estratégico, una vez se disponga de una orientación sobre los sistemas de calefacción que se instalarán en las edificaciones correspondientes a los usos propuestos por el Plan Parcial, así como la tipología y el número de vehículos que circularán por el ámbito, se llevará a cabo una estimación de las emisiones contaminantes asociadas a la actuación propuesta y se analizará el cumplimiento de los valores límite, objetivos y umbrales de alerta para la protección de la salud, la vegetación y los ecosistemas establecidos por el R.D. 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire

3.8.1 Informe del Servicio de Evaluación Ambiental de la Subdirección general de Calidad y Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid, de 5 de agosto de 2025.

El informe del Servicio de Evaluación Ambiental propone una serie de medidas ambientales que resultan pertinentes para una mejor integración ambiental de la propuesta urbanística:

1. En lo que respecta a las medidas de eficiencia energética y uso de energías renovables del título VI de la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (OCAS), con el objetivo de fomentar el uso racional de la energía para conseguir un mayor ahorro energético y una mejora de la calidad del aire, así como favorecer un modelo urbano de acuerdo con los objetivos de neutralidad climática en la ciudad de Madrid, el Servicio de Evaluación Ambiental establece las siguientes consideraciones:

- 1.1. Conforme al artículo 43 de la OCAS los instrumentos de planeamiento urbanístico deberán incluir un estudio específico en el que se analice la demanda energética del ámbito considerando los factores bioclimáticos, la electrificación de la demanda para reducir las emisiones de gases contaminantes y el aprovechamiento de energías renovables, mediante la habilitación de espacios para su generación y almacenamiento distribuido.



En función de los resultados obtenidos en dicho estudio, los instrumentos de planeamiento urbanístico incluirán las medidas necesarias para satisfacer las exigencias de sostenibilidad energética y calidad del aire, adaptadas a las posibilidades y necesidades del ámbito, conforme al artículo 43.3 de la OCAS.

Si bien se han tenido en cuenta criterios bioclimáticos en el análisis de la alternativa seleccionada, debido a la gran altura prevista en los edificios, las nuevas edificaciones deberían proyectarse tomando en consideración, entre otros aspectos, su incidencia en términos de soleamiento y ventilación en las construcciones de las fincas colindantes y en la vía pública, tal y como se recoge en el artículo 6.10.19 "consideraciones del entorno" de las NNUU del PGOUM.

Así mismo, el Servicio de Evaluación Ambiental recomienda considerar alternativas para las nuevas edificaciones con orientación predominante al sur, con el fin de aprovechar al máximo las posibilidades de la arquitectura pasiva, conforme a lo establecido en el artículo 44.2 de la OCAS.

- 1.2. 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, con el objetivo de garantizar se alcanza el nivel más alto de calificación energética posible, conforme al artículo 44 de la OCAS.
- 1.3 Tal y como se establece en el artículo 44, los edificios de nueva construcción deberán ser de "consumo de energía casi nulo" conforme a lo establecido en la normativa de eficiencia energética. Deberán diseñarse y construirse optimizando la radiación solar para el calentamiento pasivo y la iluminación interior, garantizando una protección solar adecuada en verano, favoreciendo las ventilaciones naturales entre fachadas y priorizando las medidas pasivas frente a las activas. En este sentido, tal y como se incluye en la MPG MNN se establece como condición particular de las edificaciones 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 HE del CTE vigente en su momento.
- 1.4. En lo que respecta a la generación distribuida y uso de energías renovables, es necesaria la reserva, como mínimo de una superficie equivalente al 50% de la ocupación de las parcelas para la instalación de sistemas de aprovechamiento de energía solar, que se situarán preferiblemente en las cubiertas de los edificios, como se indica en el artículo 44.4.b. Se recomienda maximizar las superficies de aprovechamiento de energías renovables tanto en las edificaciones como en zonas susceptibles de este aprovechamiento.
- 1.5. Se incluirá la dotación de depósitos de bicicletas en áreas cubiertas, no computable a efectos de edificabilidad, dotada de las necesarias condiciones para guarda y custodia, destinada al depósito de bicicletas o vehículos de movilidad urbana cero emisiones, con una dotación mínima conforme a la tabla 2 del artículo 7.5.35 de las NNUU del PGOUM
- 1.6. Se debe favorecer la 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, mediante la optimización de los sistemas de climatización, evitando en todo caso los equipos de combustión. Resulta recomendable la implantación de sistemas basados en bombas de calor para el aprovechamiento de las energías residuales generadas en la infraestructura y su



aprovechamiento en la misma y en edificaciones en superficie como fuentes de energía renovable, contribuyendo a mitigar el efecto "isla de calor urbana".

