

Madrid, Puerta Norte

**Documento resumen de las Bases y Estrategias
para el desarrollo norte de la ciudad de Madrid**



Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible

Ayuntamiento de Madrid



Dossier de prensa, mayo 2016

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

CARÁCTER DEL DOCUMENTO

OBJETIVO

1.- BASES

2.- ESTRATEGIAS

2.1.- ESTRATEGIA DE ORDENACIÓN

2.2.- ESTRATEGIA PARA LA ASIGNACIÓN DE LA INTENSIDAD EDIFICATORIA

2.3.- ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN EN RELACIÓN CON LAS BARRERAS INFRAESTRUCTURALES; SERVICIOS AFECTADOS Y PREEXISTENCIAS URBANAS

2.4.- ESTRATEGIA PARA LA ASIGNACIÓN DE LOS USOS DOTACIONALES Y LA RED DE ZONAS VERDES

2.5.- ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN SOBRE LA RED VIARIA

1.5. Red viaria general: nudo Norte y nudo Fuencarral

2.5. Red viaria distrital y local

2.6.- ESTRATEGIA SOBRE EL MODELO DE GESTIÓN

2.7.- ESTRATEGIA PARA CONCRETAR LOS CONTENIDOS ADMINISTRATIVOS DE LA PROPUESTA

3.- LAS PIEZAS URBANAS DE LA PROPUESTA. DETALLES

3.1. Centro de Actividad y negocios al sur de Calle 30

3.2. Centro Terciario de Negocios. Propuestas

3.3. Centro de Actividad en la Estación de Chamartín: Objetivos

4.- ESPACIOS RESIDENCIALES Y PRODUCTIVOS AL NORTE DE CALLE 30

4.1. ESPACIO PRODUCTIVO MALMEA: Ámbito “Barrio de Begoña-Fuencarral B-Malmea”

4.2. ESPACIO RESIDENCIAL ENSANCHE de FUENCARRAL Y DE ACTIVIDAD VALVERDE. Ámbito “Ampliación del casco de Fuencarral-Afuera de Valverde-Estación Fuencarral”

5.-ACTUACIONES SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS.

6.- CUADRO DE CARACTERÍSTICAS

INTRODUCCIÓN

El documento Bases y Estrategias para la formulación de una alternativa de ordenación en torno al desarrollo norte de Madrid ha sido elaborado por los servicios técnicos del Ayuntamiento de Madrid.

En él se han recogido, integrado y reelaborado los contenidos de la información disponible sobre el ámbito, los resultados de las sesiones de trabajo sobre esta operación urbanística y el proceso interno de estudio de carácter técnico y jurídico dentro del Área de Desarrollo Urbano Sostenible.

Estas Bases de Ordenación se desarrollan a través de un conjunto de Estrategias de Intervención a modo de marco inicial sobre el que consensuar la ordenación definitiva entre todos los agentes concernidos: ciudadanos, administraciones públicas implicadas, y propietarios de derechos y suelo afectados.

El documento se adapta a la realidad de los problemas existentes, se presenta abierto pero con sentido ejecutivo, y plantea una solución urbanística para la ordenación del Norte de la ciudad de Madrid realmente materializable, haciendo intervenir a los agentes responsables de que así sea.

CARÁCTER DEL DOCUMENTO

El documento ofrece un modelo alternativo al actualmente vigente de la Operación “Prolongación de Castellana”, para configurar la ordenación e imagen del arco norte de Madrid en los próximos años.

Concreta unas Bases de Ordenación alternativas a las vigentes, para establecer un modelo territorial: un modelo capaz de contribuir a la resolución de los desajustes y desequilibrios existentes en el norte de la ciudad, reconociendo su capacidad para acoger nuevas funciones y actividades, tratando de responder con éxito a problemas que llevan años enquistados y planteando soluciones que ofrecen condiciones social y económicamente sostenibles para su crecimiento.

OBJETIVO

La creación de un espacio integrado que ofrezca oportunidades diversificadas para el sector de negocios, las actividades económicas de ocio y de servicios, y complete el entorno residencial mediante un desarrollo capaz de valorar el tejido urbano en el que se inserta.

