

PLAN ESPECIAL DE MEJORA DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA MANZANA B DE LA ZONA ESTE DE LA MORALEJA

Ámbito de la Carrascosa
Alcobendas (Madrid)



ANEXO 2 - ESTUDIO SERVIDUMBRES AERONAÚTICAS

PLAN ESPECIAL DE MEJORA DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA DE LA MANZANA B ZONA ESTE,
MORALEJA, ÁMBITO DE LA CARRASCOSA. MUNICIPIO DE ALCOBENDAS.

Índice

1.	INTRODUCCIÓN.....	5
1.1	OBJETO DEL INFORME.....	5
1.2	ÁMBITO DE ESTUDIO	5
1.3	ANTECEDENTES	6
2.	INFORME AERONÁUTICO.....	9
2.1	ESTUDIO DE LAS SERVIDUMBRES	9
2.2	SUPERFICIES VULNERADAS POR EL ÁMBITO	10
2.3	ALTURAS DE LA EDIFICACIÓN.....	11
2.4	APANTALLAMIENTO POR LÍNEA ELÉCTRICA	11
2.5	SERVIDUMBRES ACÚSTICAS	13
2.6	CONCLUSIONES.....	13
3.	ANEXO: Plano de Afecciones Acústicas del Aeropuerto de Barajas	14

PLAN ESPECIAL DE MEJORA DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA DE LA MANZANA B ZONA ESTE,
MORALEJA, ÁMBITO DE LA CARRASCOSA. MUNICIPIO DE ALCOBENDAS.

