

# **PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES**

**DOCUMENTO PARA APROBACIÓN INICIAL**

**MAYO 2025**

Excmo. Ayuntamiento de Alcalá de Henares  
Área de Desarrollo Urbano Sostenible  
Concejalía de Urbanismo, Infraestructuras, Vivienda y Movilidad  
Servicio de Planeamiento y Gestión Urbanística



**ÍNDICE**

**BLOQUE 1 DOCUMENTACIÓN INFORMATIVA ..... 4**

**1.1 MEMORIA DE INFORMACIÓN ..... 4**

1.1.1 OBJETO, ENTIDAD PROMOTORA Y LEGITIMACIÓN ..... 4

1.1.2 INFORMACIÓN SOBRE EL ÁMBITO ..... 4

1.1.2.1 Delimitación del ámbito ..... 4

1.1.2.2 Estructura de la propiedad ..... 7

1.1.2.3 Afecciones de la legislación sectorial ..... 9

1.1.2.4 Características físicas del territorio. Topografía ..... 11

1.1.2.5 Usos y edificaciones ..... 11

**1.2 ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO ..... 12**

1.2.1 ANÁLISIS DEL PLANEAMIENTO VIGENTE ..... 12

1.2.2 DIAGNÓSTICO ..... 15

**1.3 PLANOS DE INFORMACIÓN ..... 16**

1.3.1 PLANOS DE INFORMACION DEL PLAN ESPECIAL ..... 16

INF.01 PLANO DE SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO ..... 16

INF.02 ESTRUCTURA DE PROPIEDAD ..... 16

INF.03 NORMATIVA URBANÍSTICA VIGENTE. PGOU ..... 16

INF.04 NORMATIVA URBANÍSTICA VIGENTE. PERI UE-19 ..... 16

INF.05 ZONIFICACIÓN ACÚSTICA ..... 16

INF.06 EDIFICACIONES, USOS Y VEGETACIÓN ..... 16

INF.07 TOPOGRÁFICO ..... 16

INF.08 REDES PUBLICAS DE SERVICIOS EXISTENTES ..... 16

**BLOQUE 2 DOCUMENTACIÓN JUSTIFICATIVA DE LA PROPUESTA ..... 17**

**2.1 MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA ..... 17**

2.1.1 OBJETIVOS, INTERÉS GENERAL, CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA REDACCIÓN DEL PLAN ..... 17

2.1.2 ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS ..... 19

2.1.2.1 Alternativa 0: No actuación. Mantenimiento del funcionamiento actual del servicio de autobuses interurbanos ..... 20

2.1.2.2 Alternativa 1: Estación de FFCC de La Garena ..... 24

2.1.2.3 Alternativa 2: Estación Central de FFCC ..... 31

2.1.2.4 Alternativa 3: Parcela municipal del Parque de Servicios en Vía Complutense nº 132 ..... 35

2.1.2.5 Alternativa 4: Parcela colindante con el Hospital Príncipe de Asturias ..... 38

2.1.2.6 Selección de alternativas ..... 41

2.1.3 MARCO NORMATIVO ..... 48

2.1.4 MODELO DE ORDENACIÓN PROPUESTO ..... 51

2.1.4.1 JUSTIFICACION DE LA DELIMITACIÓN DEL ÁREA HOMOGÉNEA ..... 52

2.1.4.2 JUSTIFICACION DE LA CATEGORÍA DEL SUELO DEL ÁREA HOMOGÉNEA ..... 54

2.1.4.3 JUSTIFICACION DE LA EDIFICABILIDAD DEL ÁREA HOMOGÉNEA ..... 57

2.1.5 ANÁLISIS DE IMPACTO SOBRE EL TRÁFICO Y LA MOVILIDAD ..... 59

2.1.6 DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA ..... 61

2.1.7 PLANEAMIENTO URBANÍSTICO AFECTADO POR EL PRESENTE PLAN ESPECIAL ..... 65

2.1.8 MEMORIA DE IMPACTO NORMATIVO ..... 65

2.1.8.1 MEMORIA DE IMPACTO DE GÉNERO ..... 66

2.1.8.2 MEMORIA DE IMPACTO EN LA INFANCIA, ADOLESCENCIA y FAMILIA ..... 69

2.1.8.3 MEMORIA DE IMPACTO SOBRE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL ..... 75

**2.2 MEMORIA DE VIABILIDAD ECONÓMICA Y SOSTENIBILIDAD DE LA PROPUESTA ..... 78**

2.2.1 PLAN DE ETAPAS ..... 78

2.2.1.1 Ejecución del Plan ..... 78

2.2.1.2 Captación de terrenos ..... 79

2.2.2 MEMORIA DE VIABILIDAD ECONÓMICA ..... 82

2.2.2.1 Impacto sobre el patrimonio municipal ..... 82

2.2.2.2 Costes de ejecución de obras derivados de la actuación ..... 83

2.2.2.3 Costes de captación de los terrenos ..... 85

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   2
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

2.2.3	INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA.....	86
<b>2.3</b>	<b>EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA .....</b>	<b>91</b>
2.3.1	DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO .....	91
<b>BLOQUE 3 DOCUMENTACIÓN NORMATIVA .....</b>		<b>92</b>
<b>3.1</b>	<b>NORMATIVA URBANÍSTICA.....</b>	<b>92</b>
3.1.1	DETERMINACIONES DE LA ORDENACIÓN ESTRUCTURANTE.....	92
3.1.1.1	DELIMITACIÓN DEL ÁREA HOMOGÉNEA.....	92
3.1.1.2	CONDICIONES DE ÁREA HOMOGÉNEA EN SUELO URBANO .....	93
3.1.2	DETERMINACIONES DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA .....	99
3.1.2.1	DISPOSICIONES GENERALES.....	99
3.1.2.2	ORDENANZAS REGULADORAS .....	100
3.1.2.3	MEDIDAS GENERALES DE PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE .....	102
3.1.3	INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS URBANOS .....	104
3.1.3.1	ESTRUCTURA VIARIA.....	104
3.1.3.2	INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS Y SERVICIOS URBANOS .....	104
<b>3.2</b>	<b>PLANOS DE ORDENACIÓN.....</b>	<b>105</b>
ORD.01	DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN DEL PLAN ESPECIAL.....	105
ORD.02	ZONIFICACIÓN.....	105
ORD.03	ESTRUCTURA VIARIA .....	105
<b>BLOQUE 4 RESUMEN EJECUTIVO .....</b>		<b>106</b>
<b>ANEXO 1 ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD .....</b>		<b>107</b>
<b>ANEXO 2 TEXTO REFUNDIDO DEL PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR DE LA UNIDAD DE EJECUCIÓN Nº 19 DEL PGOU (POLÍGONO 13A- MARGEN DERECHA). .....</b>		<b>108</b>

## BLOQUE 1 DOCUMENTACIÓN INFORMATIVA

### 1.1 MEMORIA DE INFORMACIÓN

#### 1.1.1 OBJETO, ENTIDAD PROMOTORA Y LEGITIMACIÓN

El objeto del presente Plan Especial es la creación de una nueva red pública general de infraestructuras para la implantación de una estación de autobuses interurbanos. Para ello se requiere la modificación de la ordenación de un ámbito actualmente calificado como terciario y propiedad del Ayuntamiento de Alcalá de Henares.

El ámbito objeto de modificación se sitúa en Vía Complutense nº 132 y corresponde fundamentalmente con la finca catastral 1030110VK7802N0001WD.

La creación de una estación de autobuses interurbanos es una iniciativa conjunta del Ayuntamiento de Alcalá de Henares y del Consorcio Regional de Transportes de Madrid (en adelante CRTM), que es una sociedad pública dependiente de la Comunidad de Madrid que gestiona y regula todos los transportes públicos colectivos de la Comunidad.

Con fecha 16 de octubre de 2024 la Concejal Delegada de Urbanismo, Infraestructuras, Vivienda y Movilidad remite oficio al Servicio de Planeamiento y Gestión urbanística en el que se indica que:

*“Habida cuenta del interés del Equipo de Gobierno y del Consorcio Regional de Transporte de crear una nueva estación de autobuses interurbanos en Alcalá de Henares, se da instrucciones al Servicio de Planeamiento y Gestión Urbanística para redactar, de oficio, el documento urbanístico que proceda para viabilizar su implantación en la parcela catastral 1030110VK7802N0001WD sita la Vía Complutense nº 132”*

El presente Plan Especial se redacta de oficio por el Ayuntamiento de Alcalá de Henares, en virtud de las competencias establecidas en el artº 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local y en los artículos 5, y 59 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid.

#### 1.1.2 INFORMACIÓN SOBRE EL ÁMBITO

##### 1.1.2.1 Delimitación del ámbito

El ámbito de actuación del presente Plan Especial corresponde básicamente con la parcela catastral **1030110VK7802N0001WD**, si bien el presente Plan pretende la regularización geométrica de su lindero suroeste. La localización corresponde con el nº 132 de la Vía Complutense. La delimitación precisa del ámbito se detalla en el Plano ORD.01.

El ámbito se ubica dentro de la parcela correspondiente al Parque Municipal de Servicios situado en el margen derecho del Polígono 13A del PGOU de Alcalá de Henares, que se encuentra regulado por el Plan Especial de Reforma Interior de la Unidad de Ejecución nº 19 del PGOU (Polígono 13A- Margen derecha), aprobado definitivamente el 15 de julio de 1997.

PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES		Página   4
DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL	MAYO DE 2025	

A continuación, se reflejan unos esquemas para la identificación de los terrenos:



En rojo la UE-19 desarrollada por el PERI de 1997. En azul el ámbito que se modifica.



Delimitación de la parcela correspondiente al Parque Municipal de Servicios (fuente: Visor CartoMadrid – Idem) En azul el ámbito que se modifica.



Delimitación del **ámbito de actuación** del Plan Especial (fuente: Visor CartoMadrid – Idem)

Como consecuencia de los objetivos perseguidos por el presente Plan, en su ámbito de actuación se delimita un ámbito de regularización que corresponde con aquellos terrenos que, sin ser objeto de modificación, se ven afectados por el presente Plan. Se identifican dos ámbitos de regularización:

- **Viales correspondientes la Vía Complutense, Calle Ávila y Camino de la Esgaravita:**

Estos viales se verán afectados por modificaciones en su urbanización derivados de las necesidades funcionales de la estación de autobuses.



Delimitación del ámbito de regularización de los viales (fuente: Visor CartoMadrid – Idem)

- **Resto de la parcela del Parque Municipal de Servicios:**

Al detraerse parte de su superficie de suelo para una red general pública es necesario ajustar el parámetro del coeficiente de edificabilidad a fin de no alterar el aprovechamiento asignado a la parcela por el planeamiento urbanístico.



Delimitación del ámbito de regularización del Resto de la parcela del Parque Municipal de Servicios (fuente: Visor CartoMadrid – Idem)



Vista del acceso principal de la parcela desde Vía Complutense (fuente: Google streetview)

**1.1.2.2 Estructura de la propiedad**

El ámbito de actuación se encuentra íntegramente sobre la finca registral nº 245 del Registro de la Propiedad nº 4, cuyo titular es el Ayuntamiento de Alcalá de Henares por título de adjudicación desde el 5 de marzo de 1981.

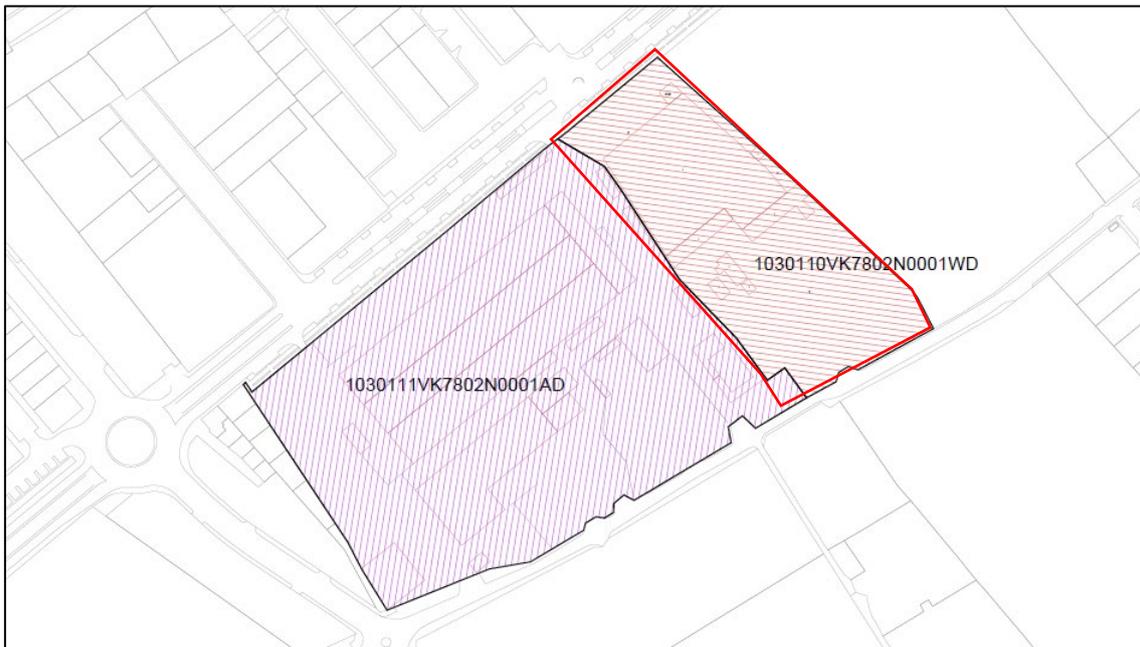
De acuerdo con la información que figura en la ficha de Inventario Municipal de Suelo la finca se adquiere por expediente ejecutivo de apremio, seguido por el Ayuntamiento, contra "Enrique Jiménez S.A.". Fue

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   7
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

embargada esta finca registral, procediéndose a la venta en pública subasta, celebrándose primera y segunda subasta sin presentarse licitador alguno por lo que, por auto dictado el 15 de noviembre de 1980 por el juzgado de distrito, se adjudicó esta finca al Ayuntamiento. Se inscribe en el Registro de la Propiedad, a favor del Ayuntamiento el 20 de abril de 1981.

Sobre la finca registral nº 245 se ha desarrollado una actividad industrial desde principios de los años 60, y ha contado con calificación urbanística como suelo industrial desde la aprobación de las Normas Subsidiarias de 1984 hasta el año 2018, que pasa a ser calificado como suelo terciario. Por tanto, la finca nunca ha estado adscrita al servicio público por parte del planeamiento urbanístico y no procede de ninguna cesión obligatoria por lo que **a efectos urbanísticos la finca tiene carácter de bien patrimonial** y por tanto su edificabilidad es computable a efectos de la determinación del aprovechamiento urbanístico (o edificabilidad homogeneizada), de la parcela y del Área Homogénea en la que se enclava.

Sobre dicha finca registral existen dos fincas catastrales denominadas 1030111VK7802N0001AD y 1030110VK7802N0001WD.



Esquema de superposición de la delimitación del ámbito con las fincas catastrales (en rojo la delimitación del ámbito de actuación del Plan)

El ámbito de actuación se sitúa básicamente sobre la catastral 1030110VK7802N0001WD. Sin embargo, dado el trazado irregular del lindero suroeste de la finca catastral, se considera pertinente definir un ámbito para la definición de la parcela de equipamiento público con una geometría más racional. Esta regularización del lindero suroeste implica que una pequeña parte de la catastral 1030111VK7802N0001AD se encuentre dentro del ámbito.

El objeto es que la finca 1030110VK7802N0001WD sea objeto de regularización del lindero suroeste y segregación respecto de su finca matriz (registral nº 245 del Registro de la Propiedad nº 4), y la calificación urbanística de la misma sea homogénea, haciendo coincidir las futuras fincas con la ordenación urbanística.

Registro Salida: - - CSV:1570144240435435454 - https://sede.ayto-alcaldenhena.es/validacion

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   8
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

Sobre la finca catastral 1030110VK7802N0001WD, objeto del presente Plan, existe un Convenio de colaboración firmado en 2014 entre Comunidad de Madrid y Ayuntamiento para la conservación del patrimonio arqueológico, por el que se otorga la concesión demanial de una nave de 700 m<sup>2</sup> útiles ubicada en dicha parcela con destino a almacén del Museo Arqueológico y Paleontológico Regional (M.A.P.R.). El Plan prevé la coexistencia del almacén con la estación de autobuses, en tanto se soluciona un emplazamiento más adecuado para el citado uso.

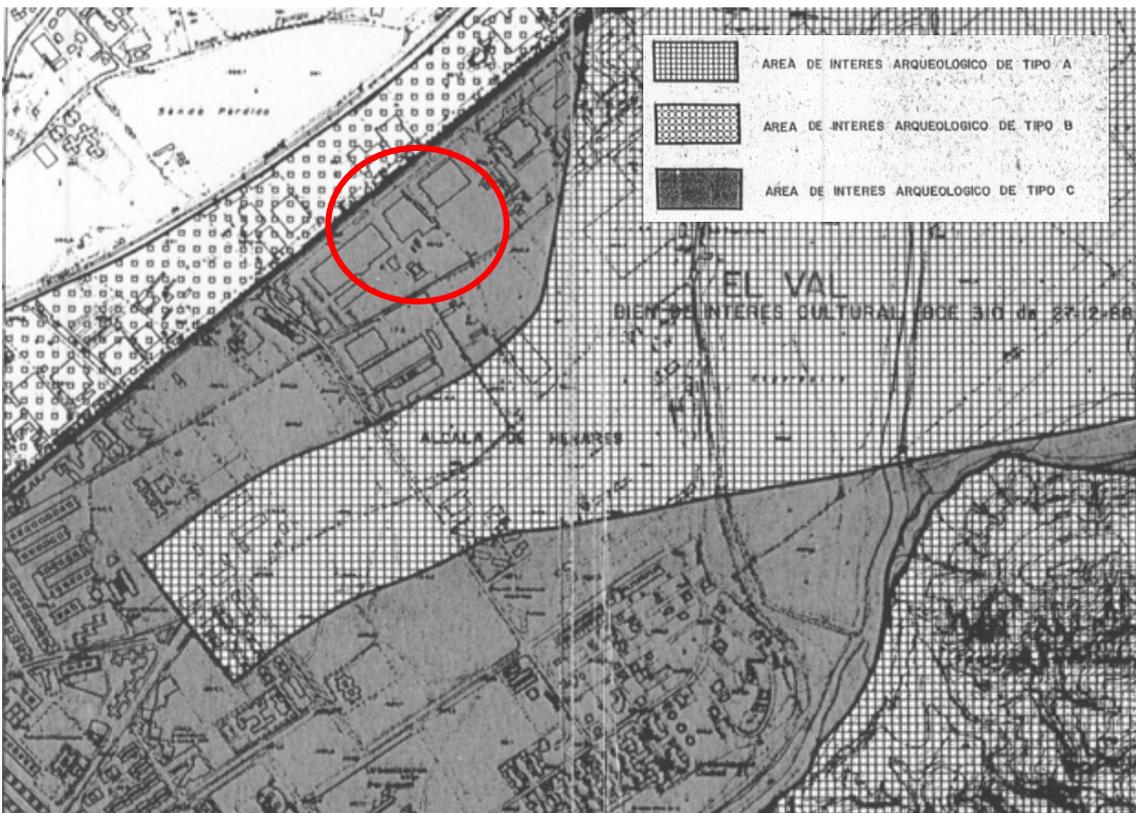
### 1.1.2.3 Afecciones de la legislación sectorial

El ámbito de actuación se encuentra ubicado en un entorno urbano consolidado y no se ve afectado por ninguna afección sectorial relacionada con la protección de las infraestructuras o del medio ambiente.

La parcela se encuentra sujeta a las siguientes afecciones sectoriales:

#### Protección arqueológica:

El ámbito se encuentra en un área de interés arqueológico tipo C, por lo que todas las actuaciones posteriores, sean de urbanización o de edificación, que afecten al subsuelo requerirán de la autorización previa de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid.



Extracto del plano nº 8 del PGOU "Áreas de Protección Arqueológica"

**Afección línea eléctrica:**

La parcela se encuentra afectada por el trazado de una línea de alta tensión aérea que discurre en paralelo por su lindero noreste y que finaliza en una torre en su encuentro con la Vía Complutense.



Trazado de línea de alta tensión (fuente: Visor CartoMadrid – Idem)



Vista de la torre de alta tensión desde Camino de la Esgaravita (fuente: Google streetview)



Vista de la torre de alta tensión desde Vía Complutense (fuente: Google streetview)

#### 1.1.2.4 Características físicas del territorio. Topografía

De acuerdo con el levantamiento topográfico realizado al efecto, la topografía del ámbito es sensiblemente plana, situándose en torno a la cota 590 de manera regular en toda su extensión.

A fin de no resultar reiterativos en la información recogida en el presente documento, se remite la descripción relativa a las características físicas y ambientales del terreno a lo recogido en el Documento Ambiental Estratégico que forma parte integral del presente Plan Especial.

#### 1.1.2.5 Usos y edificaciones

Desde que existen registros históricos sobre actividad en la parcela del Parque Municipal de Servicios, la principal, tanto por su extensión como por el tiempo de ocupación, fue la dedicada a la fabricación de terrazos (Terrazos "Enrique Jiménez"), cuyo cese se produjo en los años 70. Esta actividad se ha desarrollado durante la mayor parte del tiempo en la nave de mayor tamaño que sigue existiendo actualmente y que ahora está fuera de uso, trasladándose, en sus últimos años de su actividad, a la nave situada en la esquina NE del emplazamiento, hasta el cese definitivo. Es precisamente esta nave la que se encuentra ubicada en la zona del ámbito del presente Plan, la finca catastral 1030110VK7802N0001WD.

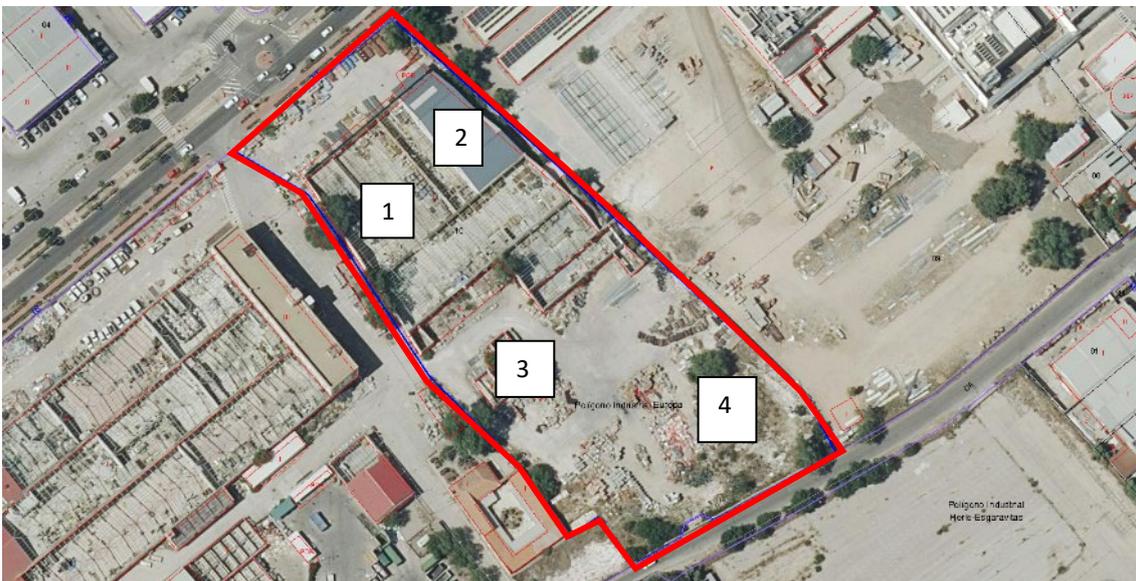
Una vez adquirida la parcela por parte del Ayuntamiento en 1981, dadas sus características y su uso industrial, ésta se destina a alojar el Parque Municipal de Servicios, cuya actividad se centraba en el mantenimiento urbano. En él se desarrollaban tareas de talleres, almacenes de mantenimiento, acopios de materiales de construcción etc...

En la actualidad una parte importante de las instalaciones se encuentran obsoletas y disponen de una superficie muy superior a sus necesidades, en gran medida debido a que parte de los servicios que se prestaban se encuentran hoy externalizados. Además, la mayoría de instalaciones necesitan una mejora, renovación y acondicionamiento, y como consecuencia, el Ayuntamiento está inmerso en una operación de relocalización de un nuevo Parque de Servicios más operativo, funcional y de mucha menor superficie.

En concreto, sobre el ámbito de actuación (catastral 1030110VK7802N0001WD) actualmente no se desarrolla ninguna actividad propia del Parque Municipal de Servicios. Se detallan a continuación las distintas zonas del ámbito:

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   11
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

- Gran parte de la edificación principal se encuentra en ruinas (1).
- Una zona de 700 m<sup>2</sup> de la nave original fue rehabilitada a raíz de un convenio con la Comunidad de Madrid para albergar un almacén del Museo Arqueológico Regional, y se encuentra actualmente en uso (2).
- Existen edificaciones secundarias de pequeña dimensión que también se encuentran en ruinas (3).
- Por último, sobre una gran extensión de la parcela existen restos de materiales de construcción y acopios desorganizados de material excedente (4).



Esquema de zonificación de usos sobre finca catastral (fuente Sede Electrónica de Catastro)

## 1.2 ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

### 1.2.1 ANÁLISIS DEL PLANEAMIENTO VIGENTE

Actualmente Alcalá de Henares se rige urbanísticamente por el Plan General de Ordenación Urbana (en adelante PGOU-91) aprobado definitivamente por el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid con fecha 5 de julio de 1991, y publicado tanto en el BOCM (18/07/1991) como en el BOE (14/08/1991). Con posterioridad se aprueba la corrección de errores materiales detectados en el Plan General aprobado en el 1991 y se publica dicho acuerdo en el BOCM (05/05/1994).

El Plan General de Ordenación Urbana define como la UE-19 el ámbito constituido por el margen derecho del Polígono 13-A, cuyo objetivo era la “ordenación y adecuación de un tejido urbano industrial, dotándolo de los servicios necesarios” a desarrollar a través de un Plan Especial de Reforma Interior.

El área industrial delimitada en la UE-19 nace de forma espontánea a mediados de los años 60 por la acumulación de instalaciones productivas diversas sobre la estructura del parcelario rural y apoyada en la antigua Carretera Nacional II. Consolidado posteriormente entre en la década de los 80, es una acumulación desestructurada de actividades industriales, con deficiencias derivadas del precario

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   12
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

acondicionamiento de los caminos históricos existentes. El PGOU clasifica dicho polígono como suelo urbano<sup>1</sup> y remite al citado PERI con el objeto de introducir las mejoras necesarias.

El 15 de julio de 1997 se aprueba el Plan Especial de Reforma Interior de la Unidad de Ejecución nº 19 del PGOU (Polígono 13A- Margen derecha). El PERI tiene como objeto fundamentalmente la redefinición de los viarios principales paralelos (antiguos Camino de la Esgaravita<sup>2</sup> y Camino de Afligidos) y la apertura de nuevos viarios de conexión entre ellos. Establece para ello un sistema de actuación por cooperación con el objetivo de gestionar una reparcelación económica para las cesiones de viario necesarias y la posterior ejecución de la reurbanización completa del ámbito.

Sin embargo, la notable atomización de la estructura de propiedad del polígono ha dificultado los distintos intentos de materializar la gestión del citado PERI y después de casi 30 años la reurbanización integral del ámbito sigue sin estar ejecutada. A lo largo de los años se han ido realizando actuaciones aisladas, como la urbanización del Camino de Afligidos por parte del Ayuntamiento, dada su conexión estratégica entre calle Ávila y el Sector 25, así como correcciones de alineaciones puntuales en aquellas parcelas sujetas a reedificación dentro del polígono. Desde la perspectiva de la gestión, desarrollo y ejecución del PERI debemos señalar que su alcance ha sido muy limitado. No obstante, los principales ejes estructurantes del ámbito (Vía Complutense, Calle Ávila y Camino de Afligidos) se encuentran urbanizados a través de distintas actuaciones que ha ido realizando el Ayuntamiento a lo largo de los años, con independencia de la gestión propia del PERI.

El 16 de noviembre de 2004 se aprueba definitivamente la 1ª Modificación Puntual del PERI, cuyo objeto es la modificación de la ordenanza industrial de aplicación en una determinada parcela, pasando de ser una unidad de actuación destinada a Minipolígono a ser un suelo ordenado por aplicación directa de la ordenanza Industria Exenta grado I.

El 15 de marzo de 2011 se aprueba definitivamente la 2ª Modificación Puntual del PERI, cuyo objeto es la introducción de nuevos usos compatibles en la ordenanza de Minipolígono.

Por último, el 19 de junio de 2018, se aprueba definitivamente la 3ª Modificación Puntual del PERI, que afecta precisamente a la parcela del Parque Municipal de Servicios y por tanto, al ámbito del presente Plan, contenido en ésta. El objeto de la modificación es la ampliación del régimen de usos hacia los terciarios en la parcela que ocupa las instalaciones del Parque de Servicios con el objeto de impulsar la regeneración del ámbito, situado en una arteria principal de la ciudad y con un marcado carácter terciario en la mayor parte de su recorrido. De acuerdo con lo anterior se redacta una nueva ordenanza denominada "Usos Productivos" cuyo ámbito de actuación es la parcela del Parque Municipal de Servicios.

El ámbito del presente Plan Especial, que se circunscribe básicamente a la 1030110VK7802N0001WD, se encuentra dentro de la parcela del Parque Municipal de Servicios y por tanto está regulado por la citada ordenanza, que se transcribe:

<sup>1</sup> Posteriormente, en el epígrafe 2.1.4.2 se justificará la categoría del suelo urbano.

<sup>2</sup> Camino de la Esgaravita o de los Santos (se emplean ambos nombres en distintos documentos y visores). La denominación oficial actual es Camino de la Esgaravita.

