

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

BLOQUE I. DOCUMENTACIÓN INFORMATIVA
VOLUMEN I. MEMORIA DE INFORMACIÓN

FEBRERO 2025



Ayuntamiento de Patones



AD ARQUITECTURA URBANA

AUTORIDADES

Ilmo. Sr. D. Luis Arriazu García, Alcalde-Presidente y Concejal Delegado de Urbanismo de Patones

SERVICIOS TÉCNICOS MUNICIPALES

Esther García Rubio, Arquitecta del Ayto. de Patones

Icíar Espiña Melones, Ayto. de Patones

Juan Miguel Tirado Ramírez, Agente de Empleo y Desarrollo Local del Ayuntamiento de Patones

Ana Belén Caballero Blázquez, Agente de Empleo y Desarrollo Local del Ayuntamiento de Patones

EQUIPO REDACTOR

Dª. Alexandra Delgado Jiménez, Arquitecta y Doctora en Urbanismo y Ordenación del Territorio,
Directora de los trabajos

Dª. Karla Monserrath Ulloa Chacha, Arquitecta y Urbanista

Dª. Luisa Lobo-Guerrero Esguerra, Urbanista

D. Andrés López Yépez, Arquitecto y Urbanista

ÍNDICE

1. MEMORIA DE INFORMACIÓN.....	5
1.1. OBJETO, OBJETIVO, ENTIDAD PROMOTORA Y LEGITIMACIÓN	5
1.1.1 Objetivo del Plan Especial.....	5
1.1.2 Objeto del Plan Especial.....	5
1.1.3 Red de movilidad.....	11
1.1.4 Entidad promotora y legitimación	21
1.2. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD	24
1.3. DETERMINACIONES DE PLANEAMIENTO GENERAL PARA EL ÁMBITO	25
1.4. LEGISLACIÓN APLICABLE.....	30
1.4.1. Legislación en materia de evaluación ambiental	31
1.4.2. Otras legislaciones sectoriales.....	31
1.5. JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DEL PLAN ESPECIAL.....	31
1.5.1. Evolución de Patones como destino turístico y su impacto en la movilidad y el territorio	31
1.5.2. Conveniencia y necesidad del Plan Especial.....	35
1.5.3. Conveniencia y oportunidad en relación con el planeamiento municipal vigente	36
1.6. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO.....	37
1.7. SERVICIOS URBANOS.....	42
1.8. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL TERRITORIO Y TOPOGRAFÍA.....	43
1.9. PLANEAMIENTO VIGENTE AFECTADO POR EL PLAN ESPECIAL: CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN DEL SUELO	50
1.10. USOS, EDIFICACIONES E INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES	50
ANEXOS.....	i
ANEXO I. PLAN DE SOSTENIBILIDAD TURÍSTICA EN DESTINOS – CONVOCATORIA EXTRAORDINARIA 2023: “PATONES. PLAN DE SOSTENIBILIDAD TURÍSTICA” Y PRESENTACIÓN RESUMEN.....	i
ANEXO II. ORDEN 629/2024, DE 2 DE ABRIL, DE LA CONSEJERÍA DE CULTURA, TURISMO Y DEPORTE, PARA LA CONCESIÓN DE UNA SUBVENCIÓN DIRECTA AL AYUNTAMIENTO DE PATONES PARA LA EJECUCIÓN DE SU “PLAN DE SOSTENIBILIDAD TURÍSTICA EN DESTINO” QUE FORMA PARTE DEL CORRESPONDIENTE “PLAN TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID 2023”, A CARGO DEL MECANISMO DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA (FONDOS DE LA UNIÓN EUROPEA-NEXT GENERATION EU).....	ii
ANEXO III. DOCUMENTACIÓN FOTOGRÁFICA	iii
ANEXO IV. FICHAS CATASTRALES	vii
ANEXO V. PERMISOS DE CORTES DE CARRETERAS Y REGULACIÓN DE TRÁFICO:	viii

ANEXO VI. ÁMBITO NORTE: SEPARATA DE PROYECTO DE EJECUCIÓN PARA MEJORA DE ACCESO A PATONES DE ARRIBA CARRETERA M-912. Km 2+015 al Km 2+125. PATONES DE ARRIBA (MADRID) – FECHA 2024/01/24.....	ix
ANEXO VII. ÁMBITO NORTE - AUTORIZACIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DE LA EJECUCIÓN DE OBRAS DEFINIDAS EN EL "PROYECTO DE EJECUCIÓN PARA MEJORA DE ACCESO A PATONES DE ARRIBA, CARRETERA M-912, km 2+015 AL 2+125, PATONES DE ARRIBA (MADRID)" - 23/11/2023	x
ANEXO VIII. TRAMITACIÓN DE SUBVENCIONES DEL PROGRAMA DE INVERSIÓN REGIONAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID PARA EL PERÍODO 2022-2026.....	xi
- NOTIFICACIÓN REQUERIMIENTO A LA SOLICITUD DE ALTA PROGRAMA DE INVERSIÓN REGIONAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID PARA EL PERÍODO 2022-2026 EXPEDIENTE: 10-PAM1-00264.8/2021 – 2022/06/29.....	xi
- RESOLUCIÓN DEL DIRECTOR GENERAL DE INVERSIONES Y DESARROLLO LOCAL POR LA ...	xi
- QUE SE APRUEBA EL ALTA EN EL PROGRAMA DE INVERSIÓN REGIONAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID PARA EL PERÍODO 2022-2026, DE LA ACTUACIÓN - PROCEDIMIENTO: 10-PAM1-00355.1/2021 – 2022/11/16.....	xi
- COMUNICACIÓN MODIFICACIÓN RESOLUCIÓN ALTA – PROCEDIMIENTO: 10-PAM1-00355.1/2021 – 2023/01/20.....	xi
ANEXO IX. ESTUDIO DE MOVILIDAD	xii

1. MEMORIA DE INFORMACIÓN

1.1. OBJETO, OBJETIVO, ENTIDAD PROMOTORA Y LEGITIMACIÓN

1.1.1 Objetivo del Plan Especial

La redacción de este Plan Especial tiene como objetivo desarrollar las actuaciones previstas en el Plan de Sostenibilidad Turística de Patones (Anexo I) que para su ejecución en materia de movilidad requiere de clasificación, calificación y ordenación del territorio.

Este Plan de Sostenibilidad Turística ha sido subvencionado conforme a lo dispuesto en la Orden 629/2024, de 2 de abril, de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte de la Comunidad de Madrid (Anexo II), por su idoneidad para integrar el turismo en Patones sin menoscabo de la calidad de vida. La puesta en marcha del Plan de Sostenibilidad Turística necesita actuaciones en su territorio y repercute a su vez en la mejora del mismo.

El Plan de Sostenibilidad Turística busca equilibrar y controlar una problemática que ha afectado al municipio y a sus habitantes durante muchos años: el tráfico incontrolable durante los fines de semana, causado por el turismo masivo con destino en Patones de Arriba, uno de los círculos urbanos del municipio. Este fenómeno no solo congestiona las carreteras, sino que además no cuenta con una red de aparcamientos adecuada, generando descontento entre los vecinos y visitantes.

El Plan Especial tiene como propósito convertir a Patones en un destino con criterios de sostenibilidad turística, en concreto, dando respuesta a los problemas de flujo de visitantes y capacidad de aparcamiento. Asimismo, el Plan Especial busca alcanzar un punto de equilibrio o de sostenibilidad turística protegiendo y priorizando la calidad de vida de sus habitantes y el disfrute turístico y la actividad económica asociada, y poniendo en valor el paisaje, el medio ambiente y el patrimonio material e inmaterial que caracteriza a este municipio.

El objeto principal del presente Plan Especial es la transformación y mejora de la red de movilidad, lo que dará acogida al desarrollo posterior de diversos proyectos.

1.1.2 Objeto del Plan Especial

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

Hasta 2023, el atasco y caos que se generaba en Patones de Arriba y a lo largo de la carretera que lo conecta con el núcleo de Patones de Abajo, M-912, eran insostenibles. Por este motivo, en ese año se decidió poner en marcha el corte de esta carretera durante los fines de semana para los visitantes. Aunque esta medida alivió la presión sobre el núcleo de Patones de Arriba, un patrimonio ambiental, cultural e histórico muy vulnerable, surgió otra problemática que este Plan Especial busca dar respuesta en materia de ordenación urbanística de la red pública supramunicipal de infraestructuras.

En particular, se propone la consolidación de un aparcamiento disuasorio en Patones de Abajo, diseñado para reducir la presión sobre el núcleo urbano y ordenar el flujo de vehículos en esa zona. También se plantea la mejora del acceso a Patones de Arriba con la creación de una rotonda y la mejora de la parada de minibús lanzadera y otros elementos viales en un tramo crítico de la carretera que conecta Patones de Arriba con Patones de Abajo. Estas intervenciones buscarán mejorar la seguridad vial y optimizar la circulación, lo que aliviará el tráfico y mejorará la experiencia tanto de residentes como de visitantes.

Patones es un pequeño pueblo perteneciente a la Comunidad de Madrid. Este se sitúa al nordeste de la provincia de Madrid, a 60 kilómetros de la capital en la comarca de la Sierra Norte. Tiene una superficie de 34 km² y una altitud media de 832 metros (Anexo III). Cuenta con 536 habitantes que se dividen en dos núcleos de población Patones de Abajo y Patones de Arriba. El pueblo consta con un importante legado arquitectónico, medioambiental y cultural, y es considerado un punto de interés turístico atractivo con una afluencia anual de 200.000 visitantes.

Estos dos núcleos de población se conectan a través de una vía única que parte de Patones de Abajo y termina en Patones de Arriba, M-912. En el caso de Patones de Abajo, éste cuenta con una conexión directa con Madrid a través de la carretera M-102, por lo contrario, Patones de Arriba no tiene ninguna conexión con la capital ni con ningún otro núcleo habitado. Debido al importante desnivel entre los dos núcleos de población, del entorno de 150 m, garantizar un acceso ordenado y una red de aparcamiento efectiva y con una dotación equilibrada es fundamental. Desde hace décadas, Patones viene sufriendo un problema de capacidad de albergar flujo de visitantes, por el caos de un turismo masificado centrado fundamentalmente en la oferta gastronómica del núcleo de población de Patones de Arriba. Un turismo no controlado que puede degradar de forma irreversible el municipio.



Figura 1. Vista aérea de los núcleos de población de Patones de Abajo y Patones de Arriba

Desde el Ayuntamiento de Patones se tiene como premisa regular el flujo de visitantes respetando los requerimientos y necesidades de los vecinos y empresarios, teniendo como eje la protección del medio ambiente, siguiendo principios y estrategias sostenibles para el contexto.

Es por tanto necesario un Plan Especial que permita el desarrollo urbanístico que transforme la movilidad del municipio. Esto permite acoger adecuadamente a los turistas y generar un impacto positivo en el municipio y su entorno natural, la población local y las entidades privadas.

Se busca lograr que el turismo sea una actividad económica sostenible, teniendo en cuenta la protección socio-ambiental y la implicación de todos los agentes territoriales, consiguiendo así, su colaboración y participación.



Figura 2. Vista pintoresca del núcleo de población de Patones de Arriba

Dentro de las actuaciones de mejora que se plantean algunos no pueden desarrollarse con el planeamiento vigente actual, las Normas Subsidiarias de Patones de 1992, porque la ordenación:

- Localiza el aparcamiento o cerca de Patones de Arriba o en un punto medio de la carretera a Patones de Arriba, M-912, lo que no permite el acceso peatonal ni da servicio al inicio de la Senda Ecológica del Barranco localizado en Patones de Abajo, que no está comunicada con ese aparcamiento.
- En su actual configuración la carretera M-912 no cuenta con rotonda, y no permite el giro de microbuses lanzadera, que permitan evitar el acceso con vehículos privados a Patones de Arriba. Además, no existe una parada adecuada de los microbuses lanzadera ni se permite tránsito peatonal seguro entre la Senda Ecológica del Barranco y ese núcleo urbano.

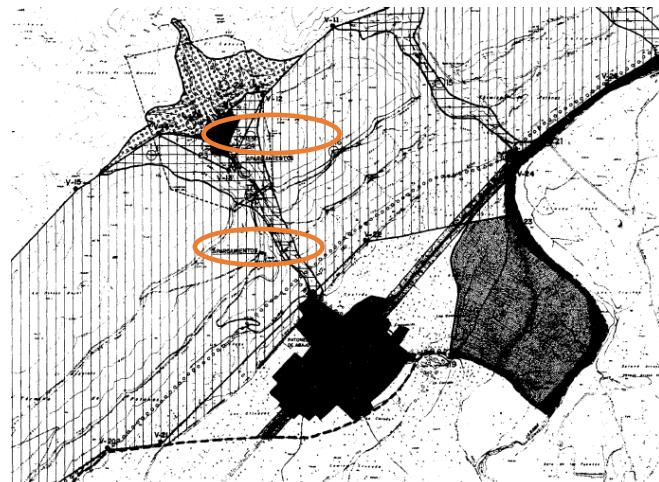


Figura 3. Estructura del territorio (detalle), plano P-01, del planeamiento vigente, con localización de aparcamientos.

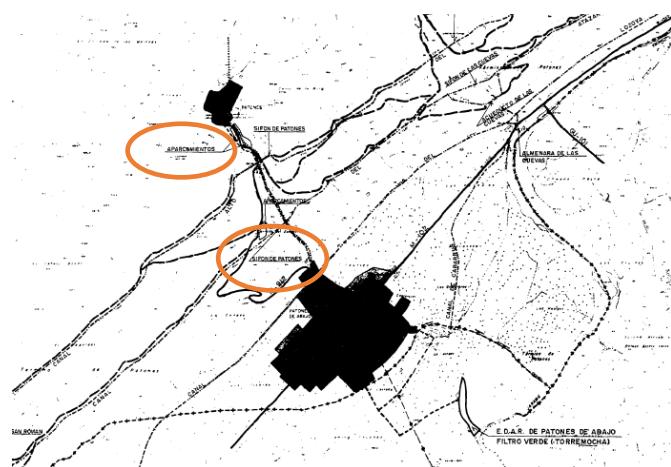


Figura 4. Clasificación del suelo (detalle), plano P-02, del planeamiento vigente, con localización de aparcamientos.