1. INTRODUCCIÓN

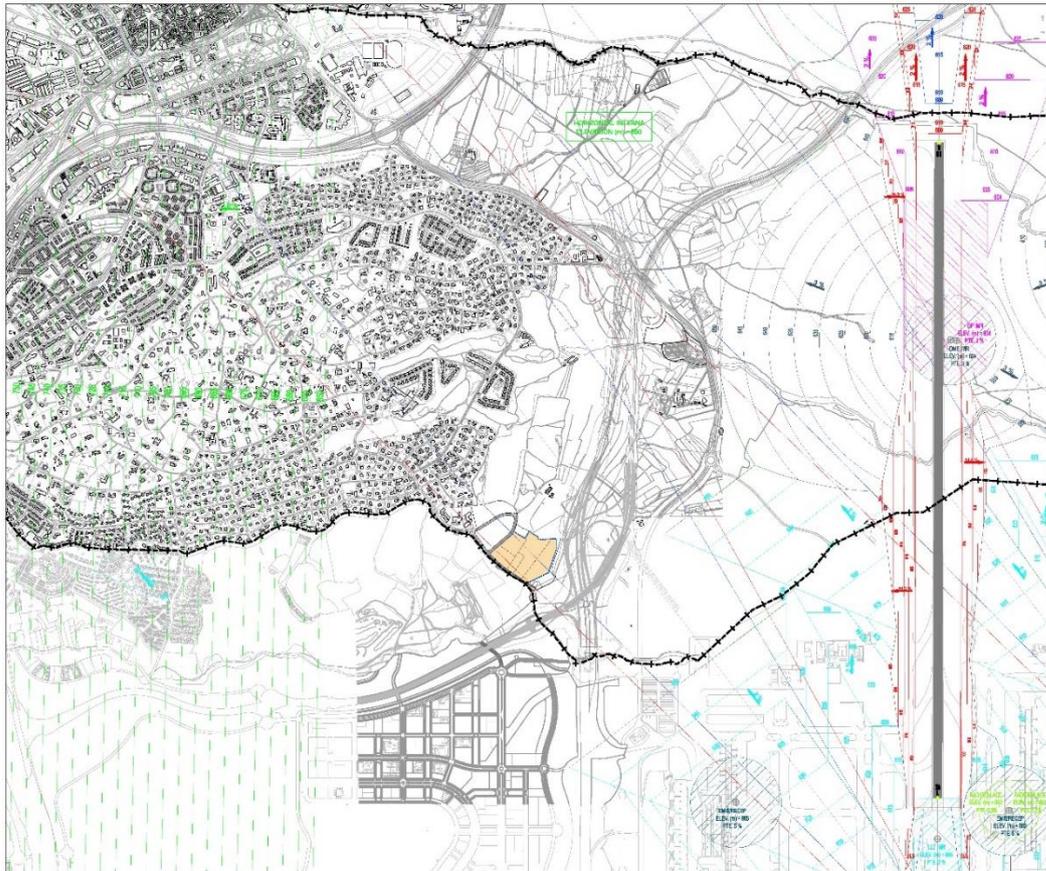
1.1 OBJETO DEL INFORME

Se realiza este Informe Aeronáutico a los efectos de justificar que el pretendido Plan Especial de Mejora de la Ordenación Pormenorizada de la manzana B en el ámbito de la Carrascosa, en el sector este de La Moraleja, no compromete la seguridad ni afecta en modo alguno a la regularidad de las operaciones aéreas en el entorno del Aeropuerto de Madrid-Barajas, bajo cuyas servidumbres aeronáuticas se localizan en dichas parcelas.

1.2 ÁMBITO DE ESTUDIO

La zona objeto de estudio se encuentra integrada en la denominada Área Homogénea AH3 del Plan General de Ordenación Urbana del Municipio de Alcobendas, la cual se encuentra clasificada como Suelo Urbano Consolidado, con un uso asignado de Terciario Específico.

Su ubicación aparece reflejada en el siguiente gráfico, muy próxima a la confluencia de la M-12 con la R-2 y, a su vez, a los terrenos sobre los que encuentra emplazado el Aeropuerto de Madrid-Barajas.



Situación del ámbito respecto al aeropuerto Madrid - Barajas

Estudio servidumbres aeronáuticas

Plan Especial de Mejora de la Ordenación Pormenorizada de la manzana B. La Carrascosa

La superficie de la parcela, la estructura de la propiedad del suelo, así como otras consideraciones urbanísticas se encuentran detalladas en los diferentes puntos de la Memoria del documento matriz denominado "Plan Especial de Mejora de la Ordenación Pormenorizada de la manzana B Zona este de la Moraleja. Ámbito de La Carrascosa".

1.3 ANTECEDENTES

La "Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Alcobendas" ha sido informada por la Dirección General de Aviación Civil en diversas ocasiones. Con fecha de 15 de abril de 2009 tuvo entrada en dicha Dirección la solicitud por parte de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, para que ésta emitiera informe preceptivo sobre la "Adaptación y Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Alcobendas", conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998.

Con fecha de 5 de junio de 2009 tuvo entrada en la Dirección nueva solicitud por parte del Ayuntamiento de Alcobendas, para que ésta emitiera informe preceptivo sobre la "Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Alcobendas", conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998.

El 10 de junio de 2009, la Dirección General evacuó el informe preceptivo solicitado. En el mencionado informe se recogía, en relación con las alturas previstas por el planeamiento en Suelo Urbano, referencia al escrito de 5 de junio de 2009 dirigido a este Centro Directivo, mediante el cual el Ayuntamiento de Alcobendas acreditaba lo siguiente:

"En relación con las alturas de las edificaciones hay que señalar que el documento de Adaptación y Revisión del Plan General, en suelo urbano no realiza ninguna reclasificación, ni recalificación que aumente las alturas actualmente autorizadas por el vigente Plan General de 1999, en las zonas en donde el propio terreno vulnera la superficie horizontal interna o superficie cónica o en las zonas o ámbitos afectados por las superficies de aproximación o de subida en el despegue. Se mantienen las alturas establecidas en el planeamiento vigente, en cada zona de suelo urbano, sin incrementar las alturas respecto de las máximas existentes en cada manzana. El documento de Adaptación y Revisión mantiene las alturas previstas en cada manzana ajustándolas a las edificaciones existentes."

El Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid en sesión celebrada el día 24 de julio de 2009, adoptó el acuerdo de aprobar definitivamente la "Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Alcobendas" (Madrid).

La Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Alcobendas en sesión ordinaria celebrada el día 14 de abril de 2015, adoptó el acuerdo de aprobar inicialmente el "Plan Especial de Mejora de la Ordenación Pormenorizada Manzana B - La Carrascosa" en el término municipal de Alcobendas (Madrid).

Con fecha de 20 de mayo de 2015 tiene entrada en el Departamento correspondiente de la Dirección General la solicitud por parte del Ayuntamiento de Alcobendas (Madrid), para que ésta emita informe preceptivo sobre el "Plan Especial de Mejora de la Ordenación Pormenorizada Manzana B - La Carrascosa", en el término municipal de Alcobendas, conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591 /1998 modificado por Real Decreto 297/2013.

Con fecha de 14 de julio de 2015 tiene entrada en el Departamento la solicitud por parte de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, para que la Dirección General emita informe preceptivo sobre el "Plan Especial de Mejora de la Ordenación Pormenorizada Manzana B - La Carrascosa", en el término municipal de Alcobendas, conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591 /1998 modificado por Real Decreto 297 /2013.

Mediante escrito de fecha 29 de julio de 2015, la Dirección General de Aviación Civil remitió a Aena un borrador de informe sobre el "Plan Especial de Mejora de la Ordenación Pormenorizada Manzana B - La Carrascosa", recibándose como respuesta, con fecha de 5 de agosto de 2015, un informe de Aena considerando, dicho borrador, correcto en lo que respecta a sus competencias.

Por todo lo anterior y en relación con los trámites que sigue el Ayuntamiento de Alcobendas respecto al "Plan Especial de Mejora de la Ordenación Pormenorizada Manzana B - La Carrascosa", y a los efectos previstos en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 297/2013, en lo que a afecciones aeroportuarias se refiere, se emite informe favorable con entrada en el Ayuntamiento de Alcobendas el 14 de Agosto de 2015 al quedar acreditado que el "Plan Especial de Mejora de la Ordenación Pormenorizada Manzana B - La Carrascosa" no aumenta la altura máxima permitida (incluidos todos los elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, así como cualquier otro añadido sobre las construcciones), respecto a la contemplada en el Plan General de Ordenación Urbana de Alcobendas vigente.

Atendiendo a las conclusiones de dichos informes favorables, se recogen a continuación las autorizaciones realizadas por AESA a los proyectos de edificación de las parcelas A1 y A2.

- Autorización AESA: Cuatro Gruas Torre Camino Ancho, 2
 - Con fecha de entrada 5 de abril de 2017, se recibe en el Ayuntamiento de Alcobendas Comunicación de Acuerdo de Expediente G16-0195, por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, autorización en favor de ALDESA CONSTRUCCIONES, S.A., representada por Francisco Galán Serrano, para autorización en materia de servidumbres aeronáuticas de la instalación de cuatro grúas torre y del uso de medios auxiliares, en el término municipal de Alcobendas (Madrid).

- Autorización AESA Dos Grúas Torres Pryconsa

- Con fecha de entrada 25 de agosto de 2016, se recibe en el Ayuntamiento de Alcobendas Comunicación de Acuerdo de Expediente G16-0112, por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, autorización en favor de PROMOCIONES Y CONSTRUCCIONES, PYC, PRYCONSA, S.A., representada por Julio Izquierdo Valero, para autorización en materia de servidumbres aeronáuticas de la instalación de dos grúas torre y del uso de una grúa móvil, en el término municipal de Alcobendas (Madrid).
- Autorización AESA Hazelton
 - Con fecha de entrada 8 de agosto de 2017, se recibe en el Ayuntamiento de Alcobendas Comunicación de Acuerdo de Expediente E17-1033, por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, autorización en favor de Hazelton, S.L., representada por Ignacio E. Moreno Carnero, para autorización en materia de servidumbres aeronáuticas de la instalación de 72 viviendas unifamiliares, instalación de 5 grúas torres y del uso de grúas de montaje, en el término municipal de Alcobendas (Madrid).
- Autorización AESA Viviendas Pryconsa
 - Con fecha de entrada 25 de mayo de 2016, se recibe en el Ayuntamiento de Alcobendas Comunicación de Acuerdo de Expediente E16-0320, por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, autorización en favor de PROMOCIONES Y CONSTRUCCIONES, PYC, PRYCONSA, S.A., representada por Julio Izquierdo Valero, para autorización en materia de servidumbres aeronáuticas de la instalación de 30 viviendas unifamiliares e instalación de 2 grúas torre, en el término municipal de Alcobendas (Madrid).
- Autorización AESA Viviendas Universal De Negocios E Inversiones
 - Con fecha de entrada 8 de agosto de 2016, se recibe en el Ayuntamiento de Alcobendas Comunicación de Acuerdo de Expediente E16-0547, por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, autorización en favor de UNIVERSAL DE NEGOCIOS E INVERSIONES S.A., representada por Santos Ortega Padrones, para autorización en materia de servidumbres aeronáuticas de la instalación de 80 viviendas unifamiliares, en el término municipal de Alcobendas (Madrid).