El Servicio de Evaluación Ambiental propone también la instalación de alumbrado LED con sistemas de control inteligentes y aprovechamiento de la iluminación natural.

- 1.7. 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, en lo que respecta a los porcentajes de energía renovable. A este respecto se procurará utilizar bombas de calor híbridadas con solar fotovoltaica.
- 1.8. Además, la generación de energía eléctrica renovable en los edificios cumplirá con carácter de mínimo en todo caso lo establecido en la Sección HE-5 del Documento Básico "HE ahorro de energía" del CTE, y en el artículo 47 de la OCAS. Las instalaciones fotovoltaicas se ejecutarán preferiblemente con módulos integrados arquitectónicamente, pudiendo ubicarse en las cubiertas, la envolvente del edificio, integrados en fachadas ventiladas, muros cortina y elementos de protección solar, como parasoles o marquesinas, tal como se establece en los apartados 5 y 6 del citado artículo 47.

Se recomienda contemplar la implantación de sistemas de almacenamiento de energía en baterías (BESS) de litio ferrofosfato (LFP) u otras tecnologías con características similares en cuanto a seguridad y ciclos de vida útil. Los sistemas de almacenamiento distribuido tendrán efectos positivos en la disminución de los costes energéticos, la mejora en la seguridad del suministro y ayudarán a reducir la dependencia energética.

- 1.9. Con el objeto de minimizar las emisiones contaminantes producto de la combustión en la movilidad promoviendo el uso de vehículos eléctricos, se deberán implantar las dotaciones mínimas para la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos establecidas en el CTE-HE6 y en el artículo 45 de la OCAS. Conforme a lo establecido en el apartado e de este artículo 45, en los aparcamientos públicos de nueva construcción, además de justificarse la dotación mínima obligatoria de infraestructura de recarga, en la fase de planeamiento urbanístico se analizará la posibilidad de exigir infraestructuras adicionales para favorecer la movilidad eléctrica, en función de la ubicación del aparcamiento y de su afección a la movilidad de la ciudad.

Se recuerda en cuanto a la dotación de plazas de aparcamiento para vehículos automóviles, que no debe superarse la dotación de plazas máxima que está definida en función del uso en la tabla 1 del artículo 7.5.35 de las NNUU del PGOUM.

Así mismo, el Servicio de Evaluación Ambiental considera recomendable:

- La instalación de ascensores con sistemas regenerativos (de forma que el ascensor proporcione energía eléctrica), con un funcionamiento silencioso y el uso de materiales no contaminantes.
- Con objeto de disminuir el efecto isla de calor urbana en el ámbito puesto que el efecto isla de calor urbana es extremadamente alto y la potencialidad solar elevada en la cubierta de la estación, se recomienda incluir medidas específicas alineadas con las directrices del Programa Madrid + Natural, que engloba un conjunto de soluciones basadas en la naturaleza. En particular, implantando Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDs), protección solar y aumentar el factor verde.



3.8.2 Estrategia de Energía, Clima y Aire 2023-2030 de la Comunidad de Madrid

Al hilo de las consideraciones señaladas por el Servicio de Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid, en cuanto a las medidas efectivas tendentes a favorecer el ahorro energético en los nuevos desarrollos, deberá tenerse en cuenta el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2023-2030 y la Estrategia de Energía, Clima y Aire 2023-2030 de la Comunidad de Madrid, aprobada mediante la Orden 2126/2023, de 29 de diciembre, de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior, y publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid de 15 de enero de 2024 (BOCM nº 12), cuyos pilares prioritarios son la reducción de emisiones, la gestión de la calidad del aire y la respuesta efectiva al cambio climático.