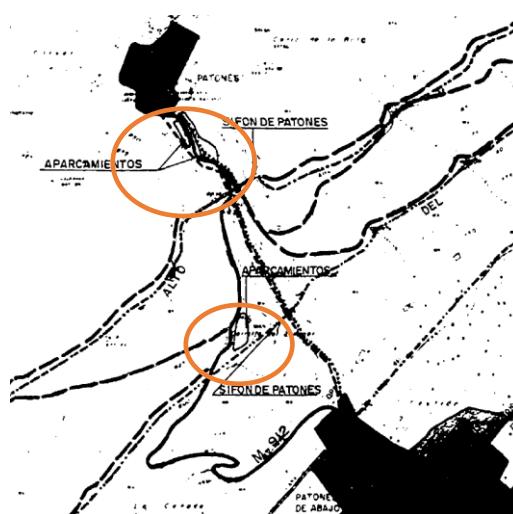


Figura 5. Clasificación del suelo (detalle zona entre núcleos de población), plano P-02, del planeamiento vigente, con localización de aparcamientos.

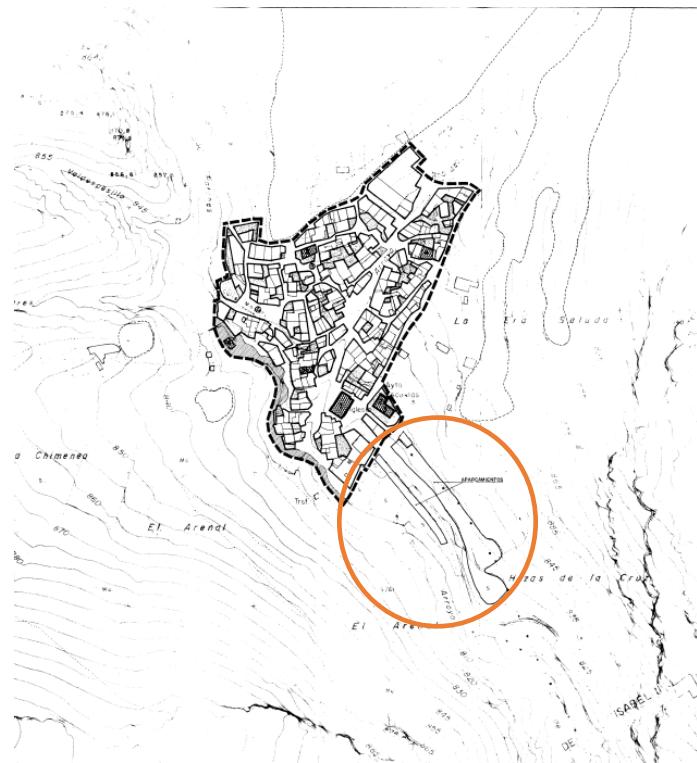


Figura 6. Alineaciones de Patones de Arriba, plano P-06, del planeamiento vigente, con localización de aparcamientos.

Por todo ello, se requiere una adecuación del planeamiento urbanístico que se realiza a través del presente Plan Especial, con los siguientes objetivos:

- Creación de aparcamiento disuasorio en Patones de Abajo. Esto evita el tráfico masivo de vehículos privados a Patones de Arriba que es un entorno vulnerable debido a sus características físicas y ambientales. Esto favorece además la posible actuación de vehículos de emergencias.
- Mejora del acceso a Patones de Arriba. Esta mejora sobre la M-912 en su llegada a este núcleo, incluye la creación de una rotonda que permita el paso y giro de microbuses, la mejora de la actual parada del minibús lanzadera que evita la subida de vehículos privados en días puntuales y el tránsito peatonal seguro entre la Senda Ecológica del Barranco y el núcleo urbano. Esta mejora repercute en un mejor servicio de emergencias, del camión de recogida de residuos y de acceso a fincas, entre ellas las de Canal de Isabel II.

Con este objeto y objetivos se formula el presente Plan Especial de Aparcamientos y Mejora de accesos para el fomento de la sostenibilidad turística de Patones (Madrid). En el siguiente apartado se realizará una breve descripción de la red de movilidad de Patones con la problemática existente.

1.1.3 Red de movilidad

Patones se compone de dos núcleos urbanos: Patones de Abajo, que se conecta con Madrid mediante una carretera secundaria, M-102, y Patones de Arriba, accesible exclusivamente por la carretera M-912, una vía estrecha y sinuosa de aproximadamente dos km y un desnivel de aproximadamente 153 m.

Aunque se trata de un municipio pequeño con un tamaño de población moderado, la movilidad por vehículo privado ha sido históricamente un reto para este municipio. Su importancia histórica y cultural ha atraído a muchos turistas, y su número ha aumentado con el paso de los años. Se trata de un turismo de tipo rural, generalmente de un solo día (incluso solo horas) y durante los fines de semana. Este tipo de turismo ha experimentado un notable aumento en los últimos años, gracias, en parte, a los programas desarrollados por la Comunidad de Madrid para promoverlo y favorecer así las economías locales y rurales.

La gran mayoría de los visitantes optan por llegar al municipio en vehículo privado lo que provoca que el municipio durante los fines de semana tenga un flujo de vehículos especialmente intenso. La demanda de aparcamientos es uno de los conflictos más urgentes en la red de movilidad ya que actualmente no puede ser satisfecha adecuadamente, lo que motiva la redacción del presente Plan Especial. Esto genera atascos, malestar para los residentes e incluso la imposibilidad de socorrer accidentes, debido al difícil acceso para los servicios de emergencia (ambulancias, bomberos, policía, etc.).

A pesar de que se han generado diversas estrategias para moderar y controlar la situación, los puntos críticos se han desplazado sin enmendar de raíz la situación. Se ha realizado actuaciones provisionales y necesitan proyectos para su transformación. Estos proyectos pueden ser desarrollados tras la aprobación definitiva del presente Plan Especial, ya que estarán regulados y enmarcados por el planeamiento urbanístico.

Por todo ello, es fundamental analizar la situación de la movilidad de Patones a través de diversos indicadores para comprender cuál es la problemática del municipio y sus necesidades.

La red de movilidad del municipio de Patones está compuesta por diversos elementos clave para su funcionamiento, tal y como se analizan en los siguientes apartados.

En primer lugar, se identifican las **carreteras o vías que cumplen una función principal** en la movilidad y conexión con el entorno, es decir, tienen carácter supramunicipal y son:

- la carretera M-102, que conecta Patones con Madrid y con municipios cercanos y que a su paso por el municipio con carácter de travesía, recibe el nombre de Avenida de Madrid,

- la M-912, que conecta Patones de Arriba con Patones de Abajo y con el resto de la red, y que a su paso por el casco de Patones de Abajo, con carácter de travesía, recibe el nombre de Avenida de Juan Prieto, y conecta con la citada Avenida de Madrid.

A nivel local y de manera complementaria a estas vías principales funciona la calle Arzobispo Baltasar Moscoso, al norte del casco urbano de Patones de Abajo, que conecta dos puntos clave: el parking disuasorio temporal en la zona noroeste del casco urbano de Patones de Abajo y el inicio de la Senda Ecológica del Barranco, también en este mismo núcleo.

Otro elemento identificado es la red de aparcamientos que está actualmente conformada por tres zonas de **aparcamiento** de diferentes dimensiones:

- un aparcamiento exclusivamente para residentes al sur del núcleo de Patones de Arriba;
- otro aparcamiento informal en la carretera M-912 al norte del punto de conexión con la Senda Ecológica del Barranco;
- un parking disuasorio temporal y de reciente puesta en marcha donde se realiza el aparcamiento de manera provisional que se encuentra al noroeste del núcleo urbano de Patones de Abajo. Este último es el que cuenta con mayor capacidad y dimensión dentro del municipio. Este aparcamiento ha supuesto una importante mejoría de la situación, permitiendo llegar a un punto de equilibrio en cuanto al aparcamiento, aunque se trata de una situación provisional, ya que es solo una parcela sin acondicionamiento para tal fin.

Por último, existe una zona de aparcamiento calificada en el planeamiento vigente del municipio en un ámbito con protección ambiental, concretamente en suelo no urbanizable por protección ecológica, paisajístico y cultural. Se encuentra aproximadamente en la mitad del trayecto de la carretera M-912 y no se han realizado transformaciones para la adaptación del espacio como aparcamiento, debido a su falta de conexión directa con los núcleos urbanos y con el tránsito peatonal.

El tercer elemento de la red de movilidad se centra en la **movilidad blanda**, peatonal y ciclista, donde destaca:

- la Senda Ecológica del Barranco, que conecta Patones de Arriba con Patones de Abajo, con un itinerario de 900 m aproximadamente,
- la existencia de las paradas de minibús lanzadera, con un papel clave en la red de movilidad, al tratarse de la única línea de transporte público que conecta los dos núcleos urbanos del municipio de Patones.

La conexión, coordinación y coherencia de cada uno de estos elementos es fundamental para garantizar un correcto funcionamiento de la red de movilidad del municipio.

A continuación se muestra una síntesis de la red de movilidad y en los siguientes apartados se analizarán cada uno de estos elementos con el objetivo de identificar los puntos críticos o los conflictos internos de la red.

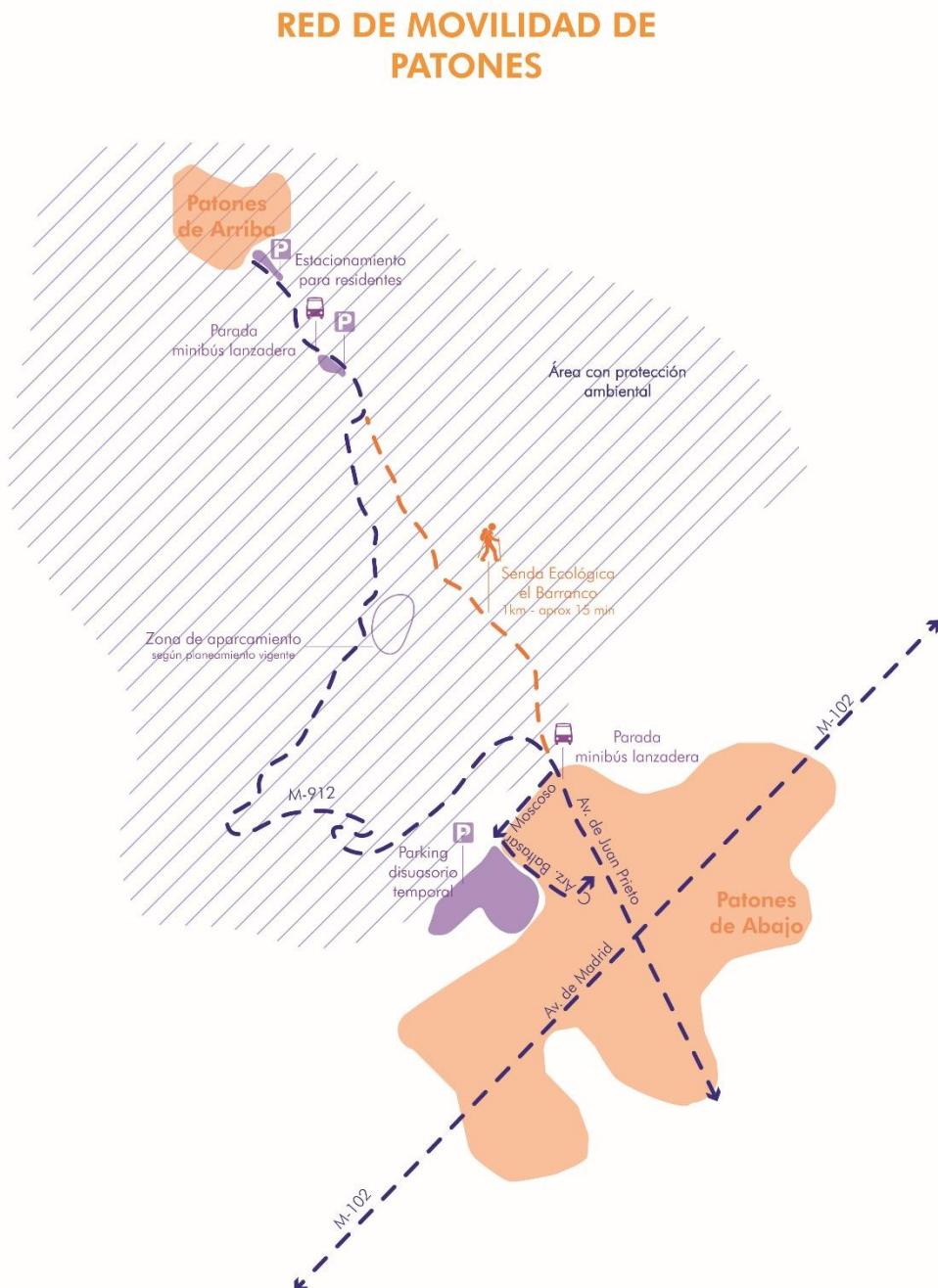


Figura 7. Red de movilidad. Fuente: Elaboración propia.

Funcionamiento de la red de movilidad en caso de circulación libre por carretera M-912

En el esquema se muestran los conflictos y puntos críticos más condicionantes antes de que se aprobara el corte temporal de la carretera M-912 durante los fines de semana para los visitantes.

En este caso, la problemática más preocupante es sin duda el atasco e incluso el bloqueo de la carretera M-912 debido al aparcamiento de los vehículos de los visitantes en zonas indebidas y a la morfología desfavorable de la carretera. Esto, además de generar mucha incomodidad para los residentes y visitantes, también creaba un riesgo importante, ya que los servicios de emergencia, como bomberos o ambulancias, estaban imposibilitados para acceder al núcleo de Patones de Arriba y su entorno para atender cualquier tipo de circunstancia. En algunos casos, se vieron obligados a recurrir a helicópteros sanitarios para socorrer alguna emergencia.