Con ese fin, el documento contiene elementos propositivos suficientes para articular la propuesta de ordenación que finalmente resulte del consenso de los agentes implicados.

1.- BASES CONCEPTUALES

Las Bases Conceptuales se pueden enunciar de forma sintética y comparada conforme se recoge en el cuadro siguiente:

BASES CONCEPTUALES PARA LA ORDENACIÓN DEL ÁREA "DESARROLLO NORTE DE MADRID"	
VIGENTES: PG97 (MPG 2002)	PROPUESTAS (MPG 2016)
Planeamiento de iniciativa privada	Planeamiento de iniciativa pública
Ámbito de ordenación unitario	Diversos Ámbitos de ordenación y gestión diferenciada.
Gestión privada	Gestión público/privada según ámbitos
Derecho edificatorio/ edificabilidad unitaria .	Derecho edificatorio/ edificabilidad según ámbito .
Derechos edificatorios/ edificabilidad aplicada a la totalidad del suelo delimitado .	Derechos edificatorios/ edificabilidad aplicada al suelo que realmente se transforma y así se delimita .
Derechos edificatorios/ edificabilidad proporcional a cargas urbanísticas .	Derechos edificatorios/ edificabilidad asignado en función de la capacidad del soporte territorial .
Cargas urbanísticas insuficientemente justificadas establecidas para la consecución de un modelo urbano de gran escala ajeno al tejido en el que se inserta.	Cargas urbanísticas para la consecución de un modelo de actuaciones urbanas social y económicamente sostenibles .
Cargas urbanísticas asignadas de forma mayoritaria a la iniciativa privada .	Cargas urbanísticas según entidad pública/privada : Distinción entre las que serían responsabilidad de la iniciativa privada de las que corresponden a las Administraciones.
Gestión, Ejecución y Urbanización en un plazo inconcreto, supeditado a la transformación ferroviaria.	Gestión, Ejecución y Urbanización en el corto, medio y largo plazo posibilitando su puesta en marcha independiente, anticipando aquellos ámbitos en los que sea posible hacerlo.
....	