3.9 Cumplimiento del Decreto 170/1998, de 1 de octubre, sobre gestión de las infraestructuras de saneamiento de aguas residuales de la Comunidad de Madrid

En el documento inicial estratégico se pone de manifiesto que en la Modificación Puntual del PGOUM de 1997 en los ámbitos de planeamiento: APR 08.03 “Prolongación de la Castellana” y APE 05.27 “Colonia Campamento” (MPG), para la definición de las determinaciones y parámetros de ordenación de la Operación Urbanística “Madrid Nuevo Norte”, se realizó un Estudio de cumplimiento de la Normativa Reguladora de las Infraestructuras de Saneamiento por cada uno de los tres APE incluidos en la actuación. Además, se incluyó un documento similar para el conjunto de la MPG, en el que se incluía una estimación de los valores correspondientes al APR 05.10 “Estación de Chamartín” que nos ocupa, con el mismo alcance que los tres documentos correspondientes a cada APE.

Entre las condiciones fijadas por la declaración ambiental estratégica sobre la MPG, de fecha 18 de mayo de 2025, suscrita por la entonces Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad, se cuentan las referentes al cumplimiento del Decreto 170/1998, de 1 de octubre, sobre gestión de las infraestructuras de saneamiento de aguas residuales de la Comunidad de Madrid, previo informe del Canal de Isabel II, en su condición de ente gestor de las infraestructuras de saneamiento de aguas residuales de la Comunidad de Madrid. En tal informe se refleja que el APR 05.10 Estación de Chamartín generará un caudal de vertido de 1.317 m³ /día, que será conducido a la EDAR de titularidad municipal de La China.

El documento inicial estratégico, a fin de actualizar el informe correspondiente al citado Decreto 170/1998 para el APR 05.10 “Estación de Chamartín”, propone realizar un documento con la misma estructura que el incluido en la MPG, pero cuyo alcance afecte exclusivamente al APR 05.10, en el que se actualizarán los caudales de cálculo, tanto de las aguas pluviales como de las aguas fecales, al disponerse de una ordenación pormenorizada.

La estructura básica de dicho documento será la siguiente:

- i. Objeto
- ii. Situación y características básicas
- iii. Definición y estado actual de la red hidrológica y cuencas vertientes.
- iv. Infraestructuras de saneamiento y depuración en servicio que den servicio al ámbito y titularidad de las mismas.
- v. Cálculo de caudales
- vi. Tipología y definición de redes
- vii. Conclusión
- viii. Planos
 - Plano nº 1: Planta de situación
 - Plano nº 2: Estado actual
 - Plano nº 3: Planta de ordenación del suelo y cuencas vertientes



- Plano nº 4: Planta de la red de saneamiento prevista

Deberá, en cualquier caso, consultarse en la fase de aprobación inicial tanto a la Dirección de Gestión del Agua y Zonas Verdes del Ayuntamiento de Madrid como al Canal de Isabel II.

3.10 Estudio acústico

El documento inicial estratégico incluye un diagnóstico previo al estudio acústico y al estudio de vibraciones, a incluir en el estudio ambiental estratégico, una descripción de la situación actual (preoperacional) y un somero análisis de los potenciales riesgos existente en relación con la contaminación acústica del ámbito. Esta información pretende servir como nexo de unión entre los estudios de ruido y vibraciones del estudio informativo y la DIA del nuevo complejo de la estación, ya aprobados y con el estudio acústico del anteproyecto de la estación en elaboración.

El documento inicial estratégico señala que, en la delimitación de áreas acústicas de Madrid, publicada el 29 de noviembre de 2018, el ámbito del Plan Parcial se considera urbanizado existente con un uso general de infraestructura del transporte. Tras la aprobación de la MPG MNN en 2020, se incorporó una modificación de la zonificación acústica para las Área de Planeamiento Específico que incluyeron la correspondiente propuesta de ordenación pormenorizada. El ámbito del APR 05.10 conservó su uso de infraestructuras del transporte (conforme a las áreas acústicas aprobadas en 2018), a la espera su desarrollo por medio del Plan Parcial de Reforma Interior (que ahora se tramita). Debe, por tanto, actualizarse la delimitación del área acústica de acuerdo con la legislación vigente.