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   13
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

**“ORDENANZA USOS PRODUCTIVOS**

**Art. 24.1 Definición.**

*Regula los usos y construcciones de edificios terciarios, comerciales, industriales, con ocupación parcial del solar y retranqueada por todos los linderos.*

**Art 24.2 Alineaciones**

*Las alineaciones exteriores serán las establecidas en el plano correspondiente del Plan Especial.*

**Art 24.3 Retranqueos**

*El retranqueo exterior será fijado en el plano de alineaciones. En las franjas de retranqueo podrán edificarse cuerpos secundarios de la edificación, cuya superficie computará a los efectos del cálculo de la edificabilidad, dejando expedida en todo caso, una franja de 3,50m que facilite el paso de vehículos de emergencia y bomberos.*

**Art. 24.4 Parcela mínima**

*La superficie de parcela mínima será de 3.000 m<sup>2</sup>  
Frente mínimo: 20 m*

**Art 24.5 Superficie de Ocupación Máxima**

*La superficie de ocupación máxima será del 70%.*

**Art 24.6 Altura máxima de la edificación**

*La altura máxima de la edificación será de 12 m, medidos según lo establecido en la Normas Urbanísticas. Por encima de la altura, se permite la instalación de elementos técnicos inherentes al uso característico, no habitables.*

**Art 24.7. Edificabilidad**

*Será de 0,70 m<sup>2</sup>/ m<sup>2</sup>*

**Art. 24.7 Usos**

**Usos Característicos:**

- **Industria:** Categoría 2ª, 3ª y 4ª, situación G y H
- **Comercial:** Grupos II, III, IV, V, VI y VII, situaciones D, F y G.
- **Oficinas:** Grupos I y II, situaciones A, D y G.
- **Hotelero:** Grupos I, II, III y IV, situaciones A, D y G.

**Usos Complementarios**

- **Socio-Cultural:** Grupos I y II, situaciones A, D y G
- **Docente Educativo:** Grupos I y II, situaciones A, D y G.
- **Deportivo:** Grupo I y II, situaciones A, D y G.
- **Sanitario- Asistencial:** Grupo I, Situación G, Grupos II y III, situaciones A, D y G.
- **Automóvil:** Grupos I, III, IV y V, situaciones A, D y G.”

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   14
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

### 1.2.2 DIAGNÓSTICO

Desde la obtención por parte del Ayuntamiento de la propiedad del ámbito, éste nunca estuvo destinado a uso industrial propiamente dicho, por lo que la calificación industrial dada por las Normas Subsidiarias de 1984, posteriormente el PGOU de 1991 y finalmente el PERI de 1997, (ordenanza de Industria Exenta) no se ajustaba a las actividades que el Ayuntamiento realizaba en dichas instalaciones. Ésta se circunscribía originalmente a talleres y almacén de mantenimiento de la Concejalía de obras, y con el paso del tiempo se fueron implementando actividades de servicios, oficinas y formación, fundamentalmente relacionadas con la propia actividad del Parque Municipal de Servicios, pero también con actividades de otras concejalías.

En la actualidad una parte importante de las instalaciones se encuentran obsoletas y disponen de una superficie muy superior a sus necesidades en gran medida debido a que parte de los servicios que se prestaban se encuentran hoy externalizados. Además, la mayoría de instalaciones necesitan una mejora, renovación y acondicionamiento, y como consecuencia, el Ayuntamiento está inmerso en una operación de relocalización de un nuevo Parque Municipal de Servicios más operativo, funcional y de mucha menor superficie.

La Modificación de 2018 respondía a la necesidad de facilitar un marco urbanístico que facilite su renovación, evitando con ello el abandono de espacios industriales sin posibilidad de reactivación y haciendo posible la implantación de actividades productivas que respondan a la realidad actual socioeconómica de la ciudad.

Sin embargo, la efectiva regeneración del ámbito del Parque Municipal de Servicios siete años después de su modificación aún no se ha producido, por la ausencia de una propuesta suficientemente interesante como para iniciar el procedimiento necesario para su ejecución, y el traslado pendiente de las escasas dependencias municipales aun en uso.

En este escenario surge la necesidad propuesta por el CRTM y el propio Ayuntamiento de buscar emplazamiento para una estación de autobuses interurbanos. Superado el análisis funcional de emplazamiento, que posteriormente será ampliamente detallado en el estudio de alternativas recogido en el epígrafe 2.1.2, los terrenos del Parque Municipal de Servicios surgen como una oportunidad, no solo de resolver el emplazamiento de la estación, sino de que éste actúe como un elemento catalizador para la regeneración urbana del resto de la parcela del Parque Municipal de Servicios y que a su vez este pueda fomentar la transformación y modernización del resto del polígono. El emplazamiento de una estación de autobuses introduce un notable valor añadido al entorno potenciando el interés para la implantación de otros usos terciarios.

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   15
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

## 1.3 PLANOS DE INFORMACIÓN

### 1.3.1 PLANOS DE INFORMACION DEL PLAN ESPECIAL

INF.01 PLANO DE SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO

INF.02 ESTRUCTURA DE PROPIEDAD

INF.03 NORMATIVA URBANÍSTICA VIGENTE. PGOU

INF.04 NORMATIVA URBANÍSTICA VIGENTE. PERI UE-19

INF.05 ZONIFICACIÓN ACÚSTICA

INF.06 EDIFICACIONES, USOS Y VEGETACIÓN

INF.07 TOPOGRÁFICO

INF.08 REDES PUBLICAS DE SERVICIOS EXISTENTES

PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES		Página   16
DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL	MAYO DE 2025	

## BLOQUE 2 DOCUMENTACIÓN JUSTIFICATIVA DE LA PROPUESTA

### 2.1 MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

#### 2.1.1 OBJETIVOS, INTERÉS GENERAL, CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA REDACCIÓN DEL PLAN

El objeto del presente Plan Especial es la creación de una nueva red pública general de infraestructuras para permitir la implantación de una estación de autobuses interurbanos. Para ello se requiere la modificación de la ordenación de un ámbito actualmente calificado como terciario y propiedad del Ayuntamiento de Alcalá de Henares.

El ámbito objeto de modificación se sitúa en Vía Complutense 132 y corresponde con la finca catastral 1030110VK7802N0001WD, si bien el presente Plan pretende la regularización geométrica de su lindero suroeste.

Desde el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) y el Ayuntamiento de Alcalá de Henares se establece a finales de 2023 la necesidad de contar con una Estación de Autobuses Interurbanos para la mejora de la prestación del servicio de la red de líneas interurbanas actualmente descentralizado.

Se pretende la ejecución de una dotación pública donde se centralice la regulación de todas las líneas interurbanas y otras rutas supramunicipales, así como su conexión con la propia red de autobuses urbanos. La estación deberá estar dotada de un aparcamiento disuasorio y de otros servicios complementarios de la estación.

Se da traslado por parte del Ayuntamiento al Servicio de Movilidad Municipal de la Concejalía de Urbanismo para que, en coordinación con CRTM, se determinen las ubicaciones estratégicas desde el punto de vista de la funcionalidad del servicio. Posteriormente tanto el Servicio de Planeamiento y Gestión Urbanística como el Servicio de Infraestructuras Municipal se incorporan al análisis de la viabilidad técnica y urbanística de las distintas alternativas.

Finalmente se seleccionan cuatro alternativas para su estudio concluyéndose que el emplazamiento más adecuado es el que constituye el ámbito de actuación del presente documento. El análisis de las alternativas y la determinación de los criterios de selección se desarrollan ampliamente en el epígrafe 2.1.2., así como en el estudio de alternativas del Documento Ambiental Estratégico.

Desde un punto de vista estrictamente urbanístico la implantación de la estación de autobuses en el emplazamiento seleccionado debe actuar como un elemento catalizador de la regeneración urbana de un ámbito degradado, (margen derecha del Polígono 13A), pero con un enorme potencial por su propia ubicación geográfica apoyada en el principal eje vertebrador de la ciudad constituido por la Vía Complutense (antigua Carretera Nacional II).

Como se ha explicado en la memoria informativa del presente documento, la margen derecha del Polígono 13A, que constituye la Unidad de Ejecución nº 19 del PGOU, es un entorno industrial degradado derivado de la falta de planificación y gestión urbanística, y por tanto carente de condiciones funcionales adecuadas. Por ello en el PGOU se delimitó una unidad de ejecución para la regeneración urbana del entorno, que se concretó en el PERI aprobado en 1997 pero cuya ejecución nunca se llevó a cabo por las dificultades en su gestión expuestas con anterioridad. Ya en 2018 se aprueba una modificación puntual de dicho PERI con la intención de regenerar el ámbito del antiguo Parque Municipal de Servicios e impulsar

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   17
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

con ello un intento de regeneración apoyándose en la importante dimensión de la parcela y su excelente ubicación. Sin embargo, por diversas circunstancias, a fecha de hoy aún no se ha conseguido dar cumplimiento de las previsiones de dicha Modificación y en la parcela aún no se ha implantado las actividades terciarias planificadas, quedando aun como un espacio residual de carácter industrial donde el Ayuntamiento desarrolla servicios en una evidente infrutilización de la parcela.

En este sentido el emplazamiento de la estación aporta un importante valor añadido a la parcela de uso terciario y junto con ella debe convertirse en un polo de actividad que contribuya a la regeneración del entorno y la puesta en valor del frente comercial de la Vía Complutense, que actúa como puerta de entrada a la ciudad desde el Este.

Las políticas públicas relativas a la regulación, ordenación, ocupación, transformación y uso del suelo tienen como fin común la utilización del suelo conforme al interés general y según el principio de desarrollo sostenible.

El **Principio de desarrollo territorial y urbano sostenible** recogido en el artº 3 del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana (en adelante TRLSRU 7/2015), establece que los poderes públicos formularán y desarrollarán, en el medio urbano, las políticas de su respectiva competencia, de acuerdo con los principios de competitividad y sostenibilidad económica, social y medioambiental, cohesión territorial, eficiencia energética y complejidad funcional, procurando que, esté suficientemente dotado, y que el suelo se ocupe de manera eficiente, combinando los usos de forma funcional. En particular:

*(...) Los poderes públicos formularán y desarrollarán, en el medio urbano, las políticas de su respectiva competencia, de acuerdo con los principios de competitividad y sostenibilidad económica, social y medioambiental, cohesión territorial, eficiencia energética y complejidad funcional, procurando que, esté suficientemente dotado, y que el suelo se ocupe de manera eficiente, combinando los usos de forma funcional. En particular:*

*(...) c) Mejorarán la calidad y la funcionalidad de las dotaciones, infraestructuras y espacios públicos al servicio de todos los ciudadanos y fomentarán unos servicios generales más eficientes económica y ambientalmente.*

*d) Favorecerán, con las infraestructuras, dotaciones, equipamientos y servicios que sean precisos, la localización de actividades económicas generadoras de empleo estable, especialmente aquellas que faciliten el desarrollo de la investigación científica y de nuevas tecnologías, mejorando los tejidos productivos, por medio de una gestión inteligente (...)*

*(...) f) Garantizarán la movilidad en coste y tiempo razonable, la cual se basará en un adecuado equilibrio entre todos los sistemas de transporte, que, no obstante, otorgue preferencia al transporte público y colectivo y potencie los desplazamientos peatonales y en bicicleta (...)*

En virtud de lo anteriormente expuesto, el objeto del presente plan persigue alcanzar al menos tres de los objetivos básicos del Principio de desarrollo territorial y urbano sostenible establecido en el artº 3 del TRLSRU 7/2015.

De acuerdo con lo anteriormente expuesto se considera debidamente justificado el interés general, la conveniencia y la oportunidad de la propuesta.

PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES		Página   18
DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL	MAYO DE 2025	

## 2.1.2 ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

De acuerdo a lo expuesto anteriormente en el epígrafe 1.2.2, de forma previa a la elaboración del presente plan se ha realizado un análisis de alternativas hasta llegar a lo que se ha considerado la mejor opción posible para la implantación de la Estación de autobuses interurbanos.

En la fase de análisis previos se han valorado distintas alternativas, siendo las siguientes las que han sido desarrolladas en mayor medida:

0. Alternativa 0: No actuación. Mantenimiento del funcionamiento actual del servicio de autobuses interurbanos.
1. Alternativa 1: Estación de FFCC de La Garena
2. Alternativa 2: Estación Central de FFCC
3. Alternativa 3: Parcela municipal del Parque de Servicios en Vía Complutense nº 132
4. Alternativa 4: Parcela colindante con el Hospital Príncipe de Asturias



Con motivo del estudio de alternativas se ha solicitado informe los siguientes servicios municipales:

- Servicio de Infraestructuras. Informe emitido con fecha 21 de febrero de 2025
- Servicio de Movilidad. Informe emitido con fecha 18 de marzo de 2025
- Servicio de Seguridad Ciudadana – Policía Local (tráfico). Informe emitido con fecha 18 de marzo de 2025

Dichos informes figuran en el expediente de la tramitación del presente plan.

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   19
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

**2.1.2.1 Alternativa 0: No actuación. Mantenimiento del funcionamiento actual del servicio de autobuses interurbanos.**

En todo estudio de alternativas debe considerarse la posibilidad de mantener la situación actual analizando tanto sus ventajas como sus inconvenientes.

Desde el cese de la actividad de la antigua estación de autobuses interurbanos situada en Av. de Guadalajara hace más de 10 años, Alcalá de Henares no cuenta con una infraestructura de estas características.

El funcionamiento de la red de autobuses interurbanos es descentralizado. Se emplea como punto de regulación las instalaciones del Parque Municipal de Servicios situado en Vía Complutense 128. El funcionamiento actual cuenta con una ventaja importante: al situar el punto de regulación en el extremo oriental del término municipal, las líneas de autobuses interurbanos que conectan con Madrid y el resto de municipios del corredor del Henares (Torrejón, San Fernando, etc...) realizan varias paradas a lo largo de su travesía por nuestra ciudad hasta llegar al punto de regulación, lo que permite a los vecinos de Alcalá disponer de varias alternativas de paradas de forma que se aproxime el servicio en la medida de lo posible a los lugares de residencia.



Imágenes del punto de regulación en Vía Complutense 128 (fuente: Google Streetview)



Imágenes del punto de regulación en Vía Complutense 128 (fuente: Google Streetview)

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   20
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	



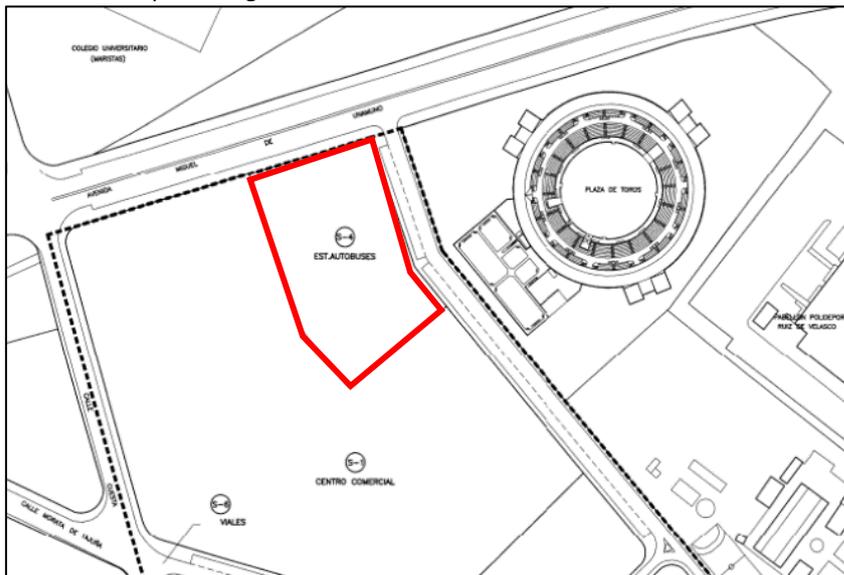
Imágenes del punto de regulación en Vía Complutense 128 (fuente: Google Maps)

**- Análisis de impacto en la planificación urbana**

Como puede apreciarse en las imágenes las instalaciones del Parque Municipal de Servicios se encuentran en una situación precaria, con múltiples edificios en estado de abandono y/o ruinosos. La utilización de esta parcela tiene un carácter provisional toda vez que el ámbito fue recalificado en 2018 a uso terciario con el objeto de propiciar una regeneración urbana en el entorno. Por tanto, el mantenimiento de dicho servicio de regulación en el ámbito impide, entre otros factores, la consecución de la implantación del uso urbanístico previsto.

La regeneración por tanto aún no se ha materializado, siendo el presente Plan Especial un elemento que pretende ser catalizador de dicho cambio.

En relación con la planificación prevista en el PGOU para una posible estación de autobuses interurbanos cabe señalar que la UE-24 desarrollada en 2002 previó un emplazamiento específico para este fin en la parcela colindante a la actual Plaza de toros. Sin embargo, en 2018 se aprobó una modificación del citado plan donde se recalificaba a uso comercial la parcela prevista al justificarse en dicho documento su falta de idoneidad para acoger una estación de autobuses.



<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   21
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

*Extracto del Plano 05 de Zonificación de la UE-24 (posteriormente modificado)*

En el documento donde se justifica la falta de idoneidad de dicho emplazamiento se indica que *“la futura estación de autobuses, debería situarse cerca de los puntos neurálgicos de acceso a la ciudad y con el fin de facilitar, trasvases y alternativas a los medios indicados.”*

- **Análisis de impacto en la movilidad**

De acuerdo con el informe emitido por el Servicio de Movilidad, la situación provisional actual no cumple las condiciones para ser usado como zona estancial para los usuarios ni como punto de acceso a la red para los autobuses.

Tampoco cumple con las condiciones y servicios para ser utilizado de forma permanente para la propia regulación, por solo cubrir de forma provisional las posibles necesidades de los trabajadores. Además, no dispone de un acceso para peatones.

Respecto del servicio y la cobertura de la red de autobuses actual, esta ubicación permite que las líneas de autobuses que en su mayor parte comunican la ciudad con la capital, recorra toda la ciudad permitiendo un acceso peatonal, tal y como se muestra en los planos del PIMUS (Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible).

El recorrido actual de las líneas interurbanas cubriría la principal desventaja de los desplazamientos a pie de la población más alejada de la ubicación en la mayoría de los casos.

Próximo a esta ubicación se encuentran paradas de autobuses de las líneas urbanas 1A, 1B, 11 Y 5.

- **Análisis de impacto en el tráfico y seguridad ciudadana**

De acuerdo con el informe emitido por el Servicio de Seguridad Ciudadana – Policía Local (tráfico):

- El emplazamiento actual no genera incidencias ni problemas con respecto a la fluidez (retenciones, ni acumulación de vehículos) y seguridad vial del tráfico en las vías aledañas, (Vía Complutense, Calle Ávila, Camino de la Esgaravita).
- La ubicación no genera incidencias ni problemas en relación a estacionamientos indebidos o falta de aparcamiento, ya que la presión de estacionamiento en zona no es muy alta.
- Con relación a la seguridad vial de los peatones, es necesario dotar y mejorar los elementos de seguridad en para facilitar el desplazamiento los usuarios.

- **Análisis de impacto en las infraestructuras actuales**

De acuerdo con el informe emitido por el Servicio de Infraestructuras, mantener la situación actual no repercute en las infraestructuras urbanas, más allá del acceso precario a la parcela del Parque Municipal de Servicios.

- **Análisis de impacto en el medio ambiente urbano**

El análisis de esta alternativa desarrollado en el Documento Ambiental Estratégico incide sobre los aspectos ya señalados anteriormente y añade las siguientes consideraciones:

La no construcción de la estación elimina las emisiones de gases contaminantes generadas por la maquinaria, el transporte de materiales y las obras. Además, evita la generación de residuos de

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   22
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

construcción, como escombros o materiales no reciclables, lo que reduce la huella ambiental asociada con este tipo de proyectos.

El sistema descentralizado, aunque útil para algunos usuarios, también puede resultar menos eficiente para quienes necesitan tomar un autobús a largas distancias o con conexiones a Madrid u otros puntos importantes. Tener múltiples paradas a lo largo de la ciudad puede hacer que los trayectos sean más largos y menos organizados, lo que podría ser menos atractivo para los viajeros. Además, ello genera mayores emisiones de CO2 debido a las múltiples paradas. Una estación centralizada mejora la eficiencia de los recorridos y reduce la huella de carbono, al reducir la cantidad de desplazamientos innecesarios y mejorar la fluidez del tráfico.

Sin una estación centralizada, se pierde la oportunidad de mejorar la conexión directa y más rápida con Madrid y el transporte sostenible, un beneficio que se planea con la futura estación, que incluirá autobuses exprés utilizando el carril Bus VAO para hacer el trayecto más eficiente y ecológico.

Aunque el sistema descentralizado funciona ahora, podría volverse insuficiente en el futuro si la demanda de transporte sigue creciendo. El aumento en el número de pasajeros podría generar saturación en las paradas actuales, afectando la calidad del servicio. Además, la falta de un punto de regulación centralizado puede llevar a una gestión más desorganizada.

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   23
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

**2.1.2.2 Alternativa 1: Estación de FFCC de La Garena**

La primera alternativa que surge de forma natural para la implantación de una estación de autobuses es su ubicación contigua a una estación de FFCC con el objetivo de crear un intercambiador entre autobuses y trenes. Combinar dos medios de transporte en un único punto supone una notable ventaja respecto otros emplazamientos no tanto para los vecinos de Alcalá de Henares, pero sí para los del resto de la comarca, a quien el intercambiador pretende también prestar servicio. Desde el punto de vista del ciudadano de Alcalá el hecho de que el intercambiador permita la conexión del autobús interurbano con el tren no supone una mejora del servicio, dado que para el servicio de conexión de transporte público con Madrid prima la cercanía del punto de parada respecto del domicilio frente a la posibilidad de optar por un tipo de transporte u otro una vez desplazado hasta la estación.

El entorno de la estación de FFCC de “La Garena” ofrece un emplazamiento que puede considerarse adecuado desde el punto de vista urbanístico.



Fotografía aérea alternativa 1 (fuente google maps)

Desde el Consorcio Regional de Transporte se trasladó al Ayuntamiento una propuesta de intercambiador que ocupaba los terrenos del actual aparcamiento en superficie ubicado al norte de la vía, así como el aparcamiento en superficie situado al sur de la vía, en el entorno de la UE-2A.

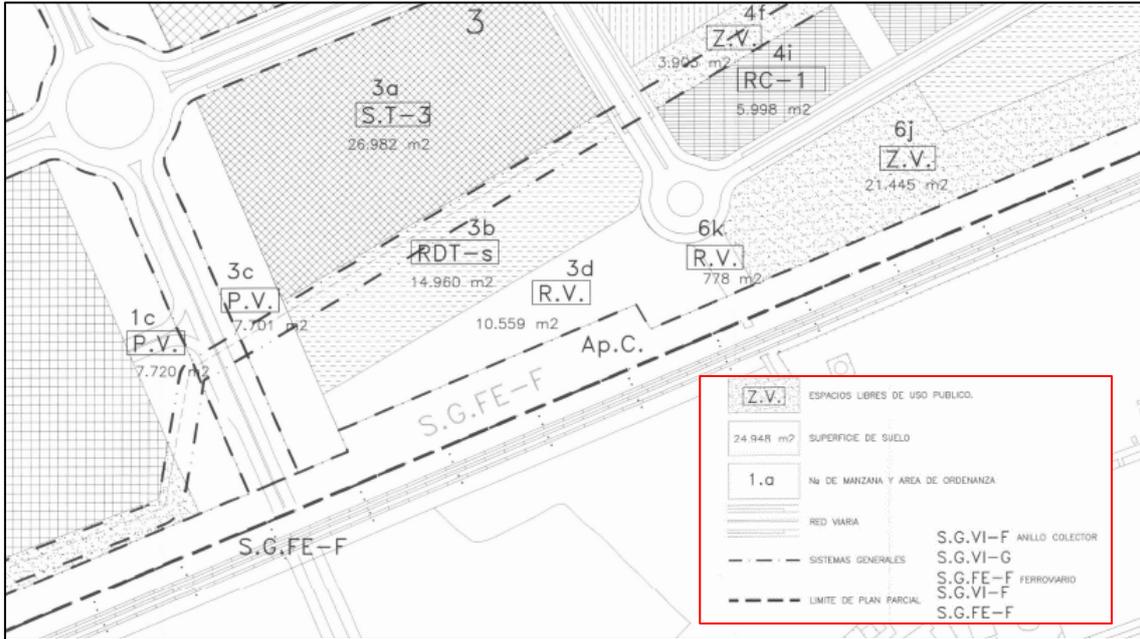
La superficie aproximada de terreno disponible para la implantación de estación alcanzaría los 16.000 m2. Los terrenos necesarios son propiedad tanto del Ayuntamiento como de ADIF. La ejecución de la instalación en esta ubicación requeriría un convenio entre Ayuntamiento, ADIF y CRTM.

**- Análisis de impacto en la planificación urbana**

Los terrenos ubicados al norte se encuentran regulados por el Plan Parcial del Sector 101 “La Garena” y se encuentran calificados como sistema general ferroviario (SGFE-F) y como Reserva viaria. Mientras que los ubicados al Sur están ordenados por el Plan Parcial de Reforma Interior de la UE-2A, calificados como red local de servicios urbanos: aparcamiento público.

Registro Salida: - - CSV:1570144240435435454 - https://sede.ayto-alcaldenhaires.es/validacion

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   24
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	



Extracto del plano O.2.S de Calificación y ordenación pormenorizada del Plan Parcial del S-101



Extracto del Plano OP-01 de pormenorización de usos del PPRI de la UE-2A

Para la implantación de la estación sería necesario tramitar un Plan Especial que modificase la ordenación pormenorizada de ambos ámbitos dado que es preciso regular la implantación de una infraestructura de transporte correspondiente con una red general, que no está contemplada por el planeamiento vigente.

Desde un punto de vista estrictamente urbanístico la utilización de los terrenos correspondientes con el aparcamiento público del ámbito de la UE-2A plantea un problema de equilibrio de la dotación de redes locales del área homogénea, dado que se estaría suprimiendo una dotación pública de nivel local por una dotación de nivel general. Es decir, un servicio de barrio, como es un aparcamiento libre en superficie se ve sustituido por una infraestructura que no tiene como objetivo la mejora del funcionamiento del barrio sino de toda la ciudad, con las alteraciones en su funcionamiento que esto implica. Se trata de un escollo urbanístico importante que sin llegar a ser irresoluble sí plantea una notable dificultad en la justificación del cumplimiento de los estándares establecidos en el art.º 36.6 de la LSCM. Por último, en relación a este ámbito sur, la cercanía inmediata del intercambiador con las viviendas existentes genera conflictos de tráfico y ambientales (ruido, emisiones de gases, etc..) que suponen un problema de convivencia de especial relevancia.

Analizando el emplazamiento desde un nivel macro (de ciudad), el barrio de La Garena se encuentra en el extremo occidental del término municipal, y presenta importantes déficits de conectividad con el resto de la ciudad. Se trata de un barrio delimitado por grandes infraestructuras (A-2 y vías del FFCC). Su conexión principal con el casco histórico lo constituye el denominado camino del cementerio cuyo trazado es muy precario y se encuentra condicionado por las antiguas instalaciones de la empresa Roca, ámbito que debe ser objeto de regeneración urbana en un corto-medio plazo. La conexión con el resto de la ciudad del Barrio de La Garena es aún peor, dado que el anillo colector norte que tenía previsto conectarlo con los desarrollos de ensanche de los años 90, a día de hoy sigue interrumpido por el traslado no resuelto del CEIP Pablo Neruda que actúa de obstáculo para lograr la conexión final del anillo norte. Esta situación genera la necesidad de utilización de la propia A-2 como vía colectora de conexión entre los distintos barrios del norte de Alcalá con el barrio de La Garena, lo que claramente es una disfunción en el funcionamiento global de la ciudad.

En consecuencia, a pesar de que la presencia de la Estación de Cercanías de la Garena supone un importante factor a favor de dicho emplazamiento, los graves déficits de conexión del barrio con el resto de la ciudad hacen de él un emplazamiento muy poco apropiado, ya que se dependería en gran medida del transporte rodado.

La dependencia del transporte rodado supone dos alternativas: o bien depender del transporte privado, lo que requeriría una muy importante dotación de aparcamiento a precio asequible en el entorno; o bien la dependencia total del sistema de transporte de autobús urbano. Esto supondría que la gran mayoría de vecinos de Alcalá tuviesen que desplazarse desde sus respectivos barrios a La Garena en autobús urbano para posteriormente tomar el autobús interurbano, lo que implica un notable incremento en el tiempo de viaje y un empobrecimiento del servicio respecto la situación actual. Debe tenerse en cuenta que al situar la estación en el extremo oriental las rutas que conectan con Madrid y el resto del corredor, que son las prioritarias para los vecinos de Alcalá, finalizarían en La Garena, perdiéndose el actual servicio de paradas intermedias que permite a la gran mayoría de usuarios tomar el autobús relativamente cerca de sus domicilios.