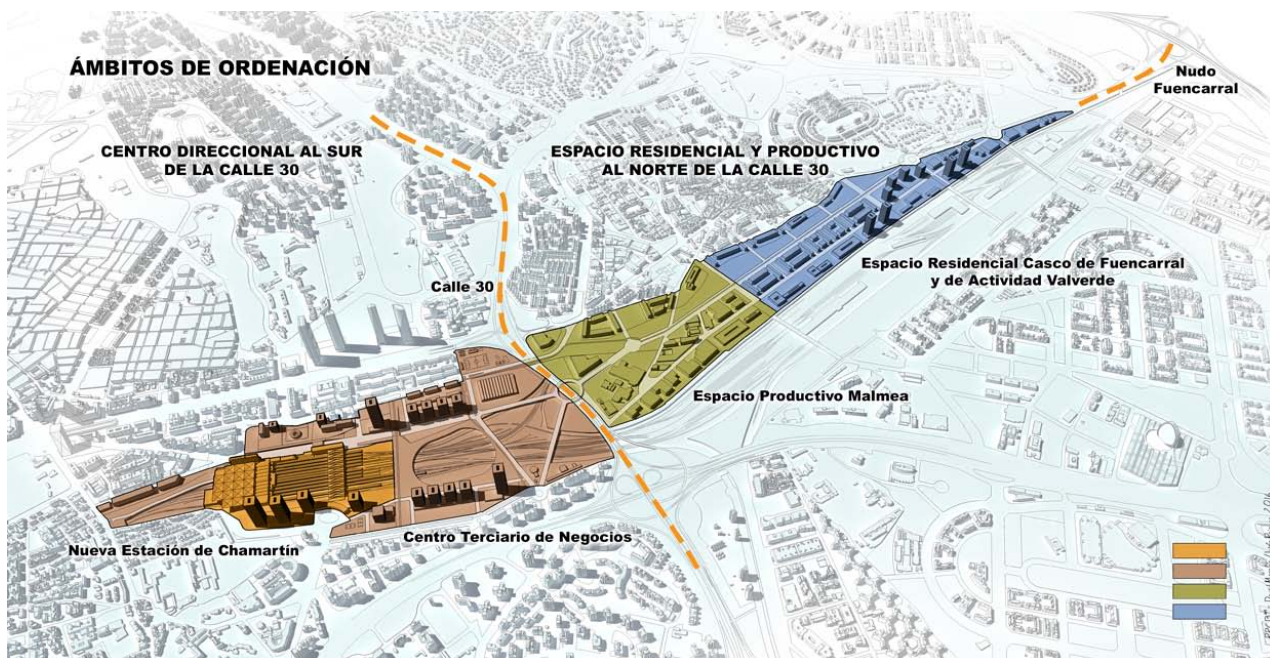
2.- ESTRATEGIAS

2.1.- ESTRATEGIA DE ORDENACIÓN

Redelimitación y subdivisión del ámbito

Se considera ineludible plantear la exclusión de la ordenación del área de los suelos de titularidad pública que no son objeto de transformación urbanística: Calle 30, nudo de Fuencarral e infraestructuras ferroviarias en el entorno de Fuencarral. Al ser infraestructuras que afectan al conjunto de la ciudad y sobre las que ya hoy es preciso intervenir, su iniciativa, ejecución y financiación será asumida directamente por la Administración.

Esta redelimitación se complementa con el reajuste del suelo ferroviario que se estima necesario que intervenga en la nueva propuesta. La consideración de estas superficies de suelo para determinar la edificabilidad total en la ordenación anterior, elevaba de forma desproporcionada y artificiosa la superficie a construir con unos efectos ambientales y de movilidad significativos.



Sin perder de vista una concepción unitaria, se han identificado dos grandes ámbitos, al sur y norte de Calle 30, con la intención de que se puedan ejecutar de manera independiente con los siguientes objetivos:

- Crear un Centro para la Actividad Económica y los Negocios al Sur de Calle-30, con el fin de establecer una centralidad de alto rango dentro y alrededor de la Estación de Chamartín, aprovechando su capacidad y potencial como nodo multimodal, y ligada funcionalmente a las Cuatro Torres. Se incorpora a este ámbito "Colonia Campamento" cuya solución ha sido siempre diferida en el tiempo, pero que es elemento sustancial para definir las condiciones de contorno de la estación.
- Crear un espacio residencial y productivo al Norte de Calle 30, como Ensanche del Casco de Fuencarral, con la posibilidad de resolver déficits dotacionales y extender

al norte del ámbito, el polígono de los Cuarteles de Valverde con usos de carácter tecnológico, y recuperar e integrar en la ordenación, en la medida de lo posible, el tejido ya planificado y parcialmente consolidado de Fuencarral-Malmea.

2.2.- ESTRATEGIA PARA LA ASIGNACIÓN DE LA INTENSIDAD EDIFICATORIA

Entendiendo que el crecimiento económico y urbano deben ser sostenibles, el documento propone:

Eliminar del área de reparto para fijar la intensidad edificatoria, los suelos de la red viaria y ferroviaria que no está previsto que se desafecten de su uso actual, que no sean necesarios para concretar la operación urbana y aquellos para los que no se había previsto su transformación.

Sobre esa edificabilidad corresponde que se repercutan las cargas propias de la operación y excluir aquellas otras de carácter general y supramunicipal cuya funcionalidad y nivel de servicio indican que deben ser ejecutadas por la Administración responsable de ellas.

Al reducir de manera sensible la edificabilidad asignada al ámbito de ordenación, se podrá reducir de forma proporcional la presión sobre las grandes infraestructuras viarias, sobre las redes de servicios y equipamientos, y la altura de la edificación, minimizando así el impacto ambiental y paisajístico sobre las zonas próximas.

2.3.- ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN EN RELACIÓN CON LAS BARRERAS INFRAESTRUCTURALES; SERVICIOS AFECTADOS Y PREEXISTENCIAS URBANAS

La pretendida solución a los efectos “barrera” de las infraestructuras viaria y ferroviaria que formaba parte de la argumentación inicial para fijar la edificabilidad del área, ha ido desdibujándose en las sucesivas ordenaciones concretadas en los distintos planes parciales redactados. En ellos han ido desapareciendo paulatinamente las superficies cubiertas, de forma que, finalmente, se han mantenido aquellas barreras sin reducirse proporcionalmente la edificabilidad.