2. INFORME AERONÁUTICO

2.1 ESTUDIO DE LAS SERVIDUMBRES

Las servidumbres aeronáuticas de un aeródromo, están determinadas por un conjunto de superficies que se derivan de limitaciones tanto físicas (servidumbres de aeródromo) como radioeléctricas (servidumbres radioeléctricas) y de operación. En cada punto será preciso determinar qué superficie (física, radioeléctrica u operativa) impone una mayor limitación en alturas y cual es dicho valor respecto al terreno natural para obtener la altura máxima disponible.

En el caso del Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, las servidumbres actuales vienen definidas por la siguiente normativa:

- ORDEN FOM/429/2007, de 13 de febrero, por la que se modifican las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- Real Decreto 1080/2009, de 29 de junio, por el que se confirman las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, establecidas por la Orden FOM/429/2007, de 13 de febrero.

Para analizar las distintas afecciones a las superficies limitadoras se va a emplear la siguiente metodología:

En primer lugar, se analizan cuáles son las afecciones a las servidumbres físicas a excepción de la superficie horizontal interna y cónica, es decir a las superficies de aproximación, ascenso al despegue, transición o aproximación frustrada.

Dada la importancia y el carácter "crítico" que se les otorga a estas superficies como protección de las operaciones aéreas, no es viable en primer término, formular una exención de carácter aeronáutico que permita la vulneración de estas superficies referidas anteriormente, especialmente en los terrenos próximos al Aeropuerto.

A priori no se permite ninguna instalación o edificación que o bien se sitúe en un terreno que por sí mismo, ya vulnere las citadas superficies limitadoras; o bien la altura de las edificaciones perfore las referidas superficies, bien entendido que todo lo anterior es de aplicación no sólo para las edificaciones, sino para cualquier elemento como antenas, remates decorativos, pararrayos, chimeneas, equipos de climatización, cajas de ascensores o escaleras, e incluso los elementos empleados en su construcción, como es el caso de las grúas fijas o temporales.

En segundo lugar, se analiza el resto de afecciones de las servidumbres físicas, es decir las correspondientes a la horizontal interna y cónica. Este aspecto será desarrollado en profundidad posteriormente, ya que existe la posibilidad de declarar una exención parcial de la superficie horizontal interna y por extensión, de la superficie cónica, que vulnere la cota de limitación de alturas de algunos ámbitos urbanísticos que se sitúan bajo dichas superficies.

En tercer lugar, se analizan las afecciones a las servidumbres radioeléctricas, incluyendo el análisis de las áreas de seguridad y la zona de limitación de alturas de cada instalación.

Al igual que para las servidumbres físicas, dada la importancia y el carácter "crítico" que se les otorga a estas superficies como protección de las operaciones aéreas, han de justificarse detalladamente los argumentos a la hora de formular una exención de carácter aeronáutico que permita la vulneración de estas superficies referidas anteriormente.

A priori, tampoco se permite ninguna edificación ni ámbito urbanístico que o bien se sitúe en un terreno que por sí mismo ya vulnere las superficies imitadoras; o bien la altura de las edificaciones perfore las referidas superficies, bien entendido que todo lo anterior es de aplicación no solo para las edificaciones, sino para cualquier elemento como antenas, remates decorativos, pararrayos, chimeneas, equipos de climatización, cajas de ascensores o escaleras, e incluso los elementos empleados en su construcción, como son las grúas objeto de este estudio.