- **Análisis de impacto en la movilidad**

De acuerdo con el informe emitido por el Servicio de Movilidad, tal y como recoge el Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible (PIMUS) actualmente las líneas interurbanas tienen numerosas paradas en el municipio, lo que mejora la cobertura de este modo para trayectos interurbanos, dando servicio la mayoría de las zonas residenciales del municipio, así como equipamientos tan importantes como el Hospital o La Universidad (Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible(PIMUS)), como se muestra en los siguientes planos:

Fig 116. Plano de líneas de autobús interurbano de conexión con la ciudad de Madrid

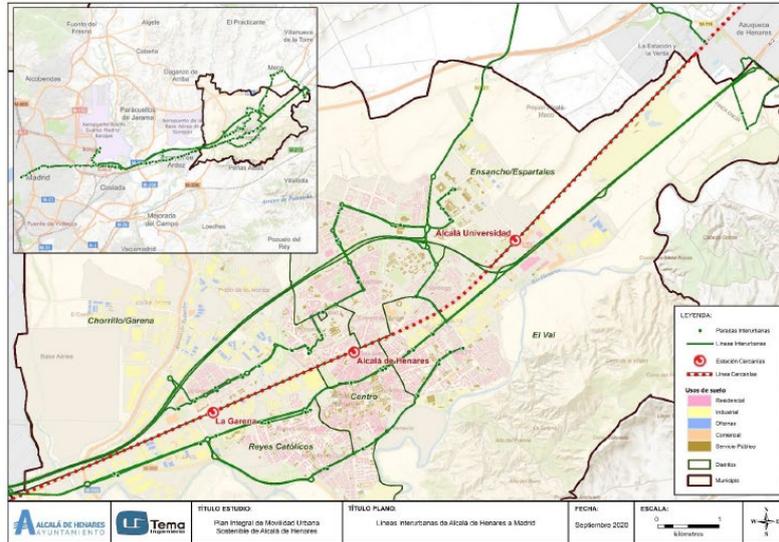
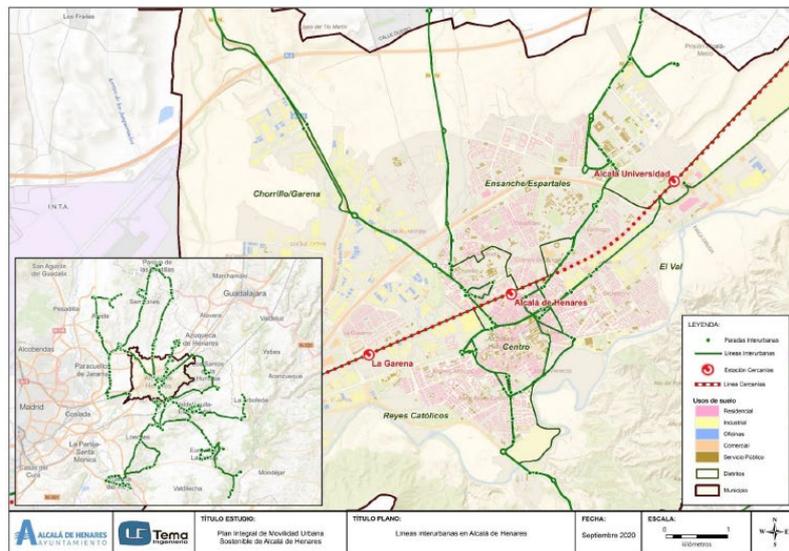
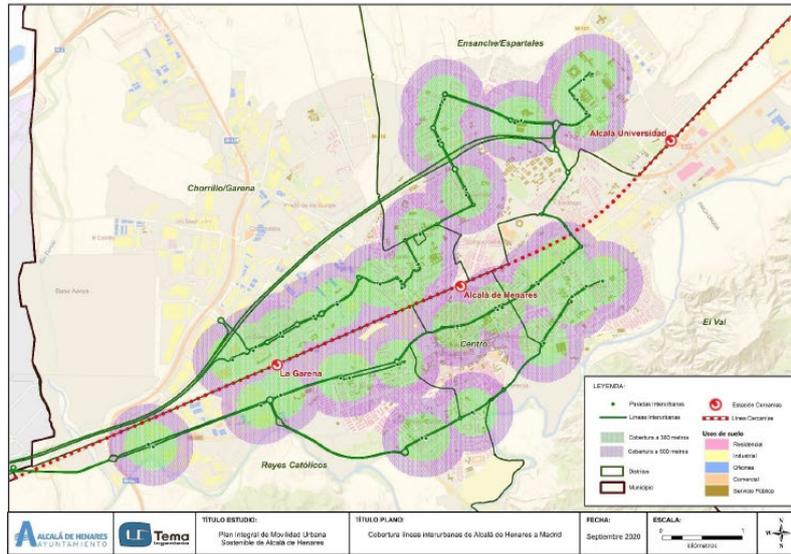


Fig 119. Plano de líneas del sistema de transporte interurbano en autobús de Alcalá con el resto de los municipios



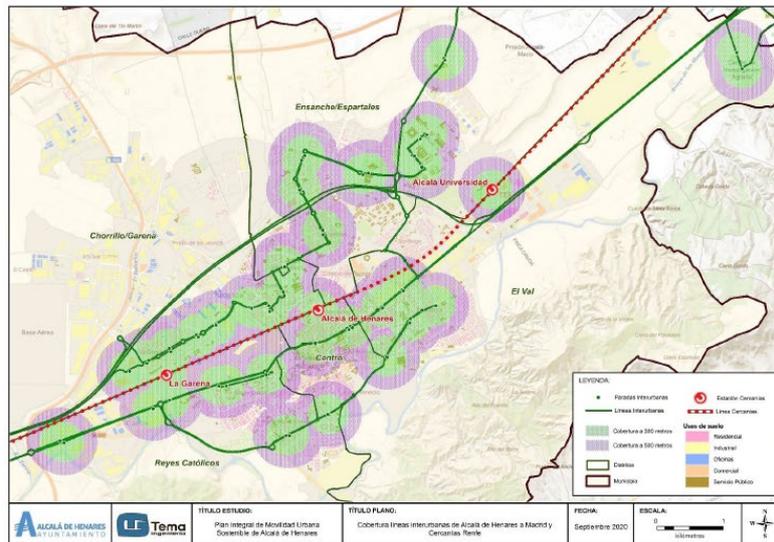
<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   27
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

Fig 122. Plano de cobertura del autobús interurbano de Alcalá con Madrid capital



133

Fig 124. Plano de cobertura del sistema completo de transporte interurbano con Madrid



135

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   28
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

En este sentido el que las líneas de autobuses interurbanas que actualmente recorren la ciudad pasen a tener como origen destino dicho intercambiador implicaría, tal y como se recoge en la información del expediente, que todos aquellos ciudadanos que no tengan como origen destino el barrio de “La Garena” no podrían acceder de forma peatonal en un tiempo razonable a la red de transporte interurbano, debiendo usar por lo tanto, otros transporte (principalmente se prevé el uso del transporte urbano) para el acceso a dicha red de transporte interurbano con el consiguiente incremento del tiempo de desplazamiento que por un lado provocaría un aumento sustancial en el tiempo total origen destino final, y por otro lado previsiblemente podría provocar un desplazamiento del transporte público hacia el transporte privado.

La pérdida de las paradas actuales de los autobuses interurbanos implicaría la necesidad de que los vecinos acudan a este punto por otros medios de transporte, lo que supone:

- Desplazamientos a pie de más de 15 minutos.
- Desplazamientos a bici, que deben realizarse a través de ciclocarriles.
- Desplazamiento en autobús urbano. Próximo a esta ubicación se encuentran paradas de autobuses de la línea 1A, 1B, 6 y 11. Lo que supondría un aumento de la demanda en estas líneas y por lo tanto sería necesario dar cobertura a esta nueva necesidad.
- Desplazamientos en vehículo privado.

Tal y como se indica anteriormente en la situación actual la práctica totalidad de la población tiene una parada de autobús interurbano cercana, y la ubicación propuesta supondría un detrimento de esta situación suponiendo un aumento de los tiempos de desplazamiento para la población, la saturación de las líneas urbanas de autobuses y el aumento del uso del vehículo privado.

Esta modificación supondría un nuevo reparto modal hacia un mayor uso del vehículo privado, entrando en contradicción con el modelo de movilidad propuesto a través del PIMUS

Asimismo, cabe destacar que con el recorte de líneas que supondría la ubicación de la estación en la Garena se quedarían sin servicio paradas que presentan gran número de usuarios, según se puede comprobar en el plano recogido en el PIMUS.

Por último, podría darse el caso que los usuarios al encontrarse la estación de autobuses próxima a la de ferrocarril cambian la modalidad al tren, por lo que debería tenerse en cuenta poder cubrir esta necesidad.

**- Análisis de impacto en el tráfico y seguridad ciudadana**

De acuerdo con el informe emitido por el Servicio de Seguridad Ciudadana – Policía Local (tráfico):

- Su instalación en la situación planteada, supondría un aumento en los desplazamientos de los vehículos privados y transporte público hacia la estación de FFCC de la Garena, afectando a la fluidez del tráfico en los principales viales de la ciudad.
- El lugar proyectado en la estación de FFCC de la Garena, supondría un aumento en la presión de estacionamiento que, en la actualidad sufre esta zona y las calles aledañas, (Calle Arturo Soria, Calle Fausto El Huyar, Calle Fernando Fernán Gómez, Eduardo Haro Tecglen, etc.)

- **Análisis de impacto en las infraestructuras actuales**

De acuerdo con el informe emitido por el Servicio de Infraestructuras, la implantación de la estación en esta ubicación afectaría a la infraestructura viaria ya que habría que realizar actuaciones en la Avda. Carlos III para la incorporación de una gran cantidad de autobuses de forma segura.

Teniendo en cuenta que en horas punta la glorieta de Felipe IV se encuentra con un nivel de servicio muy alto la incorporación de los autobuses a la red viaria requeriría unos tiempos que repercutirían negativamente en el servicio.

En cuanto a la zona sur en horas punta, la glorieta de Arganda se encuentra con un nivel de servicio muy alto por lo que la incorporación de los autobuses a la red viaria requeriría unos tiempos que repercutirían negativamente en el servicio.

- **Análisis de impacto en el medio ambiente urbano**

El análisis de esta alternativa desarrollado en el Documento Ambiental Estratégico incide sobre los aspectos ya señalados anteriormente y añade las siguientes consideraciones:

El emplazamiento previsto encuentra en las inmediaciones del Centro de Salud La Garena, lo que introduce un factor adicional a considerar. El incremento del tráfico, el ruido ambiental y la calidad del aire en esta área pueden afectar negativamente al entorno sanitario, especialmente en lo relativo a la tranquilidad del área y a la accesibilidad segura y fluida para usuarios vulnerables del centro, como personas mayores, pacientes crónicos o con movilidad reducida. La concentración de emisiones contaminantes (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> y partículas en suspensión) cerca de una instalación de atención primaria contradice los principios de planificación urbana orientados a la salud pública y puede agravar condiciones médicas existentes entre la población usuaria del centro.

La afección a las zonas verdes en esta alternativa es moderada, dado que el ámbito propuesto para el intercambiador incluye una superficie con presencia significativa de arbolado consolidado. La eliminación de estos ejemplares no solo supondría una pérdida de cobertura vegetal, sino también una merma en los servicios ecosistémicos que estos árboles aportan, como la regulación térmica, la mejora de la calidad del aire y la absorción de ruido.

La actividad constante en torno al intercambiador genera una mayor presión sobre los espacios públicos cercanos, como los parques aledaños, alterando su función y condiciones ambientales.

La proximidad del intercambiador a áreas residenciales y a instalaciones sensibles como el centro de salud podría generar tensiones entre las necesidades funcionales de la infraestructura y las expectativas de calidad de vida de los habitantes. Las molestias asociadas al aumento del tráfico, el ruido y la contaminación atmosférica podrían repercutir en el bienestar de los vecinos, provocando un deterioro en la percepción del entorno y en la convivencia vecinal.

La transformación del aparcamiento existente en una infraestructura de transporte también afectaría al paisaje urbano del barrio. Aunque no se trata de un espacio verde o natural, el nuevo equipamiento modificaría la configuración visual del entorno y su dinámica de uso.

**2.1.2.3 Alternativa 2: Estación Central de FFCC**

Para resolver el grave problema de conectividad del emplazamiento de la estación de FFCC de La Garena sin renunciar a la ventaja de poder establecer un intercambiador modal entre tren y autobús, la alternativa más evidente es el emplazamiento de la estación central de FFCC de Alcalá.



Fotografía aérea alternativa 2 (fuente google maps)

**- Análisis de impacto en la planificación urbana**

Los terrenos disponibles para la implantación de la estación de autobuses en el entorno de la estación central de FFCC son los que se ubican al norte de la vía colindantes con el barrio del Ensanche (Sector 34-A). Los terrenos se ubican en el Polígono 5B-5E ordenados a través de un antiguo PERI aprobado en 1990 y tratado por el PGOU como un área de planeamiento incorporado.



Extracto del Plano nº 7 de Parcelación y condiciones urbanísticas del PERI de los Polígonos 5B y 5E

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   31
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

La gestión del citado PERI ha sido muy deficitaria, hasta el punto de que 35 años después los terrenos correspondientes con este entorno no han sido desarrollados conforme a las previsiones del planeamiento. Esto lleva a la sencilla conclusión de que es preciso plantear un nuevo plan urbanístico para el ámbito donde se pueda dar respuesta a las demandas actuales y no a las fallidas previsiones de los años 80, cuyo modelo en nada resuelve las necesidades actuales.

Por tanto, la falta de previsión de un intercambiador de autobuses en este entorno, cuyo planeamiento actual no lo contempla, lejos de ser un problema urbanístico puede suponer un aliciente para la elaboración de un plan urbanístico que resuelva no solo dicho asunto sino una regeneración urbana de un entorno desarticulado y deficitario. Para la implantación de la estación sería necesario tramitar un Plan Especial que modificase la ordenación pormenorizada dado que es preciso regular la implantación de una infraestructura de transporte correspondiente con una red general, que no está contemplada por el planeamiento vigente

Desde un punto de vista de ubicación su posición es excelente ya que articula perfectamente el casco histórico y los desarrollos de los años 60-70-80 al sur con los desarrollos de los años 90-00 al norte.

Sin embargo, su posición estratégica se ve lastrada por la escasa disponibilidad de suelo y las graves interferencias de tráfico que supondría concentrar en dicho punto todas las líneas interurbanas. Presenta además una notable dificultad de acceso desde el sur, con un entorno muy consolidado y viales estrechos y una mayor dificultad de acceso a la A-2 que el resto de alternativas.

La superficie aproximada de terreno disponible para la implantación de estación alcanzaría los 6.500 m<sup>2</sup>. Los terrenos necesarios son propiedad del Ayuntamiento. Existiría la posibilidad de ampliar la superficie otros 4.500 por el este, pero para ello sería necesaria la captación de terrenos privados aun sin desarrollar. Por otro lado, en este entorno está previsto el desarrollo por parte de ADIF del proyecto del acceso norte por lo que sería necesario compatibilizar la estación de autobuses con los proyectos ya iniciados por ADIF.

Las limitaciones en la disponibilidad de suelo implicarían una estación mucho más compacta y por tanto limitada en número de dársenas, así como una notable inversión en aparcamiento bajo rasante dado que, a la necesidad de cubrir la demanda que genera la estación de autobuses, habría que sumar la de la estación de tren y el aparcamiento en superficie que habría que suprimir y que presta también servicio a los vecinos del barrio.

Por último, la cercanía de las viviendas unifamiliares ubicadas al norte implica, al igual que en el barrio de la Garena, dificultades en la convivencia de la Estación con dichas viviendas derivados del aumento del ruido por tráfico y por el funcionamiento tanto de los motores de los autobuses como de los propios usuarios de la estación.

- **Análisis de impacto en la movilidad**

De acuerdo con el informe emitido por el Servicio de Movilidad, en esta opción la movilidad peatonal sería más centralizada y por tanto supondría tiempos menores en los desplazamientos promedio, sin embargo dado la superficie del municipio grandes áreas quedarían a distancias superiores a 30 minutos. Siendo el máximo tiempo de desplazamiento 30 minutos, al igual que en las situaciones anteriores, quedarían zonas sin cobertura peatonal.

Registro Salida: - - CSV:15701442404354335454 - https://sede.ayto-alcaldadehenares.es/validacion

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   32
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	



Fig 64. Desplazamientos longitudinal y transversal a pie en la ciudad

Los trayectos que no sean asumibles a pie, deberán ser cubiertos por los autobuses urbanos o el vehículo privado, por lo que debería tenerse en cuenta la demanda que supondrá para la red de autobuses urbanos. Próximo a esta ubicación se encuentran paradas de autobuses de las líneas 2,5,7,8,9 y 10.

En relación con el transporte privado, la estación central se encuentra próxima a 2 aparcamiento en superficie, uno de 215 plazas y otro de 62, si bien en la actualidad y con el uso actual de la estación estos se encuentran con una alta presión y no podrían asumir un mayor número de usuarios.

Asimismo, la ubicación de la estación de autobuses interurbanos en esta zona supondría una alteración en el tráfico, propiciando una presión de vehículos en zonas con escaso número de plazas libres y en calles con viales estrechos.

- **Análisis de impacto en el tráfico y seguridad ciudadana**

De acuerdo con el informe emitido por el Servicio de Seguridad Ciudadana – Policía Local (tráfico),

- Su instalación en la ubicación planteada, supondría un aumento en los desplazamientos de los vehículos privados, y transporte público hacia la estación de FFCC situada en el paseo de la Estación., afectando a la fluidez del tráfico en los principales viales de la ciudad.
- La ubicación propuesta ocasionaría problemas de movilidad y accesibilidad para el transporte público debido a las características de los viales y los vehículos para acceder a la estación de FFCC. Central.
- El lugar proyectado en la estación de FFCC. Central, supondría un aumento en la presión de estacionamiento que en la actualidad sufre esta zona y el entorno de las calles aledañas, (Calle Valdetoques, Calle Valdilecha, calle Torrejón de Ardoz, etc.)

- **Análisis de impacto en las infraestructuras actuales**

De acuerdo con el informe emitido por el Servicio de Infraestructuras, la implantación de la estación en esta ubicación afectaría a la infraestructura viaria ya que habría que realizar actuaciones en la Glorieta de Alovera para acondicionar la entrada por la calle Valdetorres del Jarama.

Teniendo en cuenta que las vías de acceso a la Estación Central ya se encuentran con unos niveles de servicio muy altos motivados por el tráfico local y la estrechez de las calles, la incorporación de los autobuses a la red viaria requeriría unos tiempos que repercutirían negativamente en el servicio.

- **Análisis de impacto en el medio ambiente urbano**

El análisis de esta alternativa desarrollado en el Documento Ambiental Estratégico incide sobre los aspectos ya señalados anteriormente y añade las siguientes consideraciones:

Un aspecto especialmente relevante es la cercanía de la estación a varios elementos sensibles del entorno, como el Colegio Santa María de la Providencia, un parque infantil situado al oeste del emplazamiento y el Centro de Mayores Municipal. Estos equipamientos sociales y educativos requieren un entorno ambientalmente saludable y tranquilo, por lo que el aumento del tráfico, del ruido y de las emisiones contaminantes podría afectar negativamente a la salud pública y al bienestar de la población más vulnerable, como niños y personas mayores. La introducción de una infraestructura de transporte de alta intensidad en este entorno exige, por tanto, una evaluación rigurosa de los impactos y la implementación de medidas específicas de protección.

En cuanto al impacto residencial, la proximidad de la estación a viviendas unifamiliares situadas al norte del ámbito genera preocupación por los efectos del ruido, la contaminación atmosférica y la congestión vehicular. La actividad continuada de autobuses y usuarios podría alterar significativamente la calidad de vida del vecindario. A esto se suma la supresión del aparcamiento en superficie actualmente utilizado tanto por los viajeros como por los residentes, lo que generaría tensiones en la movilidad cotidiana y haría necesaria la construcción de aparcamientos subterráneos, con el consiguiente coste económico y dificultad de ejecución en un entorno urbano denso.

La ejecución del proyecto supondría una afección directa a espacios verdes existentes en el área, que incluyen arbolado y vegetación consolidada. Esta afección es especialmente relevante en términos ambientales, ya que se trata de una zona urbana donde las superficies verdes cumplen funciones clave de regulación climática, mejora de la calidad del aire y bienestar social. Por tanto, el impacto sobre las zonas verdes se considera alto, tanto por su magnitud como por su dificultad de recuperación en un contexto urbano denso.

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   34
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

**2.1.2.4 Alternativa 3: Parcela municipal del Parque de Servicios en Vía Complutense nº 132**

La alternativa 3 consiste en los terrenos ubicados en el ámbito del actual parque municipal de servicios de la vía Complutense nº 132. Concretamente los terrenos correspondientes a la finca catastral 1030110VK7802N0001WD.



Imágenes de la parcela del Parque Municipal de Servicios En rojo, el ámbito del PMS y en azul el emplazamiento de la nueva estación (fuente: Google Maps)

Dado que la alternativa 3 es la alternativa seleccionada y por tanto es el objeto del presente plan especial, a fin de no resultar reiterativos, se remite el análisis de esta alternativa a lo expresado en el epígrafe 1.1.3 INFORMACIÓN SOBRE EL ÁMBITO y 2.1 MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA.

A continuación, se refleja un breve resumen de los aspectos analizados:

**- Análisis de impacto en la planificación urbana**

Dicho ámbito se encuentra regulado por el Plan Especial de Reforma Interior de la Unidad de Ejecución nº 19 del PGOU (Polígono 13A- Margen derecha) y originalmente tenía un calificación industrial, toda vez que los terrenos proceden de antiguas industrias que pasaron a ser municipales por la vía de apremio.

Dado el carácter semi-industrial que originalmente tenía el Parque Municipal de Servicios, éste se implantó en la citada parcela. Sin embargo, la situación actual es de una notable infrutilización de la parcela y una importante degradación del entorno urbano por la presencia de edificaciones ruinosas y abandonadas.

En el año 2018 el ámbito del Parque municipal de Servicios es recalificado a uso terciario (oficinas, comercio, hotelero) permitiendo también su posible uso industrial, con el objeto de trasladarlo a otro emplazamiento más reducido y fundamentalmente de fomentar la regeneración urbana de un ámbito enclavado en un punto estratégico de la ciudad.

Desde el punto de vista de la localización de la estación presenta un delicado equilibrio entre una ubicación en el extremo oriental del suelo urbanizado, pero a su vez no demasiado desconectado de los entornos residenciales, de modo que se facilite su accesibilidad.

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   35
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

Para la implantación de la estación sería necesario tramitar un Plan Especial que modificase la ordenación pormenorizada dado que es preciso regular la implantación de una infraestructura de transporte correspondiente con una red general, que no está contemplada por el planeamiento vigente

- **Análisis de impacto en la movilidad**

De acuerdo con el informe emitido por el Servicio de Movilidad, como ocurre en la alternativa 0, la alternativa 3 presenta una ventaja importante: al situar el punto de regulación en el extremo oriental del término municipal, las líneas de autobuses interurbanos que conectan con Madrid y el resto de municipios del corredor del Henares (Torrejón, San Fernando, etc...) realizan varias paradas a lo largo de su traspaso por nuestra ciudad hasta llegar al punto de regulación, lo que permite a los vecinos de Alcalá poder tomar el autobús a una distancia relativamente cercana a sus respectivos barrios.

Como se puede comprobar en las imágenes del PIMUS antes aportadas, el recorrido actual de las líneas interurbanas cubriría la principal desventaja de los desplazamientos a pie de la población más alejada de la ubicación en la mayoría de los casos.

Asimismo, esta estación de autobuses interurbanos permitiría eliminar la regulación de las líneas en la ciudad, pasando a realizarse en una zona alejada de viviendas eliminando las incidencias que se ocasionan al respecto.

Próximo a esta ubicación se encuentran paradas de autobuses de las líneas urbanas 1A, 1B, 11 y 5 existiendo una buena comunicación con toda la ciudad.

Además, las líneas 6 que discurre por el sur de la ciudad y las líneas 8 que discurre por el norte podrían con un ligero incremento conectarse en esta ubicación.

Asimismo, la red de autobuses interurbanos podría ampliar las líneas 227 y 229 (que conectan con Madrid) para reforzar la conectividad y realizar la regulación en esta ubicación junto con las líneas 223,231,232,251,252,254 y 255.

Otra cuestión a tener en cuenta es que en esta ubicación existe conexión directa con la A-2, de forma que se favorezca la existencia de las nuevas líneas de lanzadera.

- **Análisis de impacto en el tráfico y seguridad ciudadana**

De acuerdo con el informe emitido por el Servicio de Seguridad Ciudadana – Policía Local (tráfico):

- El emplazamiento propuesto no generaría incidencias ni problemas con respecto a la fluidez (retenciones, ni acumulación de vehículos) y seguridad vial del tráfico en las vías aledañas, (Vía Complutense, Calle Ávila, Camino de la Esgaravita).
- La ubicación no genera incidencias ni problemas en relación a estacionamientos indebidos o falta de aparcamiento, ya que la presión de estacionamiento en zona es baja.

- **Análisis de impacto en las infraestructuras actuales**

De acuerdo con el informe emitido por el Servicio de Infraestructuras, la implantación de la estación en esta ubicación afectaría a la infraestructura viaria ya que habría que realizar actuaciones en la Glorieta de acceso desde de la Vía Complutense, además de tener que urbanizar el Camino de la Esgaravita que

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   36
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

actualmente es un camino asfaltado de ancho insuficiente y sin aceras para dar acceso de los vehículos ligeros y peatones a la futura estación de autobuses.

La afección al tráfico en este enclave no es esperable que se vea incrementado en demasía, ya que actualmente los autobuses interurbanos ya regulan en dicha parcela.

- **Análisis de impacto en el medio ambiente urbano**

El análisis de esta alternativa desarrollado en el Documento Ambiental Estratégico incide sobre los aspectos ya señalados anteriormente y añade las siguientes consideraciones:

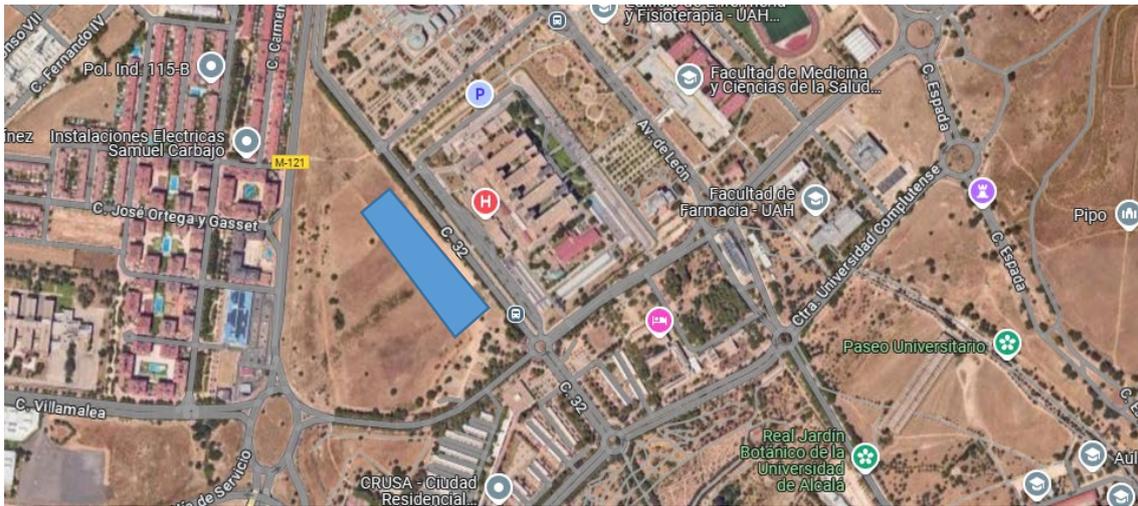
En términos ambientales, esta opción es la que menor afección genera, al localizarse en un entorno industrial sin zonas verdes relevantes, espacios naturales sensibles ni núcleos residenciales próximos.

La parcela presenta un estado de deterioro y abandono que permite su reconversión en un equipamiento público como una oportunidad de regeneración urbana y sostenibilidad. Estas condiciones posicionan a la Alternativa 3 como la más equilibrada desde los puntos de vista ambiental, social y técnico.

PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES		Página   37
DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL	MAYO DE 2025	

**2.1.2.5 Alternativa 4: Parcela colindante con el Hospital Príncipe de Asturias**

A propuesta del Servicio de Movilidad del Ayuntamiento se analiza una implantación en el Campus universitario, en las inmediaciones del Hospital Príncipe de Asturias, por ser éste uno de los principales polos de atracción de viajeros de rutas interurbanas, por su posición en el extremo noreste del término municipal, así como su relación con los grandes desarrollos residenciales al norte de la A-2.



Fotografía aérea alternativa 4 (fuente google maps)

**- Análisis de impacto en la planificación urbana**

La parcela se encuentra regulada por el Plan Parcial del S-20B “Universidad”, aprobado en 1993 y actualmente está calificada como Residencial-Colegios Mayores. Los terrenos son propiedad de la Universidad de Alcalá de Henares y actualmente no existe previsión de que vaya a ampliarse la zona destinada a residencias universitarias ya ejecutada.



Extracto del plano nº 1 de Zonificación del Plan Parcial del S-20B

Los puntos fuertes de esta localización son tres. Por un lado, su ubicación en el extremo oriental permitiría mantener el actual sistema de paradas intermedias de los autobuses interurbanos procedentes de Madrid a su paso por los distintos barrios de Alcalá. En segundo lugar, el propio Hospital y la propia Universidad

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   38
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

constituyen uno de los principales polos de atracción de usuarios de rutas interurbanas, no solo de la ciudad sino de toda la comarca de influencia. Por último, se trata de unos terrenos vacantes con superficie suficiente para poder dimensionar libremente la estación atendiendo a las necesidades propias de este tipo de infraestructuras.

La implantación de la estación no restaría posibilidades a otros destinos del suelo que pueda tener prevista la Universidad de Alcalá, sino que precisamente vendría a potenciar la versatilidad de los mismos.

Sin embargo, su localización tan desconectada de núcleo urbano reduce su capacidad para atraer viajeros que no tengan vinculación con el Hospital o la Universidad de Alcalá. Por otro lado, la disponibilidad de dichos terrenos pasa necesariamente por un convenio de cesión con la Universidad y la compatibilidad de dicha infraestructura con las previsiones que pueda tener dicha institución sobre los suelos de su propiedad.

Para la implantación de la estación sería necesario tramitar un Plan Especial que modificase la ordenación pormenorizada dado que es preciso regular la implantación de una infraestructura de transporte correspondiente con una red general, que no está contemplada por el planeamiento vigente.

- **Análisis de impacto en la movilidad**

De acuerdo con el informe emitido por el Servicio de Movilidad, el PIMUS indica:

*“Por su parte algunos equipamientos como el Hospital Universitario príncipe de Asturias tienen más limitada la accesibilidad peatonal como consecuencia de su posición más externa a la trama urbana y separada por algunas barreras importantes como la A-2 y el ferrocarril.”*

*“Los equipamientos más alejados como la Universidad, centros comerciales o el propio Hospital se ven algo más penalizados siendo más dificultosa la capacidad de acceder andando a ellos.”*

Por tanto, la comunicación peatonal con esta zona supone desplazamientos peatonales de más de 15 minutos para la mayoría de la población, y provocando la necesidad de realizar la conexión con otros medios como puede ser el autobús urbano o el vehículo privado.

Esta modificación supondría un nuevo reparto modal hacia un mayor uso del vehículo privado, entrando en contradicción con el modelo de movilidad propuesto a través del PIMUS.

El aumento del uso del autobús urbano para poder llegar a la ubicación propuesta supondría el colapso de alguna de las líneas, sobre todo en horarios punta en el que coincidan con usuarios del hospital y de la universidad.

En relación con el transporte privado tal y como indica el PIMUS, el acceso al Hospital en horas punta es un punto crítico para el tráfico en hora punta. Teniendo en cuenta lo anterior la posibilidad de acceso y de aparcamiento en la zona propuesta en vehículo privado generaría más conflicto y presión de vehículos en la zona.

- **Análisis de impacto en el tráfico y seguridad ciudadana**

De acuerdo con el informe emitido por el Servicio de Seguridad Ciudadana – Policía Local (tráfico):

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   39
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

- Su instalación en la situación planteada, supondría un aumento en los desplazamientos de los vehículos privados y transporte público hacia el campus universitario y el Hospital Príncipe de Asturias, afectando a la fluidez del tráfico en los principales viales de entrada y salida de la ciudad.
- El lugar proyectado en el campus universitario y el Hospital Príncipe de Asturias, un aumento en la presión de estacionamiento que, en la actualidad sufre esta zona y las calles aledañas, debido a la afluencia de usuarios.
- **Análisis de impacto en las infraestructuras actuales**

De acuerdo con el informe emitido por el Servicio de Infraestructuras, la implantación de la estación en esta ubicación afectaría a la infraestructura viaria ya que habría que realizar actuaciones en la calle de acceso a la misma.