Por ello, se debe reformular la ordenación para integrar las infraestructuras, tanto viarias como ferroviarias y minimizar los efectos adversos producidos por ellas.

Entre los efectos barrera existentes en este ámbito requiere especial mención el impacto que produce la barrera del ferrocarril al Barrio de Virgen de Begoña. Esta cuestión, que nunca ha sido convenientemente considerada, se incorpora como objetivo de la operación para posibilitar, al menos, una solución parcial a la misma, tratando de disminuir sus efectos facilitando la permeabilidad peatonal.

Otra cuestión determinante es la estrategia a adoptar en relación con la prolongación o no del Paseo de la Castellana. En este aspecto, advertido el desfase que se produce entre la pretendida viabilidad del trazado de la “Prolongación de la Castellana” y el extraordinario coste urbano y económico que supondría su realización, se propone su sustitución por una vía que asegure y establezca la adecuada continuidad local-distrital Norte/Sur de los ámbitos de ordenación que se proponen a ambos lados de la Calle 30 en los distritos de Chamartín y Fuencarral.

En lo relativo a los servicios afectados y preexistencias urbanas, una vez comprobada la significativa desproporción entre el coste urbano de la intervención inicialmente prevista, se propone la permanencia e integración total o parcial de los siguientes servicios y elementos urbanos:

- Las arterias de abastecimiento de agua del Canal YII y el depósito del Olivar. Lo que ahora se propone es integrar esas instalaciones (modernizándolas, si así fuera necesario) eliminando el coste de reposición de todas las instalaciones y servicios, que ascendía a 80 millones de euros.
- Parte de la Base de la Empresa Municipal de Transporte.
- Parte de las instalaciones deportivas de la EMT.
- Las ermitas de San Roque y Ntra. Sra. de Lourdes.

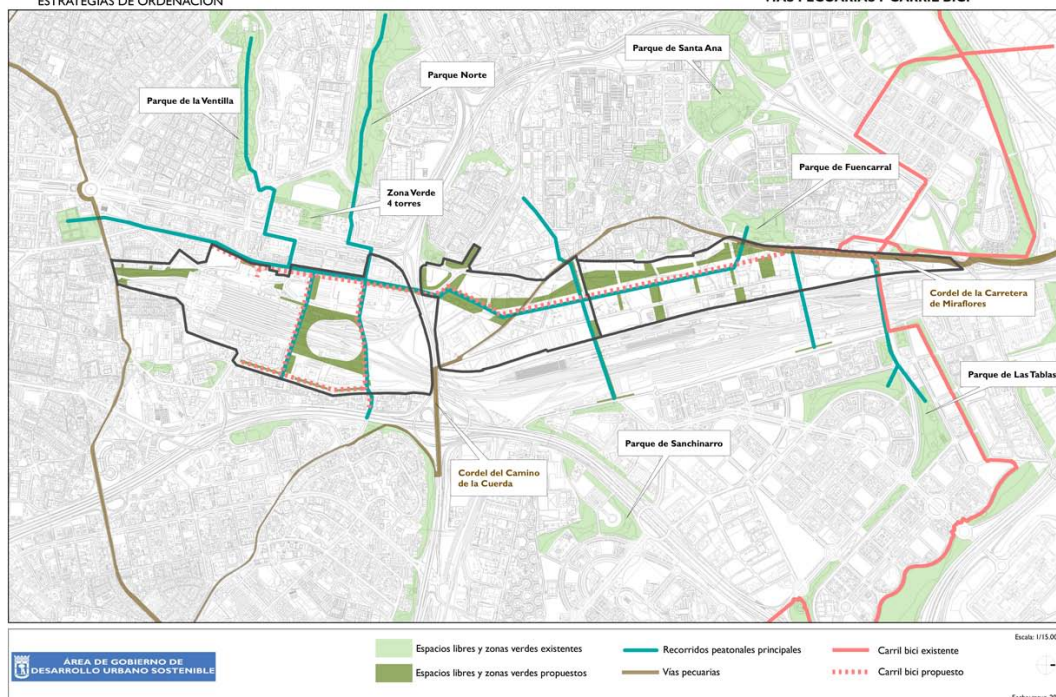
2.4.- ESTRATEGIA PARA LA ASIGNACIÓN DE LOS USOS DOTACIONALES Y LA RED DE ZONAS VERDES

Se propone que las necesidades dotacionales de cada uno de los ámbitos se establezcan de forma conjunta en una relación con el entorno (Virgen de Begoña, Casco de Fuencarral), con el fin de paliar los déficits existentes.