Uno de los puntos más críticos de la carretera M-912 es al norte del encuentro con la Senda Ecológica del Barranco donde se encuentra la parada del minibús lanzadera más cercana al núcleo histórico y se ubican los contenedores de basura del conjunto. También en esa zona se localizan aparcamientos, que, como se mencionó anteriormente, no tiene ningún tipo de delimitación o de orden, lo que provoca una aglomeración de vehículos incontrolable tanto en la citada zona como en los arcenes. Muy probablemente, este es el punto más crítico de la red de movilidad de Patones debido a la falta de operativa para las maniobras como el giro, a lo que se une la acumulación de vehículos estacionados. Como se mencionó anteriormente, la carretera M-912 es muy estrecha y con muchas curvas. Al permitir una libre circulación por la misma durante los fines de semana, se llegaba a puntos de atasco total. En muchos lugares, especialmente donde las curvas son muy cerradas, solo puede pasar un vehículo a la vez, lo que provocaba tiempos de espera muy largos y una gestión del tráfico muy difícil. Por este motivo, ya desde el punto más bajo de la carretera, el paso ya estaba saturado.

En este escenario de la red viaria en donde se permitía una circulación libre por la carretera M-912, el atasco de esta misma era el problema más influyente dentro del funcionamiento de la red. Los accidentes e incomodidades que creaba no eran gestionables. Por este motivo en el año 2023 se aprobó su cierre temporal durante los fines de semana y festividades en los meses de septiembre a diciembre por medio de una autorización administrativa (Anexo V). En el año 2024 fue aprobada nuevamente por todo el año, y esa es la pauta a seguir en próximos años.

PUNTOS CRÍTICOS Y CONFLICTOS

CIRCULACIÓN LIBRE POR CARRETERA M-912

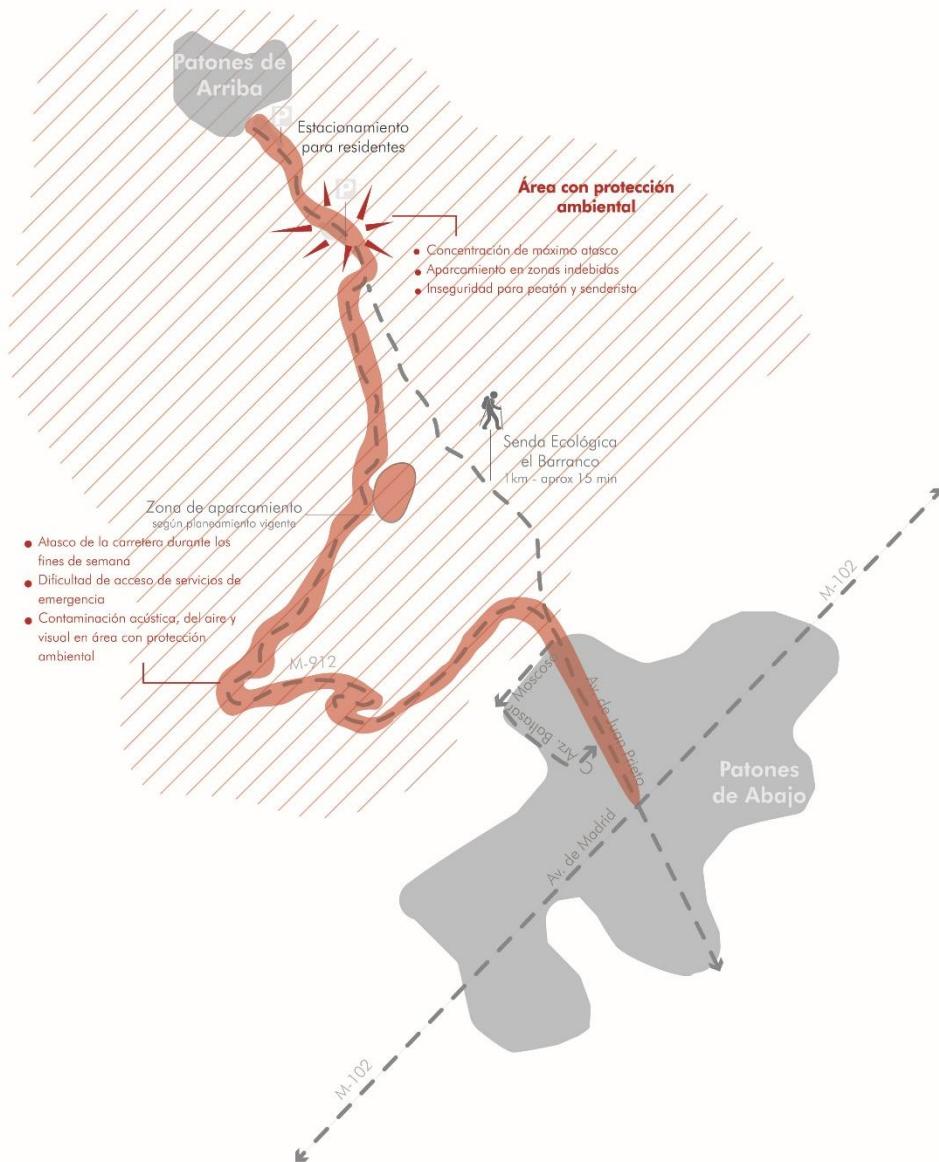


Figura 8. Puntos críticos y conflictos: circulación libre por carretera M-912. Fuente: Elaboración propia.

Funcionamiento en caso de corte de carretera M-912

Como se mencionó anteriormente, tras la problemática provocada por el atasco incontrolable de la carretera M-912, que durante décadas afectó al municipio, en el año 2023 se aprobó, a través de una autorización administrativa, el corte temporal de la misma durante los fines de semana y festividades. Esta iniciativa se ha seguido implementando gracias a una nueva autorización administrativa en el año 2024. Aunque la situación de la vía mejoraría en este escenario, se podrían generar otros conflictos en la funcionalidad de la red. Los vehículos, al tener restringido el acceso a esta vía, podrían aglomerarse en esa misma zona y sus alrededores.

Por ello, se adecuó un espacio al noroeste del núcleo de Patones de Abajo para la creación de un parking disuasorio temporal y se dispuso un minibús lanzadera.

En cuanto al parking disuasorio temporal este se encuentra en una posición óptima para permitir a los visitantes aparcar en una zona cercana a la subida por el norte del casco de Patones de Abajo a Patones de Arriba, ya sea por medio de la senda o tomando el minibús lanzadera, evitando así la aglomeración de vehículos en la carretera M-912. Sin embargo, debido a su carácter provisional y por la necesidad de adecuar el planeamiento urbanístico para que pueda acoger este uso, este aparcamiento es solo un amplio espacio sin asfaltar, sin delimitación de las plazas de aparcamiento, aunque tengan cabida más de 600 vehículos. Además, este aparcamiento no tiene ningún tipo de acondicionamiento acústico o visual, lo que puede generar un conflicto futuro tanto para la protección del paisaje como para la fauna y los residentes que puedan verse afectados, si no se realiza la tramitación urbanística que permita la adecuación del mismo.

En conclusión, aunque uno de los problemas más importantes, que era el control del tráfico de la M-912, se ha mejorado, hace falta una organización que permita el funcionamiento adecuado de la red de movilidad en cada uno de sus puntos clave.

PUNTOS CRÍTICOS Y CONFLICTOS

CORTE DE CARRETERA M-912 DURANTE

FINES DE SEMANA

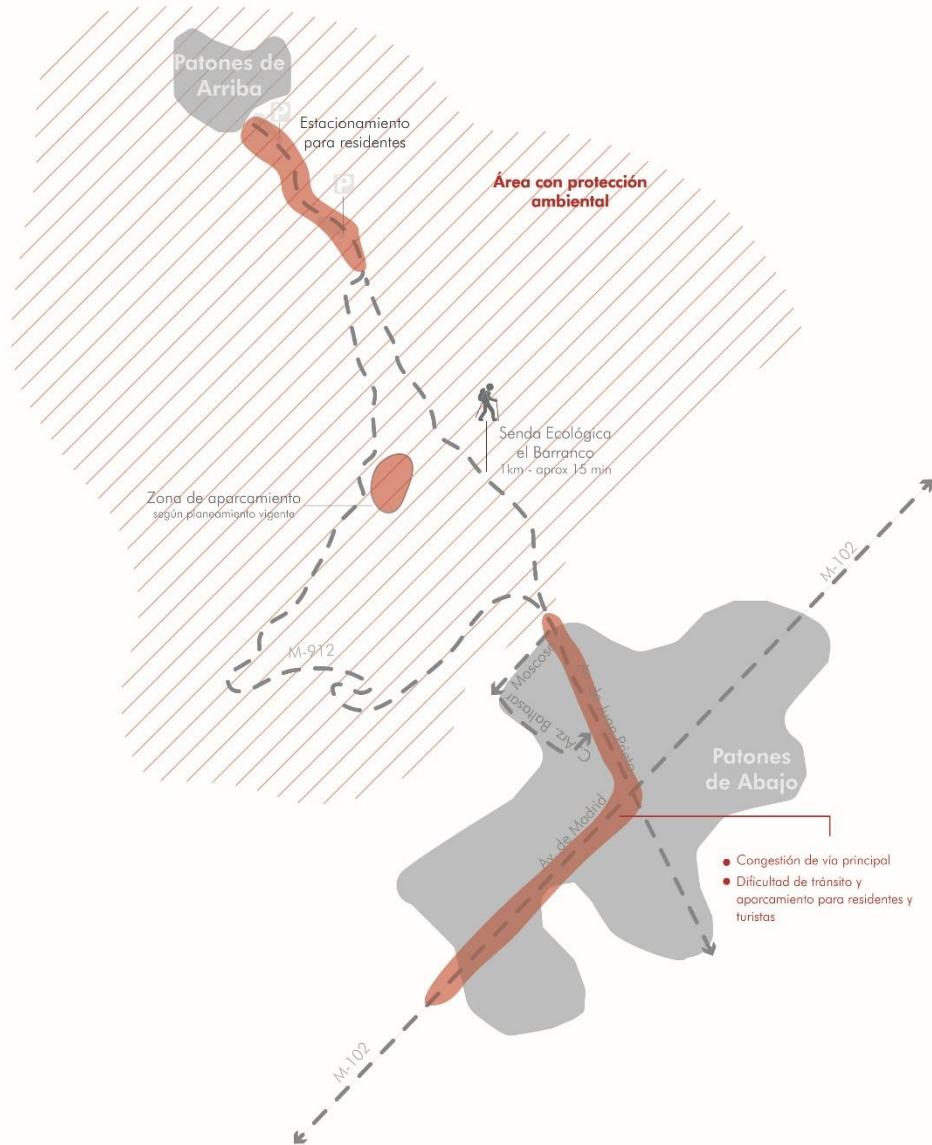


Figura 9. Puntos críticos y conflictos: corte de carretera M-912 durante fines de semana. Fuente: Elaboración propia.



Figura 10. Orthofotografía 2017 con vehículos en zona del ámbito norte. Fuente: SIT.



Figura 11. Orthofotografía 2022 con vehículos en zona del ámbito norte. Fuente: SIT.

PUNTOS CRÍTICOS Y CONFLICTOS

CORTE DE CARRETERA M-912 DURANTE FINES DE SEMANA CON PARKING DISUASORIO TEMPORAL

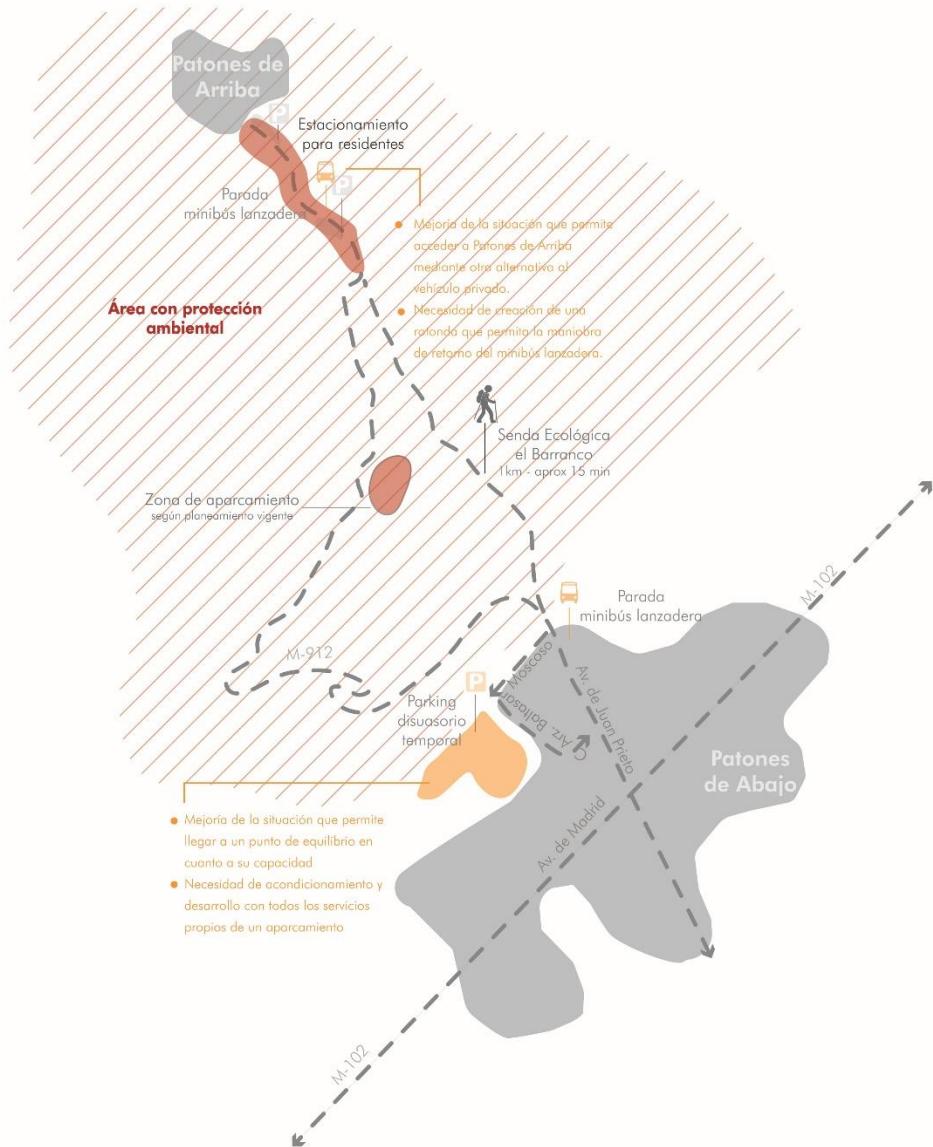


Figura 12. Puntos críticos y conflictos: corte de carretera M-912 durante fines de semana con parking disuasorio temporal y microbús lanzadera. Fuente: Elaboración propia.