La afección al tráfico en este enclave no es esperable que se vea incrementado en demasía, ya las vías de acceso son anchas y sin muchas intersecciones.

- **Análisis de impacto en el medio ambiente urbano**

El análisis de esta alternativa desarrollado en el Documento Ambiental Estratégico incide sobre los aspectos ya señalados anteriormente y añade las siguientes consideraciones:

La Alternativa 4 plantea la ubicación de la estación de autobuses interurbanos en las inmediaciones del Hospital Universitario Príncipe de Asturias y del campus externo de la Universidad de Alcalá, en un entorno que también presenta núcleos residenciales consolidados. Esta localización, si bien ofrece ciertas ventajas en términos de accesibilidad para estudiantes, personal sanitario y pacientes, ha sido la peor valorada desde el punto de vista ambiental debido a la sensibilidad del entorno y la diversidad de usos existentes.

El aumento del tráfico vehicular asociado al funcionamiento de la estación podría generar un incremento considerable en los niveles de ruido ambiental, afectando tanto a la tranquilidad necesaria en el ámbito hospitalario como a las condiciones de concentración y estudio en el entorno universitario. Además, el incremento de la circulación puede derivar en mayores emisiones contaminantes, afectando negativamente a la calidad del aire en una zona frecuentada por población vulnerable.

La implantación de la infraestructura en una parcela actualmente vacante implicaría una alteración significativa del uso del suelo, disminuyendo su permeabilidad y aumentando el riesgo de escorrentía superficial.

Desde el punto de vista paisajístico, la presencia de una estación de autobuses en este entorno institucional y residencial rompe con la estética y el carácter urbano existentes, por lo que sería imprescindible apostar por un diseño arquitectónico integrado y respetuoso con el paisaje urbano.

La cercanía de la estación al hospital y la universidad podría mejorar el acceso al transporte interurbano para ciertos colectivos, esta ventaja se ve contrarrestada por la posibilidad de que se agrave la congestión vial en una zona que ya presenta una alta densidad de tráfico.

La localización periférica respecto al centro urbano de Alcalá de Henares supondría una pérdida de accesibilidad para otros sectores de la población, especialmente aquellos sin relación directa con las instituciones cercanas. Por ello, la viabilidad funcional de esta alternativa debería ir acompañada de una mejora sustancial en la red de transporte público urbano para garantizar una conectividad adecuada con el resto del municipio.

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   40
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

### 2.1.2.6 Selección de alternativas

Para efectuar la selección de alternativas se han analizado nueve criterios con diferentes pesos que resumen los aspectos más significativos a tener en cuenta en relación con la funcionalidad y el impacto de una infraestructura de estas características.

No se ha considerado como un factor a valorar la situación urbanística de los terrenos dado que no existen suelo calificado para tal fin en todo el término municipal desde que se modificara en 2018 el Plan Parcial de Reforma Interior de la UE-24. Por tanto, cualquier alternativa supone necesariamente la modificación de la ordenación actual, por lo que en cualquier caso debe tramitarse el correspondiente plan urbanístico para la implantación del uso previsto.

La metodología empleada para la selección de alternativas consiste en puntuar de 1 a 10 cada uno de los distintos criterios y posteriormente ponderar dichas calificaciones en relación con el peso otorgado a cada uno de los distintos criterios.

Los pesos asignados obedecen a la importancia relativa de cada uno de los criterios seleccionados sobre la decisión final.

Los criterios y los respectivos factores de ponderación (o peso) que han sido valorados son los siguientes:

	Factor de ponderación (1-5)
Localización - Impacto en el servicio interurbano	5
Intercambio con otros medios de transporte	3
Impacto en el tráfico	2
Superficie de terrenos disponible	2
Disponibilidad de los terrenos	2
Capacidad de las Infraestructuras existentes	5
Conexión con la A-2	5
Representatividad	3
Impacto ambiental sobre entornos residenciales	2

A continuación, se detalla y justifica cada uno de los criterios valorados y así como la asignación de su factor de ponderación.

#### Localización - Impacto en el servicio interurbano

Como se ha explicado anteriormente, el funcionamiento actual cuenta con una ventaja importante: al situar el punto de regulación en el extremo oriental del término municipal, las líneas de autobuses interurbanos que conectan con Madrid y el resto de municipios del corredor del Henares (Torrejón, San Fernando, etc...) realizan varias paradas a lo largo de su trascurso por nuestra ciudad hasta llegar al punto de regulación, lo que permite a los vecinos de Alcalá poder tomar el autobús en distintos puntos de la ciudad a una distancia relativamente cercana a sus respectivos barrios. Las líneas prioritarias para los ciudadanos de Alcalá son las que se dirigen hacia Madrid, en detrimento de las que se dirigen hacia Guadalajara u otras localidades. Por tanto, situar la estación en la zona oriental de la ciudad se considera una cuestión estratégica ya que la existencia de la estación supone el punto final del recorrido de las líneas interurbanas. Un emplazamiento en la zona occidental (Las Garena, por ejemplo) supondría que las líneas

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   41
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

procedentes de Madrid finalicen su recorrido en dicho punto, obligando a todos los vecinos a desplazarse a dicho barrio para poder utilizar el servicio.

Debe tenerse en cuenta que Alcalá de Henares es una ciudad de 200.000 habitantes y cuenta con una extensión de suelo urbanizado de carácter residencial de aproximadamente 2.000 hectáreas (20 km<sup>2</sup>), por lo que la centralización de un servicio de autobuses interurbanos en un único punto supone el problema de garantizar la debida conectividad de la estación con los distintos barrios de la ciudad. Esto hace que su posición geográfica en la ciudad sea una cuestión estratégica, de forma que se pueda mejorar el servicio actual sin menoscabo de sus prestaciones y ventajas actuales.

Por tanto, la ubicación de una estación en el extremo oriental del suelo urbanizado permite contar con las ventajas de disponer de una estación sin menoscabo de que las líneas realicen distintas paradas en su tránsito desde Madrid-Corredor hasta la estación, lo que redundará en un acercamiento del servicio a la mayor parte de la población.

Este factor se considera crítico y por tanto se le otorga un factor de ponderación de 5 sobre 5.

#### **Intercambio con otros medios de transporte**

La posibilidad de ubicar la estación de autobuses interurbanos en una estación de FFCC supone una ventaja funcional por la posibilidad de ejercer de intercambiador entre dos importantes sistemas de transporte público.

El interés no recae tanto a nivel local sino a nivel comarcal. Los usuarios del servicio interurbano de otros municipios de la comarca (Camarma, Meco, Daganzo, Villalbilla, etc....) tendrían la oportunidad de enlazar en Alcalá con el sistema de Cercanías de FFCC.

Sin embargo, a nivel local su trascendencia es casi irrelevante. El ciudadano que desea trasladarse a Madrid en transporte público no necesita desplazarse a un intercambiador donde poder decidir qué método de transporte prefiere. Su decisión es previa. Si el Cercanías se ajusta mejor a sus necesidades viajará en ese medio y si lo hace la red de autobuses interurbanos utilizará este. Por tanto, para los ciudadanos de Alcalá el hecho de que ambas estaciones estén ubicadas en el mismo punto tiene poca trascendencia. Lo que realmente prima es que el desplazamiento desde su domicilio a la estación o cualquier parada intermedia sea lo menor posible, dado que en la gran mayoría de los casos se trata de desplazamientos por motivos laborales donde el factor tiempo es esencial.

Por los motivos expuestos se otorga a este criterio un factor de ponderación de 3 sobre 5.

#### **Impacto en el tráfico**

La concentración de líneas de autobús en un único punto supone un impacto en el funcionamiento del tráfico del entorno que éste debe ser capaz de absorber. Este factor está condicionado tanto por los niveles de tráfico actual y su grado de congestión como por la propia capacidad de acogida de las infraestructuras.

Se establece un valor de ponderación de este criterio de 2 sobre 5, toda vez que el impacto de tráfico puede ser compensado con una reordenación de la movilidad a escala de barrio que permitiría mantener los niveles de servicio actuales.

#### **Superficie de terrenos disponible**

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   42
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

La superficie disponible para el desarrollo de la estación redonda en su funcionalidad y en gran medida en el coste de inversión. De acuerdo con la información facilitada por CRTM una superficie de aproximadamente 15.000 m<sup>2</sup> sería adecuada para el número de dársenas previstas, así como las reservas futuras. Debe tenerse en cuenta que la estación debe contar con un aparcamiento y la disponibilidad de terrenos en superficie disminuye los costes de ejecución y mantenimiento en comparación con la construcción de un aparcamiento subterráneo.

Se establece un factor de ponderación de este criterio de 2 sobre 5 dado que la limitación en superficie puede verse compensada con una mayor inversión en la ejecución de forma que se mantenga la funcionalidad de la estación.

### **Disponibilidad de los terrenos**

La titularidad de los terrenos es un aspecto importante a la hora de analizar la viabilidad de la operación, en tanto que la existencia de varias administraciones implica la necesidad de establecer un convenio de colaboración para aunar los intereses de unas y otras sobre el emplazamiento en cuestión.

Por tanto, debe priorizarse en este aspecto que los terrenos pertenezcan al Ayuntamiento o en su defecto a la Comunidad de Madrid ya que son los dos promotores de la iniciativa.

En alguno de los emplazamientos existen terrenos privados que mejorarían la superficie de terreno disponible pero que a su vez implicaría una mayor dificultad de gestión por la necesidad de tramitar el instrumento necesario para la captación de los mismos.

Este criterio está relacionado con la facilidad de gestión de la operación, por lo que, a pesar de ser un aspecto importante no debe ser considerado crucial en la toma de decisión. Se otorga un factor de ponderación de 2 sobre 5.

### **Capacidad de las infraestructuras existentes**

En este aspecto se valora la capacidad de las infraestructuras existentes para acoger la Estación: anchura de calles, radios de giro de las rotondas, etc... o en su defecto la capacidad de las mismas para ser adaptadas.

Se prioriza que la infraestructura existente tenga suficiente capacidad o que las inversiones a realizar sean las mínimas posibles.

La falta de capacidad de un emplazamiento compromete su inviabilidad técnica. Este factor se considera crítico y por tanto se le otorga un factor de ponderación de 5 sobre 5.

### **Conexión con la A-2**

Otro de los factores fundamentales para valorar la funcionalidad de la estación es que disponga de una conexión lo más directa posible con la A-2, de forma que se favorezca la existencia de las nuevas líneas de lanzadera directa a Madrid que se pretenden implantar por parte del CRTM.

Este factor se considera crítico y por tanto se le otorga un factor de ponderación de 5 sobre 5.

### Representatividad

La existencia de una estación de autobuses supone un hito de gran importancia no solo en cuestiones de funcionalidad sino en aspectos de representatividad. Las infraestructuras de transporte, sean aeropuertos, estaciones de tren o de autobús constituyen siempre una puerta de acceso a la ciudad y condicionan la percepción del viajero y la imagen de marca de la ciudad.

Por tanto, la estación no solo debe contar con una imagen representativa en términos arquitectónicos, sino que su entorno debe ser el adecuado para proyectar la imagen que la ciudad desea transmitir.

En este aspecto existen dos enfoques, por un lado, que el entorno ya cuente con una calidad adecuada o bien que tenga proyección de llegar a convertirse en un lugar representativo, actuando la propia estación como catalizador para poder alcanzar esa regeneración a corto plazo.

Este criterio está relacionado con aspectos que no son puramente funcionales sino aspiracionales, por lo que su factor de ponderación se establece en 3 sobre 5.

### Impacto ambiental sobre entornos residenciales

Una estación de autobuses también tiene impactos negativos que deben tenerse en cuenta tanto en la selección del emplazamiento como en su propio diseño. La estación supone un incremento de tráfico de autobuses en el entorno que afecta a la movilidad, supone también un aumento del ruido derivado tanto del tráfico, como del ruido de los propios motores de los autobuses, o de la propia afluencia de los usuarios de la estación.

Por tanto, su colindancia con entornos residenciales es siempre delicada, dado que implica la necesidad de implantar las medidas correctoras necesarias para garantizar el cumplimiento de los estándares legales en materia de ruido, así como garantizar la convivencia de la movilidad peatonal de un barrio residencial con el tráfico recurrente de autobuses.

Se priorizará por tanto que el emplazamiento no se encuentre inmerso en un entorno residencial, si bien su localización debe ser lo más próxima posible a estos entornos para favorecer la capacidad peatonal de acogida de viajeros de la estación.

El impacto que pueda causarse sobre zonas residenciales siempre puede verse compensado con medidas correctoras, que implicarán mayor o menor inversión dependiendo de su alcance. Por ello, a pesar de que el cumplimiento de las condiciones ambientales es absolutamente fundamental se establece un factor de ponderación de este criterio de 2 sobre 5.

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   44
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

Teniendo en cuenta todos estos factores se ha procedido a realizar una valoración cualitativa de cada una de las alternativas expuesta obteniendo los siguientes resultados:

ANÁLISIS CUALITATIVO (1-10)						Factor de ponderación (1-5)
	Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Alternativa 4	
	Sin estación	Estación FFCC La Garena	Estación FFCC central	Parque Municipal Servicios	Hospital Príncipe de Asturias	
Localización - Impacto en el servicio interurbano	7	1	10	8	3	5
Intercambio con otros medios de transporte	0	10	10	0	0	3
Impacto en el tráfico	5	7	2	8	8	2
Superficie de terrenos disponible	0	7	1	10	10	2
Disponibilidad de los terrenos	0	4	4	10	2	2
Capacidad de las Infraestructuras existentes	5	9	3	6	10	5
Conexión con la A-2	5	9	3	9	9	5
Representatividad	0	9	10	5	3	3
Impacto ambiental sobre entornos residenciales	10	2	4	10	10	2
<b>TOTAL</b>	<b>32</b>	<b>58</b>	<b>47</b>	<b>66</b>	<b>55</b>	

ANÁLISIS PONDERADO					
	Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Alternativa 4
	Sin estación	Estación FFCC La Garena	Estación FFCC central	Parque Municipal Servicios	Hospital Príncipe de Asturias
Localización - Impacto en el servicio interurbano	35	5	50	40	15
Intercambio con otros medios de transporte	0	30	30	0	0
Impacto en el tráfico	10	14	4	16	16
Superficie de terrenos disponible	0	14	2	20	20
Disponibilidad de los terrenos	0	8	8	20	4
Capacidad de las Infraestructuras existentes	25	45	15	30	50
Conexión con la A-2	25	45	15	45	45
Representatividad	0	27	30	15	9
Impacto ambiental sobre entornos residenciales	20	4	8	20	20
<b>TOTAL</b>	<b>115</b>	<b>192</b>	<b>162</b>	<b>206</b>	<b>179</b>

Como puede observarse la alternativa mejor puntuada es la **alternativa 3: Parque Municipal Servicios**.

En relación con los criterios expuestos se ha valorado:

Localización - Impacto en el servicio interurbano	El emplazamiento se ubica en el extremo oriental y permite mantener el actual sistema de paradas intermedias de las líneas interurbanas, lo que permite una buena conectividad con todos los barrios y fomenta los desplazamientos a pie siendo este modo prioritario para una movilidad sostenible y el recogido en los objetivos del PIMUS.
Intercambio con otros medios de transporte	El emplazamiento no permite intercambio con FFCC, sin embargo este requisito no supone un punto crítico desde el punto de vista de la operatividad del servicio de acuerdo con los intereses municipales.
Impacto en el tráfico	El entorno tiene capacidad suficiente para absorber el incremento de tráfico derivado de la estación.
Superficie de terrenos disponible	La superficie de terrenos es suficiente para la implantación de la estación prevista por CRTM
Disponibilidad de los terrenos	Los terrenos son titularidad del Ayuntamiento de Alcalá de Henares
Capacidad de las Infraestructuras existentes	Las infraestructuras existentes, si bien actualmente son deficitarias, tienen capacidad de adaptarse, mediante las correspondientes obras de urbanización, a las necesidades previstas.

Conexión con la A-2	El emplazamiento se sitúa a menos de 800m en línea recta de un nudo de enlace de la A-2
Representatividad	Siendo éste uno de los puntos más débiles del emplazamiento, la presencia de la estación debe ser un elemento catalizador para acelerar la regeneración de un entorno degradado pero con un gran potencial por su situación en el principal eje vertebrador de la ciudad
Impacto ambiental sobre entornos residenciales	El Parque Municipal Servicios se sitúa en un entorno industrial pero calificado actualmente como terciario por lo que la implantación de una estación no causará ningún impacto negativo sobre los entornos residenciales.  A su vez el emplazamiento se encuentra a menos de 300 m del entorno residencial más oriental de la ciudad, por lo que no se encuentra desconectado de los entornos residenciales a los que debe dar servicio.

A su vez, en el Documento Ambiental Estratégico se ha desarrollado un estudio de alternativos basado en aspectos medioambientales, elaborado de acuerdo al método PROMETHEE (Preference Ranking Organization METHod for Enrichment Evaluations). Dicho análisis concluye lo siguiente:

*“A través del análisis multicriterio realizado con PROMETHEE, se pudo determinar un ranking de preferencia entre las alternativas, identificándose como la opción más equilibrada y favorable **la alternativa 3: parcela municipal del Parque de Servicios en Vía Complutense 132**. Esta alternativa fue seleccionada por su baja afección ambiental, alta accesibilidad, mínima ocupación de suelo nuevo y elevado potencial de regeneración urbana. Además, al tratarse de suelo municipal con usos compatibles, su viabilidad urbanística y técnica es inmediata, sin requerir transformaciones complejas. Este enfoque ha permitido fundamentar ambientalmente la selección de la Alternativa 3, integrando de forma transparente los factores técnicos, ambientales y sociales que deben regir una infraestructura de transporte público.”*

## CONCLUSIÓN

La alternativa mejor puntuada, tanto en el análisis estratégico y funcional de alternativas, como en el análisis ambiental de alternativas integrado en el Documento Ambiental Estratégico realizado, es la **alternativa 3: Parque Municipal Servicios**.

### 2.1.3 MARCO NORMATIVO

El Plan Especial, ha adecuado su contenido y observado, según proceda, la legislación y regulación básica y de carácter sectorial que se detalla y a su desarrollo normativo y reglamentario.

- Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana (TRLSRU 7/2015),
- Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid (LSCM 9/2001)
- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, y los reglamentos que la desarrollan.
- Ley 4/2014, de 22 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas
- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y los reglamentos que la desarrollan.
- Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras y los reglamentos que la desarrollan.
- Plan General de Ordenación Urbana de Alcalá de Henares de 1991 (PGOU-91)
- Plan Especial de Reforma Interior de la Unidad de Ejecución nº 19 del PGOU (Polígono 13A-Margen derecha)

#### Marco de la LSCM 9/2001

El objeto del Plan Especial es la modificación de la calificación de un ámbito actualmente calificado como terciario, cuyo titular es el Ayuntamiento de Alcalá de Henares, para la creación de una **red pública general** (artº 36 LSCM 9/2001) que pueda destinarse a estación de autobuses. El ámbito objeto del presente Plan Especial corresponde con suelo urbano consolidado.

De acuerdo con el análisis que a continuación se desarrolla, se considera que la figura de planeamiento adecuada para acometer la modificación urbanística que se pretende es la del Plan Especial.

El artº 36.3.a) de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo, de la Comunidad de Madrid (en adelante LSCM 9/2001), establece que la definición de las reservas y dimensiones de redes públicas supramunicipales o generales tiene consideración de **determinación estructurante** según su definición dada por el artº 35, lo que tradicionalmente quedaba reservado para su definición a través del planeamiento general. Sin embargo las últimas modificaciones realizadas en la LSCM 9/2001 a través de la *Ley 11/2022, de 21 de diciembre, de Medidas Urgentes para el Impulso de la Actividad Económica y la Modernización de la Administración de la Comunidad de Madrid*, y más recientemente la *Ley 7/2024, de 26 de diciembre, de Medidas para un desarrollo equilibrado en materia de medio ambiente y ordenación del territorio*, han transferido a los planes especiales determinadas funciones antes reservadas al planeamiento general como es la alteración, con limitaciones, de las determinaciones estructurantes de planeamiento.

El artº 67 de la LSCM 9/2001, establece que *“cualquier alteración de las determinaciones de los Planes de Ordenación Urbanística deberá ser establecida por la misma clase de Plan y observando el mismo procedimiento seguido para su aprobación, sin perjuicio de aquellas alteraciones que podrán llevarse a cabo por los Planes Parciales y los Planes Especiales, conforme a los artículos 47 y 50 de esta Ley.”*

El artº 50 establece que es función de los planes especiales **definir**, modificar, ampliar o proteger cualquier elemento integrante de las **redes públicas de infraestructuras, equipamientos y servicios**, en **cualquier nivel jerárquico** establecidos en el artículo 36, **las infraestructuras y sus construcciones estrictamente necesarias para la prestación de servicios de utilidad pública** o de interés general, con independencia de su titularidad pública o privada, o que por su legislación específica **se definan como sistemas generales** o lo equipare a las **redes públicas** de esta Ley. Incluirán las completas determinaciones de su ordenación urbanística, incluidas su uso, edificabilidad y condiciones de construcción. En ningún caso generarán derecho a aprovechamiento urbanístico alguno en el plan especial.

PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES		Página   48
DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL	MAYO DE 2025	

Los planes especiales, en desarrollo de las funciones establecidas la LSCM, podrán modificar la ordenación pormenorizada previamente establecida por cualquier otra figura de planeamiento urbanístico, debiendo justificar expresa y suficientemente, en cualquier caso, su congruencia con la ordenación estructurante del planeamiento general y territorial.

Además de lo establecido en el apartado anterior, los planes especiales que tengan por objeto las funciones recogidas en las letras a), b), c) y d) del apartado 1 del artº 50 podrán, basándose en los principios de la ordenación urbanística, **alterar las determinaciones estructurantes**, con los límites establecidos en los artículos 34 y 35 de la LSCM 9/2001.

Por otro lado, la Disposición adicional quinta de la LSCM establece que *“No podrán formularse planes especiales de modificación del suelo urbano que modifiquen la ordenación estructurante si el ámbito territorial en el que se incardinan no se encuentra ordenado previamente mediante un instrumento de planeamiento urbanístico aprobado en base a la Ley 9/2001, de 17 de julio, en los términos establecidos por la disposición transitoria tercera. Se exceptúa de lo dispuesto en el apartado anterior los supuestos en que, no encontrándose adaptado el planeamiento a la Ley, el ámbito del plan especial en suelo urbano coincida con una eventual área homogénea, en cuyo caso podrán modificarse las determinaciones de ordenación estructurante previa delimitación en el propio plan especial del área homogénea conforme a los requisitos establecidos en esta ley»*.

El artº 35 recoge en su apartado 5 las condiciones estructurantes que son susceptibles de ser modificadas por un plan especial entre las que se encuentran específicamente las siguientes:

*“(…) e) El establecimiento de conformidad con el artículo 50.1.a) de cualquier elemento de las redes públicas, sin perjuicio de lo establecido en los artículos 26 y 29bis.*

*f) La delimitación de área o áreas homogéneas, o su modificación, así como el establecimiento o modificación de todas sus determinaciones estructurantes y pormenorizadas de conformidad con el artículo 37.1 y relacionados. (...)*

En conclusión, el presente Plan Especial cumple las funciones previstas en los apartados a) y b) del artº 50, y tiene capacidad para modificar determinaciones estructurantes consistentes en la creación de una nueva red pública general dentro de los límites del art 35 y de la Disposición adicional quinta. Se considera por tanto justificada la idoneidad de la figura del Planes Especial como instrumento urbanístico adecuado para acometer la modificación de planeamiento que se pretende.

El presente Plan modifica la ordenación prevista en el Plan Especial de Reforma Interior de la Unidad de Ejecución nº 19 del PGOU (Polígono 13A- Margen derecha), que regula las condiciones urbanísticas del ámbito. En cumplimiento de lo previsto en el artº 67.3 de la LSCM, en los casos que se altere el planeamiento urbanístico por otra figura de planeamiento diferente a aquella por la que fue aprobada, deberá incorporar la modificación de aquellos documentos que sean necesarios para evitar incongruencias en el documento técnico y normativo. Por tanto, el Plan Especial incluye como documentación anexa un **TEXTO REFUNDIDO** del Plan Especial de Reforma Interior de la Unidad de Ejecución nº 19 del PGOU (Polígono 13A- Margen derecha)

### Marco del TRLSRU 7/2015

La presente modificación de planeamiento opera sobre suelo urbanizado y no constituye una actuación de transformación urbanística de las descritas en el artº 7 del TRLSRU 7/2015. Su objeto es la creación de una nueva dotación pública, pero ésta no es consecuencia de un reajuste de su proporción con motivo de una actuación urbanística que incremente la edificabilidad, ni la densidad ni cambie el uso lucrativo de un

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   49
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

ámbito, sino por la propia necesidad de satisfacer un servicio público. Por tanto, no puede calificarse como una actuación de dotación, y por supuesto no constituye ni una actuación de nueva urbanización ni de reforma o renovación de la urbanización.

Por tanto, tampoco tienen ninguna repercusión en los deberes derivados de las actuaciones de transformación urbanística recogidos en el artº 18.

El presente Plan Especial constituye una actuación sobre el medio urbano en los términos expresados en el artº 2 del TRLSRU 7/2015.

### **Marco del PGOU-91**

El artº 2.1.5 del PGOU-91 que regula el régimen urbanístico del suelo urbano en relación con los instrumentos de planeamiento, contempla que cuando la reordenación de un ámbito se juzgue conveniente, aun cuando no esté prevista y mientras no contradiga las determinaciones del PGOU podrán redactarse “Planes Especiales de Protección o de Reforma Interior”. En este caso deberá delimitarse claramente el ámbito que su finalidad exija, extremo que habrá de ser debidamente justificado en la Memoria del Plan Especial.

Cabe señalar, que el PGOU-91 remite a las funciones de los Planes Especiales (de reforma interior) contemplados en la Ley del Suelo 8/1990, sin considerar los Planes Especiales de la LSCM 9/2001, dado que ésta entra en vigor varios años después.

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   50
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

## 2.1.4 MODELO DE ORDENACIÓN PROPUESTO

Como se ha expresado anteriormente el objeto del presente Plan consiste en la creación de suelo destinado a una nueva red pública general de infraestructuras, que permita la implantación de una nueva estación de autobuses interurbanos. Dado que los terrenos corresponden con suelo patrimonial cuyo titular es el Ayuntamiento, no se requiere el establecimiento de los mecanismos necesarios para la captación de los terrenos.

A pesar de su origen patrimonial y de estar afectada por el planeamiento a usos lucrativos (inicialmente industrial y posteriormente terciario) desde que el Ayuntamiento adquiere la parcela del Parque Municipal de Servicios en 1981, su destino es esencialmente de servicio público, dado que no solo albergó talleres de mantenimiento y acopio de materiales, sino que fue sede de dependencias municipales de distintas Concejalías y parte de sus edificaciones se han destinado a centro de formación. Por tanto, la modificación prevista, que supone la creación efectiva de una dotación pública de infraestructura sobre aproximadamente un tercio de superficie de la citada parcela, no es ajena al uso de servicio público dado por el Ayuntamiento a dichos terrenos durante los últimos 30 años.

De acuerdo con lo establecido en el epígrafe anterior, donde se justificaba el encaje del presente instrumento en el marco regulatorio de la LSCM 9/2001, el presente plan delimita el Área Homogénea de referencia en la que se inscribe el ámbito de actuación, toda vez que el PGOU-91 no se encuentra adaptado a la citada ley y por tanto no se encuentran previamente delimitadas las correspondientes áreas homogéneas.

De acuerdo con el artº 37.1 de la LSCM 9/2001 las áreas homogéneas constituyen la pieza de referencia respecto a la cual se señalan las condiciones de la ordenación estructurante. Las áreas homogéneas del suelo urbano deben delimitarse atendiendo a criterios de homogeneidad tipológica y funcional en sí mismas y respecto al conjunto del núcleo urbano y el territorio municipal.

En la medida de lo posible, cada área homogénea de suelo urbano debe coincidir en la mayor parte de su extensión con barrios o unidades tradicionales de la ciudad consolidada, y que sus límites sean elementos estructurantes de la ordenación urbanística

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   51
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

### 2.1.4.1 JUSTIFICACION DE LA DELIMITACIÓN DEL ÁREA HOMOGÉNEA

En el caso que nos ocupa se delimita como Área Homogénea el ámbito correspondiente con la Margen Derecha del Polígono 13-A que constituye la Unidad de Ejecución nº 19 del PGOU. Como desarrollo de la citada UE-19 en 1997 fue aprobado definitivamente el “*Plan Especial de Reforma Interior de la UE-19 del PGOU (Polígono 13-A Margen Derecha)*”.

El Área Homogénea se denomina AH.2, siguiendo el orden correlativo a otra Área Homogénea delimitada anteriormente en otra zona de la ciudad a través de una Modificación Puntual del PGOU.





Delimitación del Área Homogénea (fuente: Visor SIT Comunidad de Madrid)

El AH.2 se sitúa en el extremo Este del suelo urbanizado de Alcalá y se encuentra delimitado por 3 viarios estructurantes (al Noroeste Vía Complutense, al Suroeste C/ Ávila, al Sureste Camino de Afligidos) y un viario de cierre de nueva creación al Noreste.

La Vía Complutense es el principal viario estructurante de la ciudad, dado que corresponde con la antigua Carretera Nacional II, en torno al cual se articuló el crecimiento de la ciudad en la segunda mitad del siglo XX. Por otro lado, la calle Ávila establece la frontera entre los desarrollos industriales al este y los barrios residenciales que quedan al oeste de la misma. Del mismo modo el Camino de Afligidos delimita la frontera entre la zona industrial y el entorno residencial de vivienda unifamiliar que constituye el Barrio de la Virgen del Val, al sur de dicho camino.

Por el noreste el AH se cierra por un viario creado por el PERI aprobado y que separa el Polígono 13-A del Sector 25 del PGOU.

La Vía Pecuaria Colada de Villamalea atraviesa el sector en la zona Este, y la Colada de Esgaravitas delimita el ámbito parcialmente por el Sureste.

El uso global del área homogénea es industrial, con mezcla de tipología de industria exenta en dos grados distintos y zonas de minipolígono. Existe un pequeño ámbito de uso terciario correspondiente con la citada parcela del Parque Municipal de Servicios.