También se deben analizar los ámbitos urbanísticos que se encuentran dentro de la denominada "área de seguridad de la instalación radioeléctrica", donde la Normativa en vigor establece que "*... dentro de esta zona se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ellos se encuentran, sin consentimiento previo de la Dirección General de Aviación Civil*".

Por último, se analizan las afecciones a las servidumbres de operación, que son aquellas que se considera necesario establecer para garantizar la seguridad en las diferentes fases y maniobras de aproximación por instrumentos a un aeródromo.

2.2 SUPERFICIES VULNERADAS POR EL ÁMBITO

Se concluye por lo tanto que el ámbito del Plan Especial de Mejora producirá la vulneración de la superficie horizontal interna, ya que las futuras edificaciones van a superar la cota de 650 metros sobre el nivel del mar, la cual es ya vulnerada por el propio terreno.

La finalidad de estas superficies es la protección de las aeronaves que efectúen la aproximación en circuito. En particular la superficie horizontal interna y la cónica protege el espacio aéreo para el circuito visual dentro del cual la aeronave debe volar antes de aterrizar, posiblemente después de descender a través de las nubes sobre una instalación alineada con una pista distinta de la utilizada para el aterrizaje (Manual de Servicio de Aeropuertos, Parte 6, OACI).

Sin embargo, las zonas laterales, occidental y oriental, de la superficie horizontal interna, definida a una altura sobre el nivel del mar de 650 metros, se encuentra vulnerada en gran parte por el terreno existente en zonas como el Recinto Ferial Juan Carlos I, Parque de Valdebebas, Paracuellos del Jarama, etc. El ámbito se encuentra totalmente inmerso

en una zona con abundantes perforaciones en la superficie horizontal interna y en el arranque de la superficie cónica.

2.3 ALTURAS DE LA EDIFICACIÓN

Como se ha mencionado anteriormente, el Plan Especial de Mejora propone un simple cambio de uso del terreno en las parcelas objeto de este estudio sin variación de alturas edificatorias en la misma, hecho que influiría principalmente en la operación de las aeronaves.

El vigente Plan General de Ordenación Urbana de Alcobendas contempla una altura máxima de edificación de 12 m, admitiéndose sobre esta altura máxima casetones y cajas de escaleras, así como chimeneas e instalaciones de servicio en general, hasta 3,50 metros sobre los 12 m mencionados.

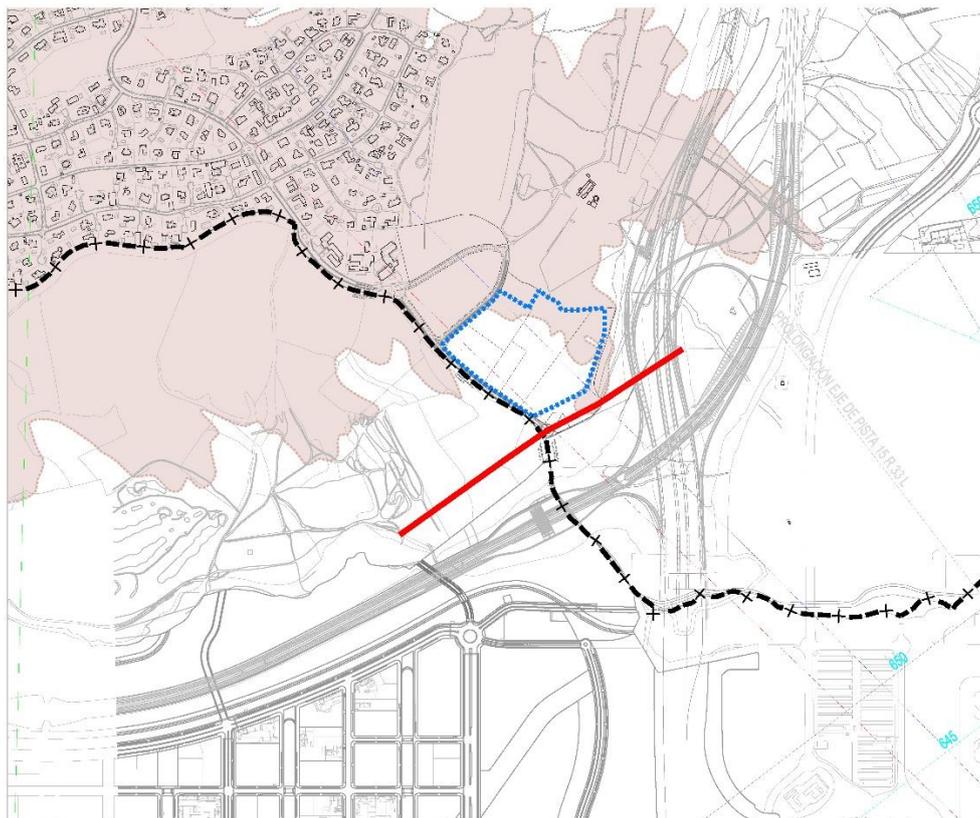
Esta misma altura se respeta en el cambio de uso de Terciario a Residencial. El Plan Especial de Mejora no incrementa las alturas máximas permitidas del Plan General de Ordenación Urbana anterior aprobado definitivamente el 28 de junio de 1984. Por todo ello, no se produce una mayor afección a la operativa aérea que la que ya pudiera representar el uso anteriormente aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