1.1.4 Entidad promotora y legitimación

La entidad promotora es el Ayuntamiento de Patones que necesita el desarrollo del presente Plan Especial de Aparcamientos y Mejora de acceso para el fomento de la sostenibilidad turística del municipio, para el desarrollo urbanístico de Plan de Sostenibilidad Turística (Anexo I). Este Plan de Sostenibilidad Turística ha recibido mediante la Orden mencionada anteriormente (Anexo II) una subvención directa (1.995.500€) para la ejecución de su "Plan de sostenibilidad turística en destino" que forma parte del correspondiente "Plan Territorial de la Comunidad de Madrid 2023", a cargo del Mecanismo de Recuperación, Transformación y Resiliencia (Fondos de la Unión Europea-Next Generation EU). Igualmente, la mejora de la funcionalidad de la red de movilidad necesita el desarrollo del Proyecto de Ejecución para Mejora de Acceso a Patones de Arriba en la Carretera M-912. Km 2+015 al Km 2+125, Patones de Arriba (Anexo VI) que ha recibido la autorización administrativa (Anexo VII) y del cual se están recogiendo los respectivos informes sectoriales para su aprobación. Este proyecto busca realizarse mediante un Programa de Inversión Regional, para el cual se está siguiendo el procedimiento requerido (Anexo VIII).

El Ayuntamiento de Patones está legitimado a la presentación de este Plan Especial en orden a su formulación de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 56.1 de la LS 9/01.

ANEXO

PLAN DE SOSTENIBILIDAD TURÍSTICA "PATONES. PLAN DE SOSTENIBILIDAD TURÍSTICA"

Presupuesto total y distribución de la ejecución

EJE PROGRAMÁTICO	ACTUACIÓN	2024	2025	2026	TOTAL
Eje 1. Actuaciones en el ámbito de transición verde y sostenible	1 Construcción de aparcamiento disuasorio junto a senderos de alto potencial turístico y de elevado valor medioambiental o paisajístico, favoreciendo la utilización de los mismos por parte de vehículos de cero emisiones o asimilables: Se creará un aparcamiento de recepción de visitantes disuasorio en Patones de Abajo cercano al punto de recepción e información de visitantes y a la senda del Barranco	100.000,00 €	100.000,00 €	0,00 €	200.000,00 €
	2 Adecuación de la senda del barranco: renaturalización creando espacios naturales adaptados al cambio climático, en una zona de gran desnivel con problemas de erosión y pérdida de suelo por la escorrentía: renaturalización con especies autóctonas adaptadas al cambio climático y con escasa necesidad de agua, se creará un corredor verde para la fauna que además de sombra a los visitantes, y se adecuará el firme de la senda.	80.000,00 €	80.000,00 €	0,00 €	160.000,00 €
	3 Adecuación del aparcamiento disuasorio: renaturalización del aparcamiento: creación de espacios naturales adaptados al cambio climático: zonas verdes, cubiertas vegetales, islas de vegetación y zonas de sombra	35.000,00 €	35.000,00 €	0,00 €	70.000,00 €
	4 Sistema de recogida selectiva de residuos, en el aparcamiento disuasorio, punto de recepción e información de visitantes y en la senda del Barranco: instalación de un sistema de recogida selectiva de residuos a través de contenedores, se instalarán los 5 contenedores de residuos: orgánico, vidrio, papel, envases y resto	15.000,00 €	15.000,00 €	0,00 €	30.000,00 €
TOTAL EJE 1		230.000,00 €	230.000,00 €	0,00 €	460.000,00 €
Eje 2. Actuaciones en el ámbito de mejora de la eficiencia energética	5 Instalación placas fotovoltaica y sistemas de iluminación solar en el aparcamiento y punto de acogida e información de visitantes: instalación de placas fotovoltaicas para el suministro de energía del aparcamiento y los puntos de carga de vehículos eléctricos, se prevé la instalación de estructuras que combinen zonas de sombra con cubiertas vegetales y placas solares, creación de zona de recarga para minibuses. En el punto de recepción de visitantes se planteará la instalación de placas solares y luminarias tipo LED.	109.500,00 €	109.500,00 €	0,00 €	219.000,00 €
	6 Mejora de la eficiencia energética de los edificios destinados a la gestión turística del destino: CITECO, edificio de aseos y edificio de recepción de visitantes: dotación de climatización, envolvente térmica, iluminación eficiente y sistemas de energía renovables.	189.550,00 €	189.550,00 €	0,00 €	379.100,00 €
	7 Sistemas de recarga del aparcamiento disuasorio: creación de puntos de recarga de vehículos eléctricos.	36.000,00 €	36.000,00 €	0,00 €	72.000,00 €
	8 Aparcamiento de bicicletas y área de mantenimiento y reparación de bicicletas en el aparcamiento disuasorio y punto de recepción e información a visitantes: creación de aparcamientos para bicicletas con estaciones de reparación, equipadas con las herramientas necesarias para que las personas ciclistas puedan hacer pequeñas reparaciones y trabajos de mantenimiento en sus bicicletas.	8.500,00 €	8.500,00 €	0,00 €	17.000,00 €
TOTAL EJE 2		343.550,00 €	343.550,00 €	0,00 €	687.100,00 €
Eje 3. Actuaciones en el ámbito de transición digital	9 Creación de central de reservas, página Web y redes sociales: entre otras medidas, incluye la actualización de la página web y creación de central de reservas para los aparcamientos y billetes de microbús, visitas guiadas, etc.	0,00 €	40.000,00 €	0,00 €	40.000,00 €
	10 Musealización de CITECO y punto de recepción de visitantes desde criterios digitales: musealización con referencia al patrimonio de la zona, y desarrollo de elementos interactivos digitales bajo criterios de accesibilidad turística en CITECO y el punto de recepción de visitantes.	0,00 €	80.000,00 €	0,00 €	80.000,00 €
	11 Elaboración de guías educativas, interpretativas en formato digital, visitas virtuales.	0,00 €	35.000,00 €	0,00 €	35.000,00 €
	12 Campaña de comunicación y sensibilización: desarrollo de una estrategia de comunicación a través de campañas de comunicación y sensibilización por medios digitales, así como creación de canales de participación de los sectores implicados.	17.000,00 €	17.000,00 €	16.000,00 €	50.000,00 €
TOTAL EJE 3		17.000,00 €	172.000,00 €	16.000,00 €	205.000,00 €

BOCM-20230415-23

Figura 13. Presupuesto total y distribución de la ejecución de "Patones. Plan de Sostenibilidad Turística" publicado en el BOCM-20230415-23 (Anexo II)

EJE PROGRAMÁTICO	ACTUACIÓN	2024	2025	2026	TOTAL
Eje 4. Actuaciones en el ámbito de competitividad	13 Creación del ente gestor y equipo técnico: contratación del ente gestor formado por un equipo multidisciplinar que coordine las actuaciones del plan.	100.000,00 €	100.000,00 €	38.000,00 €	238.000,00 €
	14 Adecuación del aparcamiento disuasorio, con criterios de accesibilidad y creación caseta de control: dotación de elementos de accesibilidad al aparcamiento disuasorio, así como la creación de una caseta de control en el mismo.	95.250,00 €	95.250,00 €	0,00 €	190.500,00 €
	15 Creación punto de información turística con criterios de accesibilidad: instalación de un quiosco con criterios de accesibilidad universal como centro de recepción de visitantes y punto de información turística dotado además de aseo accesible, y situado en un punto estratégico para el turismo del municipio.	23.450,00 €	23.450,00 €	0,00 €	46.900,00 €
	16 Adecuación de CITECO como oficina de información turística y espacio multifuncional con criterios de accesibilidad: rehabilitación del edificio con criterios de accesibilidad y modernización de los usos del mismo.	0,00 €	57.000,00 €	57.000,00 €	114.000,00 €
	17 Adecuación de la senda del Barranco con criterios de accesibilidad, iluminación de la senda del Barranco: instalación de sistema de iluminación energéticamente eficiente en la senda del barranco	0,00 €	30.000,00 €	0,00 €	30.000,00 €
	18 Adecuación baños públicos Patones de Arriba con criterios de accesibilidad: rehabilitación de edificio sito en calle Real para incluir en él unos aseos públicos con criterios de accesibilidad.	12.000,00 €	12.000,00 €	0,00 €	24.000,00 €
TOTAL EJE 4		230.700,00 €	317.700,00 €	95.000,00 €	643.400,00 €
TOTAL		821.250,00 €	1.063.250,00 €	111.000,00 €	1.995.500,00 €

No obstante, tal y como menciona el Acuerdo de la Conferencia Sectorial de Turismo de 9 de mayo de 2023, modificado por el Acuerdo de Conferencia Sectorial de 29 de diciembre 2023, “La Comisión de Seguimiento tendrá capacidad de modificar algunas de las actuaciones previstas, previa solicitud motivada del destino, siempre que respondan a la misma finalidad, así como de ajustar la distribución de remanentes dentro de los propios ejes de intervención”. Por lo que este cuadro podrá verse afectado por las aprobaciones que se lleven a cabo en las sucesivas reuniones de la Comisión de Seguimiento que tengan lugar a lo largo de la ejecución de los Planes.

(03/5.025/24)

BOCM-20240415-23



Figura 14. Presupuesto total y distribución de la ejecución de “Patones. Plan de Sostenibilidad Turística” publicado en el BOCM-20230415-24 (Anexo II).

1.2. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD

La afección del Plan Especial en relación con la titularidad del suelo es de distinta naturaleza. Cabe destacar que las propiedades afectadas por los proyectos a realizar para su consecución serán en su totalidad de titularidad pública (demanial, en el caso de la red viaria y caminos, y patrimonial en el resto) por lo que no se contemplan expropiaciones en su actual configuración. La totalidad de fincas que forman parte de este Plan Especial se describen gráficamente en las fichas catastrales ubicadas en Anexo IV.

Las propiedades afectadas por los distintos elementos de la infraestructura que componen este Plan Especial en el municipio de Patones son las siguientes:

REFERENCIA CATASTRAL	SUPERFICIE EN PLAN ESPECIAL (m ²)	SUPERFICIE TOTAL DE PARCELA (m ²)	SUPERFICIE AFECTADA RESPECTO AL TOTAL%
PLAN ESPECIAL			
ÁMBITO NORTE			
28107A006002700001A	0,63	17.595	0,00003%
28107A0070077100001I	270,07	342,98	78,71%
28107A0070077200001J	190,55	257,92	73,64%
28107A0070077300001E	80,04	205,68	38,83%
28107A0070077400001S	14,47	178,45	7,86%
28107A0070103900001S	51,40	856,73	6,06%
28107A006013530001BD	376,18	1.569	20%
28107A0070135500001LX	236,99	2.973	7,93%
28107A007013550001BM			
total	1.220		
ÁMBITO SUR			
28107A0070046000001H	14.352	14.352	100,00%
TOTAL	15.572		

Tabla 1. Parcelas afectadas por el Plan Especial

	TOTAL PARCELAS CATASTRALES	TOTAL VIARIO	TOTAL ÁMBITO
ÁMBITO NORTE	1.220	779	1.999
ÁMBITO SUR	14.352	0	14.352
	15.572	779	16.351

Tabla 2. Ámbito del Plan Especial: parcelas y viario

La georreferenciación de los ámbitos queda reflejada en el Bloque III. Documento normativo.

1.3. DETERMINACIONES DE PLANEAMIENTO GENERAL PARA EL ÁMBITO

El ámbito del Plan Especial como se detallará en el apartado correspondiente (1.6 de la presente Memoria de Información) tiene suelos de diferente clasificación y con diferente calificación o regulación específica, tal y como figura en la tabla siguiente:

Clasificación	Determinaciones en NNUU de las NNSS	Artículos específicos para su categoría
SUELO NO URBANIZABLE ESPECIALMENTE PROTEGIDO INTERÉS ECOLÓGICO Y CULTURAL	Título II. Regulación del suelo no urbanizable	Art. 6.2.1 y 6.2.7
SUELO NO URBANIZABLE	Título II. Regulación del suelo no urbanizable	Art. 6.1

Tabla 3. Clases de suelo afectadas de los ámbitos del Plan Especial y determinaciones y artículos específicos en NNUU de las NNSS

A continuación se muestran los artículos específicos y sus determinaciones de las citadas categorías:

ART. 6.1 SUELO NO URBANIZABLE COMÚN.

Se integran en esta categoría los suelos más pobres desde el punto de vista de su valor agrológico y las áreas de matorral ralo, eriales, etc.

A. Se permiten todos los usos contemplados en estas Normas para el Suelo No Urbanizable.

Son usos prohibidos todos los demás, y en particular:

. Cualquier uso que tenga carácter urbanístico.

. Cualquier construcción o instalación que no esté destinada al aprovechamiento agrario o ganadero de la zona, o a los usos permitidos.

B. Se permiten todas las edificaciones determinadas en el artículo 59 para el Suelo No Urbanizable.

Tanto las instalaciones de almacenamiento agrícola y agro-industriales como las de explotaciones ganaderas-establos, gallineros, etc, deberán establecerse con carácter de granjas, evitando repeticiones sucesivas de naves. En todo caso, se enclavarán en las cotas más bajas.