La estructura parcelaria del Área Homogénea es heterogénea. Existe un grupo de parcelas de gran tamaño (15.000 – 45.000 m<sup>2</sup>) apoyadas sobre los grandes ejes viarios perimetrales. Otro grupo de parcelas de tamaño medio procedente de las antiguas fincas agrícolas, algunas de ellas con edificaciones obsoletas. Y finalmente un importante número de parcelas de naves nido en minipolígono con una superficie media de 250 m<sup>2</sup> por unidad.

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   53
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

La estructura de propiedad se encuentra muy fragmentada, con un total de 232 fincas catastrales. Toda el área homogénea está constituida por suelo privado a excepción de la parcela regulada por la ordenanza “Usos productivos” y por la Red General de infraestructuras de transporte que crea el presente plan, que pertenecen al Ayuntamiento.

El viario del Área Homogénea forma parte de la antigua red de caminos públicos que estructuraban las originales fincas agrícolas, a excepción del viario interno de los minipolígonos que tienen carácter privado.

Por último, desde el punto de vista de su evolución histórica, el área industrial delimitada en la UE-19 nace de forma espontánea a mediados de los años 60 por la acumulación de instalaciones productivas diversas sobre la estructura del parcelario rural y apoyada en la antigua Carretera Nacional II. Consolidado posteriormente en la década de los 80, es una acumulación no planificada de actividades industriales, con deficiencias derivadas del precario acondicionamiento de los caminos históricos existentes. El PGOU clasifica dicho polígono como suelo urbano y remite al citado PERI con el objeto de introducir las mejoras necesarias.

Desde la perspectiva de la gestión, desarrollo y ejecución del PERI debemos señalar que su alcance ha sido muy limitado, dado que no se ha podido materializar la reparcelación económica prevista ni el proyecto de urbanización completo del ámbito. No obstante, los principales ejes estructurantes del ámbito (Vía Complutense, Calle Ávila y Camino de Afligidos) se encuentran urbanizados a través de distintas actuaciones que ha ido realizando el Ayuntamiento a lo largo de los años, con independencia de la gestión propia del PERI.

Además a lo largo de los años se han ido realizando actuaciones de mejora aisladas en el interior del AH, así como correcciones de alineaciones puntuales en aquellas parcelas sujetas a reedificación dentro del polígono, lo que ha permitido ir alcanzando una mayor consolidación de los terrenos.

#### **2.1.4.2 JUSTIFICACION DE LA CATEGORÍA DEL SUELO DEL ÁREA HOMOGÉNEA**

El PGOU de Alcalá de Henares fue redactado en el marco legislativo del Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, y adaptado durante el periodo transcurrido entre su aprobación inicial y la definitiva a la Ley 8/1990, de 25 de julio, sobre Reforma del Régimen Urbanístico y Valoraciones del Suelo.

No contempla por tanto el concepto de categoría de suelo urbano, por lo que no distingue si el suelo urbano es consolidado o no consolidado.

La ficha de condiciones particulares de la UE-19 contenida en el PGOU clasifica el suelo como urbano y remite a la redacción de un PERI con el objetivo de *“ordenar y adecuar un tejido industrial dotándolo de los servicios necesarios”*

En el PERI redactado en 1997 estos objetivos generales se concretan en los siguientes objetivos particulares:

- Adecuar la infraestructura viaria a la carga y necesidades de los tráficos que soportan en la actualidad, teniendo en cuenta las operaciones de carga y descarga generadas por la actividad industrial y la dotación de aparcamientos tanto de vehículos ligeros como pesados y medios.
- Solucionar los problemas de borde y articulación del polígono con las estructuras urbanas colindantes.
- Valorar las vías, barreras y espacios significativos, con las necesarias dotaciones de masas verdes, mobiliario urbano y señalización con el fin de recualificar ambientalmente el polígono.

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   54
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

El PERI distingue dos tipos de suelo dentro de la UE-19: aquellos ordenados por ordenanza de aplicación directa y aquellos remitidos a planeamiento a desarrollar.

En relación con los primeros, el PERI originalmente distingue tres ordenanzas industriales distintas: Industria exenta grado I, Industria exenta grado II y Minipolígono<sup>3</sup>. Este suelo constituye el 85% del ámbito.

Por otro lado, el PERI distingue tres<sup>4</sup> ámbitos remitidos a planeamiento a desarrollar. La UA<sup>5</sup>-13.2, la UA-13.3 y la UA-13.3, que quedan delimitadas en el plano 4 “Ámbitos con planeamiento a desarrollar”.



Extracto del Plano 4 “Ámbitos con planeamiento a desarrollar” del PERI de 1997

El PERI prevé el desarrollo de las citadas Unidades de Actuación a través de Estudios de Detalle para la creación de minipolígonos de industria nido.

El artº 9 de las Normas Urbanísticas del PERI, que define el Sistema de Actuación, establece lo siguiente:

*“Considerando terminada la gestión urbanística en los ámbitos con Ordenanzas de aplicación directa, no se puede interpretar de la misma manera en las áreas con necesidad de planeamiento, donde el aprovechamiento urbanístico susceptible de apropiación por el titular de suelo urbano, pero el resultante de la diferencia con el atribuido por el Planeamiento según el artº 71 b) de la Ley 9/95.*

<sup>3</sup> Posteriormente se modifica la delimitación de la Ordenanza “Industria Exenta Grado I” para crear la ordenanza “Usos Productivos”

<sup>4</sup> Inicialmente eran cuatro, pero en 2004 se suprime la UA-13.1, dado que se agrupa a otra parcela de Industria exenta Grado I, para el desarrollo de una industria farmacéutica.

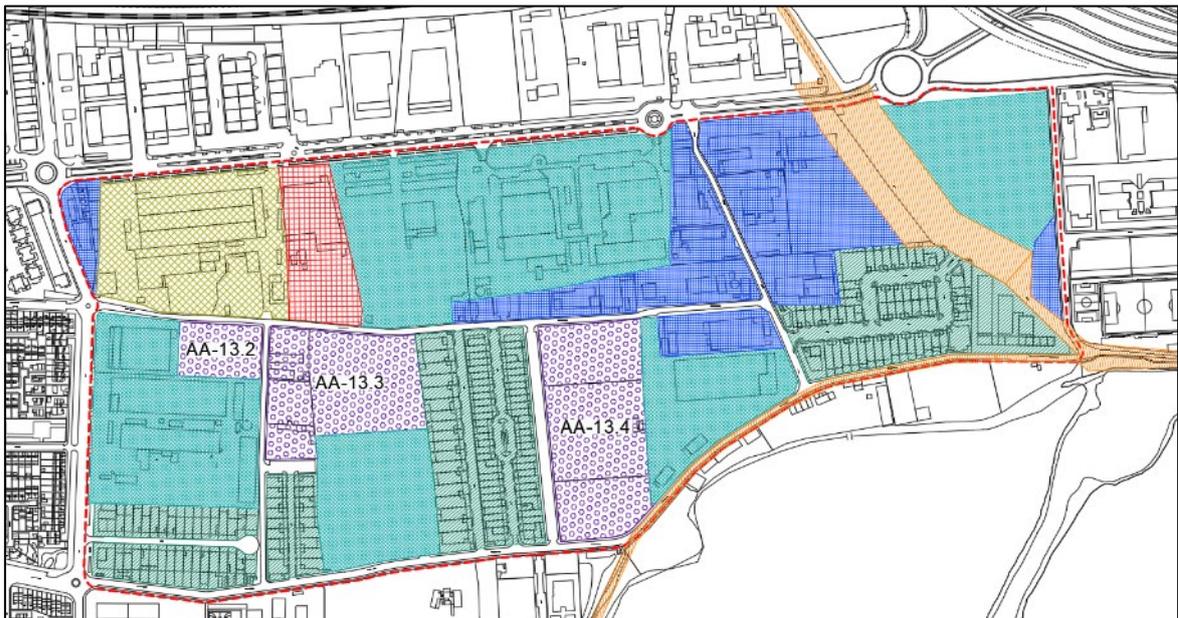
<sup>5</sup> Unidad de Actuación.

*Por ello las Áreas o Ámbitos con necesidad de planeamiento, los Estudios de Detalle ya preconizados, el aprovechamiento se materializará a través del Proyecto de Reparcelación teniendo en cuenta lo establecido en la Ley Comunitaria 9/95 sobre Medidas de Disciplina Urbanística.”*

Es decir, el PERI considera que los suelos ordenados por Ordenanza de Aplicación directa (Industria exenta grado I, Industria exenta grado II, Minipolígono y Usos Productivos) ya han terminado su gestión urbanística y por tanto son asimilables a **Suelo Urbano Consolidado (SUC)**.

De acuerdo con los requisitos establecidos en el artº 14 de la LSCM los suelos ordenados por Ordenanza de Aplicación directa en el citado PERI cuentan con condición de solar, o bien, por su grado de urbanización efectiva y asumida por el planeamiento urbanístico, puedan adquirir la condición de solar, mediante obras accesorias y simultáneas a las de edificación o construcción.

Por otro lado, los ámbitos remitidos a planeamiento a desarrollar (Estudio de Detalle) y que constituyen tres Unidades de Actuación diferentes estaban sujetos a cesiones de aprovechamiento y por tanto son asimilables a **Suelo Urbano No Consolidado (SUNC)**



	AMBITO DE MINIPOLIGONOS CON PLANEAMIENTO A DESARROLLAR		AMBITO CON ORDENANZA USO PRODUCTIVOS
	AMBITO DE MINIPOLIGONOS CON ORDENANZA DE APLICACION DIRECTA		AMBITO CON ORDENANZA RED GENERAL PUBLICA DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE
	AMBITO CON ORDENANZA DE INDUSTRIA EXENTA GRADO 1		RED SUPRAMUNICIPAL - VIA PECUARIA COLADA DE VILLAMAREA
	AMBITO CON ORDENANZA DE INDUSTRIA EXENTA GRADO 2		DELIMITACION DEL AMBITO DE ACTUACION (UA 19 PGOU)
		<b>AA-</b>	DENOMINACION AMBITO DE ACTUACION SUELO URBANO NO CONSOLIDADO

El ámbito que es objeto del presente Plan Especial, que se circunscribe a una parte de la parcela del Parque Municipal de Servicios, se encuentra dentro de un ámbito regulado por ordenanza de aplicación directa y constituye, por tanto, suelo urbano consolidado.

El ámbito que se recalifica como Red General de Infraestructura para acoger la Estación de Autobuses cuenta con la condición de solar dado que es apto para la edificación o construcción y se encuentra

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   56
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

completamente urbanizado, estando pavimentadas las calzadas y soladas y encintadas las aceras de las vía urbana municipal a que den frente (Vía Complutense) y cuenta, con los servicios de abastecimiento de agua, evacuación de aguas residuales, suministro de energía eléctrica y alumbrado público conectados a las correspondientes redes públicas.

### 2.1.4.3 JUSTIFICACION DE LA EDIFICABILIDAD DEL ÁREA HOMOGÉNEA

El Área Homogénea se encuentra edificada en un apenas un 45% de su capacidad potencial. Por ello se considera importante distinguir entre el coeficiente de edificabilidad real del AH (según la superficie edificada) y el coeficiente de edificabilidad vigente (según el techo edificable vigente), a fin de justificar que la situación final no supone un incremento en el coeficiente de edificabilidad del AH.

El siguiente cuadro resume los datos de cálculo de los parámetros del Área Homogénea que posteriormente se incorporan a la Ficha de Condiciones del AH y que forma parte de la Normativa Urbanística del presente Plan.

El PGOU establece los coeficientes de homogenización de los distintos usos en su Memoria (página 183), y toma como unidad el valor de uso *Residencial unifamiliar en baja densidad*. De acuerdo a la LSCM los usos se deben homogeneizar en relación con el uso global del ámbito o sector. En este caso el uso predominante es el industrial exento, cuyo coeficiente de ponderación en el PGOU es de 0,5. Para el cálculo de la edificabilidad homogeneizada se ha convertido el uso industrial exento a la unidad, recalculado el resto de coeficientes de acuerdo a su valor relativo.

DATOS INICIALES							
Ordenanza	Superficie suelo m <sup>2</sup> <sub>s</sub>	Superficie edificada real m <sup>2</sup> <sub>c</sub>	Coeficiente edificabilidad según ordenanza	Superficie edificable m <sup>2</sup> <sub>ct</sub>	Coef Homog. PGOU	Coef Homog. Uso característico	Edificabilidad homogeneizada m <sup>2</sup> <sub>ctugAH</sub>
Ind. Exe. G1	184.751,92	49.690,00	0,7	129.326,34	0,5	1,00	129.326,34
Ind. Exe. G2	71.964,00	26.517,00	0,75	53.973,00	0,5	1,00	53.973,00
Minipolígono	62.048,77	46.785,75	0,8	49.639,02	0,7	1,40	69.494,62
Ámbitos a desarrollar	66.538,66	1.321,00	0,85	56.557,86	0,7	1,40	79.181,01
Usos Productivos	51.756,00	20.966,00	0,7	36.229,20	0,9	1,80	65.212,56
Suelo lucrativo	437.059,35	145.280		325.725			397.187,53
Via pecuaria	27.585,05						
Viario	43.724,70						
Superficie AH (m <sup>2</sup> <sub>sAH</sub> )	508.369,10						
Coef. Edif. Real (existente) (m <sup>2</sup> <sub>c reales</sub> /m <sup>2</sup> <sub>sAH</sub> )	0,2858						
Coef. Edif. vigente (existente) (m <sup>2</sup> <sub>ct</sub> /m <sup>2</sup> <sub>sAH</sub> )	0,6407						

m<sup>2</sup><sub>s</sub>: superficie de suelo

m<sup>2</sup><sub>c</sub>: superficie edificada

m<sup>2</sup><sub>ct</sub>: superficie lucrativa de techo edificable

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   57
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

**m<sup>2</sup>SAH**: superficie de suelo del área homogénea

**m<sup>2</sup>ctugAH**: superficie lucrativa de techo edificable expresada en el uso global del área homogénea (unidades de aprovechamiento)

DATOS FINALES						
Ordenanza	Superficie suelo m <sup>2</sup> s	Coefficiente edificabilidad según ordenanza	Superficie edificable m <sup>2</sup> ct	Coef. Homog. PGOU	Coef. Homog. Uso característico	Edificabilidad homogeneizada m <sup>2</sup> ctugAH
Ind. Exe. G1	184.751,97	0,7	129.326,38	0,5	1,00	129.326,38
Ind. Exe. G2	71.964,00	0,75	53.973,00	0,5	1,00	53.973,00
Minipolígono	62.048,77	0,8	49.639,02	0,7	1,40	69.494,62
Ámbitos a desarrollar	66.538,66	0,85	56.557,86	0,7	1,40	79.181,01
Usos Productivos	37.619,00	0,97	36.229,20	0,9	1,80	65.212,56
Suelo lucrativo	422.553,76		325.725,46			397.188
Vía pecuaria	27.585,00					
Red General Infra.	14.136,69					
Viario	43.724,70					
Superficie AH (m <sup>2</sup> sAH)	508.369,10					
Coef. de edificabilidad (m <sup>2</sup> ct/m <sup>2</sup> sAH)	0,6407					
Coef. de edificabilidad Homogeneizado (m <sup>2</sup> ctugAH/m <sup>2</sup> sAH)	0,7813					

**m<sup>2</sup>s**: superficie de suelo

**m<sup>2</sup>ct**: superficie lucrativa de techo edificable

**m<sup>2</sup>SAH**: superficie de suelo del área homogénea

**m<sup>2</sup>ctugAH**: superficie lucrativa de techo edificable expresada en el uso global del área homogénea (unidades de aprovechamiento)

### 2.1.5 ANÁLISIS DE IMPACTO SOBRE EL TRÁFICO Y LA MOVILIDAD

Dado el alcance y el objeto del Plan Especial se ha procedido a la elaboración de un Estudio de tráfico y Movilidad que se incorpora al presente documento como Anexo 1. El documento ha sido redactado por GRUPO DAYHE DEVELOPMENT & INVESTMENT S.L. y consta del siguiente contenido:

1. Estudio de Demanda
2. Estudio de reordenación de Líneas interurbanas
3. Estudio de capacidad del viario.
4. Estudio de tráfico
5. Conclusiones

De acuerdo con las conclusiones del estudio de tráfico y movilidad:

El desarrollo del proyecto de la nueva estación de autobuses interurbanos en Alcalá de Henares supone una intervención estratégica en la red de movilidad de la ciudad. Los principales impactos identificados durante el proceso de análisis del presente estudio de tráfico son los siguientes:

- Reducción de la presión sobre la red urbana actual, al centralizar la operación de autobuses interurbanos en una única infraestructura más accesible y funcional.
- La reordenación de flujos de transporte público indica una mejor distribución del tránsito de autobuses, con una mejora en la intermodalidad con el ferrocarril y los servicios urbanos.
- Aumento moderado del tráfico privado y de autobuses en algunos nodos clave, como la rotonda de la A-2, sin que ello genere degradación del nivel de servicio tal como se ha justificado con detalle en el documento de capacidad de viario.
- Eficiencia operativa verificada mediante simulaciones dinámicas con SUMO, que muestran mejora en velocidades medias y tiempos perdidos incluso tras la puesta en servicio de la estación.

El análisis integral de tráfico demuestra que el proyecto es viable y compatible con la red viaria existente, tanto a nivel urbano como interurbano.

- La estación no compromete la capacidad de las infraestructuras adyacentes, incluidas las conexiones con la A-2 y la red local.
- El análisis de niveles de servicio (LOS) indica que se mantiene en niveles A en todos los accesos principales, tanto en condiciones actuales como en escenarios proyectados.
- Las simulaciones han permitido validar que los tiempos de espera y congestión se mantienen estables gracias a una mejor gestión del tráfico y el rediseño funcional del entorno.
- Desde un punto de vista de tráfico, no se requiere ampliación ni reforma inmediata de la infraestructura existente en la red estatal, lo que refuerza su viabilidad técnico-económica.

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   59
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

En relación con la capacidad del viario el estudio de tráfico y movilidad recoge una serie de actuaciones de mejora y recomendaciones:

1. Mejora geométrica de glorietas e intersecciones. Acceso a la estación de autobuses.
  - Ampliación de radios de giro y diámetros de glorieta, en especial en accesos utilizados por autobuses articulados y vehículos pesados.
  - Evaluación de la señalización horizontal y vertical, en cumplimiento del Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003), incorporando medidas de advertencia temprana en zonas de alta interacción.
2. Reurbanización del Camino de la Esgaravita.
  - Ensanche de calzada a sección mínima de 7 metros útiles, con incorporación de aceras accesibles de 3 m<sup>6</sup> a ambos lados.
  - Reordenación de la glorieta de conexión del Camino Esgaravita – C/ Ávila, garantizando su adecuación a la nueva sección proyectada.
  - Incorporación de iluminación viaria eficiente y señalización vertical conforme a la Orden Circular 35/2014 de Diseño de Alumbrado Público.
3. Adecuación de la intersección Vía Complutense – Calle Ávila.
  - Posible revisión integral del diseño, evaluando su transformación en cruce semaforzado con fases diferenciadas, compatible con transporte público.
  - Posible implantación de prioridad semafórica para autobuses, en línea con lo previsto en el Plan de Transporte Metropolitano y la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.
4. Gestión activa del tráfico y planificación modal
  - Recomendación de instalación de paneles de señalización variable y sistemas de control de tráfico en tiempo real, en coordinación con el centro de control municipal.
  - Incentivación del acceso a la estación mediante modos no motorizados, con recorridos peatonales continuos y seguros desde entornos residenciales próximos.
  - Potenciación del modelo Park & Ride, garantizando el dimensionamiento del aparcamiento, su señalización anticipada y la conexión directa con el núcleo de la estación.

<sup>6</sup> 3m con la intención de compatibilizar un paso libre de 1,80m con la existencia de alcorques y mobiliario urbano (farolas, postes, etc...)

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   60
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

## 2.1.6 DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

La operación propuesta supone:

- 1. La delimitación de una parcela de la Red General de infraestructuras públicas de 14.136,70 m2, dentro del ámbito de la parcela del Parque Municipal de Servicios, detrayendo la parte correspondiente de suelo patrimonial terciario de titularidad municipal.**

La delimitación de una Red General implica la adscripción de los suelos al servicio público y por tanto su edificabilidad no tiene carácter lucrativo, por lo que su aprovechamiento urbanístico [edificabilidad media ponderada (TRLSRU) o edificabilidad homogeneizada (LSCM) ] es nulo.

La creación de la parcela de dotación pública requiere la generación de una norma zonal propia de los equipamientos e infraestructuras públicas, que determine las condiciones urbanísticas acordes a su nuevo destino y que, armonizando en la medida de lo posible con la Clave 40 - "Equipamientos y Servicios" del PGOU, recoja las singularidades propias tanto de su emplazamiento como de su destino previsto.

Se contempla como uso característico el grupo VI del uso automóvil (Centros de transporte con atención al público), definido en el Título V de las Normas Urbanísticas del PGOU, por constituir éste el uso urbanístico propio de la estación de autobuses que se pretende implantar. No obstante, se considera conveniente no limitar las posibilidades de uso de la parcela para otros destinos de uso público que puedan resultar perfectamente compatibles con el entorno industrial y terciario en el que se enclava la parcela. Por ello se considera también como uso característico el uso industrial y almacenaje, con la limitación de que se trate de actividades relacionadas con servicios e instituciones públicas. También se considera conveniente contemplar como usos característicos los grupos I y III del uso Infraestructuras y Servicios Públicos que el propio PGOU define como aquel que *"Corresponde a los servicios de diversa índole que la administración presta a los ciudadanos, bien directamente, bien a través de concesionarios o de otros sistemas similares."*

Sobre el ámbito que se califica como Red General se encuentra implantado actualmente un almacén del Museo Arqueológico y Paleontológico Regional que de manera provisional coexistirá con la estación de Autobuses hasta que quede resuelto un nuevo emplazamiento más adecuado para éste. A tal efecto la norma zonal propuesta contempla el "uso industrial y almacenaje" como uno de los usos previstos, y el resto de parámetros asignados (edificabilidad, ocupación y retranqueos, altura) permite la convivencia entre ambos usos (almacén y estación).

Con el fin de optimizar y mejorar las prestaciones de los servicios públicos que puedan desarrollarse en la parcela y fundamentalmente del destino previsto como estación de autobuses, se prevé la posibilidad de permitir la implantación de usos compatibles con la actividad principal, como puedan ser el hostelero, comercial, oficinas, salas de reunión, formación en seguridad vial, etc... al servicio de la actividad principal, y por tanto limitados al 25% de la edificabilidad total.

PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES		Página   61
DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL	MAYO DE 2025	

De tal modo el régimen de usos contemplado es el siguiente:

Usos característicos (mínimo 75% de los usos implantados en la parcela):

- **Automóvil.** Grupo VI <sup>7</sup>
- **Industrial y Almacenaje.** Categorías 1ª y 2ª, vinculadas a actividades propias de los servicios e instituciones públicas<sup>8</sup>
- **Infraestructuras y servicios públicos.** Grupos I y III<sup>9</sup>

Usos compatibles:

- **Automóvil.** Grupos I, II, III, IV y V<sup>10</sup>
- **Comercial.** Grupos I, II y III<sup>11</sup>
- **Oficinas.** Grupos I y II<sup>12</sup>

<sup>7</sup> - Grupo VI: Centros de transporte con atención al público.

<sup>8</sup> - 1ª categoría: Comprende actividades industriales totalmente compatibles con el uso residencial.  
- 2ª categoría: Comprende actividades industriales solamente compatibles con usos no residenciales.

<sup>9</sup> - Grupo I: Servicios Urbanos. Corresponde a los servicios públicos especiales que requieren independencia respecto del uso residencial, tales como mataderos, perreras, extinción de incendios, cementerios, cantones de limpieza, pistas para exámenes de conducción, depósitos, etc.  
- Grupo III: Infraestructuras. Corresponde a las instalaciones vinculadas al suministro de agua, energía, saneamiento, telefonía y alumbrado; instalaciones al servicio de las comunicaciones y seguimiento de aeronaves, y otros servicios especiales de índole similar.

<sup>10</sup> - Grupo I: Estacionamiento y/o almacenamiento de vehículos automóviles en espacios abiertos.  
- Grupo II: Estacionamiento y/o almacenamiento de vehículos automóviles en espacios cerrados, cuya superficie total no sea superior a 75 m<sup>2</sup>  
- Grupo III: Estacionamiento y/o almacenamiento de vehículos automóviles en espacios cerrados, cuya superficie total no sea superior a 1.000 m<sup>2</sup>  
- Grupo IV: Estacionamiento y/o almacenamiento de vehículos automóviles en espacios cerrados, cuya superficie total no sea superior a 2.500 m<sup>2</sup>  
- Grupo V: Estacionamiento y/o almacenamiento de vehículos automóviles en espacios cerrados, cuya superficie total exceda los 2.500 m<sup>2</sup>

<sup>11</sup> - Grupo I: Comercio diario de alimentación, bebidas y tabaco (Grupo 641 de la C.N.A.E.), en local menor de 100 m<sup>2</sup>.  
- Grupo II: Comercio ocasional, constituido por el resto del comercio al por menor (Grupos 642 a 647, y los 671 y 679), los servicios personales (Agrupación 97), sucursales bancarias, así como el comercio mixto al por menor en locales menores de 350 m<sup>2</sup>.  
- Grupo III: Comercio mixto al por menor en superficies medias (Grupo 648) con locales mayores de 350 m<sup>2</sup> y menores de 2.000 m<sup>2</sup>.

<sup>12</sup> - Grupo I. Oficinas, centros e instituciones financieras, abiertas al público (755, 81, 82 y 85 de la CNAE).

- **Hostelería.** Grupo II<sup>13</sup>
- **Sociocultural, espectáculos y salas de reunión.** Grupos I y II<sup>14</sup>
- **Educativo.** Compatibles los grupos I, II, III<sup>1516</sup>
- **Espacios libres y zonas verdes.** Grupos III y IV<sup>17</sup>

La edificabilidad asignada a la parcela tiene el carácter de no lucrativa, dada su condición de servicio público. Se establece una edificabilidad de 1m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s que el parámetro asignado por el PGOU a las parcelas de equipamiento público.

El resto de parámetros urbanísticos se establecen con el objeto de permitir la máxima flexibilidad para la implantación de los servicios públicos, pero respetando los principios básicos de la ordenación del entorno edificado, como es el retranqueo de 25 m a la Vía Complutense que, proviniendo de su consideración original de carretera nacional, ha terminado de configurar un frente edificado homogéneo en todo el desarrollo de la vía que se considera pertinente respetar.

**2. La regularización del coeficiente de edificabilidad aplicable al resto de la parcela del Parque Municipal de Servicios a fin de mantener la superficie edificable lucrativa en dicho ámbito prevista en el PERI vigente.**

El coeficiente de edificabilidad vigente sobre la parcela es de 0,70 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s, que aplicados sobre la superficie de la parcela original del Parque Municipal de Servicios arroja un techo edificable de 36.229 m<sup>2</sup>t. Por lo que, al detraer 14.136,70 m<sup>2</sup> de suelo que se destinan a equipamiento público, el coeficiente de edificabilidad del ámbito terciario debe fijarse en 0,963 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s, a fin

---

- *Grupo II. Servicios de consulta, asesoría, centros de trabajo terciario, despachos o estudios sin servicio directo al público (63, 756, 83, 84, 86, 962 y 964 de la CNAE).*

<sup>13</sup> - *Grupo II. Establecimientos de bebidas, cafés y restaurantes, sin espectáculos. (rúbricas 651 y 653).*

<sup>14</sup> - *Grupo I: Establecimientos hasta doscientos usuarios.*  
- *Grupo II: Establecimientos entre doscientos y mil usuarios.*

<sup>15</sup> - *Grupo I: corresponde a los centros académicos y de educación de adultos hasta cuarenta plazas.*  
- *Grupo II: corresponde a los centros académicos y de educación de adultos hasta ochenta plazas.*  
- *Grupo III: corresponde a los centros académicos y de educación de adultos de más de ochenta plazas.*

<sup>16</sup> *No se incluyen centros educativos de formación reglada (Educación Infantil, Primaria, Secundaria, FP o Universitaria)*

<sup>17</sup> - *Grupo III: Jardines. Corresponde a las áreas de superficie superior a mil metros, en las que pueda inscribirse una circunferencia de treinta metros de diámetro, y en las que se puede admitir la existencia de facilidades públicas en las condiciones reguladas por las Claves de aplicación.*

- *Grupo IV: Áreas de juego y recreo. Corresponde a las áreas con superficie no inferior a 200 m<sup>2</sup> en las que se pueda inscribir una circunferencia de doce metros de diámetro, y que cuente con los elementos adecuados a la función que han de desempeñar*

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   63
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

de no reducir la edificabilidad lucrativa y por tanto el aprovechamiento urbanístico (Edificabilidad homogeneizada) asignado por el PERI de 1997.

CUADRO COMPARATIVO			
Norma Zonal	SITUACION ACTUAL	SITUACION MODIFICADA	
	Ordenanza Usos Productivos	Ordenanza Usos Productivos	Ordenanza Infraestructuras de transporte
Superficie suelo (m)	51.756	37.619	14.137
Coefficiente edificabilidad	0,70	0,963	1,00
Edificabilidad (m2ct)	36.229	36.229	14.137
Edificabilidad lucrativa (m2ct)	36.229	36.229	0
Uso Global Área Homogénea	Industrial	Industrial	Industrial
Uso característico parcela	Terciario	Terciario	Red General
Coefficiente homogeneización	1,8	1,8	0
Edificabilidad homogeneizada (m2ctugAH)	65.213	65.213	0

El ámbito que mantiene su regulación a través de la Ordenanza Usos Productivos tiene capacidad suficiente para absorber el trasvase de edificabilidad propuesto. De acuerdo a los parámetros urbanísticos de dicha ordenanza la ocupación máxima es del 70% con una altura máxima de 12 metros (equivalentes a 3 plantas de 4 metros), lo que arroja un volumen capaz de contener aproximadamente 79.000 m2c distribuidos en tres alturas. Dicha capacidad es notablemente superior a la edificabilidad asignada de 36.229 m2, por lo que resulta viable técnicamente la implantación de edificaciones que permitan agotar el techo edificable asignado.

Además de la regularización del parámetro de la edificabilidad, se considera conveniente aclarar la redacción del artº 24.3 de la Ordenanza Usos Productivos del Plan Especial de Reforma Interior de la UE-19 del PGOU (Polígono 13-A Margen Derecha) de Alcalá de Henares, dado que no establece cuales son los retranqueos al resto de linderos que no sean el frente de parcela. Por último, dado que las parcelas ordenadas por la citada ordenanza y la nueva ordenanza Infraestructuras de Transporte son colindantes se juzga conveniente armonizar las condiciones de retranqueos de ambas, sin que ello suponga una modificación respecto a la situación actual.