		ORDENANZAS	
		Vigentes PGOU 2009	Plan Especial de Mejora 2018
PARCELA B	USO CARACTERÍSTICO	Terciario específico	Residencial
	ALTURA MÁXIMA	12 m.	12 m.
	Nº DE PLANTAS	3	4

2.4 APANTALLAMIENTO POR LÍNEA ELÉCTRICA

Ambos tipos de edificación, el anterior como Terciario y el nuevo propuesto al que se pretende modificar como Residencial, al encontrarse en las proximidades de una línea eléctrica de alta tensión, de unos 45 m de altura y cuatro niveles de líneas eléctricas en capas, se encontrarían apantallados por la misma.

Dado, pues, que por una parte no se incrementa la altura edificatoria contemplada en el Plan General de Ordenación Urbana Vigente aprobado por la Autoridad Aeronáutica y, por otra, al encontrarse bajo la zona de influencia de la línea eléctrica de alta tensión, apantallada por esta, no se producirá ni existirá una nueva ni una mayor afección a la seguridad ni a la regularidad de las operaciones aéreas.



Plano situación de la línea eléctrica

En las fotos siguientes pueden observarse las torres de alta tensión desde el cruce de la R2 (a cota de ésta) con la m12 y desde el peaje de la primera.



Vista de la línea eléctrica de alta tensión desde el peaje de R-12



Vista de la línea eléctrica de alta tensión desde la intersección de R-2 con M-12

2.5 SERVIDUMBRES ACÚSTICAS

En cuanto a la servidumbre acústica, la envolvente de las huellas de ruido correspondientes a las operaciones aéreas realizadas en el aeropuerto de Madrid Barajas, no alcanza la parcela de estudio, por lo que no es aplicable tal limitación en las parcelas del Plan Especial de Mejora (ver Anexo).