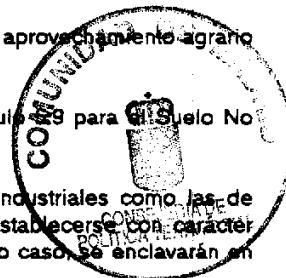


Figura 15. Art. 6.1 de las NNUU de las NNSS

6.2.1. Condiciones específicas del Suelo No Urbanizable de Especial Protección por su interés ecológico.

Se refiere a la protección del medio físico en su conjunto incluyendo fauna, flora y gea, por los especiales valores de los ecosistemas y los valores de tipo geomorfológico y biogeográfico.

Supone el grado máximo de protección para el área aunque se trata de una protección de grado medio, pues los valores naturales (geomorfológicos y biogeográficos) o culturales existentes, así como sus recursos, aconsejan una protección explícita y global de segundo grado de estos espacios en función del mayor o menor nivel de transformación antrópica.

58

Figura 16. Art. 6.2.1 de las NNUU de las NNSS (1/3)

1 9 1 0 4 9 2 1 7 2 8
1 9 7 5 9 9 3 4 2 3 6

La protección media respeta la utilización racional y permite la entrada controlada de actividades que no tengan efectos negativos directos o indirectos.

Los usos y actividades en estas áreas están condicionadas por su valor o recurso natural, quedando prohibida de forma general cualquier uso o actividad que modifique sustancialmente el medio.

Los usos y actividades prohibidos son:

- A.- **Cualquier tipo de nueva edificación permanente, excepto las propias de investigación científica y la enseñanza o las estrictamente necesarias para el aprovechamiento de los recursos del área en cuyo caso será preceptivo el trámite establecido en el artículo 5.2. de estas Normas.**
 - B.- **Los vertidos de cualquier tipo de residuos sólidos, líquidos o gaseosos.**
 - C.- **Los movimientos de tierras o las obras de excavación para la obtención de áridos o tierras que pudieran afectar directa o indirectamente a los ecosistemas.**
- Las obras de infraestructura necesarias (especialmente del Canal de Isabel II) requerirán el estudio de Impacto Ambiental y autorización de acuerdo al artículo 5.2. de estas Normas.**
- D.- **La tala de especies vegetales características de los ecosistemas de la zona salvo las necesarias para la conservación general del área, cuidado y saneamiento de los ejemplares enfermos. Se primará la plantación de plantas autóctonas con el fin de consolidar el bosque natural.**
 - E.- **La instalación de carteles publicitarios de cualquier dimensión.**

Son usos y actividades autorizadas según el artículo 5.2.4 de estas Normas:

- A.- **Las construcciones propias para la investigación científica y la enseñanza, o las estrictamente necesarias para el aprovechamiento de los recursos del área y para el mantenimiento del medio natural.**
- B.- **Las obras en cauces fluviales deberán justificar su convivencia mediante el oportuno estudio de Impacto Ambiental.**
- C.- **Se podrán utilizar las construcciones existentes (tinadas, edificaciones del Canal de Isabel II, etc.) dispersas en el territorio con fines de esparcimiento extensivo sin que ello suponga incremento de infraestructura viaria.**

Se protegerán las comunidades de especies animales no domésticas que habitan en la zona.

Los cerramientos y vallados se realizarán con materiales propios de la zona, con una altura inferior a 1,20 m. y se realizarán de manera que no dificulen el libre paso de los animales.

Son usos y actividades permitidos previa licencia municipal:

- A.- **La caza y pesca de acuerdo a la reglamentación sectorial correspondiente.**

Figura 17. Art. 6.2.1 de las NNUU de las NNSS /2/3)

- B.- La acampada turística y deportiva igualmente de acuerdo a su reglamentación sectorial, debiendo quedar resueltos para la obtención de licencia los posibles impactos negativos que esta actividad pudiera producir en el medio. No pudiendo prolongarse la acampada más de tres días, ni acampar en zonas situadas a menos de 1 km. de los núcleos urbanos.

Figura 18. Art. 6.2.1 de las NNUU de las NNSS (3/3)

6.2.7. Condiciones específicas del suelo no urbanizable de especial protección por su interés cultural.

Esta protección se dirige a la preservación de las áreas en que existen posibilidades de hallazgos de interés científico, sean arqueológicos o de cualquier otra índole. Será de aplicación en todo caso la Normativa Sectorial Específica para estos yacimientos, así como las condiciones siguientes:

64

1 9 1 0 4 9 2 1 7 3 4
1 9 7 5 9 9 3 4 2 4 2

A. Construcciones y movimientos de tierras.

Se prohíbe en general cualquier tipo de edificación o de movimiento de tierras, excepto los ligados a labores de investigación científica para los cuales será necesario la autorización de la Consejería de Cultura.

Se podrán utilizar las construcciones existentes (tinadas, edificaciones del Canal de Isabel II, etc.) dispersas en el territorio con fines de esparcimiento, sin que ello suponga incremento en la infraestructura viaria.

Será preciso el informe favorable de la Consejería de Cultura, además del trámite preceptivo del Artículo 5.

B. Protección cautelar por nuevos hallazgos.

Si en algún punto del suelo no urbanizable no incluido en esta protección apareciese algún hallazgo de interés científico, cautelarmente se someterá a estas mismas restricciones un área circular con centro en dicho yacimiento y radio cien metros, en tanto no se modifiquen puntualmente las Normas de Subsidiarias para reajustar la delimitación de los suelos de especial protección, o sea expresamente declarada innecesaria esta prevención por la Consejería de Cultura.

Figura 19. Art. 6.2.7 de las NNUU de las NNSS

11.7.3 Espacios libres

- Parques y jardines
- Plazas
- Otros espacios libres

11.7.3.1 Condiciones de tratamiento del suelo

1. Parques y jardines

Son áreas destinadas al ornato de espacios públicos, paseo, juego de niños y actividades deportivas compatibles con el tratamiento ajardinado y arbolado que debe figurar en su diseño.

El 80% de su superficie se destinará a ajardinamiento y plantaciones y en ella podrán instalarse áreas estanciales.

Sólo podrán edificarse kioscos destinados a la expedición de comidas o bebidas bajo concesión municipal, de música, biblioteca o instalaciones culturales públicas, siempre que su superficie no exceda de 15 m², tenga una planta de altura y tres metros, y su diseño secoherente con el del parque.

2. Plazas

Son áreas estanciales vinculadas al sistema cielo, destinadas al descanso y a la vida de relación.

En su tratamiento predominarán los pavimentos constituidos por los materiales del lugar, preferentemente pétroles, terrizos, adoquínado de piedra u hormigón, que podrán arbolarse.

No dispondrán de edificación.

Podrán contar con elementos de mobiliario urbano coherentes con el núcleo.

3. Otros espacios libres

En general, el diseño de los espacios libres se hará como mejor convenga a su uso y características acordes con el entorno, quedando expresamente prohibida ninguna edificación de carácter permanente.

4. Especies arbóreas

La elección de las especies arbóreas se hará en función de las características del suelo, climáticas, considerando la incidencia del arbolado en la forma e imagen del espacio, la escala de los edificios, las especies existentes en la zona y el mantenimiento de las plantaciones, no recomendándose la utilización de césped ni especies que requieren un alto consumo de agua de riego.

5. Supresión de barreras físicas.

Se procurará la supresión de barreras físicas que dificulten la circulación de minusválidos, inválidos o coches de niños, para lo cual se dispondrán rebajes en los bordillos y se evitarán resaltos generalizados.

6. Publicidad

Se prohíbe la instalación de carteles publicitarios.

Figura 20. Art. 11.7.3 de las NNUU de las NNSS

Igualmente se fijan a continuación las condiciones de la red viaria en el planeamiento vigente del municipio.

ART. 5.10 CONDICIONES DE LA RED VIARIA

5.10.1. Carreteras

Los márgenes de carreteras estables están sujetos a las limitaciones y servidumbres que determina la Ley 25/1988 de carreteras que define zona de dominio público en una banda de 3 m. a ambos lados desde la arista exterior de la explanación de la carretera, afectando la zona de servidumbre hasta 25 m. en ambos márgenes, medidos desde la misma arista.

- Se prevé la posible localización de sendas peatonales y arbolado en la zona de dominio público contigua a la zona de servidumbre de las vías públicas. El arbolado se localizará a 2,50 m. de la arista exterior de la calzada con sendas peatonales de 1,00 m. de ancho mínimo.

5.10.2. Caminos

Los caminos públicos definen alineaciones preferentes en ambos márgenes de 8 m. medidos desde el eje del mismo.

Todo tratamiento de pavimentación de caminos, deberá tener en cuenta la no ocupación de nuevos suelos y la correcta adecuación a su destino.

Sólo se admite como solución de tratamiento la siguiente, debiéndose justificar adecuadamente un tratamiento distinto al aquí señalado.

El ancho de pista afectado será de 5 m. comprendiendo: pista peatonal con tratamiento de tierra natural o engravidado de 1,5 m. banda de rodadura con tratamiento de 3 m. de ancho. arcén cuneta 0,5 m. de ancho.

Las penínsulas de ensanchamiento para cruces, detenciones o estacionamiento, se pronunciarán cada 600 m., o a la distancia que recomiende el específico trazado de la red viaria (cambios de rasante, curvas de encuentro, etc.).



Figura 21. Art. 5.10 de las NNUU de las NNSS

1.4. LEGISLACIÓN APlicable

Resultan de aplicación, en orden jerárquico, principalmente, el TRLSRU 15, la LS 9/01 y el planeamiento urbanístico del municipio de Patones y, en lo no regulado por lo anterior, el Reglamento de Planeamiento 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 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid.
- Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.
- Real Decreto 1492/2011, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de valoraciones de la Ley de Suelo.

- 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 [parcialmente derogado¹].
- Ley de 16 de diciembre de 1954 sobre expropiación forzosa².

1.4.1. Legislación en materia de evaluación ambiental

La legislación principal sectorial en materia de evaluación ambiental es la siguiente:

- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, y Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.
- Ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid, en los términos que resultan de la Disposición transitoria 1º de la Ley 4/2014, de 22 de diciembre, de medidas fiscales y administrativas.

1.4.2. Otras legislaciones sectoriales

Serán de aplicación cuantas prescripciones figuren en las Normas, Instrucciones o Reglamentos Oficiales que guarden relación con las obras objeto de este Plan Especial de los aparcamientos o mejoras de accesos, o con los trabajos necesarios para realizarlas.

Se destaca por su importancia la Ley 7/2021, de 7 de mayo, de Cambio climático y transición energética.

1.5. JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DEL PLAN ESPECIAL

1.5.1. Evolución de Patones como destino turístico y su impacto en la movilidad y el territorio

Patones como Villa de Madrid “producto turístico de la Comunidad de Madrid”

Patones es un pequeño municipio de la Comunidad de Madrid con 536 habitantes dividido en dos núcleos de población: Patones de Abajo, y de Arriba, custodios de un gran legado arquitectónico, medioambiental y cultural, cuenta con numerosas figuras de protección, como el núcleo de población de Patones de Arriba, declarado Bien de Interés Cultural (BIC) en la categoría de Conjunto Histórico en el año 1999, la cueva del Reguerillo declarada Monumento Histórico Artístico en el año 1944, y numerosas formaciones geológicas y cavidades que forman parte de Catálogo Geográfico de Bienes

¹ https://gestiona.comunidad.madrid/r1ma_web/html/web/FichaNormativa.icm?ID=1155

² En caso de futuras modificaciones de los proyectos que desarrollan este Plan Especial que hagan necesaria su aplicación.

del Patrimonio Histórico de la Dirección General de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid (CM).

Patones es uno de los municipios rurales más conocidos y visitados de la CM por ser un magnífico ejemplo de arquitectura vernácula en pizarra. Forma parte de una de las once Villas de Madrid, producto turístico de la CM. Y es un destino gastronómico consolidado, con amplio reconocimiento de los chefs locales. Además dispone de localizaciones dónde se realizan rodajes de numerosas películas, series, videoclips y campañas publicitarias, siendo un destino de especial interés de los medios de comunicación.

Patones como destino turístico recibe una media de 200.000 visitantes anuales.

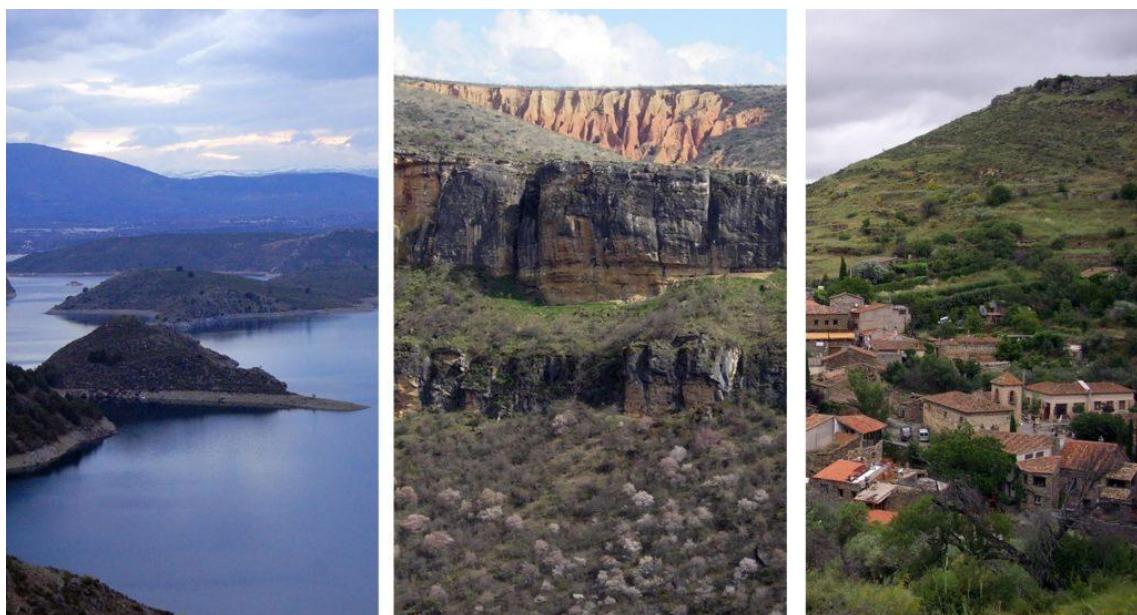


Figura 22. La belleza de los paisajes de Patones un destino turístico rural clave en la Comunidad de Madrid. Fuente: <https://casaruralmelones.com/turismo-patones/turismo-en-patones/>

La necesidad de gestión del flujo de visitantes a través de una ordenación de infraestructuras para la sostenibilidad turística

Se puede considerar que el municipio en cuanto a la regulación y gestión del flujo de visitantes es actualmente un caos; los fines de semana y festivos hay una gran concentración de turistas llegando a superar en los días de gran afluencia más de 2.000 vehículos, lo que se traduce en más de 4.000 visitantes diarios, cifra que supone superar la población residente en casi un 800%; situación absolutamente insostenible si se tiene en cuenta la población, el gran número de visitantes, y la falta de infraestructuras para tal fin.