**3. La ejecución de las obras de acondicionamiento y urbanización de los viarios delimitados en los correspondientes planos de ordenación, con motivo de las necesidades establecidas en el Estudio de tráfico y movilidad y del análisis realizado por el Servicio de Infraestructuras municipal**

La ejecución de dichas obras se desarrollará conforme a lo previsto en el Plan de Etapas recogido en el presente Plan. Se prevén tres actuaciones principales:

- Adaptación de la glorieta de acceso de autobuses a la estación desde Vía Complutense.
- Adaptación a la Orden TMA/851/2021 del itinerario peatonal de la Vía Complutense y calle Ávila desde su cruce con la calle Ávila hasta el acceso a la estación.

- Urbanización del Camino de la Esgaravita desde su cruce con la calle Ávila hasta el acceso a la estación.

### 2.1.7 PLANEAMIENTO URBANÍSTICO AFECTADO POR EL PRESENTE PLAN ESPECIAL

La modificación afecta a la ordenación establecida en el **Plan Especial de Reforma Interior de la Unidad de Ejecución nº 19 del PGOU (Polígono 13A- Margen derecha)**.

En cumplimiento de lo previsto en el artº 67.3 de la LSCM, en los casos que se altere el planeamiento urbanístico por otra figura de planeamiento diferente a aquella por la que fue aprobada, deberá incorporar la modificación de aquellos documentos que sean necesarios para evitar incongruencias en el documento técnico y normativo.

Por tanto, el Plan Especial incluye como documentación anexa un texto refundido del Plan Especial de Reforma Interior de la Unidad de Ejecución nº 19 del PGOU (Polígono 13A- Margen derecha)

### 2.1.8 MEMORIA DE IMPACTO NORMATIVO

#### Objeto del Análisis

El objeto de este informe es analizar el impacto que el urbanismo puede tener sobre los diversos colectivos, tanto en materia de género, así como sobre los distintos grupos sociales (infancia, adolescencia y familia) o personas con problemas de movilidad y plantear objetivos y propuestas para mejorar la inclusión de estos colectivos en el contexto de la ciudad. Busca el estudio y la consideración de las diferentes situaciones, condiciones, aspiraciones y necesidades de las personas, asegurando un clima de integración adecuado, dentro del principio de igualdad entre mujeres y hombres.

La finalidad es la incorporación de actuaciones específicas dirigidas a eliminar las desigualdades en todas las políticas y acciones, en sus diferentes niveles y fases, para ofrecer un acceso equitativo a oportunidades sociales, económicas, políticas, laborales, educativas, culturales y de salud. Persigue incorporar la perspectiva de género y la no discriminación por problemas de movilidad al planeamiento urbanístico de manera que:

- El urbanismo sea una herramienta para corregir las desigualdades urbanas.
- Las ciudades reconozcan las necesidades específicas de cada grupo social (niños, jóvenes, mayores, personas con problemas de movilidad o discapacidad).
- La escala de barrio sea el elemento básico de organización, gestión y planificación urbana, acogiendo y promoviendo la transformación social y posibilitando la autonomía dentro de estos espacios, siempre con condiciones de seguridad, calidad y habitabilidad.
- El barrio debería solucionar las necesidades básicas de uso cotidiano sin tener que hacer uso del transporte privado: compra de productos básicos, servicios de proximidad, servicios de salud primaria, etc.
- Los equipamientos estén situados cerca del continuo urbano y generen bienestar, garantizando una oferta pública de calidad y proximidad
- Se eviten los espacios inseguros que puedan dar lugar a posibles agresiones o situaciones de peligro y discriminación.

## Contenido del análisis<sup>18</sup>

El contenido de este informe está conformado por los análisis específicos de:

- Igualdad de género
- Impacto en la infancia, la adolescencia y la familia
- Accesibilidad

### 2.1.8.1 MEMORIA DE IMPACTO DE GÉNERO

#### 2.1.8.1.1 Introducción

Impulsar la creación de ciudades sostenibles, centradas en las necesidades cotidianas de las personas y que ofrezcan las mismas oportunidades y beneficios a hombres y mujeres, ya no es una opción sino una obligación legal.

Favorecer la igualdad entre mujeres y hombres a través de las políticas urbanas obliga a repensar cómo se diseñan y desarrollan las ciudades. Esta forma de concebir las actuaciones urbanísticas desde una perspectiva sensible a la dimensión género se asienta en los siguientes elementos:

- Concebir el urbanismo como una herramienta de intervención pública útil para corregir desigualdades y mejorar la calidad de vida de toda la población, en su diversidad.
- Desarrollar una planificación urbanística desde equipos multidisciplinares, paritarios entre mujeres y hombres y participados por profesionales de distintos niveles y conocimientos (puestos de decisión, técnicos, administrativos, etc.).
- Incorporar a la ciudadanía en la planificación urbanística desde una concepción “abajo a arriba” que responda a las necesidades cotidianas de las personas que habitan y usan los espacios urbanos.
- Incluir la innovación social y tecnológica en la planificación urbanística para alcanzar un conocimiento real de las necesidades de toda la ciudadanía y evaluar el impacto de la planificación en la diversidad al tiempo que favorece el diseño de medidas innovadoras y creativas.
- Redimensionar la planificación de los espacios urbanos a escala de barrios, asegurando un entorno de proximidad que facilite la vida cotidiana de todas las personas, particularmente de aquellas con movilidad reducida, responsabilidades familiares o transitando una etapa vital con mayor dependencia.
- Facilitar la autonomía de las personas más vulnerables, incorporando las condiciones necesarias en términos de seguridad, movilidad, accesibilidad y habitabilidad.

En las ciudades convive una gran diversidad de personas que desempeñan diversos roles sociales y de género (empleo, cuidados, trabajo comunitario), desarrollan infinidad de actividades en su día a día

<sup>18</sup> Se excluye del contenido del análisis el impacto por razón de orientación e identidad sexual de acuerdo con la Disposición Adicional Cuarta de la LSCM 9/2001 introducida a través de la Ley 11/2022, de 21 de diciembre, de Medidas Urgentes para el Impulso de la Actividad Económica y la Modernización de la Administración de la Comunidad de Madrid.

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   66
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

(comprar, realizar actividad física, jugar o poner en práctica otras formas de ocio activo, realizar actividades sociales, desplazarse, acudir a espacios públicos como centros escolares o médicos, atender necesidades cotidianas...) que se entrecruzan y explican a partir de esos mismos roles de género y de otros factores de sociales que, como la edad o la movilidad, generan diferentes grados de inclusión/exclusión en el espacio urbano

Por ello, según como se diseñen las ciudades, el desempeño de estos roles y la realización de estas actividades se efectuará de manera más o menos fácil, lo que directamente incide en la calidad de vida de las personas. De ahí la rotunda afirmación de que las políticas urbanísticas tienen consecuencias sobre la vida de la población.

De este modo, en el desarrollo urbanístico se deben tener en cuenta todas las etapas de la vida del ser humano, desde la infancia a la vejez, y considerar aquellos aspectos que como el grado de movilidad y autonomía pueden incidir en la igualdad de derechos frente a las oportunidades y beneficios que brinda el entorno urbano.

#### 2.1.8.1.2 Marco Normativo

##### Europeo-Internacional

- Declaración Universal de los Derechos Humanos, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 10 de diciembre de 1948 en París.
- Carta de derechos fundamentales de la Unión Europea, documento que fue proclamado por el Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea y la Comisión Europea el 7 de diciembre de 2000 en Niza. La versión revisada de la Carta fue proclamada el 12 de diciembre de 2007 en Estrasburgo
- Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer, aprobada por la Asamblea General de Naciones Unidas el 18 de diciembre de 1979 y ratificada por España el 16 de diciembre de 1983.
- Carta Europea para la igualdad de mujeres y hombres en la vida local (2005-2006), elaborada y promovida por el Consejo de Municipios y Regiones de Europa y sus asociados.
- Convenio del Consejo de Europa sobre Prevención y Lucha contra la Violencia contra las mujeres y la violencia doméstica, de 11 de mayo de 2011, ratificado por España el 6 de junio de 2014.

##### Estatal

- La Constitución Española de 1978.
- Real Decreto Legislativo 7/2015 de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.
- Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno modificada parcialmente por La Ley 30/2003 de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración de impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el gobierno
- Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo para la igualdad efectiva entre mujeres y hombres.
- El Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis de Impacto Normativo.

##### Autonómica

- La ley 3/2018, de 22 de junio, de modificación de la ley 5/2005, de 20 de diciembre, Integral contra la Violencia de Género de la Comunidad de Madrid.

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   67
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

- Decreto 279/2019, de 29 de octubre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Políticas Sociales, Familias, Igualdad y Natalidad
- Estrategia Madrileña para la Igualdad de Oportunidades entre Hombres y Mujeres 2018-2021. Dirección General de la Mujer de la Consejería de Políticas Sociales y Familia. Comunidad de Madrid.

La Ley Orgánica 3/2007 de 22 de marzo para la Igualdad Efectiva de Mujeres y Hombres establece el carácter transversal del principio de igualdad de trato entre mujeres y hombres en los siguientes artículos:

Artículo 15. Mandata a las administraciones públicas para integrar ese principio de forma activa en sus disposiciones normativas:

*“lo integrarán, de forma activa, en la adopción y ejecución de sus disposiciones normativas, en la definición y presupuestación de políticas públicas en todos los ámbitos y en el desarrollo conjunto de todas sus actividades”.*

Artículo 19. Establece la necesidad de que las disposiciones de especial relevancia incluyan un informe sobre su impacto por razón de género.

*“Informes de impacto de género. Los proyectos de disposiciones de carácter general y los planes de especial relevancia económica, social, cultural y artística que se sometan a la aprobación del Consejo de Ministros deberán incorporar un informe sobre su impacto por razón de género.”*

Artículo 21.2. Extiende el mandato a las Entidades Locales:

*“Las entidades Locales integrarán el derecho de igualdad en el ejercicio de sus competencias y colaborarán, a tal efecto, con el resto de las Administraciones públicas”.*

Artículo 31.1 (párrafo segundo). Señala:

*“Del mismo modo, las políticas urbanas y de ordenación del territorio tomarán en consideración las necesidades de los distintos grupos sociales y de los diversos tipos de estructuras familiares, y favorecerán el acceso en condiciones de igualdad a los distintos servicios e infraestructuras urbanas”.*

### **2.1.8.1.3 Objeto del documento**

El objeto del presente Plan Especial es la creación de una nueva red pública general de infraestructuras para permitir la implantación de una estación de autobuses interurbanos. Para ello se requiere la modificación de la ordenación de un ámbito actualmente calificado como terciario y propiedad del Ayuntamiento de Alcalá de Henares.

El ámbito objeto de modificación se sitúa en Vía Complutense 132 y corresponde con la finca catastral 1030110VK7802N0001WD, si bien el presente Plan pretende la regularización geométrica de su lindero suroeste.

Desde el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) y el Ayuntamiento de Alcalá de Henares se establece a finales de 2023 la necesidad de contar con una Estación de Autobuses Interurbanos para la mejora de la prestación del servicio de la red de líneas interurbanas actualmente descentralizado.

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   68
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

Se pretende la ejecución de una dotación pública donde se centralice la regulación de todas las líneas interurbanas y otras rutas supramunicipales, así como su conexión con la propia red de autobuses urbanos. La estación deberá estar dotada de un aparcamiento disuasorio y de otros servicios complementarios de la estación.

#### 2.1.8.1.4 Análisis de impacto

La implantación de una Estación de autobuses interurbanos tiene como fin último la mejora del sistema de transporte público para todos los ciudadanos, lo que tiene impacto directo en el objetivo de redimensionar la planificación de los espacios urbanos a escala de barrios, asegurando un entorno de proximidad que facilite la vida cotidiana de todas las personas, particularmente de aquellas con movilidad reducida, responsabilidades familiares o transitando una etapa vital con mayor dependencia.

#### 2.1.8.1.5 Valoración de impacto

Valoración del impacto sobre la igualdad de género: **POSITIVO**. El documento permitirá integrar en el tejido urbano una dotación de equipamiento público destinada a Estación de Autobuses para la mejora del sistema de transporte público de la ciudad y su ámbito de influencia en la comarca.

El alcance normativo del documento no genera un aumento de las brechas de género respecto a la situación de inicial, ni contiene medida discriminatoria por razón de género.

### 2.1.8.2 MEMORIA DE IMPACTO EN LA INFANCIA, ADOLESCENCIA y FAMILIA

#### 2.1.8.2.1 Introducción

En toda ciudad existen elementos que impactan negativamente en la vida de los niños y niñas que la habitan: aspectos como la contaminación atmosférica o acústica, la siniestralidad, la falta de accesibilidad a la vivienda o infraviviendas y los efectos del cambio climático, entre otros. Pero hay otros elementos que, aunque no parezcan tan urgentes, son muy importantes: la existencia de áreas verdes, plazas, espacios para el juego, acceso a la naturaleza o el uso del espacio público “como elemento integrador de la sociedad”.

La inclusión es un elemento fundamental para avanzar en la equidad. No podemos avanzar hacia ciudades más justas sin garantizar la inclusión de todos los grupos sociales.

Existen dos elementos clave para lograr esta inclusión: por un lado, avanzar en políticas centradas en las personas. Por otro lado, cambiar la forma en que se planifican, construyen y gestionan las ciudades, teniendo en cuenta todos los elementos que reflejan las problemáticas que caracterizan los entornos urbanos, que afectan a la población vulnerable.

Las políticas sociales en defensa de la infancia deben generar propuestas para incluir elementos urbanos que logren que la naturaleza se acerque a los barrios, especialmente los barrios vulnerables. El acceso a la naturaleza es determinante para el bienestar de la niñez.

El urbanismo y salud han estado unidos desde el principio: ya en los siglos XIX, XX y XXI se adaptaron las zonas urbanas para dar respuesta a las enfermedades. Esto debería suceder hoy para abordar, en este caso, las enfermedades derivadas del estilo de vida urbano actual, extremadamente individualista y sedentario: obesidad y sobrepeso, estrés, depresión, etc. No podemos tener a la infancia y juventud estática. El espacio público debe tener una nueva configuración.

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   69
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

La “Guía para planificar ciudades saludables” redactado por el Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, Universidad Politécnica de Madrid, parte de dos pautas principales: promover estilos de vida saludables en la infancia y prevenir los ambientes nocivos que tienen las ciudades. Las dos cosas se pueden hacer desde el diseño urbano. Dicha guía establece 3 líneas de acción fundamentales:

- **Línea de acción 1:** Una ciudad pensada para caminar, en la que se pueda llegar a los sitios habituales andando, ya que es una actividad imprescindible para mejorar nuestra salud física y mental, aparte de hacer más sostenible el planeta, junto con la promoción de la bicicleta también como movilidad activa, y una reorganización del reparto del espacio público en detrimento del vehículo motorizado privado.

Caminar implica salir del sedentarismo, favorecer la reducción de la obesidad de las personas y las enfermedades cardiovasculares.

Para hacer posible que las personas caminen en sus barrios, es necesario que las calles sean seguras frente a los accidentes de tráfico, sean confortables térmicamente (tanto en el invierno como en el verano), sean dinámicas (haya cosas que ver y hacer), y sean atractivas, entre los requerimientos más destacados.

Por otro lado, es necesario realizar acciones acordes a las prioridades de la pirámide de la movilidad urbana, fomentando, por orden de prioridad, la movilidad a pie, la movilidad en bicicleta y el transporte público. Para ello, es necesario replantear el reparto del espacio público según estas prioridades.

Asimismo, será preciso reducir los riesgos de accidentes de las personas provocados por el tráfico, las caídas, y otros accidentes diversos que se pueden producir en el espacio público de nuestros espacios urbanos.

Para ello habrá que considerar las diferencias respecto a las capacidades de las personas, bien sea simplemente por su edad, como por la pérdida temporal o progresiva de sus capacidades cognitivas, de orientación o de seguridad, en el espacio público. En una sociedad con alto porcentaje de personas mayores se considera la necesidad de repensar las calles desde el punto de vista del envejecimiento activo, para que puedan caminar y relacionarse con autonomía y sin riesgos reales o subjetivos. A su vez, es necesario orientar las ciudades hacia las necesidades de la infancia, tanto para una mayor movilidad activa (caminando y bicicleta) de esta población, como para la creación de más espacios de convivencia para estas edades.

- **Línea de acción 2:** Introducir la naturaleza en los barrios de la ciudad, ya que están demostrados los grandes beneficios para la salud física y mental de las zonas verdes de proximidad, a lo que se añade su importante papel en la reducción de la contaminación y la mejora del microclima urbano.

Las zonas verdes promueven la salud de las personas, ya que tienen beneficios físicos y psicológicos constatados respecto a su bienestar, sea cual sea su edad y condición.

Para este objetivo, es necesario que las calles sean “calles-verdes”, con arbolado y arbustos de sombra en sus aceras, que haya zonas de naturaleza distribuidas a pocos minutos de las zonas residenciales mediante recorridos accesibles y cortos (para llegar en poco tiempo). Además, la introducción de soluciones de gestión del ciclo del agua en la ciudad, también son idóneas y aconsejables y están englobadas en las denominadas “Soluciones basadas en la Naturaleza”.

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   70
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

El incremento de zonas verdes significará mejorar el microclima urbano y la calidad del aire. Las zonas verdes aportan oxígeno, retienen CO2 y partículas en suspensión de la atmósfera urbana, por lo que reducen las enfermedades respiratorias y ayudan a regular microclimáticamente los golpes extremos de calor o frío de la población, especialmente para grupos más vulnerables, como son la infancia y las personas mayores.

Es importante también destacar los beneficios físicos y mentales de una adecuada distribución, accesibilidad y tamaño de las zonas verdes, que puede ayudar a la reducción del consumo de fármacos y a la recuperación más rápida de los picos de estrés que sufren las personas debido a las características de los ámbitos urbanos (tráfico, ruido, etc.). También sería necesario considerar la importancia de que estas zonas verdes accesibles (de proximidad) estén unidas entre sí en forma de infraestructura verde, no solo desde el punto de vista ecológico sino también para peatones y bicicletas de forma que se puedan organizar recorridos y circuitos que amplíen las posibilidades de actividad física, movilidad activa y ocio activo en ambientes de naturaleza. De forma que los corredores de unión entre las diferentes zonas verdes tengan funciones de conectividad adicionales a las puramente ecológicas.

- **Línea de acción 3:** Configurar espacios de encuentro y convivencia para conseguir ciudades más solidarias y menos desiguales, tratando de romper las burbujas de soledad y aislamiento que enfrentan sistemáticamente a la ciudadanía entre sí.

Promover nuevos espacios de encuentro y convivencia servirá para salir del aislamiento, el individualismo y la soledad no deseada, que desemboca en perjuicios sobre la salud de las personas. Deben ser espacios que posibiliten el desarrollo de actividades que no segmenten a los grupos de población, lugares pensados para provocar y facilitar el encuentro y la interacción intergeneracional.

Desde el planeamiento y el diseño urbano, diseñar espacios de encuentro y convivencia significa pensar en una red de espacios públicos con actividades para todas las personas, teniendo en cuenta su diversidad (edad, género, diversidad funcional, país de origen, etc.), próximos a las viviendas, bien sean de nueva creación o reacondicionados, que sirvan con flexibilidad para encauzar actividades sociales, culturales, deportivas, educativas o de ocio desde la escala local. Es fundamental incorporar la participación de la ciudadanía en el diseño de estos espacios.

En este sentido, los espacios públicos con actividades variadas e intergeneracionales buscarán la creación de redes de personas activas, combinando las actividades presenciales con las virtuales, en base a intereses reales y comunes de la población, que se podrán conocer gracias a la participación ciudadana. Para ello, será necesario pensar en una estructura de plazas, plazuelas, pequeños equipamientos flexibles, estratégicamente distribuidos por la ciudad, con buena accesibilidad y con zonas verdes de proximidad.

### 2.1.8.2.2 Marco Normativo

#### Europeo-Internacional

- Declaración Universal de los Derechos Humanos, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 10 de diciembre de 1948 en París.
- Carta de derechos fundamentales de la Unión Europea, documento que fue proclamado por el Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea y la Comisión Europea el 7 de diciembre de

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   71
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

2000 en Niza. La versión revisada de la Carta fue proclamada el 12 de diciembre de 2007 en Estrasburgo

- La Declaración de los derechos del niño de 1959.
- Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos del Niño, adoptada y abierta a la firma y ratificación por la Asamblea General en su resolución 44/25, de 20 de noviembre de 1989, entrada en vigor el 2 de septiembre de 1990, fue ratificada por España el 30 de noviembre de 1990, y vigente desde el 5 de enero de 1991.
- Carta Europea de los Derechos del Niño. Resolución A.-0172/92 (Diario Oficial de las Comunidades Europeas, 8 de julio de 1992).
- Convenio Europeo sobre el Ejercicio de los Derechos de los Niños, hecho en Estrasburgo el 25 de enero de 1996, ratificado el 11 de noviembre de 2014.

#### **Estatal**

- La Constitución Española de 1978.
- Real Decreto Legislativo 7/2015 de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.
- Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero de Protección Jurídica del Menor
- Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas.
- II Plan Estratégico Nacional de infancia y adolescencia 2013-2016, de 5 de abril de 2013
- Ley Orgánica 8/2015, de 22 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia.
- Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia.

#### **Autonómica**

- Ley 4/2023, de 22 de marzo, de Derechos, Garantías y Protección Integral de la Infancia y la Adolescencia de la Comunidad de Madrid.

La Ley Orgánica 1/1996 de 15 de enero de Protección Jurídica del Menor establece:

Artículo 22 quinquies. Regula el Impacto de las normas en la infancia y en la adolescencia.

*“Las memorias de análisis de impacto normativo que deben acompañar a los anteproyectos de Ley y a los proyectos de reglamentos incluirán el impacto de la normativa en la infancia y en la adolescencia”.*

La Ley 40/2003 de 18 de noviembre de Protección a las Familias Numerosas, establece en su disposición adicional décima:

*“las memorias del análisis de impacto normativo que deben acompañar a los anteproyectos de Ley y a los proyectos de reglamentos incluirán el impacto de la normativa en la familia”.*

El artº 24 de la Ley 4/2023, de 22 de marzo, de Derechos, Garantías y Protección Integral de la Infancia y la Adolescencia de la Comunidad de Madrid establece los Derechos a un medio ambiente saludable y a un entorno urbano adecuado:

1. La Comunidad de Madrid promoverá el conocimiento, respeto y disfrute del medio ambiente por parte de los niños, fomentando su participación activa en la protección, conservación y mejora del entorno, en el marco de un desarrollo sostenible y el favorecimiento de la educación ambiental. Para ello desarrollará programas formativos, divulgativos y de concienciación sobre

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   72
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

el uso responsable y sostenible del agua y demás recursos naturales, y la adquisición de hábitos de conservación del medio ambiente y prevención de la contaminación acústica.

2. La Comunidad de Madrid y las entidades locales procurarán desarrollar sus planeamientos urbanísticos como espacios seguros, adecuados y adaptados a los niños. Se incluirán en los mismos equipamientos que permitan el ejercicio de actividades lúdicas, incluyendo instalaciones adaptadas a las necesidades según su edad y capacidades, y velarán por su adecuado mantenimiento, conforme a la legislación sectorial.
3. En el ámbito local, los planes urbanísticos han de aspirar a prever espacios y zonas de juego, deportivas y recreativas accesibles, idóneas, diversificadas y suficientes para posibilitar el ejercicio del derecho a jugar y al deporte, conforme a la legislación sectorial. En su diseño y configuración los ayuntamientos tratarán de contar con la participación activa de los niños.

Se deberá tener en cuenta la perspectiva, las necesidades y los intereses de los niños, promoviendo trazados que permitan los desplazamientos de sus domicilios a los centros educativos y otros equipamientos dirigidos especialmente a ellos de forma autónoma, facilitándoles el uso de los transportes públicos, en especial en aquellos barrios o zonas con alta concentración de población infantil.

Se atenderá de forma prioritaria a las necesidades de accesibilidad de los niños con discapacidad, así como al derecho a un medioambiente saludable y a un entorno urbano seguro y con zonas de juego, deportivas y recreativas en los barrios o zonas con un mayor índice de pobreza infantil.

#### 2.1.8.2.3 Objeto del documento

El objeto del presente Plan Especial es la creación de una nueva red pública general de infraestructuras para permitir la implantación de una estación de autobuses interurbanos. Para ello se requiere la modificación de la ordenación de un ámbito actualmente calificado como terciario y propiedad del Ayuntamiento de Alcalá de Henares.

El ámbito objeto de modificación se sitúa en Vía Complutense 132 y corresponde con la finca catastral 1030110VK7802N0001WD, si bien el presente Plan pretende la regularización geométrica de su lindero suroeste.

Desde el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) y el Ayuntamiento de Alcalá de Henares se establece a finales de 2023 la necesidad de contar con una Estación de Autobuses Interurbanos para la mejora de la prestación del servicio de la red de líneas interurbanas actualmente descentralizado.

Se pretende la ejecución de una dotación pública donde se centralice la regulación de todas las líneas interurbanas y otras rutas supramunicipales, así como su conexión con la propia red de autobuses urbanos. La estación deberá estar dotada de un aparcamiento disuasorio y de otros servicios complementarios de la estación.

#### 2.1.8.2.4 Análisis de impacto

La implantación de una Estación de autobuses interurbanos tiene como fin último la mejora del sistema de transporte público para todos los ciudadanos.

Esta medida se encuentra alineada con la anteriormente citada Línea de Acción 1 de la Guía para planificar ciudades saludables. Que establece es necesario realizar acciones acordes a las prioridades de la pirámide

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   73
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

de la movilidad urbana, fomentando, por orden de prioridad, la movilidad a pie, la movilidad en bicicleta y el transporte público. Para ello, es necesario replantear el reparto del espacio público según estas prioridades.

#### 2.1.8.2.5 Valoración de impacto

Valoración del impacto sobre la infancia, la adolescencia y la familia: **POSITIVO**. El documento permitirá integrar en el tejido urbano una dotación de equipamiento público destinada a Estación de Autobuses para la mejora del sistema de transporte público de la ciudad y su ámbito de influencia en la comarca.

El alcance normativo del documento no tiene repercusión sobre la infancia, la adolescencia y la familia, no genera discriminaciones en la materia respecto a la situación de inicial, ni contiene disposiciones referidas a la infancia, la adolescencia y la familia.

PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES		Página   74
DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL	MAYO DE 2025	

### 2.1.8.3 MEMORIA DE IMPACTO SOBRE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

#### 2.1.8.3.1 Introducción

La accesibilidad es un problema universal. El espacio urbano debe satisfacer las necesidades de los ciudadanos, evitando toda discriminación por imposibilidad de utilización. Las personas que padecen algún problema físico, psíquico o sensorial encuentran difícil la movilidad, así como la percepción y comprensión de la información sobre el entorno.

Los problemas detectados con respecto al tema de la accesibilidad se pueden organizar en los siguientes puntos:

- Problemas estructurales. Consecuencia de no tener en cuenta la accesibilidad a la hora de configurar la ciudad.
- Problemas de diseño urbano. Derivados de no considerar la accesibilidad en los proyectos arquitectónicos y en la urbanización de la ciudad.
- Problemas de mantenimiento. Debidos a la falta de consideración de la accesibilidad en las tareas de mantenimiento y gestión del espacio urbano.
- Problemas de incumplimiento cívico y normativo por parte de la sociedad.

#### 2.1.8.3.2 Marco Normativo

##### Europeo-Internacional

- Declaración Universal de los Derechos Humanos, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 10 de diciembre de 1948 en París.
- Carta de derechos fundamentales de la Unión Europea, documento que fue proclamado por el Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea y la Comisión Europea el 7 de diciembre de 2000 en Niza. La versión revisada de la Carta fue proclamada el 12 de diciembre de 2007 en Estrasburgo
- Convención de Derechos de las Personas con Discapacidad, de Naciones Unidas, de 13 de diciembre de 2006, ratificada por España el 23 de noviembre de 2007.

##### Estatal

- Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, Condiciones Básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones,
- Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.
- Real Decreto 173/2010, de 19 de febrero, por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, aprobado por el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad.
- Ley 26/2011 de 1 de agosto de adaptación normativa a la Convención internacional sobre derechos de las personas con discapacidad.
- Real Decreto 1276/2011 de 16 de septiembre de adaptación normativa a la Convención internacional sobre derechos de las personas con discapacidad.
- Real Decreto 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social

##### Autonómica

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   75
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

- Ley 8/93, de 22 de junio, de Promoción y Suspensión de Barreras Arquitectónicas de la Comunidad de Madrid.
- Decreto 71/99, de 20 de mayo, Reglamento de Desarrollo del Régimen sancionador en materia de Promoción de la accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas de la Comunidad de Madrid.
- Decreto 138/98, de 23 de julio, Modificación de determinadas especificaciones de la Ley de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas de la Comunidad de Madrid.
- Decreto 13/2007, de 15 de marzo, Reglamento Técnico de Desarrollo en Materia de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas de la Comunidad de Madrid.

El Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, prevé en su artículo 34:

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

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

La Comunidad ha legislado asimismo en la materia mediante la Ley 8/1993 de 22 de junio de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas de la Comunidad de Madrid. En su Disposición Adicional décima regula sobre el contenido y objeto de los planes urbanísticos:

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

### **2.1.8.3.3 Objeto del documento**

El objeto del presente Plan Especial es la creación de una nueva red pública general de infraestructuras para permitir la implantación de una estación de autobuses interurbanos. Para ello se requiere la modificación de la ordenación de un ámbito actualmente calificado como terciario y propiedad del Ayuntamiento de Alcalá de Henares.

El ámbito objeto de modificación se sitúa en Vía Complutense 132 y corresponde con la finca catastral 1030110VK7802N0001WD, si bien el presente Plan pretende la regularización geométrica de su lindero suroeste.

Desde el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) y el Ayuntamiento de Alcalá de Henares se establece a finales de 2023 la necesidad de contar con una Estación de Autobuses Interurbanos para la mejora de la prestación del servicio de la red de líneas interurbanas actualmente descentralizado.

Se pretende la ejecución de una dotación pública donde se centralice la regulación de todas las líneas interurbanas y otras rutas supramunicipales, así como su conexión con la propia red de autobuses urbanos. La estación deberá estar dotada de un aparcamiento disuasorio y de otros servicios complementarios de la estación.