La delimitación de las áreas acústicas se definirá mediante coordenadas geográficas o UTM de todos los vértices, y se realizará en un formato geocodificado de intercambio “shp” o “dxf”. Los planos que se presenten deberán estar debidamente georreferenciados de acuerdo al sistema geodésico de referencia ETRS89.

El modelo de ruido preoperacional calculado en el documento inicial estratégico ha dado lugar a los mapas de ruido en la situación preoperacional para ruido ferroviario, rodado y total. La situación acústica que refleja la situación preoperacional está muy condicionada por la propia emisión acústica de la playa de vías de la estación, señala el documento inicial estratégico, de manera que el previsto cubrimiento de las vías al sur y al norte de la estación supondrá cambios sustanciales en la situación postoperacional, donde el tráfico rodado cobrará más protagonismo en la inmisión total.

En cualquier caso, los estudios acústico y vibratorio a incluir en el estudio ambiental estratégico deben valorar la compatibilidad de la ordenación propuesta con la contaminación acústica y vibratoria generada por el propio ámbito y su entorno. Conviene destacar que la modificación del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre introducida por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio, en las áreas destinadas a infraestructuras del transporte (tipo f) se adoptarán las medidas adecuadas de prevención de la contaminación acústica, en particular mediante la aplicación de las tecnologías de menor incidencia acústica de entre las mejores técnicas disponibles, de acuerdo con el apartado a), del artículo 18.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre. Además, en el límite perimetral de estos sectores del territorio no se deben superar los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al resto de áreas acústicas colindantes con ellos.

En ese sentido, el informe del Servicio de Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid señala que el estudio acústico deberá determinar si son necesarias medidas correctoras para que los niveles sonoros transmitidos a los edificios próximos de los ámbitos colindantes no superen los límites establecidos en el artículo 15 de la Ordenanza de Protección Contra la Contaminación Acústica y Térmica (OPCAT), según el área acústica establecida. Además, en los futuros proyectos de



construcción se determinarán las medidas necesarias para que el nivel sonoro transmitido al medioambiente exterior por el funcionamiento conjunto de todas las instalaciones cumpla con los niveles establecidos el artículo 15 de la Ordenanza de Protección Contra la Contaminación Acústica y Térmica (OPCAT) para el área acústica que corresponda, en función del uso al que se destinan.

3.11 Programa de vigilancia ambiental

La vigilancia ambiental se llevará a cabo mediante la comprobación del cumplimiento de las condiciones que deriven del estudio ambiental estratégico y de los distintos informes sectoriales que se recaben, integrando, de manera adecuada, las condiciones de la declaración de impacto ambiental del proyecto “Nuevo complejo ferroviario de la estación de Madrid-Chamartín” y de la declaración ambiental estratégica de la Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Madrid en los ámbitos APR 08.03 “Prolongación de la Castellana” y APE 05.07 “Colonia Campamento” que apliquen al ámbito del Plan Parcial, así como las del presente informe, de forma que se cumpla lo previsto en el anexo IV de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Se redactará, por tanto, un programa de vigilancia ambiental que incluirá las medidas previstas para la disminución de los efectos ambientales negativos derivados del desarrollo propuesto y las necesarias para la supervisión, vigilancia e información a esta Consejería de las distintas fases del planeamiento, así como su programación temporal, de acuerdo con los siguientes objetivos:

- Comprobar que las medidas correctoras y protectoras propuestas en el estudio ambiental, así como las condiciones de este informe han sido realizadas.
- Proporcionar información sobre la calidad y oportunidad de tales medidas y condiciones.
- Proporcionar advertencias acerca de los valores alcanzados por los indicadores ambientales previamente seleccionados, respecto de los niveles críticos establecidos.
- Detectar alteraciones no previstas en el estudio ambiental, con la consiguiente modificación de las medidas correctoras establecidas o la definición de nuevas medidas.
- Cuantificar los impactos a efectos de registro y evaluación de su evolución temporal.
- Aplicar nuevas medidas correctoras en el caso de que las definidas en el documento inicial estratégico o en el presente informe fueran insuficientes