2.6 CONCLUSIONES

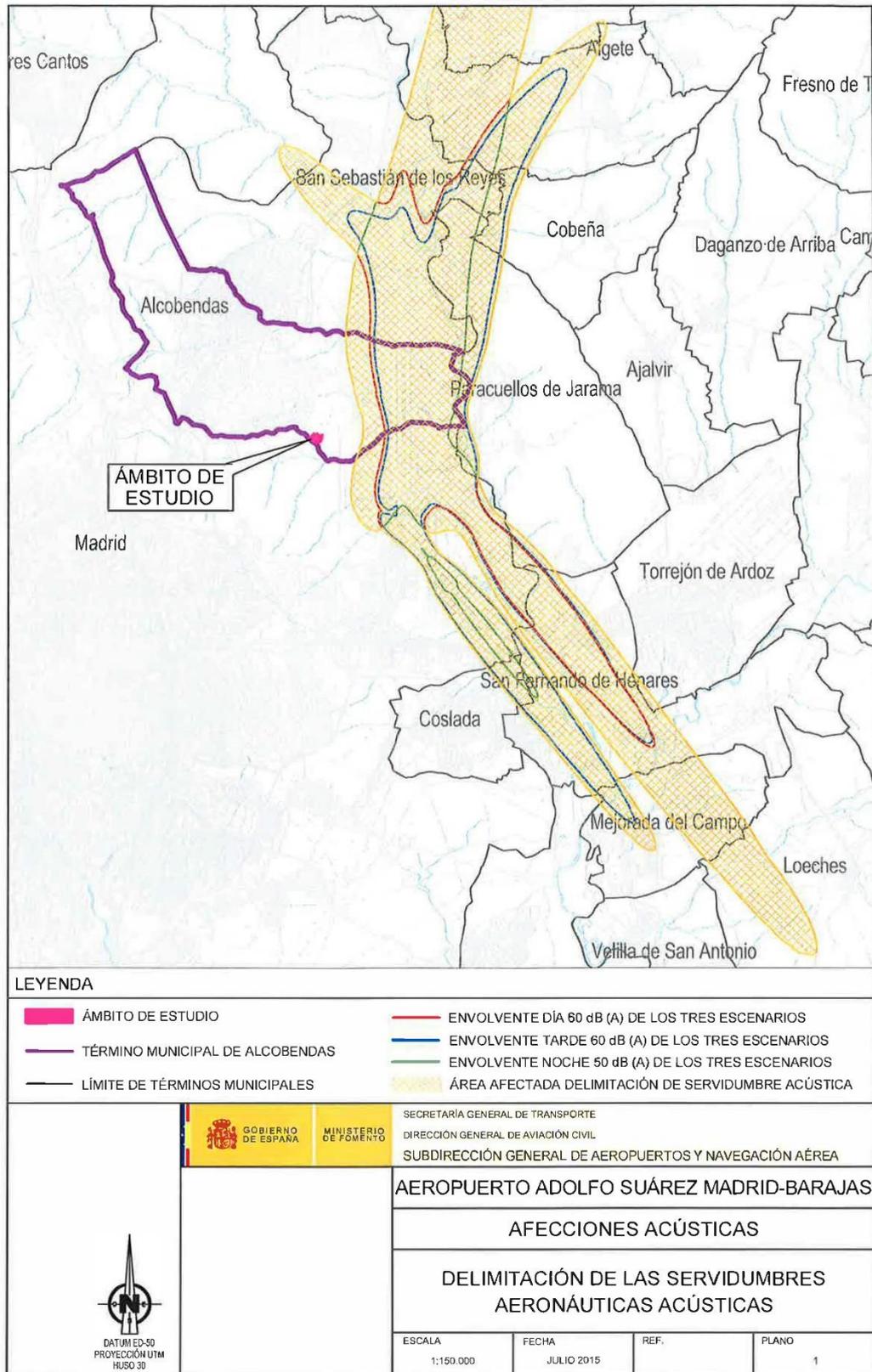
Conforme a lo expuesto anteriormente, no se ve inconveniente, desde el punto de vista de servidumbres aeronáuticas, a solicitar a la Autoridad Aeronáutica el cambio de uso de los terrenos correspondientes al Plan Especial de Mejora de la Ordenación pormenorizada de la manzana B del ámbito de La Carrascosa, en el Término Municipal de Alcobendas, para que pueda llevarse a cabo el cambio de uso propuesto.

Madrid, 05 de mayo de 2020

[Redacted signature]
Fdo. José María Ezquiaga Domínguez
Doctor Arquitecto col 5280

[Redacted signature]
Fdo. Gemma Peribáñez Ayala
Arquitecta col 12923

3. ANEXO: Plano de Afecciones Acústicas del Aeropuerto de Barajas



Estudio servidumbres aeronáuticas

Plan Especial de Mejora de la Ordenación Pormenorizada de la manzana B. La Carrascosa