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   76
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

#### 2.1.8.3.4 Análisis de impacto

La implantación de una Estación de autobuses interurbanos tiene como fin último la mejora del sistema de transporte público para todos los ciudadanos. Para asegurar la correcta funcionalidad de la estación y garantizar el acceso universal de todas las personas a la misma de forma peatonal, deberá darse cumplimiento efectivo en los viarios colindantes a la estación de la *Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.*

Dado el actual estado de dichos viarios, el presente Plan contempla la reurbanización de los viarios necesarios para garantizar la accesibilidad a la Estación. Para ello deberá redactarse un Proyecto de obras de mejora de la infraestructura viaria conforme a las condiciones establecidas en el Plan de etapas y las de la normativa urbanística del presente Plan.

#### 2.1.8.3.5 Valoración de impacto

Valoración del cumplimiento de la legislación vigente sobre Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas y Urbanísticas: **POSITIVO**. El Plan propuesto permitirá alcanzar un cumplimiento efectivo de la *Orden TMA/851/2021, de 23 de julio*, en el entorno urbano de influencia de la Estación de Autobuses.

Además, el proyecto de la Estación deberá dar cumplimiento a las condiciones de accesibilidad establecidas para las edificaciones que se encuentran regulados en el Código Técnico de la Edificación.

## 2.2 MEMORIA DE VIABILIDAD ECONÓMICA Y SOSTENIBILIDAD DE LA PROPUESTA

### 2.2.1 PLAN DE ETAPAS

#### 2.2.1.1 Ejecución del Plan

La implantación de la estación de autobuses requiere la ejecución de tres actuaciones distintas:

1. La ejecución de las obras de acondicionamiento y urbanización de los viarios delimitados en los correspondientes planos de ordenación
2. La demolición de las construcciones ruinosas y el acondicionamiento de la parcela destinada a la nueva infraestructura
3. La ejecución de la propia estación de autobuses.

#### Actuación 1: Obras de acondicionamiento y urbanización de los viarios:

El ámbito de actuación del presente Plan Especial opera sobre suelo urbano consolidado, sin embargo, de acuerdo con las conclusiones del Estudio de Tráfico y Movilidad y el análisis realizado por el Servicio de Infraestructuras Municipal es preciso ejecutar una serie de mejoras en la red viaria como consecuencia de las necesidades y requerimientos propios de la estación de autobuses.

Será preciso la redacción y ejecución de un **Proyecto de obras de mejora de la infraestructura viaria**, cuyo promotor será el Ayuntamiento de Alcalá de Henares.

#### Actuaciones 2 y 3: Acondicionamiento de la parcela y ejecución de la Estación:

Estas actuaciones se ejecutarán a través de un proyecto de obras cuyo promotor será CRTM.

PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES		Página   78
DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL	MAYO DE 2025	

### 2.2.1.2 Captación de terrenos

La ejecución del proyecto de obras de mejora de la infraestructura viaria, de acuerdo a lo previsto en el Plano ORD.03 de estructura viaria, requiere la captación de terrenos privados para su incorporación al dominio público viario.

Es necesaria la captación de aproximadamente 150 m<sup>2</sup> pertenecientes a la parcela catastral **1027640VK7802N0001RD** con frente a Camino de la Esgaravita, para el correcto trazado de la urbanización del citado camino.



Superficie de los terrenos a captar (en rojo) en Camino de la Esgaravita (Fuente sedecatastro.gob.es)



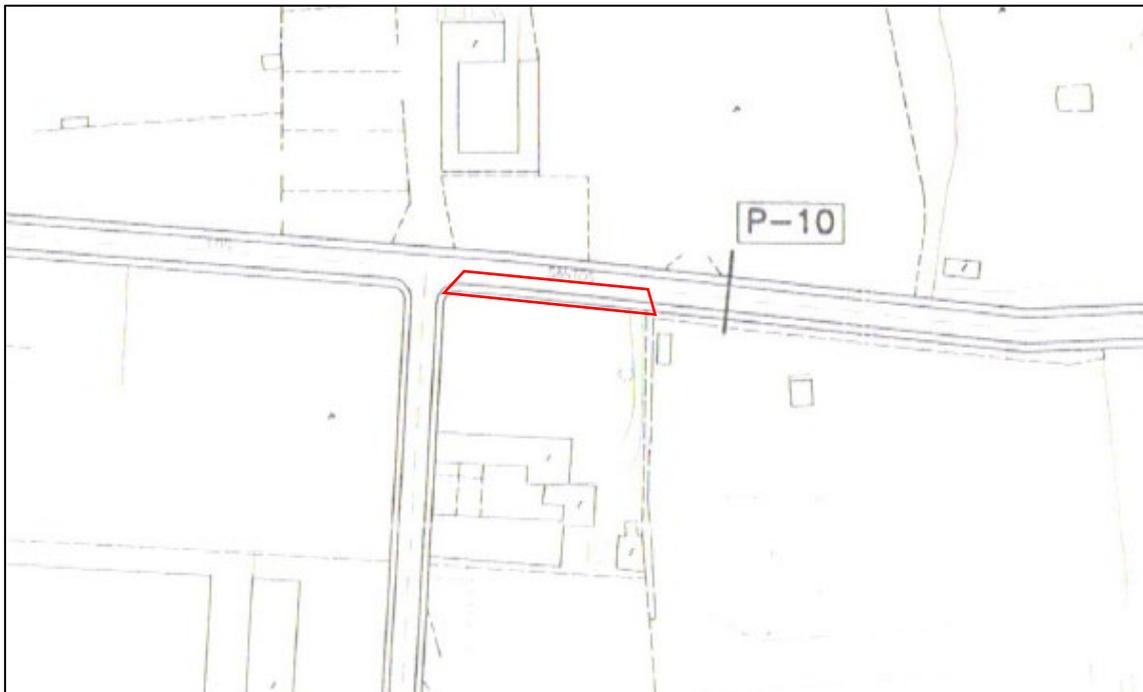
Vista de los terrenos a captar (en rojo) en Camino de la Esgaravita (Fuente Google Streetview)



Vista de los terrenos a captar (en rojo) en Camino de la Esgaravita (Fuente Google Streetview)

El Plan Especial de Reforma Interior de la Unidad de Ejecución nº 19 del PGOU (Polígono 13A- Margen derecha) aprobado el 15 de julio de 1997 ya contemplaba la necesidad de obtener dichos terrenos. Formaba parte del objetivo fundamental del PERI de redefinir los viarios principales paralelos (antiguos Camino de la Esgaravita y Camino de Afligidos) y la apertura de nuevos viarios de conexión entre ellos.

El Plano 07 del citado PERI contemplaba una sección continua de vial para el Camino de la Esgaravita denominada (P-10) de 10 metros de anchura.



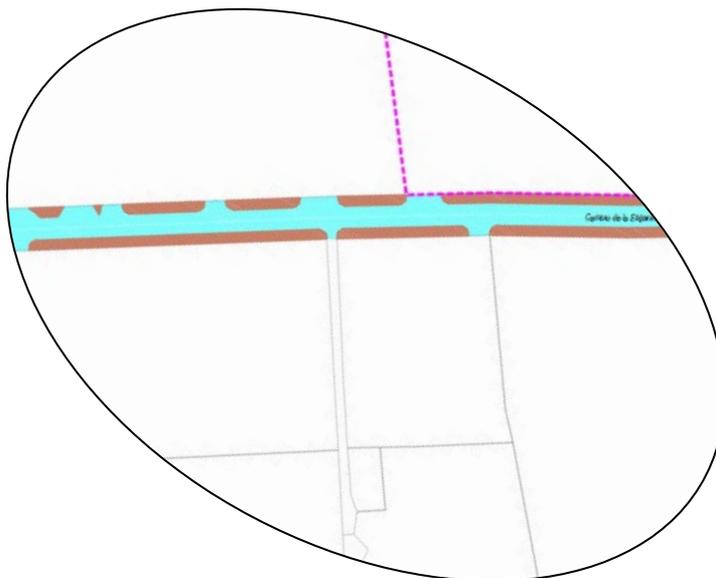
Extracto del Plano 07 Red Viaria del PERI de la Unidad de Ejecución nº 19 del PGOU



Extracto del Plano 09.1 Afecciones del PERI de la Unidad de Ejecución nº 19 del PGOU

El PERI de 1997 establece un sistema de actuación por cooperación con el objetivo de gestionar una reparcelación económica para las cesiones de viario necesarias y la posterior ejecución de la reurbanización completa del ámbito. Por los motivos ya expuestos anteriormente dicha reparcelación económica no se ha efectuado, por lo que la gestión y ejecución del citado PERI no ha podido llevarse a cabo durante más de 30 años y a día de hoy estos terrenos siguen sin estar captados ni reurbanizados.

El presente Plan contempla la ejecución de la obra de reurbanización del tramo del Camino de la Esgaravita desde su cruce con la calle Ávila hasta completar todo el frente del ámbito de actuación, de acuerdo con lo recogido en el plano ORD.3



Extracto del Plano ORD.3 del presente Plan Especial

Dada la urgencia y la utilidad pública de la actuación, así como la constatación del fracaso del sistema de captación previsto por el PERI de 1997, se considera necesario captar los terrenos incluidos en la finca catastral **1027640VK7802N0001RD** que se ven afectados por el trazado ya previsto en 1997 y refrendado en el presente Plan, para lo que deberá iniciarse expediente de expropiación o cualquier otro de los métodos que recoge el artº 90 de la LSCM 9/2001.

## 2.2.2 MEMORIA DE VIABILIDAD ECONÓMICA

La presente Memoria de Viabilidad Económica tiene por objeto dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 22.5 del RDL 7/2015 de 30 de octubre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana, que requiere la elaboración de una memoria que asegure su viabilidad económica, en términos de rentabilidad, y de un adecuado equilibrio entre los beneficios y las cargas derivados de la misma.

El presente Plan prevé la creación de una nueva dotación pública de infraestructuras, para la implantación de una estación de autobuses. Se trata de una iniciativa pública que opera sobre suelo público, con consideración de bien patrimonial del Ayuntamiento, que pasará a tener la consideración de dominio público.

Procede por tanto analizar dos enfoques distintos en relación con la viabilidad económica de la actuación. Por un lado, su impacto sobre el patrimonio municipal y por otro los costes derivados de la actuación que se pretende y la asignación de dicha carga.

### 2.2.2.1 Impacto sobre el patrimonio municipal.

La parcela del Parque Municipal de Servicios, como ya se ha justificado anteriormente, constituye un bien patrimonial del Ayuntamiento por su origen y por la propia calificación urbanística vigente. Su uso actual está regulado por la ordenanza “Usos productivos” del PERI de 1997, que incluye como usos característicos, tanto el industrial, como fundamentalmente los terciarios, entre los que se encuentra el comercial, hostelero, hotelero y de oficinas.

De acuerdo con los distintos reglamentos de valoración (Orden ECO/805/2003 y RVLS), en la valoración de los terrenos debe tenerse en cuenta el principio de mayor y mejor uso, según el cual el valor de un inmueble susceptible de ser dedicado a diferentes usos será el que resulte de destinarlo, dentro de las posibilidades legales y físicas, al económicamente más aconsejable, o si es susceptible de ser construido con distintas intensidades edificatorias, será el que resulte de construirlo, dentro de las posibilidades legales y físicas, con la intensidad que permita obtener su mayor valor.

De acuerdo a los valores obtenidos en la más recientes valoraciones realizadas por este servicio, puede establecerse un valor de repercusión del suelo industrial en una horquilla de 200-250 €/m<sup>2</sup>t y un valor del suelo terciario mucho más volátil, que depende del uso final, bien sea comercial 400 – 600 €/m<sup>2</sup>t u hostelero 600 -700 €/m<sup>2</sup>t, siendo el valor de repercusión del uso de oficinas residual dada la escasa demanda histórica de este tipo de inmuebles, en áreas que no supongan centros de actividad plenamente operativos, como pueda ser el Casco Histórico, o el tramo central de la Vía Complutense. En todo caso se puede establecer un valor estimado de la parcela del Parque Municipal de Servicios en torno a los 600 €/m<sup>2</sup>t.

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   82
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

En este aspecto es especialmente relevante especificar que la valoración de una parcela se establece por lo que se denomina su valor de repercusión, es decir, que su valor depende no de su superficie sino de los metros cuadrados de techo edificable (m2t) que puedan construirse sobre la misma.

Por tanto, la reducción de la superficie de la parcela patrimonial del Parque Municipal de Servicios, no tiene repercusión en su valoración siempre y cuando se mantenga la edificabilidad lucrativa inicialmente asignada por el planeamiento. La concentración de la edificabilidad original sobre el resto de la parcela no destinada a estación de autobuses, es perfectamente viable en tanto que la nueva edificabilidad asignada a la parcela dotacional tiene carácter no lucrativo y por tanto no es computable a efectos del cálculo del aprovechamiento del Área Homogénea.

A tal efecto uno de las actuaciones del presente plan es la regularización del coeficiente de edificabilidad aplicable al resto de la parcela del Parque Municipal de Servicios a fin de mantener la superficie edificable lucrativa en dicho ámbito prevista en el PERI vigente.

Se puede justificar, por tanto, que la actuación no supone necesariamente una reducción del valor de la parcela patrimonial municipal, si bien la asignación de una mayor intensidad edificatoria sobre la parcela neta resultante puede limitar las posibilidades de implantación (agotando la edificabilidad total asignada), de determinados usos terciarios que requieran la implementación necesaria de su programa funcional en una única planta, como es el caso de determinados usos comerciales (supermercados, parques de medianas, etc). No obstante, no impide la implantación de otros usos como el hotelero, donde la ejecución de su volumen edificado en distintos niveles no supone obstáculo alguno.

Por otro lado, la implantación de una estación de autobuses interurbanos en el entorno inmediato supone un importante valor añadido para la propia parcela terciaria, por su capacidad de atracción de público (usuarios de la propia estación) o por la propia mejora de la conectividad de la parcela, lo que abre muchas más posibilidades que las que limita, lo que redonda positivamente sobre la valoración del suelo.

### 2.2.2.2 Costes de ejecución de obras derivados de la actuación

La implantación de la estación de autobuses requiere la ejecución de tres actuaciones distintas:

1. La ejecución de las obras de acondicionamiento y urbanización de los viarios delimitados en los correspondientes planos de ordenación
2. La demolición de las construcciones ruinosas y el acondicionamiento de la parcela destinada a la nueva infraestructura
3. La ejecución de la propia estación de autobuses.

De acuerdo con la información facilitada por CRTM (Consortio Regional de Transportes de Madrid), la actuación 1 corresponderá ejecutarla al Ayuntamiento, mientras que la 2 y la 3 correrá a cargo del CRTM.

#### Costes de la Actuación 1: ejecución de las obras de acondicionamiento y urbanización de los viarios. (Ayuntamiento)

De acuerdo con el informe facilitado por el Servicio de Infraestructuras Municipal, se estiman los siguientes costes (IVA incluido):

Glorieta de acceso de autobuses y peatones a la estación .....	336.633 €
Acera de Vía Complutense de acceso a estación .....	320.792 €
Glorieta de c/ Ávila con camino de la Esgaravita .....	627.362 €
Urbanización camino de la Esgaravita .....	790.862 €

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   83
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

Soterramiento línea media tensión.....	71.995 €
Elaboración de proyecto y dirección de obras .....	200.000 €
<b>TOTAL .....</b>	<b>2.347.644 €</b>

**Costes de la Actuación 2: Demoliciones y acondicionamiento del solar. (CRTM)**

De acuerdo con la información facilitada por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, se estiman los siguientes costes (IVA incluido):

Actuaciones previas.....	475.243,98 €
acondicionamiento del terreno.....	380.555,33 €
seguridad y salud.....	7.494,02 €
gestión de residuos .....	87.642,69 €
Presupuesto de ejecución material .....	950.936,02 €
13,00 % gastos generales .....	123.621,68 €
6,00 % beneficio industrial .....	57.056,16 €
21% iva .....	237.638,91

**Presupuesto base de licitación .....** 1.369.252,77 €

**Costes de la Actuación 3: Ejecución de la Estación de autobuses. (CRTM)**

De acuerdo con la información facilitada por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, se estiman los siguientes costes:

1. Red de saneamiento.....	63.322,15 €
2. Cimentaciones y soleras .....	2.271.172,88 €
3. Estructuras.....	217.161,54 €
4. Cubierta .....	375.999,30 €
5. Cerramientos y revestimientos .....	311.679,36 €
6. Aislamiento e impermeabilización .....	496.110,60 €
7. Pavimentos.....	626.144,37 €
8. Cerrajería .....	154.217,21 €
9. Pinturas y tratamientos .....	52.081,30 €
10. Instalación eléctrica e iluminación .....	448.234,83 €
11. Instalación de fontanería.....	69.417,92 €
12. Aparatos sanitarios.....	35.261,00 €
13. Instalación de calefacción.....	166.630,04 €
14. Agua caliente sanitaria .....	58.778,64 €
15. Climatización y ventilación .....	228.650,47 €
16. Instalación protección contra incendios.....	116.439,09 €
17. Vegetación, mobiliario y equipamiento .....	68.900,13 €
18. Módulos prefabricados .....	396.912,58 €
19. Seguridad y salud.....	57.650,24 €
20. Gestión de residuos .....	31.823,60 €
Presupuesto de ejecución material .....	6.246.587,25 €
13,00 % gastos generales .....	812.056,34 €
6,00 % beneficio industrial .....	374.795,24 €

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   84
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

21% iva ..... 1.561.022,15 €

**Presupuesto base de licitación..... 8.994.460,98 €**

**CUADRO RESUMEN COSTES DE EJECUCIÓN DE OBRAS DE LA ACTUACIÓN**

Actuación	Descripción	Responsable	Estimación Coste (IVA incluido)
Actuación 1	Urbanización viarios	Ayuntamiento Alcalá de Henares	<b>2.147.640 €</b>
Actuación 2	Acondicionamiento solar	CRTM	<b>1.369.253 €</b>
Actuación 3	Ejecución estación	CRTM	<b>8.994.461€</b>
<b>TOTAL</b>			<b>12.711.358 €</b>

**2.2.2.3 Costes de captación de los terrenos**

De acuerdo a lo expresado en el epígrafe 2.2.1.2 para la ejecución de las obras de mejora de la infraestructura viaria es necesaria la captación por expropiación de aproximadamente 150 m2 pertenecientes a la parcela catastral **1027640VK7802N0001RD** con frente a Camino de la Esgravita.

A los efectos de valorar la incidencia de la expropiación sobre los costes derivados del presente plan se ha realizado una estimación inicial del valor de expropiación de dichos terrenos. La presente valoración no es vinculante y tiene un valor puramente estimativo.

<b>ESTIMACIÓN INICIAL DEL VALOR DE EXPROPIACION</b>	
Superficie a expropiar	150 m2
Planeamiento Urbanístico	PERI UE-19
Zona Ordenación Urbanística	Minipolígono a desarrollar
Ámbito de actuación del PERI	A-13.3
Coefficiente edificabilidad volumétrico	3,4 m3/m2
Coefficiente edificabilidad superficial	0,85 m3/m2
Edificabilidad sobre superficie a expropiar	127,5 m2t
Edificabilidad patrimonializable (90%)	114,75 m2t
Uso característico	Industria - Minipolígono
Valor de repercusión estimado	200 €/m2
Valor de suelo finalista	22.950 €
Ratio costes urbanización pendientes	80 €/m2
Costes urbanización pendientes	10.200 €
Valor del suelo (suelo finalista-costes)	12.750 €
Premio de afección (5%)	637,5 €
<b>Valor de expropiación estimado</b>	<b>13.388 €</b>

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   85
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

## 2.2.3 INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

Se incorpora informe de sostenibilidad económica emitido por los Servicios de Análisis Económicos de la Intervención Municipal



Área de HACIENDA  
Servicio de Análisis Económico  
INTERVENCIÓN MUNICIPAL

### INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES

Se ha recibido en este Servicio de Análisis Económico de la Intervención Municipal, solicitud del Área de Urbanismo, referente a la emisión de informe de sostenibilidad económica, con motivo de la creación de una nueva red pública general de infraestructuras para la implantación de una estación de autobuses interurbanos. Para ello se requiere la modificación de la ordenación de un ámbito actualmente calificado como terciario y propiedad del Ayuntamiento de Alcalá de Henares.

El ámbito objeto de modificación se sitúa en Vía Complutense nº 132 y corresponde fundamentalmente con la finca catastral 1030110VK7802N0001WD.

La creación de una estación de autobuses interurbanos es una iniciativa conjunta del Ayuntamiento de Alcalá de Henares y del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, que es una sociedad pública dependiente de la Comunidad de Madrid que gestiona y regula todos los transportes públicos colectivos de la Comunidad de Madrid.

#### REGULACIÓN NORMATIVA

- Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.

*“Artículo 22. Evaluación y seguimiento de la sostenibilidad del desarrollo urbano, y garantía de la viabilidad técnica y económica de las actuaciones sobre el medio urbano:*

*4. La documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de urbanización debe incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en la que se ponderará en particular el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y la adecuación del suelo destinado a usos productivos”.*

- Guía metodológica para la redacción de Informes de Sostenibilidad Económica. Ministerio de Fomento.

#### INFORME

El objeto del presente informe es evaluar el impacto económico y financiero que para la Hacienda Municipal tenga el desarrollo de dicha actuación, analizando los costes de puesta en marcha y mantenimiento de la prestación de los servicios públicos resultantes, así como, la estimación de la cuantía económica de los ingresos municipales derivados de los tributos locales que puedan devengarse como consecuencia de la actuación.

CSV:15704507044730212061 - https://sede.ayto-alcaldedehenares.es/validacion

Registro Salida: - - CSV:1570144240435435454 - https://sede.ayto-alcaldedehenares.es/validacion

Plaza de Cervantes 12 28801 Alcalá de Henares (Madrid)- Tlf: 918 88 33 00- email:			
Código Seguro de Verificación (CSV)	Código de verificación numérico en el lateral		Página 1 de 5
En la última página del presente documento figuran los firmantes del mismo			

PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES		Página   86
DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL	MAYO DE 2025	

Se trata de evaluar el impacto de la actuación en la Hacienda Municipal. Para ello se deberá cuantificar *el gasto público* destinado a realizar la inversión y el mantenimiento de las infraestructuras de nueva creación y a la prestación de los servicios resultantes, y *los ingresos previsibles* por los distintos gravámenes municipales que afecten a las distintas actividades que allí se desarrollen.

**Variación del patrimonio municipal:**

El objeto del Plan consiste en la creación de suelo destinado a una nueva red pública general de infraestructuras, que permita la implantación de una nueva estación de autobuses interurbanos. Dado que los terrenos corresponden con suelo patrimonial cuyo titular es el Ayuntamiento, no se requiere el establecimiento de los mecanismos necesarios para la captación de los terrenos.

La actuación no supone necesariamente una reducción del valor de la parcela patrimonial municipal, si bien la asignación de una mayor intensidad edificatoria sobre la parcela neta resultante pueden limitar las posibilidades de implantación, agotando la edificabilidad total asignada, de determinados usos terciarios que requieran la implantación necesaria de su programa funcional en una única planta, como el comercial (supermercados, parques de medianas, etc.).

**Cuantificación de la sostenibilidad económica del proyecto, según su repercusión en la Hacienda Municipal.**

**1. Incidencia en los gastos de inversión:**

La implantación de la estación de autobuses requiere la ejecución de tres actuaciones distintas:

- a) La ejecución de las obras de acondicionamiento y urbanización de los viarios delimitados en los correspondientes planos de ordenación
- b) La demolición de las construcciones ruinosas y el acondicionamiento de la parcela destinada a la nueva infraestructura
- c) La ejecución de la propia estación de autobuses.

En atención a la información facilitada por el área de Urbanismo, la actuación de ejecución de e las obras de acondicionamiento y urbanización de los viarios corresponde ejecutarla por parte del Ayuntamiento, y las dos restantes actuaciones de demolición de las construcciones ruinosas y el acondicionamiento de la parcela destinada a la nueva infraestructura y la ejecución de la estación de autobuses, serán ejecutadas por parte del Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM).

Los costes de cada una de las actuaciones se pueden estimar según el siguiente desglose:

CSV:15704507044730212061 - https://sede.ayto-alcaldedehenares.es/validacion

Plaza de Cervantes 12 28801 Alcalá de Henares (Madrid)- Tlf: 918 88 33 00- email:			
Código Seguro de Verificación (CSV)	Código de verificación numérico en el lateral		Página 2 de 5
En la última página del presente documento figuran los firmantes del mismo			

PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES		Página   87
DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL	MAYO DE 2025	

Actuación	Descripción	Administración Responsable	Coste (IVA incluido)
1	Urbanización de viarios	Ayuntamiento de Alcalá de Henares	2.347.644,00 €
2	Acondicionamiento del solar	CRTM	1.369.252,77 €
3	Ejecución de la estación de autobuses	CRTM	8.994.460,98 €
Coste Total estimado			12.711.357,75 €

Por tanto, la actuación conlleva un gasto de inversión soportar por el Ayuntamiento de un importe estimado de 2.347.644,00 €.

o Costes de captación de suelo:

La expropiación de 150 m<sup>2</sup> en la parcela catastral 1027640VK7802N0001RD supone un coste estimado de 13.388,00 €, incluyendo el valor del suelo, costes de urbanización y premio de afección.

o Financiación de los gastos de inversión:

La inversión a efectuar, así como los costes de captación de suelo, será financiada mediante recursos procedentes del patrimonio municipal del suelo, que, en atención a lo recogido en el artículo 176, apartado c), de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo, de la Comunidad de Madrid, dichos recursos pueden ir destinados a actuaciones públicas para la obtención de terrenos y ejecución, en su caso, de las redes de infraestructuras, equipamientos y servicios públicos, así como actuaciones de interés social.

En este sentido, es preciso señalar que actualmente se encuentran en licitación dos expedientes de contratación (expedientes número 6.749 y 6.752) que conllevan la enajenación de parcelas municipales propiedad del Ayuntamiento, por un importe total de precio de licitación de 22.159.369,00 €, IVA excluido.

2. Incidencia en los gastos corrientes.

La puesta en marcha de la estación de autobuses conllevará costes recurrentes de mantenimiento de instalaciones, limpieza, seguridad y energía, así como el incremento de servicios municipales asociados. Dada la inversión a llevar a cabo, el desglose anual de los gastos corrientes se podría estimar:

Conceptos	Importe
Limpieza y mantenimiento general	75.000,00 €

CSV:1570144240435435454 - https://sede.ayto-alcaldahenares.es/validacion

Plaza de Cervantes 12 28801 Alcalá de Henares (Madrid)- Tlf: 918 88 33 00- email:			
Código Seguro de Verificación (CSV)	Código de verificación numérico en el lateral		Página 3 de 5
En la última página del presente documento figuran los firmantes del mismo			

PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES		Página   88
DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL	MAYO DE 2025	

Seguridad (vigilancia CCTV, alarmas)	50.000,00 €
Suministros	65.000,00 €
Mantenimiento técnico instalaciones	90.000,00 €
Renovación y Conservación	40.000,00 €
Gestión de residuos y limpieza exterior	25.000,00 €
Seguros y licencias	25.000,00 €
Otros Costes	12.000,00 €
<b>Total Gastos Corrientes/Año</b>	<b>382.000,00 €</b>

o Financiación de los gastos corrientes:

Se estima que dichos costes serán asimilables a los de otras dotaciones públicas de similares características y se financiarán mediante dotaciones presupuestarias tanto del Ayuntamiento de Alcalá de Henares, como del Consorcio Regional de Transportes, no generando por tanto desequilibrios que lleven aparejados la necesidad de llevar a cabo ajustes presupuestarios.

3. Incidencia en los ingresos municipales.

De igual manera, la estación de autobuses conllevará una mejora de los ingresos corrientes municipales, según las siguientes estimaciones para cada una de las figuras tributarias:

o Impuesto sobre Bienes Inmuebles:

Tendrá una repercusión positiva ya que habrá un incremento de la base imponible del mismo al producirse una revalorización significativa de los inmuebles colindantes, ya sean viviendas, terrenos y/o comercios, lo que conllevará un aumento progresivo de la recaudación de dicho tributo en la zona de influencia.

o Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras (ICIO):

Sin incidencia en el impuesto sobre construcciones, instalaciones y obras, toda vez que dichas actuaciones serán llevadas a cabo por parte del Consorcio Regional de Transportes y el propio Ayuntamiento.

o Impuesto sobre Actividades Económicas (IAE):

De manera similar al IBI, la repercusión en el IAE será positiva, dado que las empresas que operen directa o indirectamente en la estación de autobuses tributarán por la actividad allí llevada a cabo en atención a su volumen de facturación, aspecto que hará que crezca la base de contribuyentes por IAE en el municipio.

CSV:1.570.450.704.473.021.2061 - https://sede.ayto-alcaldedehenares.es/validacion

Plaza de Cervantes 12 28801 Alcalá de Henares (Madrid)- Tlf: 918 88 33 00- email:			
Código Seguro de Verificación (CSV)	Código de verificación numérico en el lateral		Página 4 de 5
En la última página del presente documento figuran los firmantes del mismo			

PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES		Página   89
DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL	MAYO DE 2025	

○ Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM):

Se estima que tendrá una incidencia ligeramente positiva dado que pudiera darse el caso de que empresas del sector del transporte empadronaran su flota de vehículos en el municipio, aspecto que mejoraría la recaudación por este tributo.

○ Tasas municipales y resto de ingresos corrientes:

De igual manera, su incidencia será positiva, toda vez que se conllevará un aumento de recaudación de la tasa de recogida de residuos, y asimismo llevará aparejado un incremento de la tasa por ocupación del dominio público con motivo de terrazas y puestos que allí puedan establecerse y un incremento de la tasa por licencias de apertura y actividad.

● **Valoración de la sostenibilidad económica y conclusiones**

La actuación es sostenible económicamente a medio y largo plazo, debido a la viabilidad financiera de las fases ejecutadas por entidades públicas, la revalorización del suelo colindante y la integración funcional con las infraestructuras existentes, no comprometiendo de igual manera el mantenimiento del suelo productivo ni generando desequilibrios financieros significativos.

En definitiva, el proyecto constituye una actuación urbanística racional, sostenible y alineada con el interés público de mejorar la movilidad interurbana en Alcalá de Henares

Es lo que se tiene a bien informar, salvo error u omisión no intencionados, a los efectos oportunos, en Alcalá de Henares.