El Servicio de Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid propone, por otra parte, que, durante las obras, en los futuros proyectos de construcción, y a fin de garantizar la minimización de los impactos al medio ambiente, se cuente con un técnico especialista en materia ambiental, que dependerá de la Dirección de Obra y se encargará de verificar la efectiva adopción de las medidas preventivas y correctoras, tanto las descritas en la MPG MNN, como las que se recojan en el futuro estudio ambiental estratégico, como para las propuestas a continuación:

- Con el objetivo de evitar o minimizar la emisión de gases producto de la combustión, partículas, olores y otros contaminantes a la atmósfera, así como las molestias por ruidos se deberán incluir en el plan de obras, las medidas recogidas en los artículos 34, 35, 36 Y 37 de la OCAS. En particular, en caso de disponer de grupos electrógenos, estos deberán contar con certificación "Fase V" Y deberá priorizarse el uso de maquinaria eléctrica.
- 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 (o en el Plan homólogo que lo sustituya dentro de la prevista nueva Estrategia de Economía Circular de la Comunidad de Madrid, 2025-2032), en la Ordenanza 12/2022, de 20 de diciembre, de Limpieza de los Espacios Públicos, Gestión de



Residuos y Economía Circular y en la Orden 2726/2009, de 16 de julio de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio, por la que se regula la Gestión de los Residuos de Construcción y Demolición en la Comunidad de Madrid, la Ley 1/2024, de 17 de abril, de Economía Circular de la Comunidad de Madrid y en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.

3.12 Fases de información y consultas

Conforme a lo dispuesto en los artículos 21 y 22 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y en la Disposición Transitoria Primera de la Ley 4/2014, de 22 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas de la Comunidad de Madrid, el promotor elaborará la versión inicial del Plan Parcial de Reforma Interior del ámbito APR 05.10 Estación de Chamartín del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Madrid, teniendo en cuenta el estudio ambiental estratégico y someterá dicha versión inicial del plan, acompañado del estudio ambiental estratégico, a información pública previo anuncio en el BOCM y, en su caso, en su sede electrónica. La información pública será, como mínimo, de cuarenta y cinco días hábiles. El promotor elaborará, junto con la documentación arriba citada, un resumen no técnico del estudio ambiental estratégico que será sometido también al trámite de información pública.

Se adoptarán las medidas necesarias para garantizar que la documentación que debe someterse a información pública tenga la máxima difusión entre el público, utilizando los medios de comunicación y, preferentemente, los medios electrónicos.

Simultáneamente al trámite de información pública, el Ayuntamiento de Madrid someterá la versión inicial del plan, acompañado del estudio ambiental estratégico, a consulta de las Administraciones públicas afectadas y las personas interesadas siendo estas al menos aquellas consultadas en la presente fase. Esta consulta se podrá realizar por medios convencionales, electrónicos o cualesquiera otros, siempre que se acredite la realización de la consulta.

En consecuencia, el listado mínimo de Administraciones públicas afectadas y público interesado a consultar por el promotor, es el siguiente:

- Consorcio Regional de Transportes
- Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.
- Ecologistas en Acción
- Liberum Natura
- Área de Planificación y Gestión de Residuos de la Dirección General Economía Circular de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura.
- Área de Sanidad Ambiental de la Dirección General de Salud Pública de la Consejería de Sanidad.
- Subdirección general de Calidad y Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid.
- Dirección de Gestión del Agua y Zonas Verdes del Ayuntamiento de Madrid
- Transportes Ferroviarios de Madrid, S.A.
- Metro de Madrid, S.A.
- Canal de Isabel II

Así como cualquier otra Administración o público interesado que el órgano promotor considere oportuno.