La problemática en relación al elevado flujo de visitantes, a los atascos y a la ineficiencia de la infraestructura existente ha perdurado en los años, ya desde el año 1992 en la memoria de ordenación

de las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal se evidencia este problema de aparcamientos y de atascos en la carretera que une los dos núcleos. Es decir, el tráfico es fluido, en términos generales, en la M-102 y en las travesías Avenida de Madrid y Avenida de Juan Prieto, pero esta situación no se mantiene en la M-912 en relación a su trazado estrecho y sinuoso.

Esta situación se ha ido agravando con el paso de los años. El turismo rural tiene cada vez más éxito y durante los fines de semana, este pequeño municipio se ve inundado de turistas y coches. Es posible evidenciar la trazabilidad de esta problemática a través de las noticias de prensa, que además muestran de una forma más directa cómo esta masificación turística afecta a la población residente y su opinión:

"La decisión de prohibir el tráfico en Patones de Arriba (338 habitantes) tendrá que esperar. El municipio turístico, que este domingo sufrió una aglomeración histórica, seguirá siendo pasto de los coches hasta que el Gobierno regional dé dinero para construir dos aparcamientos en los accesos. Así lo plantea el alcalde, José Manuel Herrero (PSOE), que quiere aliviar la situación explanando la entrada" (Nogueira, 1993)³.

"El pueblo de Patones de Arriba, enclave turístico de la Sierra madrileña que fue declarado Bien de Interés Cultural en 1999, sólo podrá ser recorrido a pie. El Pleno del Ayuntamiento de Patones aprobó, con el apoyo de todas las fuerzas políticas, el cierre al tráfico rodado en el interior de esta población. Desde el Consistorio justifican la medida, que se pondrá en marcha el próximo mes de abril, por "motivos de seguridad y para preservar el patrimonio histórico" (Bécares, 2006)⁴.

"Patones de Arriba... se ha visto 'invadido' de turismo de la Comunidad de Madrid durante el cierre perimetral de la misma. De hecho, sus trece bares y restaurantes no han parado y su casa rural tiene todo completo hasta el puente de mayo. Lo más difícil al acudir a Patones de Arriba es el aparcamiento. Está prohibido subir con el coche al pueblo, y apenas hay sitio para dejar el coche en los alrededores. Muchos turistas prefieren llegar en autobús y subir andando al pueblo. Y algunos vecinos sufren las consecuencias de tener coches aparcados en la puerta de sus casas" (Telemadrid, 2021).

"Por otro, muchos vecinos están incómodos con la afluencia turística que acaba por obligarles a recluirse en casa y a presentar quejas constantes debido a la cantidad de basura que queda en el pueblo y no se recoge hasta que pasa el fin de semana. Uno de los ejemplos paradigmáticos a esta situación lo encontramos en Patones de Arriba, a unos 70 kilómetros de

³ Nogueira, Charo. (1993, 23 febrero). Patones de Arriba mantendrá el tráfico, en contra de lo anunciado. *El País*

⁴ Telemadrid. (2021, 6 abril). Patones de Arriba, destino de los madrileños cuando no podemos salir de Madrid. *Telemadrid*. <https://www.telemadrid.es/programas/mi-camara-y-yo/Patones-Arriba-destino-madrileños-Madrid-2-2329287054-20210405112300.html>

la capital. Este pueblo ha pasado de tener 20 habitantes entre semana a recibir cada fin de semana a más de 2.000 visitantes” (P. Arroyo, 2021)⁵.

Se han llevado a cabo algunas estrategias con el fin de controlar el tráfico sobre todo en la carretera que conecta Patones de Arriba y Patones de Abajo (M-912). Desde septiembre de 2023 se han aprobado periódicamente autorizaciones administrativas que autorizan la circulación exclusiva de los residentes de la carretera M-912 durante los sábados, domingos y festividades. Los visitantes por lo tanto, se ven obligados aparcar en Patones de Abajo y subir a Patones de Arriba bien sea por la Senda del Barranco (aproximadamente 900 m) caminando o, haciendo uso de un bus el cual tiene un funcionamiento de las 11.00 a las 18.15 horas los fines de semana.

A pesar del desarrollo de estas estrategias para la moderación del tráfico y la optimización de funcionamiento, el municipio presenta aún un grave problema de movilidad, los aparcamientos en ninguno de los dos núcleos son suficientes para la cantidad de turistas o no presentan las indicaciones o dotaciones necesarias para presentar un servicio completo y accesible.

Este gran número de vehículos hace que se produzcan grandes embotellamientos en la estrecha y escarpada carretera de doble dirección que une Patones de Abajo con Patones de Arriba, M-912, donde los vehículos aparcan en los márgenes de la carretera dejando inutilizado un carril, e impidiendo por tanto la normal circulación y el acceso a vehículos de emergencias (cuando surgen situaciones así, tiene que acudir un helicóptero debido a la imposibilidad de acceder por carretera), también aparcan en los caminos de servicio del Canal de Isabel II, en las vías pecuarias y caminos forestales; a pesar de ser Patones de Arriba de tránsito peatonal los vehículos invaden sus calles aparcando en cualquier lugar de la vía pública. En el Anexo IX se aporta un estudio de movilidad en donde es posible comprender la dinámica de la movilidad de Patones con mayor profundidad.

Toda esta situación ha supuesto la creación de un plan de turismo sostenible que permita regular y gestionar el flujo de visitantes, promoviendo un plan de movilidad sostenible a través de microbuses lanzadera y de la Senda Ecológica del Barranco, que une Patones de Abajo con Patones de Arriba, promoviendo la movilidad sostenible con criterios de accesibilidad universal; a su vez se trabajará con todos los agentes sociales y económicos implicados en crear un nuevo modelo de turismo, en el que primen los valores de la transparencia de las acciones y la participación, se adecuarán las infraestructuras para la recepción, acogida y gestión de los visitantes, desde criterios de accesibilidad,

⁵ P. Arroyo, S. (2021, 5 mayo). La Sierra de Guadarrama, la vía de escape para los madrileños, crece un 28% en visitas en el último año. *RTVE.es*. <https://www.rtve.es/noticias/20210505/turismo-madrid-sierra-crecimiento-local/2088724.shtml>

calidad y respetuosos con el medio ambiente, atendiendo todo el plan al principio de no causar daño significativo al medio ambiente (DNSH).

En resumen, debido al éxito turístico se ha producido una degradación del municipio por turistificación, lo que se refiere al impacto que tiene sobre una comunidad local que la oferta, las instalaciones y los servicios del espacio se dirijan o funcionen para cubrir las necesidades del turista en lugar de las necesidades de la población fija, lo que es disfuncional. Se hace necesaria la promoción de un turismo social y ambientalmente sostenible.

Se deben implantar estrategias de movilidad sostenible con criterios de accesibilidad que permita la existencia de zonas de aparcamientos con servicios y que estos por su diseño formen parte de la infraestructura verde y cuenten con pavimentos permeables.

La ubicación estratégica del aparcamiento podrá promover el turismo peatonal, lo que supone beneficios no solo a los turistas sino también a toda la población, vecinos y visitantes, con seguridad pasiva y accesibilidad universal.

La búsqueda de soluciones da inicio a la solicitud del Plan de Sostenibilidad Turística en destino y igualmente, la mejora de la funcionalidad de la red de movilidad necesita el desarrollo del Proyecto de Ejecución para Mejora de Acceso a Patones de Arriba en la Carretera M-912. Km 2+015 al Km 2+125, Patones de Arriba (Anexo VI) que ha recibido la autorización administrativa (Anexo VII) y del cual se están recogiendo los respectivos informes sectoriales para su aprobación. A través del Plan Especial y los proyectos que lo desarrolle se aborda de raíz el problema de la movilidad por la presión turística.

1.5.2. Conveniencia y necesidad del Plan Especial

Los Planes Especiales en lugar de adoptar la función propia de los instrumentos de planeamiento de desarrollo a fin de ordenar el territorio con estricta sujeción al planeamiento general al modo en que lo hacen, se presentan como instrumentos cuyo contenido viene decisivamente condicionado por su configuración legal al vincularlo a la concreta finalidad a la que en cada caso hayan de dar respuesta.

Así, en efecto, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 1.a del artículo 50 de la LSCM, una de las funciones atribuidas al Plan Especial (PE) se corresponde con *“la definición, ampliación o protección de cualesquiera elementos integrantes de las redes públicas de infraestructuras, equipamientos y servicios, así como la complementación de sus condiciones de ordenación con carácter previo para*

legitimar su ejecución”, función que permite identificar a los tradicionalmente denominados Planes Especiales como una de las especies dentro de la categoría general de este tipo de instrumentos de planeamiento de desarrollo.

El PE está legalmente habilitado para operar sobre cualesquiera elementos integrantes de las redes públicas de infraestructuras, equipamientos y servicios a través de las siguientes tres acciones:

- Mediante su “definición”, lo que supone el establecimiento *ex novo* de las características de las redes en cuestión.
- Mediante su “ampliación”, lo que presupone la previsión de una mayor magnitud de las redes públicas previamente definidas.
- Mediante su “protección”, lo que se concreta en la previsión de medidas específicas de tal carácter en relación con las redes previstas por el PE ya sea mediante su “definición” *ex novo* o mediante la “ampliación” de las previstas por el planeamiento general.

De otro, en fin, a los PE les viene igualmente reconocida la facultad de “complementar” las condiciones de ordenación de las redes públicas, lo cual refuerza la idea de que esta clase de instrumentos de planeamiento en modo alguno se encuentran en un plano de estricta subordinación al planeamiento general.

1.5.3. Conveniencia y oportunidad en relación con el planeamiento municipal vigente

Los aparcamientos y mejora de accesos para el fomento de la sostenibilidad turística, objeto de este PE, se ubican en diferentes ámbitos del municipio de Patones.

Las normas urbanísticas del planeamiento vigente, Normas Subsidiarias de Patones de 1.992, (art. 3.2.3 NNSS 1992), contemplan en sus determinaciones el desarrollo de sus previsiones mediante la tramitación de Planes Especiales.

Concretamente se contempla que “*los planes especiales que se redactan en desarrollo de las Normas Subsidiarias habrán de contener el grado de precisión adecuado para la definición correcta de sus objetivos, lo que exigirá la ampliación de la escala de determinaciones del documento de Normas [...]*

Según su finalidad podrán formularse [...] DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS, cuando tengas por finalidad la definición pormenorizada de los trazados y características de las redes de infraestructuras y servicios, la programación de obras y proyectos o cualesquiera otras análogas. En ningún caso estos Planes podrán sustituir a los proyectos de urbanización o de obras”.

Los objetivos de los Planes Especiales se encuentran regulados en la LS 9/01, en su artículo 50.1.

En relación con la tramitación del PE

Prescindiendo de cuanto atañe a las variantes admitidas por la LS 9/01 en orden a la definición de las reglas procedimentales de tramitación de los Planes Especiales, procede destacar en este punto dos cuestiones:

- a) Por un parte, la admisión de la iniciativa municipal en orden a su formulación de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 56.1 de la LS 9/01.
- b) De otro, la atribución a la competencia a la Comisión de Urbanismo de la tramitación de aquellos Planes Especiales que, como es el caso aquí contemplado, que será el órgano competente para la aprobación definitiva de los siguientes instrumentos de planeamiento urbanísticos de Los Planes Especiales, así como sus modificaciones, en la medida en que no estén atribuidos a la competencia municipal lo que así viene dispuesto por el artículo 61.3 de la LS 9/01.

1.6. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO

El ámbito que se ha delimitado en el Plan Especial es la síntesis de los ámbitos donde se requiere la realización de proyectos para la mejora de la movilidad. Se busca un desarrollo urbanístico que dé respuesta a los retos que plantea esta actividad económica.

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

En el ámbito norte se han incorporado aquellos suelos que forman parte del Proyecto de Ejecución para Mejora de Acceso a Patones de Arriba en la Carretera M-912. Km 2+015 al Km 2+125, Patones de Arriba para que este pueda tener acogida. El ámbito sur está conformado por suelos que se integran para que formen parte de la infraestructura para la sostenibilidad turística en relación con la propuesta realizada en la solicitud del Plan de Sostenibilidad Turística en Destinos, en este caso, para la consolidación de un aparcamiento disuasorio al noroeste del límite urbano de Patones de Abajo tal y como se muestra en la siguiente figura.