Documento firmado electrónicamente por RAMON MARTIN SERRANO  
26 de mayo de 2025, 12:42:48  
Autenticidad verificable mediante Código Seguro de Verificación  
15704507044730212061 en <https://sede.ayto-alcaldedehenares.es/validacion>  
AYUNTAMIENTO DE ALCALA DE HENARES

**Ramón Martín Serrano**  
Técnico Servicio de Análisis Económico

CSV:15704507044730212061 - <https://sede.ayto-alcaldedehenares.es/validacion>

Plaza de Cervantes 12 28801 Alcalá de Henares (Madrid)- Tlf: 918 88 33 00- email:			
Código Seguro de Verificación (CSV)	Código de verificación numérico en el lateral		Página 5 de 5
En la última página del presente documento figuran los firmantes del mismo			

PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES		Página   90
DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL	MAYO DE 2025	

## 2.3 EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

### 2.3.1 DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

El Documento Ambiental Estratégico se presenta en volumen independiente siendo parte integral del presente documento. El documento ha sido redactado por **GRUPO DAYHE DEVELOPMENT & INVESTMENT S.L.** y consta del siguiente contenido:

- Documento Ambiental Estratégico
- Anejo 1: Estudio caracterización de suelos
- Anejo 2: Estudio acústico
- Anejo 3: Estudio hidrológico y de saneamiento
- Anejo 4: Estudio de cambio climático
- Anejo 5: Estudio de generación y gestión de residuos domésticos
- Anejo 6: Inventario de arbolado

---

Autor del Plan Especial  
Jaime Alonso Cerrato  
Arquitecto Municipal – Coordinador de Planeamiento Urbanístico  
Servicio de Planeamiento y Gestión Urbanística

PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES		Página   91
DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL	MAYO DE 2025	

## BLOQUE 3 DOCUMENTACIÓN NORMATIVA

### 3.1 NORMATIVA URBANÍSTICA

#### 3.1.1 DETERMINACIONES DE LA ORDENACIÓN ESTRUCTURANTE

##### 3.1.1.1 DELIMITACIÓN DEL ÁREA HOMOGÉNEA

Se delimita como Área Homogénea el ámbito correspondiente a la Margen Derecha del Polígono 13-A que constituye la Unidad de Ejecución nº 19 del PGOU.

El Área Homogénea queda dominada como A.H.2 “POLIGONO 13A MARGEN DERECHA”

El planeamiento urbanístico que establece la ordenación pormenorizada del Área Homogénea es el “*Plan Especial de Reforma Interior de la UE-19 del PGOU (Polígono 13-A Margen Derecha)*”, aprobado definitivamente el 15 de julio de 1997 y sus posteriores modificaciones, así como el presente Plan Especial exclusivamente en el ámbito de actuación definido.

Tienen consideración de determinaciones estructurantes del Área Homogénea:

- El señalamiento de la clasificación y categoría del suelo.
- La definición de los elementos estructurantes de los sistemas de redes públicas (redes generales).
- La delimitación del Área Homogénea
- Uso global
- Coeficiente de edificabilidad homogeneizada

Se recoge a continuación la Ficha de Condiciones del área Homogénea AH.2 “POLIGONO 13A MARGEN DERECHA”

PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES		Página   92
DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL	MAYO DE 2025	

**3.1.1.2 CONDICIONES DE ÁREA HOMOGÉNEA EN SUELO URBANO**

IDENTIFICACIÓN DEL ÁREA HOMOGÉNEA	
MUNICIPIO	ALCALÁ DE HENARES
CÓDIGO Y NOMBRE DEL ÁREA HOMOGÉNEA:	A.H.2 "POLIGONO 13A MARGEN DERECHA"
PLANO / HOJA DEL PGOU	Plano 1 Sectorización - 560 (3-1), 4 Plano 2 Clasificación - 560 (5-1), 13 Plano 3 Calificación - 560 (5-1)1, 53 - 560 (5-1)2, 54 - 560 (5-1)4, 60 Plano 4 Códigos - 560 (5-1)1, 121 - 560 (5-1)2, 122 - 560 (5-1)4, 128

CARACTERÍSTICAS DEL ÁREA HOMOGÉNEA				
CATEGORÍA/S DE SUELO	URBANO CONSOLIDADO, CON AMBITOS NO CONSOLIDADOS SUC: 441.830 M2 SUNC: 66.539			
USO GLOBAL	INDUSTRIAL			
INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO VIGENTE	PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR DE LA UE-19 DEL PGOU (POLÍGONO 13-A MARGEN DERECHA) DE ALCALÁ DE HENARES Aprobado definitivamente el 15 de julio de 1997			
USOS PORMENORIZADOS - TIPOLOGÍA / COEFICIENTES DE HOMOGENEIZACIÓN	Uso	Tipología	Ordenanza	Coef. Homog.
	Industrial	Ind. Exenta	Ind. Exenta Grado 1	1
	Industrial	Ind. Exenta	Ind. Exenta Grado 2	1
	Industrial	Ind. Nido - Minipolígono	Minipolígono	1,4
	Terciario-Industrial	Exenta	Usos Productivos	1,8
SUPERFICIE SUELO (m <sup>2</sup> s)	508.369 m <sup>2</sup>			
ÁMBITOS DE ACTUACIÓN DE SUELO URBANO NO CONSOLIDADOS INCLUIDOS	<b>AA-13.2:</b> 6.978 m <sup>2</sup> s. A desarrollar a través de Estudio de Detalle. <b>AA-13.3:</b> 25.363 m <sup>2</sup> s. A desarrollar a través de Estudio de Detalle. <b>AA-13.4:</b> 34.198 m <sup>2</sup> s. A desarrollar a través de Estudio de Detalle.			

**DATOS INICIALES DEL PLAN**

EDIFICABILIDAD	
SUPERFICIE EDIFICADA REAL (EXISTENTE) (m <sup>2</sup> c) (art.39.2.a LSCM)	145.280
COEFICIENTE DE EDIFICABILIDAD REAL (EXISTENTE) (m <sup>2</sup> c reales/m <sup>2</sup> SAH) (art.39.2.a LSCM)	0,2858
SUPERFICIE EDIFICABLE (VIGENTE) (m <sup>2</sup> ct)	325.725
COEFICIENTE DE EDIFICABILIDAD (VIGENTE) (m <sup>2</sup> ct/m <sup>2</sup> SAH)	0,6407

DATOS DE VIVIENDA	
NÚMERO DE VIVIENDAS TOTAL (incluidas VPP)	---
DENSIDAD BRUTA (viv/ha)	---
NÚMERO DE VPP	---
PORCENTAJE DE VPP RESPECTO AL TOTAL (%)	---

REDES PÚBLICAS			
	RED LOCAL	RED GENERAL	RED SUPRAMUNICIPAL
	m <sup>2</sup> s	m <sup>2</sup> s	m <sup>2</sup> s
RED DE INFRAESTRUCTURAS SIN RED VIARIA	0	---	---
RED DE INFRAESTRUCTURA VIARIA	43.724	0	0
RED DE ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES	0	0	0
RED DE EQUIPAMIENTOS SOCIALES	0	0	0
RED DE SERVICIOS URBANOS	0	0	0
RED DE VIVIENDAS PÚBLICAS O DE INTEGRACIÓN SOCIAL	---	---	---
VIA PECUARIA	---	---	27.585
<b>TOTALES</b>	<b>43.724</b>		<b>27.585</b>

RATIO REDES PÚBLICAS a efectos del art.36 LSCM (m <sup>2</sup> s RP/100m <sup>2</sup> ct lucrativos no industriales)	ZONAS VERDES	0	0	---
	TOTAL	120,69*		
ESTÁNDAR DOTACIONAL (m <sup>2</sup> s RPL sin viario/m <sup>2</sup> ct lucrativos) (art.19 bis.2 LSCM)	0	---	---	---
ESTÁNDAR DOTACIONAL POR VIVIENDA (m <sup>2</sup> s RPL sin viario/viv) (art.19 bis.2.b LSCM):	---	---	---	---

\* ratio de redes locales (incluyendo viario) por cada 100 m2 de suelo no industrial (terciario) del ámbito

**DATOS FINALES**

EDIFICABILIDAD	
SUPERFICIE EDIFICABLE (m <sup>2</sup> ct) (art.39.2.b LSCM)	325.725
COEFICIENTE DE EDIFICABILIDAD (m <sup>2</sup> ct/m <sup>2</sup> s <sub>AH</sub> )	0,6407
SUPERFICIE EDIFICABLE HOMOGENEIZADA (m <sup>2</sup> ctug <sub>AH</sub> )	397.188
COEFICIENTE DE EDIFICABILIDAD HOMOGENEIZADO (m <sup>2</sup> ctug <sub>AH</sub> /m <sup>2</sup> s <sub>AH</sub> ) (art.39.2.b LSCM)	0,7813

DATOS DE VIVIENDA	
NÚMERO DE VIVIENDAS TOTAL (incluidas VPP)	---
DENSIDAD BRUTA (viv/ha)	---
NÚMERO DE VPP	---
PORCENTAJE DE VPP RESPECTO AL TOTAL (%)	---

SUPERFICIES DE SUELO DE CESIÓN PARA REDES PÚBLICAS			
	RED LOCAL	RED GENERAL	RED SUPRAMUNICIPAL
	m <sup>2</sup> s	m <sup>2</sup> s	m <sup>2</sup> s
RED DE INFRAESTRUCTURAS SIN RED VIARIA	0	14.137	---
RED DE INFRAESTRUCTURA VIARIA	43.724	0	0
RED DE ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES	0	0	0
RED DE EQUIPAMIENTOS SOCIALES	0	0	0
RED DE SERVICIOS URBANOS	0	0	0
RED DE VIVIENDAS PÚBLICAS O DE INTEGRACIÓN SOCIAL	---	---	---
VIA PECUARIA	---	---	27.585
<b>TOTALES</b>	<b>43.724</b>	<b>14.137</b>	<b>27.585</b>

RATIO CESIÓN (m <sup>2</sup> s RP / 100m <sup>2</sup> ct lucrativos no industriales) (según art.36 a efectos del art. 67.2 LSCM)	ZONAS VERDES	0	0**	---
	TOTAL	120,69*		
ESTÁNDAR DOTACIONAL (m <sup>2</sup> s RPL sin viario/m <sup>2</sup> ct) (a efectos de los art.19 bis.2.a y 42.6.c) LSCM)	0	---	---	
ESTÁNDAR DOTACIONAL POR VIVIENDA (m <sup>2</sup> s RPL sin viario/viv) (a efectos del art.19 bis.2.b) LSCM)	---	---	---	

\* ratio de redes locales incluyendo viario por cada 100 m<sup>2</sup> de suelo no industrial (terciario) del ámbito

\*\* la red general no se ha obtenido por cesión, por lo que no computa a efectos del artº 67.2 LSCM

m<sup>2</sup>s: superficie de suelo

m<sup>2</sup>ct: superficie lucrativa de techo edificable

m<sup>2</sup>s<sub>AH</sub>: superficie de suelo del área homogénea

m<sup>2</sup>ctug<sub>AH</sub>: superficie lucrativa de techo edificable expresada en el uso global del área homogénea (unidades de aprovechamiento)

PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES		Página   95
DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL	MAYO DE 2025	

**m<sup>2</sup>s RP / 100m<sup>2</sup>ct lucrativos no industriales:** superficie de suelo destinada a la oportuna red pública por cada 100 m<sup>2</sup> de techo edificables de usos lucrativos (excepto el industrial)

**m<sup>2</sup>s RPL sin viario/m<sup>2</sup>ct lucrativos:** superficie de suelo destinada a redes públicas locales (excluido el viario), entre superficie lucrativa de techo edificable

**m<sup>2</sup>s RPL sin viario/viv:** superficie de suelo destinada a redes públicas locales (excluido el viario), entre número de viviendas

#### SITUACIÓN Y DESCRIPCIÓN

El Área Homogénea está constituida por el Margen derecho del Polígono 13-A del PGOU. El PGOU delimita este ámbito como la Unidad de Ejecución nº 19, a desarrollar a través de un PERI, que fue aprobado en 1997.

El AH se sitúa en el extremo Este del suelo urbanizado de Alcalá y se encuentra delimitado por 3 viarios estructurantes (al Noroeste Vía Complutense, al Suroeste C/ Ávila, al Sureste Camino de Afligidos) y un viario de cierre de nueva creación al Este.

La Vía Pecuaria Colada de Villamalea atraviesa el sector en la zona Este, y la Colada de Esgaravitas delimita el ámbito parcialmente por el Sureste.

#### PROPIEDAD DEL SUELO

La estructura parcelaria del Área Homogénea es heterogénea. Existe un grupo de parcelas de gran tamaño (15.000 – 45.000 m<sup>2</sup>) apoyadas sobre los grandes ejes viarios perimetrales. Otro grupo de parcelas de tamaño medio procedente de las antiguas fincas agrícolas, algunas de ellas con edificaciones obsoletas. Y finalmente un importante número de parcelas de naves nido en minipolígono con una superficie media de 250 m<sup>2</sup> por unidad.

La estructura de propiedad se encuentra muy fragmentada, con un total de 232 fincas catastrales. Toda el área homogénea está constituida por suelo privado a excepción de la parcela regulada por la ordenanza “Usos productivos” y por la recién creada Red General de infraestructuras de transporte que pertenecen al Ayuntamiento.

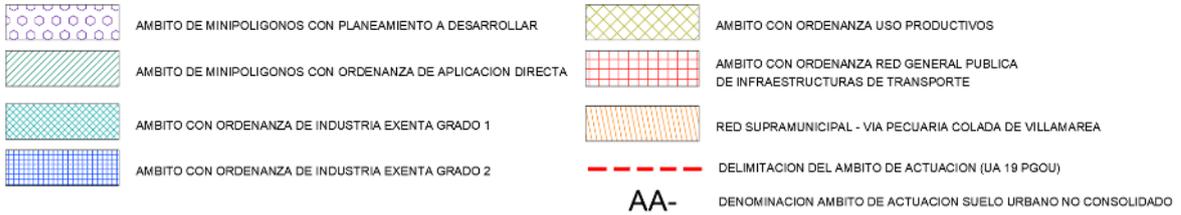
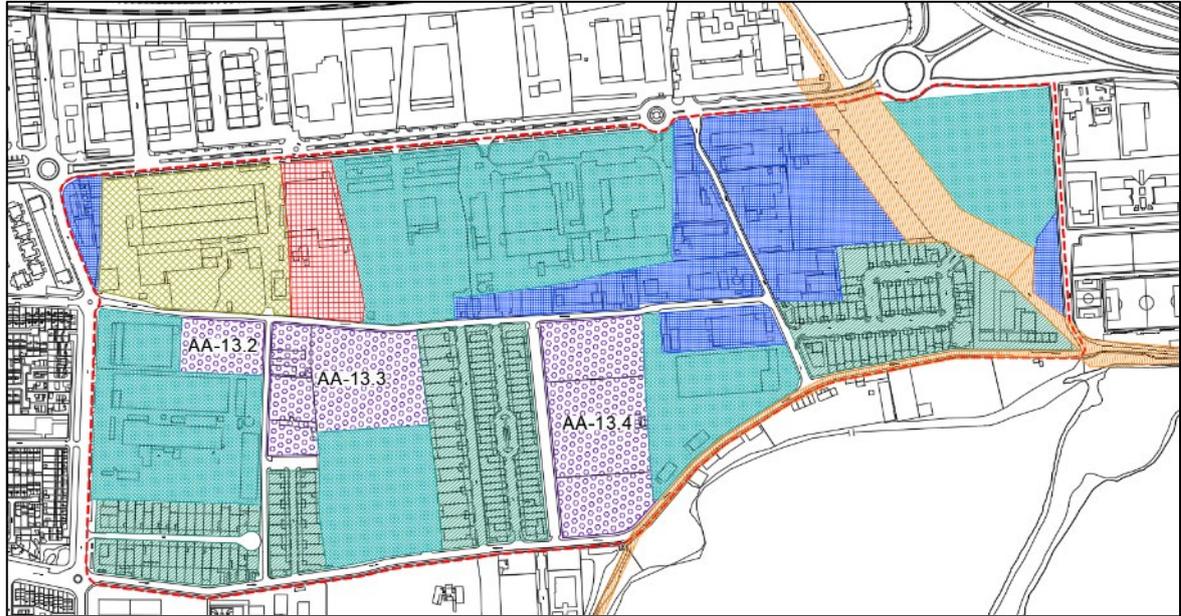
El viario del Área Homogénea forma parte de la antigua red de caminos públicos que estructuraban las originales fincas agrícolas, a excepción del viario interno de los minipolígonos que tienen carácter privado.

**PLANO DE LOCALIZACIÓN DEL AH EN EL MUNICIPIO**



Registro Salida: - - CSV:15701442404354335454 - <https://sede.ayto-alcaladehenares.es/validacion>

**PLANO DEL AH CON ORDENACIÓN PORMENORIZADA Y ÁMBITOS DE ACTUACIÓN INCLUIDOS**



Registro Salida: - - CSV:15701442404354335454 - https://sede.ayto-alcaldenhenaes.es/validacion

### 3.1.2 DETERMINACIONES DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA

#### 3.1.2.1 DISPOSICIONES GENERALES

##### 3.1.2.1.1 **Ámbito**

El ámbito de actuación del presente Plan Especial es el definido en el Plano ORD.01

##### 3.1.2.1.2 **Objeto**

El objeto del presente Plan Especial es la creación de una nueva red pública general de infraestructuras para permitir la implantación de una estación de autobuses interurbanos.

##### 3.1.2.1.3 **Aplicación supletoria**

En todo lo no previsto por las presentes normas será de aplicación las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana,

##### 3.1.2.1.4 **Normas generales de edificación**

Las condiciones generales de edificación aplicables en el ámbito del Plan Especial quedan remitidas al contenido del Título V de las Normas Urbanísticas del PGOU. En particular en todo lo relativo a:

- Capítulo 1 del Título V: Definiciones y condiciones generales de aprovechamiento.
- Capítulo 2 del Título V: Condiciones generales de uso en la edificación.
- Capítulo 3 del Título V: Usos del automóvil
- Capítulo 5 del Título V: Uso industrial y almacenaje
- Capítulo 6 del Título V: Usos comercial
- Capítulo 7 del Título V: Uso de oficinas
- Capítulo 8 del Título V: Uso de hotelero y hostelero
- Capítulo 9 del Título V: Uso sociocultural, espectáculos y salas de reunión
- Capítulo 10 del Título V: Uso educativo
- Capítulo 14 del Título V: Uso de espacios libres y zonas verdes
- Capítulo 15 del Título V: Uso de infraestructuras y servicios públicos
- Capítulo 16 del Título V: Uso de la red viaria
- Capítulo 19 del Título V: Condiciones para la protección del patrimonio arqueológico

### 3.1.2.2 ORDENANZAS REGULADORAS

#### Zona de Ordenación Urbanística (ZOU) 1: Infraestructuras de transporte

##### 1. Definición.

Regula los usos y la construcción de edificios destinados a infraestructuras de transporte y otros servicios públicos, con ocupación parcial del solar y retranqueado por todos sus linderos. Su ámbito de actuación es el reflejado en el plano ORD-02.

##### 2. Retranqueos.

Serán de 25 (veinticinco) metros a la Vía Complutense medidos desde el borde de la calzada, y de 5 (cinco) metros a los restantes linderos pudiendo reducirse o suprimirse cuando la tipología de los edificios circundantes así lo aconseje, según el criterio de los Servicios Técnicos Municipales.

Dentro de los espacios de retranqueo podrán situarse construcciones auxiliares, debiendo quedar asegurada la accesibilidad de los vehículos de emergencia conforme a la normativa vigente.

##### 3. Parcela mínima.

La mínima parcela tendrá una superficie igual o superior a los 1.000 (mil) m<sup>2</sup>

##### 4. Frentes de parcela.

El frente mínimo será de 20 (veinte) metros. El frente máximo no se fija.

##### 5. Superficie de ocupación máxima.

Será del 70 (setenta) % de la superficie neta de la parcela. Podrá superarse dicho porcentaje por necesidades propias del uso automóvil grupo VI.

##### 6. Alturas de la edificación.

La altura máxima de la edificación será de 12 (doce) metros, medidos según el procedimiento establecido las Normas Urbanísticas del PGOU. Por encima de dicha altura, sólo se permitirá la construcción de cuerpos singulares de la edificación en una superficie que no excederá el 20% de la de ocupación máxima.

##### 7. Edificabilidad.

Será de 1 (un) m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s medidos sobre parcela neta.

##### 8. Usos pormenorizados de la edificación.

Los usos pormenorizados admitidos son los reflejados en el siguiente listado, de acuerdo con el régimen de usos característicos y compatibles recogido en el artº 5.2.6 de las Normas Urbanísticas del PGOU, así como la definición de “situaciones” de los usos del artº 5.2.11 y de los “grupos o categorías” de los distintos usos pormenorizados que se definen en el Título V de las NNUU del PGOU.

PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES		Página   100
DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL	MAYO DE 2025	

**a) Automóvil.**

Característico el grupo VI. Compatibles los grupos I, II, III, IV y V, sin limitación del porcentaje aplicable a los usos compatibles establecido en el PGOU cuando forme parte del programa establecido para el uso característico.

**b) Residencial.**

Prohibido en todos sus grupos y situaciones.

**c) Industrial y Almacenaje.**

Características las categorías 1ª y 2ª, vinculadas a actividades propias de los servicios e instituciones públicas

**d) Comercial.**

Compatibles los grupos I, II y III, en cualquier situación.

**e) Oficinas.**

Compatibles los grupos I y II, en cualquier situación.

**f) Hostelería.**

Compatible el grupo II, en cualquier situación.

**g) Sociocultural, espectáculos y salas de reunión.**

Compatibles los grupos I y II, en cualquier situación.

**h) Educativo.**

Compatibles los grupos I, II, III, cualquier situación.

**i) Sanitario-asistencial.**

Prohibido en todos sus grupos y situaciones.

**j) Religioso.**

Prohibido en todos sus grupos y situaciones.

**k) Deportivo.**

Prohibido en todos sus grupos y situaciones.

**l) Espacios libres y zonas verdes.**

Compatibles los grupos III y IV en cualquier situación.

**m) Infraestructuras y servicios públicos**

Característicos los grupos I y III en cualquier situación.

**n) Red viaria.**

Compatible en todas sus categorías.

**Zona de Ordenación Urbanística (ZOU): Ordenanza Usos Productivos**

Se modifica el artº 24.7 “Edificabilidad” de la Ordenanza Usos Productivos del Plan Especial de Reforma Interior de la UE-19 del PGOU (Polígono 13-A Margen Derecha) de Alcalá de Henares.

- Redacción Vigente:  
*“ART.24.7.- Edificabilidad. Será de 0,70 m2/m2”*
- Redacción Modificada:  
ART.24.7.- Edificabilidad. Será de 0,963 m2/m2

Se modifica el artº 24.3 “Retranqueos” de la Ordenanza Usos Productivos del Plan Especial de Reforma Interior de la UE-19 del PGOU (Polígono 13-A Margen Derecha) de Alcalá de Henares.

- Redacción Vigente:  
*ART.24.3.- Retranqueos: El retranqueo exterior será fijado en el plano de alineaciones. En las franjas de retranqueo podrán edificarse cuerpos secundarios de la edificación, cuya superficie computará a los efectos del cálculo de la edificabilidad, dejando expedida en todo caso, una franja de 3,50 m que facilite el paso de vehículos de emergencia y bomberos.*
- Redacción Modificada:  
ART.24.3.- Retranqueos: Serán de 25 (veinticinco) metros a la Vía Complutense medidos desde el borde de la calzada, y de 5 (cinco) metros a los restantes linderos, a excepción de edificaciones preexistentes.  
  
Dentro de los espacios de retranqueo podrán situarse construcciones auxiliares, debiendo quedar asegurada la accesibilidad de los vehículos de emergencia conforme a la normativa vigente.

Se adjunta como Anexo 2 del Presente Plan Especial un TEXTO REFUNDIDO del Plan Especial de Reforma Interior de la UE-19 del PGOU (Polígono 13-A Margen Derecha) de Alcalá de Henares, en cumplimiento del artº 67.3 de la LSCM 9/2001.

El contenido íntegro de la Ordenanza “Usos Productivos” será el contenido en dicho TEXTO REFUNDIDO.

**3.1.2.3 MEDIDAS GENERALES DE PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE**

**3.1.2.3.1 Medidas de prevención, reducción y corrección de impactos previstas en el Documento Ambiental Estratégico**

Las medidas de prevención, reducción y corrección de impactos previstas en el Documento Ambiental Estratégico se dirigen a la implantación de la Estación de autobuses, sin que sea necesario establecer medidas correctoras de forma previa.

Las medidas están divididas en las distintas fases de diseño, ejecución y funcionamiento:

<b>PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES</b>		Página   102
<b>DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL</b>	<b>MAYO DE 2025</b>	

### 1. Fase de diseño (Consideraciones sobre el cambio climático)

El diseño y planificación de la infraestructura debe incorporar medidas que incrementen su resiliencia frente a los efectos del cambio climático, especialmente en relación con el aumento de temperaturas extremas, la posible mayor frecuencia de episodios de lluvias intensas y los efectos sobre la calidad del aire en zonas urbanas.

Por ello, se recomienda la incorporación de soluciones basadas en la naturaleza, como zonas verdes urbanas, pavimentos drenantes, sistemas de sombra natural y medidas de eficiencia energética en el diseño arquitectónico de los edificios de la estación. Estas medidas contribuirán a reducir el efecto isla de calor, mejorar el confort térmico de los usuarios y facilitar la gestión del agua pluvial.

Se recomienda la integración de sistemas de generación fotovoltaica en la cubierta del edificio, aprovechando su superficie disponible para la producción de energía eléctrica destinada al autoconsumo. Esta medida reduce las emisiones de los gases de efecto invernadero, reduce los costos operativos y mejora la autonomía energética de la estación ante posibles interrupciones derivadas de eventos climáticos extremos o condiciones excepcionales.

### 2. Fase de demolición y acondicionamiento del terreno.

Deberá tenerse en cuenta las recomendaciones contenidas en el Documento Ambiental Estratégico en relación a:

- Atmosfera – ruido
- Aguas
- Edafología
- Vegetación
- Fauna
- Paisaje
- Residuos
- Infraestructura
- Patrimonio

### 3. Fase de construcción

Deberá tenerse en cuenta las recomendaciones contenidas en el Documento Ambiental Estratégico en relación a:

- Atmosfera – ruido
- Aguas
- Edafología
- Vegetación
- Fauna
- Paisaje
- Residuos
- Infraestructura
- Patrimonio

PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES		Página   103
DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL	MAYO DE 2025	

#### 4. Fase de funcionamiento

Deberá tenerse en cuenta las recomendaciones contenidas en el Documento Ambiental Estratégico en relación a:

- Atmosfera – ruido
- Aguas
- Edafología
- Vegetación
- Fauna
- Paisaje
- Residuos
- Infraestructura
- Patrimonio

### 3.1.3 INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS URBANOS

#### 3.1.3.1 ESTRUCTURA VIARIA

La red viaria que es objeto de obras de mejora con motivo de la afección del presente Plan queda definida en el Plano ORD.03, y debe ser objeto de un Proyecto de obras de mejora de la infraestructura viaria cuya ejecución se ajustará a las condiciones establecidas en el Plan de Etapas establecido.

#### 3.1.3.2 INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS Y SERVICIOS URBANOS

##### 3.1.3.2.1 Red viaria

El diseño de la red viaria en el ámbito de actuación del presente Plan y que definirá el Proyecto de obras de mejora de la infraestructura viaria, deberá dar cumplimiento a la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.

El diseño del viario deberá integrar arbolado urbano en la medida de sus posibilidades con el fin de mejorar las condiciones ambientales del entorno.

##### 3.1.3.2.2 Red de saneamiento

Dentro del ámbito de actuación del presente Plan se deberá dar solución a la recogida de aguas pluviales y fecales, esta solución quedará definida tanto en el Proyecto de mejora de la infraestructura viaria como en el Proyecto de la Estación de Autobuses. Las redes de saneamiento a proyectar han de conectarse con la red existente.

##### 3.1.3.2.3 Red de distribución de agua

Dentro del ámbito de actuación del presente Plan se deberá garantizar el abastecimiento de agua a las parcelas afectadas, la necesidad de agua y su acometida a la red existente quedará definida en el Proyecto de la Estación de Autobuses.

#### 3.1.3.2.4 Red de energía eléctrica

Dentro del ámbito de actuación del presente Plan se deberá garantizar el abastecimiento de energía eléctrica parcelas afectadas, la necesidad de energía y su acometida a la red existente quedará definida en el Proyecto de la Estación de Autobuses.

En la parcela en donde se va a implantar la Estación de Autobuses existe una línea de alta tensión en aéreo, en el Proyecto de la Estación de Autobuses debe quedar definido el soterramiento de dicha línea dentro de la parcela.

#### 3.1.3.2.5 Red de alumbrado público

Dentro del ámbito de actuación del presente Plan se deberá dar solución al alumbrado público de manera que se cumpla con la normativa vigente, esta solución quedará definida en el Proyecto de mejora de la infraestructura viaria y ha de conectarse con la red existente.

## 3.2 PLANOS DE ORDENACIÓN

**ORD.01 DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN DEL PLAN ESPECIAL**

**ORD.02 ZONIFICACIÓN**

**ORD.03 ESTRUCTURA VIARIA**

PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES		Página   105
DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL	MAYO DE 2025	

## BLOQUE 4 RESUMEN EJECUTIVO

El Documento Ambiental Estratégico se presenta en volumen independiente siendo parte integral del presente documento.

PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES		Página   106
DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL	MAYO DE 2025	

## ANEXO 1 ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD

El estudio de tráfico y movilidad se presenta en volumen independiente siendo parte integral del presente documento. El documento ha sido redactado por **GRUPO DAYHE DEVELOPMENT & INVESTMENT S.L.** y consta del siguiente contenido:

1. Estudio de Demanda
2. Estudio de reordenación de Líneas interurbanas
3. Estudio de capacidad del viario.
4. Estudio de tráfico
5. Conclusiones

PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES		Página   107
DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL	MAYO DE 2025	

**ANEXO 2 TEXTO REFUNDIDO DEL PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR  
DE LA UNIDAD DE EJECUCIÓN Nº 19 DEL PGOU (POLÍGONO 13A-  
MARGEN DERECHA).**

Registro Salida: - - CSV:15701442404354335454 - <https://sede.ayto-alcaldedhenares.es/validacion>

PLAN ESPECIAL DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS EN VÍA COMPLUTENSE 132 DE ALCALÁ DE HENARES		Página   108
DOCUMENTACIÓN PARA APROBACIÓN INICIAL	MAYO DE 2025	