Se estructura el territorio en torno a un gran parque lineal Norte-Sur que integre el conjunto de reservas de suelo para zonas verdes de los nuevos ámbitos objeto de la ordenación, asegurando su continuidad con la calle Mauricio Legendre concebida como vía verde .

Plantea la reducción de las superficies destinadas a espacios libres públicos situados sobre plataformas de cubrición ferroviaria, por las severas limitaciones que suponen para su funcionalidad y calidad.

Promueve la movilidad en bicicleta mediante una red favorezca su uso en el interior de esta zona de la ciudad e interrelacionada con la red existente. Entiende determinante avanzar en la definición de itinerarios peatonales con recorridos amables sobre el sistema de espacios libres públicos



2.5.- ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN SOBRE LA RED VIARIA

2.5.1. Red viaria general: nudo Norte y nudo Fuencarral

Como se ha dicho, se propone que el nudo Norte y el nudo de Fuencarral se desvinculen como superficies generadoras de aprovechamiento traducido en edificabilidad. Asimismo, se considera necesario formular una ordenación que promueva su integración, adoptando las medidas medioambientales necesarias para minimizar los efectos adversos.

Estas estrategias se deben completar con la actualización y redimensión de su trazado y sección para solventar los problemas de congestión existentes, procediendo a aclarar a quién y cuándo corresponde ejecutar esas mejoras.

Una vez identificadas las mejoras funcionales necesarias, se propone su ejecución anticipada, bien con cargo a los presupuestos municipales, bien con cargo a las plusvalías que finalmente se generen en el entorno. Estas mejoras corresponden a los grandes nudos siguientes:

- Nudo de Fuencarral
- Nudo Norte de Calle 30
- Nudo Manoteras (en su caso)

Estas actuaciones podrán completarse, a largo plazo, con la ejecución del By-Pass de la Calle-30 en el momento que resulte necesario, de acuerdo con la política de movilidad que establezca el Ayuntamiento.



Advertida la estrategia enunciada en relación con la continuidad de la Castellana, también adquirirá un mayor peso para la continuidad viaria interdistrital norte-sur la puesta en valor de la Calle Mauricio Legendre, hasta que se pueda ejecutar el nuevo trazado de la rotonda dibujada en el encuentro de la prolongación viaria desde la Avenida de San Luis y la calle Agustín de Foxá.

Mejorar la transversalidad este-oeste desde la Avenida de San Luis y Pío XII con la Castellana, y entre la nueva operación y el Hospital La Paz y Cuatro Torres, constituye otra de las estrategias a concretar en los ámbitos previstos al sur de la Calle 30.

Para los ámbitos al norte de Calle 30 se propone su estructuración mediante la prolongación de la calle Agustín de Foxá y la mejora de trazado de la Calle Antonio Cabezón.

Constituye estrategia prioritaria asegurar la transversalidad viaria adecuada en la Corona Norte: Las Tablas con el Casco Histórico de Fuencarral, Tres Olivos y Montecarmelo. Para ello, se recupera la planificación y ejecución del nuevo túnel entre Tres Olivos y Las Tablas, se propone otro túnel más en prolongación de la Avda del

Cardenal Herrera Oria y un puente en el extremo norte que conecta Las Tablas con Tres Olivos y Montecarmelo.

- Apertura de una nueva estación de metro situada sobre la Línea 10 entre las de Montecarmelo y las Tablas.

- Una red longitudinal sur-norte de transporte público, sobre plataforma reservada. Planificación de líneas transversales de autobús de capacidad alta para potenciar la movilidad transversal.

2.6.- ESTRATEGIA SOBRE EL MODELO DE GESTIÓN.