Figura 23. Propuesta de infraestructuras para la sostenibilidad turística de Plan De Sostenibilidad Turística En Destinos

ÁMBITOS DEL PLAN ESPECIAL

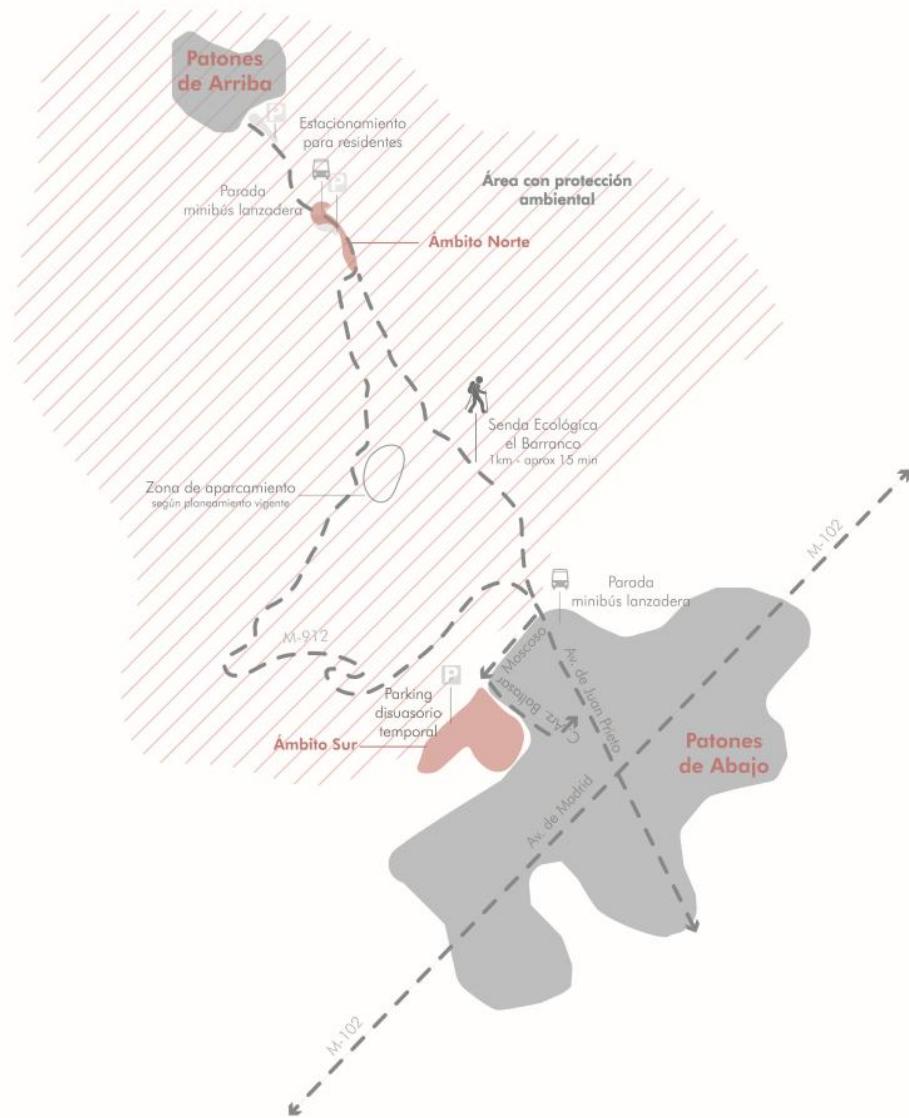


Figura 24. Ámbitos del Plan Especial. Fuente: Elaboración propia.



Figura 25. Plano de la realidad territorial de los ámbitos para el Plan Especial en el municipio de Patones.

Como se observa el ámbito norte se encuentra al sur de Patones de Arriba. En este se propone la integración de una rotonda, la mejora de la parada de minibús lanzadera y el itinerario peatonal de la Senda Ecológica del Barranco y el núcleo urbano que mejore la funcionalidad viaria de la vía M-912 (Anexo VI), que cuenta con autorización administrativa (Anexo VII) y está en tramitación del Plan de Inversión Regional (Anexo VIII). En ese tramo de la carretera se encuentra la parada de arriba del microbús lanzadera, al ser la última parada este debe hacer una maniobra para regresar, actualmente la vía no tiene las condiciones para que esta maniobra se realice de forma segura lo que crea tráfico e inseguridad viaria para los senderistas, ciclistas y demás visitantes y residentes.

El ámbito norte se encuentra en la intersección entre la vía M-912 y una vía rural sin pavimentar que se extiende al este del territorio. Tiene una superficie de 1.999 m² que se extiende de forma lineal con la vía principal como eje. Esta intersección constituye un punto fundamental para la unión de los núcleos urbanos, debido a la conectividad de puntos turísticos como el Acueducto de Patones. Este ámbito se corresponde con el proyecto de mejora de accesos en tramitación en el que va a operar una rotonda, la mejora de la parada del minibús lanzadera y el itinerario peatonal de la Senda Ecológica del Barranco y el núcleo urbano, lo que mejorará notablemente la funcionalidad del tráfico y la operativa para la sostenibilidad turística y el servicio al municipio.

La intersección está acompañada por una zona de aparcamientos, que se extiende en el perímetro suroeste de la vía M-912, y la actual parada de minibús lanzadera. Este punto resulta en la actualidad un punto problemático para el acceso y movilidad, ya que las vías son muy estrechas y empinadas, lo que dificulta realizar maniobras. Además, la escasez de aparcamientos lleva a los visitantes a estacionar los coches en los laterales de las vías, lo que compromete aún más el acceso y la conectividad entre los dos núcleos de población.



Figura 26. Delimitación ámbito norte

El ámbito sur, con una superficie de 14.352 m², está situado al noroeste de Patones de Abajo, en una zona estratégica que limita con la calle Arzobispo Baltasar Moscoso. Además, esta zona se encuentra muy cerca de la intersección con la vía que une los dos núcleos de población, lo que la hace de fácil acceso y visibilidad para los visitantes. Además, en esta zona confluyen numerosas vías que conectan el área con las principales directrices viarias.

También es importante mencionar que la geometría del área es simple y plana lo que facilita la planificación de una red de aparcamientos y puede generar un borde urbano con una mejor integración paisajística.



Figura 27. Delimitación ámbito sur

1.7. SERVICIOS URBANOS

El ámbito norte, como se muestra en los planos de información del presente bloque, dispone de servicios de abastecimiento de agua y saneamiento.

El ámbito sur tiene red de abastecimiento en el los perímetro este y norte del ámbito hasta intersecarlo creando así una conexión interna con esta red. La red de saneamiento discurre solo en el perímetro este, en la calle Arzobispo Baltasar Moscoso.

La zona tiene conexión con la red de energía eléctrica, sin embargo, en cuanto al alumbrado público, este corresponde con el viario de la calle Arzobispo Baltasar Moscoso, que da servicio al ámbito.

1.8. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL TERRITORIO Y TOPOGRAFÍA

El territorio ha estado habitado ininterrumpidamente desde el Paleolítico, como así lo atestiguan los restos hallados en la Cueva del Reguerillo, o en el yacimiento visitable del Cerro Dehesa de la Oliva habitado hasta la época visigoda, entre otros lugares del municipio.

Es una zona de relieve accidentado modelado por el río Jarama y su afluente el Lozoya, así como por numerosos arroyos temporales. Destaca el patrimonio hidráulico, en especial la presa del Pontón de la Oliva construida a mediados del siglo XIX.

Se caracteriza por una interesante geología que permite conocer la historia de cuatro períodos geológicos en los últimos 450 millones de años. Destacan las calizas y dolomías que sirven de límite entre la sierra y la cuenca sedimentaria. Los fenómenos kársticos han dado lugar a formaciones con un gran potencial arqueológico, paleontológico y geomorfológico. Cuenta con interesantes formaciones geológicas algunas de las cuales están incluidas en el Inventario Español de Lugares de Interés Geológico (IELIG) por formar parte de un contexto geológico en España de relevancia mundial y por ser alguna de las unidades geológicas más representativas del territorio español.

La topografía del municipio es abrupta, de ahí la denominación de los núcleos de población: Patones de Arriba, a partir de 820 m en su punto más bajo, y Patones de Abajo, hasta 720 m, en su punto más alto, siendo la distancia entre los dos núcleos de unos 2 km.

La vegetación dominante es la de monte bajo, con jarales, cantuesos, esplegueras y matorrales de leguminosas típicos de las cuestas calizas, también hay encinas, enebros, quejigos y bosques de ribera. Todos estos atractivos, culturales, etnográficos, históricos y medioambientales sitúan a esta localidad en un puesto preferente en cuanto al turismo rural se refiere.

El territorio alberga numerosos recursos naturales tales como paisaje, biodiversidad, geodiversidad, ecosistemas, agua, suelo y subsuelo, que están incluidos en varias figuras de protección. Todos ellos suponen un excelente recurso para la recreación y el turismo, especialmente para el turismo de naturaleza en cualquiera de sus modalidades: de esparcimiento, deportivo y ecoturismo. Algunas de

las actividades deportivas que se pueden practicar en Patones son el senderismo, cicloturismo, espeleología y escalada.

El municipio también destaca como destino del ecoturismo que busca la contemplación y el conocimiento del medio natural y rural a través de visitas guiadas, observación de la naturaleza, fotografía y actividades de educación ambiental, entre otras.

Se enumeran a continuación las principales figuras de protección con las que cuenta el municipio. Son todas exteriores al ámbito del Plan Especial, pero muestran los valores de este territorio singular.

Zonas especiales de conservación Red Natura 2000

Hay dos Zonas Especiales de Conservación (ZEC): Cuenca del río Lozoya y Sierra Norte y Cuencas de los ríos Jarama y Henares. En estos espacios se han identificado seis tipos de hábitats de interés comunitario, dos de ellos considerados como prioritarios:

- 91EO Bosques aluviales de alisos y fresnos. Hábitat prioritario
- 92A0 Bosques galería de sauces y chopos
- 5210 Matorrales arborescentes de enebros
- 5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estepicos
- 4090 Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga
- 6220 Zonas subestepicas de gramíneas y anuales. Hábitat prioritario

Entre las especies Red Natura 2000 presentes en el territorio destaca el grupo de los quirópteros cavernícolas del que se tiene muy poca información. Se ha detectado la presencia de *Rhinolophus ferrumequinum* (Murciélagos grande de herradura) clasificado como Vulnerable según el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres de la Comunidad de Madrid (1992) y el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y Catálogo Español de Especies Amenazadas (2011).

Hábitats de interés comunitario (HICs) fuera de Red Natura 2000

En la zona de la actuación del ámbito norte y de acuerdo a la cartografía obrante, se encuentran los siguientes hábitats de interés comunitario incluidos en el anexo I de la Directiva 92/43/CEE. La presencia de cada uno se cuantifica en el porcentaje que se indica:

- 4090: Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga (12%)

- 5330: Matorral termomediterráneo y pre-estepico (38%)

Terreno forestal en régimen general

La zona de actuación se ajusta a las condiciones establecidas en el artículo 3 de la Ley 16/1995, de 4 de mayo, Forestal y de Protección de la Naturaleza de la Comunidad de Madrid teniendo la condición de monte o terreno forestal sujeto al régimen jurídico administrativo general establecido en el artículo 6 de la misma.

Catálogo de embalses y zonas húmedas de la Comunidad de Madrid

El embalse de El Atazar, tanto por sus características naturales como por tratarse de un embalse para el abastecimiento de agua, está incluido en este Catálogo, regulado por la Ley 7/1990 de 28 de junio, de protección de embalses y zonas húmedas de la Comunidad de Madrid. En el embalse se desarrollan diferentes actividades turísticas como el piragüismo, navegación sin motor, y pesca.

Vías pecuarias

Las vías pecuarias son un soporte magnífico para actividades recreativas y turísticas.

- Cañada de la Caleriza
- Colada del Arroyo de Patones
- Cordel de San Idelfonso
- Cordel de la Huerta del Verde
- Abrevadero Molino Ladrillo
- Colada al Abrevadero de Valdeherreros

Montes preservados

La Ley 16/1995, de 4 de mayo, Forestal y de Protección de la Naturaleza de la Comunidad de Madrid estableció la figura de Monte Preservado para garantizar la conservación de ciertos ecosistemas forestales por los beneficios indirectos que proporcionan a la sociedad como puede ser el uso turístico. En Patones se han identificado dos de estos Montes. Se trata de masas arbóreas, arbustivas y subarbustivas de encinar, enebral y quejigar; una situada en la umbría del Cerro de la Oliva y la otra en las cuestas calizas, coincidiendo, en parte, con el Monte de Utilidad Pública Dehesa Boyal.

Montes de utilidad pública

Son terrenos forestales que han sido declarados de utilidad pública por cumplir determinadas funciones de carácter protector, social o ambiental como pueden ser las actividades turísticas. En Patones hay tres: Vertiente del Lozoya, Dehesa Boyal y Terrenos de la Compra.

Lugares de interés geológico

El Inventario Español de Lugares de Interés Geológico establecido por la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad recoge tres lugares de Patones: Sección del Cretácico Superior en el Barranco de las Cuevas, Cueva del Reguerillo y Sucesión del Cretácico Superior-Paleoceno en el Pontón de la Oliva. Limítrofes al municipio hay otros dos: Meandro abandonado del río Lozoya y Cárcavas del Monte Guadarrama-Pontón de la Oliva.

Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres

La actuación atraviesa una zona de uso habitual (campeo, descanso, alimentación, dormideros, nidificación, refugio, migración) de numerosas especies de fauna, algunas de las cuales se encuentran incluidas en los catálogos de especies amenazadas de fauna y flora silvestres regional y nacional. No obstante, no se tienen datos de flora ni presencia de nidos de especies relevantes potencialmente afectados por la actuación.

Áreas importantes para la Conservación de las Aves y la Biodiversidad (IBAs)

La línea de evacuación entra en la IBA n.º 77 «Sierra de Ayllón».

Zonas de Alto Riesgo de incendio forestal

Patones es uno de los municipios situados en Zonas de Alto Riesgo de incendio forestal con zonas calificadas como terrenos forestales con una vulnerabilidad catalogada de riesgo alto y muy alto en el Decreto 59/2017, de 6 de junio, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Plan Especial de Protección Civil de Emergencia por Incendios Forestales en la Comunidad de Madrid (INFORMA).

Zonas protegidas del Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrológica del Tajo 2013 – 2027

Consultado el Anejo 4 de la memoria del Plan Hidrológico de la parte española de la Demarcación Hidrográfica del Tajo 2023-2027 (PHT) y la cartografía asociada, en los ámbitos norte y sur no se encuentran zonas protegidas.

No obstante, los ámbitos de actuación se encuentran incluidos dentro del área de captación de la zona sensible del Embalse del Rey, identificada con el código "EMBALSE DEL REY_ES030ZSENESCM9844".

Aguas superficiales

En cuanto a aguas superficiales, según la cartografía consultada (visor cartográfico de la Confederación Hidrográfica del Tajo), la zona de actuación linda con el arroyo Patones.