Tal periodo de consultas se practicará por el órgano promotor respecto del documento de aprobación inicial del instrumento de planeamiento urbanístico, de acuerdo con lo previsto en el artículo 57 b) de la



Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, concediendo al menos el plazo de 30 días hábiles que marca el artículo 22 de la Ley 21/2013, de 9 diciembre. Las consultas deben realizarse sobre el documento de planeamiento completo, incluyendo el estudio ambiental estratégico. El resultado de las consultas y los efectos que deba provocar en el instrumento de planeamiento se remitirá a esta Dirección General formando parte del documento a someter a declaración ambiental estratégica.

A fin de que las Administraciones públicas y el público interesado puedan examinar y formular observaciones, el órgano promotor deberá facilitar una copia de la documentación, que podrá ser en formato electrónico, sin perjuicio de que el original esté disponible en el lugar de exhibición que se señale en el anuncio de la información pública.

3.13 Análisis técnico del expediente

El promotor, tomando en consideración las alegaciones formuladas en los trámites de información pública y de consultas y los informes recabados, modificará, de ser preciso, el estudio ambiental estratégico, y elaborará la propuesta final de Plan Parcial.

El Ayuntamiento de Madrid remitirá a la Dirección General de Transición Energética y Economía Circular, a los efectos de emisión de la declaración ambiental estratégica, la documentación justificativa de la realización de las consultas, así como el expediente de evaluación ambiental estratégica completo, integrado por:

- Propuesta final del Plan Parcial
- El estudio ambiental estratégico
- El resultado de la información pública y de las consultas, así como su consideración (copia de los escritos recibidos)
- Un documento resumen en el que el promotor describa la integración en la propuesta final del Plan de los aspectos medioambientales, del estudio ambiental estratégico y de su adecuación al documento de alcance, de las consultas realizadas y de cómo éstas se han tomado en consideración

Una vez se reciba la documentación arriba indicada, el órgano ambiental realizará un análisis técnico del expediente, y un análisis de los impactos significativos de la aplicación del plan o programa en el medio ambiente y, una vez finalizado el análisis técnico del expediente, formulará la declaración ambiental estratégica, en el plazo de cuatro meses contados desde la recepción del expediente completo.

La declaración ambiental estratégica tendrá la naturaleza de informe preceptivo, determinante y contendrá una exposición de los hechos que resuma los principales hitos del procedimiento incluyendo los resultados de la información pública, de las consultas, así como de las determinaciones, medidas o condiciones finales que deban incorporarse en el plan que finalmente se apruebe.

3.14 Consideraciones finales

Cada estudio realizado debe incluir sus propias conclusiones, que deben trasladarse a las propuestas del Plan Parcial, a la normativa urbanística que lo regule y al documento urbanístico en la medida que sea necesario para su cumplimiento. El resumen no técnico que se aporte deberá recoger dichas conclusiones en su descripción.



La documentación que se remita para declaración ambiental estratégica deberá estar debidamente diligenciada y vendrá acompañada de informe técnico municipal sobre la viabilidad urbanística de la actuación. Los documentos ambientales que acompañen al Plan Parcial deberán ser realizados por personas que posean la capacidad técnica suficiente y tendrán la calidad necesaria para cumplir las exigencias de la legislación. Deberá quedar constancia y firma de los autores de tales documentos, así como de su titulación, junto con la fecha de conclusión de los trabajos.

La cartografía deberá elaborarse a la escala necesaria en función de la información que, en cada caso, se aporte abarcando en un solo plano, en la medida de lo posible, la totalidad del ámbito. Al efecto de poder realizar un adecuado análisis y comparación con la cartografía territorial y sectorial existente y para su integración en un SIG con otros expedientes de evaluación ambiental estratégica, la cartografía deberá remitirse en formato digital vectorial, preferiblemente en formato shapefile (extensión ".shp"), especificando tanto la situación actual como la de las nuevas propuestas del Plan Parcial.

Lo que se comunica para su conocimiento y efectos oportunos conforme a lo previsto en la legislación ambiental vigente en el momento en el que se inició la tramitación del expediente.

Madrid, a fecha de firma

La directora general de Transición Energética y
Economía Circular

Fdo.: Cristina Aparicio Maeztu



La autenticidad de este documento se puede comprobar en
<https://gestiona.comunidad.madrid/csv>
mediante el siguiente código seguro de verificación: 1259365548693824745774