La posición patrimonial del Ministerio de Fomento -complejo de servicio postal de correos (SEPI)-; ADIF; de la Comunidad de Madrid (cordeles/Canal Isabel II)- del Ayuntamiento de Madrid –(en competencia con Fomento por el suelo de Calle-30; suelos de EMT; suelos obtenidos por expropiación en polígono Fuencarral-Malmea)- conducen a plantear una revisión global en cuanto a la estrategia de gestión del área.

Se propone un proceso de definición y desarrollo de la operación ajustado a las necesidades de producción de suelo en relación al conjunto urbano, adecuado a la capacidad de gestión y financiera de los agentes públicos y privados implicados, estableciendo para el ámbito al sur de la Calle 30 un sistema de gestión pública, en cualquiera de las formas que la ley posibilita, toda vez que en su mayor parte la titularidad del suelo la ostentan las Administraciones públicas u organismos dependientes de ellas, y remitiendo los ámbitos al norte de la Calle 30, con alta presencia de propiedad privada, a sistemas de actuación privados y/o públicos.

2.7.- ESTRATEGIA PARA CONCRETAR LOS CONTENIDOS ADMINISTRATIVOS DE LA PROPUESTA

La reconsideración de la ordenación general vigente que deriva de los contenidos de estas Bases y Estrategias, sólo se puede instrumentar a través del estricto respeto a la realidad urbana legalmente construida y al complejo marco de derechos y deberes que se ha ido generando sobre el área en cumplimiento del planeamiento vigente.

En consecuencia, concluida la revisión de las actuales condiciones de ordenación del ámbito, se propondrá la tramitación de una Modificación del Plan General de 1997 que permita consolidar el cambio de modelo recogiendo los aspectos relevantes de las nuevas estrategias urbanas descritas.

3. - LAS PIEZAS URBANAS DE LA PROPUESTA. DETALLES.

3.1.- Centro de Actividad y negocios al sur de Calle 30

Ubicado en el entorno y dentro de la propia estación de Chamartín, el objetivo de esta Centro de Actividad es integrar de forma adecuada la nueva estación en la

estructura urbana y poniendo en valor su carácter de gran intercambiador metropolitano, ligado funcionalmente a las cuatro/cinco torres. Se trata de recuperar la verdadera idea inicial que motivó la puesta en marcha de esta operación, pero ajustando de forma significativa su dimensión para adaptarla al entorno y al continuo urbano que le da soporte territorial.

Para poder concretar la ordenación de este ámbito se propone a su vez dividir el territorio en las dos áreas de intervención:

- Centro Terciario de Negocios constituido por el suelo proveniente del APE Colonia Campamento, parte del suelo de las instalaciones de la EMT y los suelos ferroviarios en la proximidad de la calle Bambú y Rodríguez Jaén. Esta actuación se completa con una cubrición parcial y selectiva del haz de vías, cubrición que intervendría para fijar las condiciones de edificabilidad en el área.
- Centro de Actividad Estación de Chamartín: ámbito ferroviario de ordenación directa: se propone extraer la estación de Chamartín reponiendo su consideración de suelo urbano directo para que el Ministerio de Fomento pueda actuar sobre ella de forma inmediata.

Estos ámbitos al sur de la Calle-30 se conciben como actuaciones de iniciativa y gestión pública, a través de sociedades/consorcio urbanístico entre la Administración central y la municipal, con el objetivo de que se autofinancie y de garantizar la reinversión de las plusvalías originadas en beneficio de la ciudad

3.2. Centro Terciario de Negocios. Propuestas:

- Integración de espacios residenciales de transición con los bordes urbanos consolidados, facilitando el acuerdo con los usos preexistentes para evitar los efectos adversos derivados de una excesiva especialización terciaria.
- Cubrición parcial y selectiva de las vías del ferrocarril para asegurar la conectividad peatonal y viaria este-oeste.
- Utilización selectiva del suelo de la EMT posibilitando el mantenimiento parcial del uso y transformando las actuales instalaciones.
- Facilitar la integración en la ordenación del área de la estación de Chamartín dotando de una solución urbana a las fachadas oeste (Agustín de Foxá), sur (desde Mateo Inurria) y Norte.
- Cubrición parcial sobre el haz de vías. Se plantea conectividad peatonal con el intercambiador de transporte y reservando el suelo necesario en la futura estación para el acceso al Tren de Alta Velocidad en el Este.
- Zonas de localización preferente de la edificación: entorno calle Bambú; entorno Mauricio Legendre-Agustín de Foxá.
- Movilidad: consolidación del gran intercambiador multimodal de autobuses- metro- cercanías-largo recorrido-T A V .
- Conexiones viarias: se proponen las siguientes conexiones viarias:

Eje longitudinal: prolongación de Agustín de Foxá – cruce sobre Calle-30

Ejes transversales:

- Conexión Avda. Pio XII-Agustín de Foxá a través de la estación remodelando el acceso a la estación desde A. de Foxá
- Prolongación de las calles Mauricio Ravel y Manuel Caldeiro (colonia Campamento)
- Prolongación Avda. San Luis a conectar con Agustín de Foxá
- Persiguiendo la menor afección al entorno edificado en este Centro Terciario de Negocios, se proponen dos edificios singulares, de uso terciario, con una altura de 40 plantas y dos conjuntos, también terciarios, que podrán contar con edificaciones de hasta 20 plantas. El resto de las edificaciones se adaptan al entorno variando su altura en función de las edificaciones más próximas, no superando las 16 plantas en la zona de la calle Bambú y 12 en la de las calles Mauricio Legendre y Agustín de Foxá.
- Inicialmente, dado que se redelimitan los suelos que intervienen para el cálculo de la edificabilidad global, se fija un índice de edificabilidad de $1,05\text{m}^2$ por cada m^2 .

3.3. El Centro de Actividad en la Estación de Chamartín: Objetivos.

La propuesta municipal pretende promover la solución independiente y anticipada de la estación de Chamartín, pero de forma coordinada con los nuevos usos previstos para el entorno. Sobre la reserva de suelo para la estación se propone inicialmente la consolidación de un modelo ferroviario similar al de la estación de Atocha, ampliado con usos compatibles y alternativos sustentados en las condiciones normativas del planeamiento vigente. Si esto no fuera posible se podrán realizar ajustes puntuales de forma que, manteniendo la propuesta de implantación de usos terciarios para oficinas, hospedaje o comerciales y de ocio, se pueda consolidar un modelo de estación similar a las hoy habilitadas en otras ciudades europeas.

En el Centro de Actividad Estación de Chamartín se posibilitaría la construcción de edificios cuyas alturas podrían oscilar entre las 20 y 40 plantas a concretar en el proceso de planeamiento.

CARACTERÍSTICAS CUANTITATIVAS de la PROPUESTA					
SUPERFICIE DE SUELO					
ÁMBITOS AL SUR DE CALLE 30:					
CENTRO DIRECCIONAL DE ACTIVIDAD Y NEGOCIOS					
	Suelo	Edificabilidad	Índice m^2/m^2	USO	
Centro Actividad ESTACIÓN CHAMARTIN	233.082	163.157	0,7	Res	0
				Ter	163.157
Centro Terciario de Negocios	483.942	508.139	1,05	R	100.000 (1.000 vivs.)
				Ter	408.139
PARCIAL/ TOTAL	717.024	680.000			680.000

CARACTERÍSTICAS CUANTITATIVAS de la PROPUESTA	
EDIFICABILIDAD	
ÁMBITOS AL SUR DE CALLE 30:	
CENTRO TERCIARIO DE NEGOCIOS	
USO	SUPERFICIE DE SUELO
ZONAS VERDES	99.740
DOTACIONES Y VIARIO	277.515
LUCRATIVO (R+T)	106.687
TOTAL	483.942

4.- ESPACIOS RESIDENCIALES Y PRODUCTIVOS AL NORTE DE CALLE 30

Al Norte de Calle 30 se propone recuperar un continuo urbano que desarrolle de forma respetuosa las relaciones de colindancia con los tejidos urbanos del entorno.