- Dominio Público Hidráulico y Zona de Policía

Se dispone de delimitación del dominio público hidráulico probable del arroyo Patones identificado con el código ES030_DPH_10-041-02 y perteneciente al estudio Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI) de la Demarcación Hidrográfica del Tajo. Zonas inundables en las Comunidades Autónomas de Madrid y Castilla y León.



Figura 28. DPH probable del arroyo Patones. Fuente: SNCZI

- Zona de flujo preferente

Se dispone de estudio de la zona de flujo preferente del arroyo Patones identificado con el código ES030_ZFP_10-04-1-02 y perteneciente al estudio SNCZI de la Demarcación Hidrográfica del Tajo. Zonas inundables en las Comunidades Autónomas de Madrid y Castilla y León.



Figura 29. Zona de flujo preferente del arroyo Patones. Fuente SNCZL

- #### - Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSI)

Se dispone de estudios específicos para el arroyo Patones identificados como ES030, con estudios de inundación para los períodos de retorno de 10, 50, 100 y 500 años.

- ### - Zonas Inundables

Existe una delimitación cartográfica de la zona inundable por las avenidas de 10, 50, 100 y 500 años del arroyo Patones definidas como ES030_T010_10-04-1-02, ES030_T050_10-04-1-02, ES030_T100_10-04-1-02 y ES030_T500_10-04-1-02 respectivamente, pertenecientes al estudio de SNCZI DE LA DEMARCACIÓN HIDROGRÁFICA DEL TAJO. ZONAS INUNDABLES EN LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS DE MADRID Y CASTILLA Y LEÓN. Zona baja, media, alta y muy alta peligrosidad de inundación para el arroyo Patones, procedentes de este estudio.



Figura 30. Zonas inundables del arroyo Patones. Fuente: SNCZI

El ámbito de planeamiento norte, destinado a la creación de una rotonda en la carretera M-912, se encuentra completamente dentro de la zona de policía de cauces. En cambio, el ámbito de planeamiento sur, donde se prevé la ejecución de un nuevo aparcamiento, se localiza fuera de dicha zona.

De los estudios oficiales en el SNCZI se comprueba que sendos ámbitos se sitúan fuera de la zona de flujo preferente y de las zonas inundables del arroyo Patones definida como los terrenos que puedan resultar inundados por los niveles teóricos que alcanzarían las aguas en las avenidas cuyo período estadístico de retorno sea de 500 años, no encontrándose sujetas a ninguna de las limitaciones establecidas a los usos del suelo recogidas en el artículo 14 bis del Reglamento del Dominio Público Hidráulico con el objeto de garantizar la seguridad de bienes y personas y por tanto, tampoco suponen

una reducción de la capacidad de desagüe del cauce en los términos previsto en el artículo 9 del citado reglamento.

Masas de agua subterráneas

En relación con las aguas subterráneas, el área donde se desarrollan las actuaciones se asienta sobre las masas de agua subterránea "TORRELAGUNA-ES030MSBT030.004" y "ALUVIAL DEL JARAMA: GUADALAJARA-MADRID-ES030MSBT030.024".

La masa de agua subterránea "TORRELAGUNA" se encuentra en riesgo de no alcanzar el buen estado cuantitativo, según el Apéndice 15 del Plan Hidrológico de la parte española de la Demarcación Hidrográfica del Tajo del tercer ciclo (2023 – 2027). Concretamente, según el Apéndice 16 del mencionado Plan Hidrológico, la actuación se ubica en zonas donde sólo se otorgarán concesiones para abastecimiento, uso industrial y agropecuario (sombreadas en color verde en la imagen siguiente):



Figura 31. Masas de agua subterránea en riesgo de no alcanzar el estado cuantitativo. Fuente: Plan Hidrológico de la parte española de la Demarcación Hidrográfica del Tajo del tercer ciclo (2023 – 2027).

Infraestructura de Canal de Isabel II S.A.M.P.

Dentro de los ámbitos de actuación constan infraestructuras adscritas a Canal Isabel II.

- Abastecimiento: Canal del Jarama, Sifón de Patones 2x Ø 1.500 mm
- Saneamiento: Colector B2 Sistema de Saneamiento Patones
- Telecomunicaciones: Tendido Fibra Óptica Vado – Calerizas
- Vías de Comunicación: Camino de servicio del Canal del Jarama

1.9. PLANEAMIENTO VIGENTE AFECTADO POR EL PLAN ESPECIAL: CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN DEL SUELO

El planeamiento vigente actual son las Normas Subsidiarias de Patones de 1992.

En los planos se muestra la clasificación y calificación del planeamiento vigente, que se resumen en la siguiente tabla:

Ámbito	Superficie (m ²)	Clasificación del suelo	% Clasificación del PE
Norte	1.999	SUELO NO URBANIZABLE ESPECIALMENTE PROTEGIDO INTERÉS ECOLÓGICO Y CULTURAL	12%
Sur	14.352	SUELO NO URBANIZABLE	88%
TOTAL	16.351		100%

Tabla 4. Clasificación de los ámbitos y calificación o regulación específica en el planeamiento vigente

1.10. USOS, EDIFICACIONES E INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES

De manera cercana al ámbito del Plan Especial, cabe destacar que en Patones de Arriba se localiza la antigua Iglesia de San José, justo próxima a la carretera a Patones de Arriba o carretera del Arroyo Subida, M-912. Existe cerca de este núcleo en su lado oriental un mirador para recrearse con el paisaje.

En un punto intermedio de ambos núcleos se localiza la Cueva del Reguerillo, cercana al arroyo de Patones.

En el núcleo de población de Patones de Abajo se localiza el Ayuntamiento de Patones, justo en un punto intermedio entre la Avenida de Juan Prieto y su encuentro con la Avenida de Madrid, nombre de la principal vía este-oeste, y que se convierte en la carretera M-102.

En el borde norte de Patones de Abajo se localiza la calle del Arzobispo Baltasar Moscoso junto a uno de los ámbitos del Plan Especial.

A nivel histórico, los asentamientos en Patones de diferentes poblaciones a lo largo de la historia han dejado como legado un rico patrimonio cultural con un enorme potencial turístico.

Los restos más antiguos de ocupación humana se han encontrado en la Cueva del Reguerillo, declarada en 1944 Bien de Interés Cultural con la categoría de Monumento. Se trata de restos humanos y paleontólogos del Paleolítico, Neolítico, la Edad de Bronce y la Edad del Hierro. En la actualidad, la cueva permanece cerrada debido al grave impacto causado por un uso descontrolado.

En 1990, la zona de Las Calerizas fue incoada como Bien de Interés Cultural con la categoría de Zona Arqueológica. Se trata de una banda de rocas calizas con numerosas cuevas y cavidades, y que

tienen un gran interés arqueológico, paleontológico y geomorfológico, además de un potencial uso turístico, deportivo y educativo bien regulado.

En el yacimiento arqueológico de la Dehesa de la Oliva, situado, también en este último BIC, se ha descubierto una ciudad romana de los siglos I a.C. y I d.C., asentada sobre un poblado anterior. El lugar fue abandonado y posteriormente ocupado en época altomedieval, entre los siglos V y VIII d.C. siendo utilizada parte de la antigua ciudad como necrópolis. Es un yacimiento visitable de gran interés. A los pies del cerro en el que se sitúa el yacimiento se encuentra la ermita de la Virgen de la Oliva, del siglo XII-XIII y estilo románico-mudéjar.

A mediados del siglo XVI se fundó Patones de Arriba como un pueblo de origen ganadero y su núcleo urbano fue declarado Bien de Interés Cultural en 1999 en la categoría de Conjunto Histórico por su gran valor etnográfico y ambiental. Las casas negras construidas con pizarras y las calles empinadas y laberínticas son la imagen más característica del pueblo que atrae cada año a miles de turistas además de ser el escenario de numerosas series y películas. Además del conjunto urbano hay que destacar construcciones singulares como las viviendas con sus hornos adosados, las construcciones ganaderas de arrenes y tinados construidos con muros de piedra seca, las cochiqueras y bodegas excavadas en las calizas y las eras de pizarra y caliza, construidas sobre bancales excavados en las laderas y cuidadosamente enlosadas.

Patones cuenta con un interesante patrimonio hidráulico que abarca presas, azudes, canales, puentes, acueductos y almenaras. La infraestructura más antigua es el Canal de Cabarrús, construido en el siglo XVIII y que tenía por objeto regar las huertas, cobrar diezmos por el agua y hacerlo navegable para dar salida al excedente de producción. Esta obra tenía una presa, un molino, seis puentes, tres acueductos, ocho casas de guardia, acequias y un gran edificio administrativo, la casa de oficios. Gran parte de estas infraestructuras todavía se conservan y pueden ser visitadas por los turistas. El Canal y sus estructuras asociadas están catalogadas como BIP (Bien de Interés Patrimonial).

La obra hidráulica más destacada es la presa del Pontón de la Oliva, construida a mediados del siglo XIX aprovechando las rocas calizas y los yesos de la zona en la que se construyó. Constituye un enorme recurso turístico tanto por su historia y arquitectura como por el paisaje que la rodea. Al valor patrimonial de la presa se añaden todas las infraestructuras que forman parte de la red de suministro de agua del Canal de Isabel II, como el canal de la Parra (Bien de Interés Patrimonial) con sus puentes, acueductos, almenaras, sifones y casillas. Esto ha motivado su inclusión en el Plan Nacional de Paisaje Cultural, a través del denominado “Plan Director Paisaje Industrial Pontón de la Oliva, Canal Isabel II”.

Otra obra hidráulica sobresaliente en el territorio es el embalse de El Atazar. Fue una de las primeras presas construidas en España con una bóveda de doble curvatura. El mirador sobre el embalse es un gran atractivo turístico.

En Madrid, febrero de 2025



Alexandra Delgado Jiménez
AD ARQUITECTURA URBANA

ÍNDICE DE ACRÓNIMOS

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

ANEXOS

ANEXO I. PLAN DE SOSTENIBILIDAD TURÍSTICA EN DESTINOS – CONVOCATORIA
EXTRAORDINARIA 2023: “PATONES. PLAN DE SOSTENIBILIDAD TURÍSTICA” Y PRESENTACIÓN
RESUMEN

ANEXO II. ORDEN 629/2024, DE 2 DE ABRIL, DE LA CONSEJERÍA DE CULTURA, TURISMO Y DEPORTE, PARA LA CONCESIÓN DE UNA SUBVENCIÓN DIRECTA AL AYUNTAMIENTO DE PATONES PARA LA EJECUCIÓN DE SU “PLAN DE SOSTENIBILIDAD TURÍSTICA EN DESTINO” QUE FORMA PARTE DEL CORRESPONDIENTE “PLAN TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID 2023”, A CARGO DEL MECANISMO DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA (FONDOS DE LA UNIÓN EUROPEA-NEXT GENERATION EU).

ANEXO III. DOCUMENTACIÓN FOTOGRÁFICA



Figura 1. Vista aérea conjunta de los núcleos de población de Patones de Abajo y Patones de Arriba y de este último (detalle). Fuente: Anexo I.



Figura 2. Vista aérea conjunta de los núcleos de población de Patones de Abajo y Patones de Arriba en el municipio de Patones donde destaca el paisaje y la diferencia altimétrica. Fuente: Anexo I.



Figura 3. Vista pintoresca del núcleo de población de Patones de Arriba. Fuente: Anexo I



Figura 4. Vista del núcleo de población de Patones de Abajo. Fuente: Anexo I.



Figura 5. Zona de ubicación del aparcamiento disuasorio (ámbito sur del Plan Especial). Fuente: Ayuntamiento de Patones.



Figura 6. Zona de ubicación de la futura rotonda como mejora de accesos (ámbito norte del Plan Especial). Fuente: Google Maps.

ANEXO IV. FICHAS CATASTRALES

ÁMBITO NORTE

28107A006002270000LA

28107A007007710000U

28107A007007720000U

28107A007007730000LE

28107A007007740000LS

28107A007008010000U

28107A007010390000LS

28107A007013550000LX

28107A007013550001BM

ÁMBITO SUR

28107A007004600000LH

ANEXO V. PERMISOS DE CORTES DE CARRETERAS Y REGULACIÓN DE TRÁFICO:

- PERMISO DE OBRAS O ACTIVIDADES FINES DE SEMANA Y FESTIVIDADES DE SEPTIEMBRE, OCTUBRE, NOVIEMBRE Y DICIEMBRE DEL AÑO 2023
- PERMISO DE OBRAS O ACTIVIDADES FINES DE SEMANA Y FESTIVIDADES DEL AÑO 2024
- MEDIDAS ESPECIALES DE REGULACIÓN DEL TRÁFICO DURANTE EL AÑO 2024

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

ANEXO VII. ÁMBITO NORTE - AUTORIZACIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS DE LA EJECUCIÓN DE OBRAS DEFINIDAS EN EL "PROYECTO DE EJECUCIÓN
PARA MEJORA DE ACCESO A PATONES DE ARRIBA, CARRETERA M-912, km 2+015 AL
2+125, PATONES DE ARRIBA (MADRID)" - 23/11/2023

ANEXO VIII. TRAMITACIÓN DE SUBVENCIONES DEL PROGRAMA DE INVERSIÓN REGIONAL DE
LA COMUNIDAD DE MADRID PARA EL PERÍODO 2022-2026

- NOTIFICACIÓN REQUERIMIENTO A LA SOLICITUD DE ALTA PROGRAMA DE INVERSIÓN
REGIONAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID PARA EL PERÍODO 2022-2026 EXPEDIENTE:
10-PAM1-00264.8/2021 – 2022/06/29
- RESOLUCIÓN DEL DIRECTOR GENERAL DE INVERSIONES Y DESARROLLO LOCAL POR LA
- QUE SE APRUEBA EL ALTA EN EL PROGRAMA DE INVERSIÓN REGIONAL DE LA
COMUNIDAD DE MADRID PARA EL PERÍODO 2022-2026, DE LA ACTUACIÓN -
PROCEDIMIENTO: 10-PAM1-00355.1/2021 – 2022/11/16
- COMUNICACIÓN MODIFICACIÓN RESOLUCIÓN ALTA – PROCEDIMIENTO: 10-PAM1-
00355.1/2021 – 2023/01/20

ANEXO IX. ESTUDIO DE MOVILIDAD