Para plantear la nueva ordenación, se fijan las siguientes determinaciones de partida:

- Mantener e integrar en la ordenación el trazado de las arterias del Canal de Isabel II y del Depósito del Olivar.
- Integrar el trazado de la vía pecuaria existente.
- Revisar, como ya se ha dicho anteriormente, la delimitación del ámbito inicialmente prevista en el PG97 para ordenar los suelos que realmente van a colaborar en la ordenación de la forma siguiente:
- Fijar la edificabilidad computando los suelos ferroviarios que van a verse afectados por el trazado de puentes-zonas de acompañamiento y túneles.
- Planteamiento de la movilidad y accesibilidad sobre el soporte de los nodos de transporte público existentes, realizando las mejoras necesarias: estación de cercanías de Fuencarral y línea 10 de metro, con apertura de una nueva estación entre las de Montecarmelo y Las Tablas.
- Incorporar a la sección viaria el trazado de plataformas para el transporte público.
- Integrar el carril-bici en la solución de la movilidad, con un trazado que posibilite su conexión con los carriles actualmente existentes.
- Posibilitar el mantenimiento de las ermitas históricas preexistentes para su rehabilitación.
- Con carácter general, se propone adecuar las alturas de la edificación a las existentes en el entorno - 5 a 7 plantas - y asignar las alturas más elevadas junto al foco de actividad económica alrededor de la estación de cercanías de Fuencarral, en donde se plantean 4 torres de uso terciario con un máximo de 40 plantas y otras cuatro torres destinadas a uso residencial de 20 plantas.

Para consolidar esta propuesta se propone fraccionar este ámbito en dos zonas de ordenación. Espacio productivo Malmea; y Espacio residencial Casco de Fuencarral y de Actividad Valverde, diferenciados en sus características estructurantes.

4.1. ESPACIO PRODUCTIVO MALMEA: Ámbito “Barrio de Begoña- Fuencarral B-Malmea”:

Para este ámbito se propone considerar dos alternativas de ordenación en función de la aceptación del siguiente condicionante de partida:

- Integrar parcialmente en la nueva ordenación parte el tejido industrial preexistente, evitando su desmantelamiento, consolidando en parte la estructura viaria ya trazada, y otorgando una mayor flexibilidad con otros usos terciarios que permitan ir recualificando este área.

- Promover una ordenación transitoria que permita a más largo plazo transformar de forma paulatina los usos existentes y el trazado viario, transformación en todo caso coordinada con la propuesta para el segundo ámbito mencionado.

4.2.- ESPACIO RESIDENCIAL ENSANCHE de FUENCARRAL Y DE ACTIVIDAD VALVERDE. Ámbito “Ampliación del casco de Fuencarral -Afueras de Valverde- Estación de Fuencarral”

El reconocimiento de las específicas condiciones de los bordes urbanos de este espacio permite plantearlo dividido funcionalmente y respecto de los usos mayoritarios en dos sub-ámbitos de la forma siguiente:

- Zona de concentración del uso residencial planteado como extensión y ensanche del Casco histórico de Fuencarral, abierto a la posibilidad de resolver déficits dotacionales.
- Ámbito de usos productivos extensión del área de influencia del polígono industrial de los cuarteles de Valverde, con posibilidad de ampliación de usos marcadamente tecnológicos y de imagen o con destino a otras actividades económicas.

Las características cuantitativas de la ordenación se plantean inicialmente conforme a la distribución global siguiente:

CARACTERÍSTICAS CUANTITATIVAS de la PROPUESTA					
EDIFICABILIDAD					
ÁMBITOS AL NORTE DE CALLE30: ESPACIO RESIDENCIAL Y PRODUCTIVO AL NORTE CALLE 30					
	Suelo	EDIFICABILIDAD	INDICE	USO (I)	
MALMEA	472.503	496.128	1.05	R	67.478
				I/T	428.650
ENSANCHE Fuencarral- Valverde	555.022	582.773	1.05	R	291.246
				AEPT	117.391
				AET	174.136
PARCIAL/TOTAL	1.027.525	1.078.901			1.078.901

CARACTERÍSTICAS CUANTITATIVAS de la PROPUESTA			
SUPERFICIE SUELO			
ÁMBITOS AL NORTE DE CALLE30: ESPACIO RESIDENCIAL Y PRODUCTIVO AL NORTE CALLE 30.			
	Área 1 Malmea (m ² s)	Área 2 Casco Fuenc -Tres Olivos (m ² s)	Parcial/ TOTAL
SUELO:			
Total ámbito (m ² s)	472.503	555.022	1.027.525
Zonas verdes	87.095	87.416	174.511
Viario	107.034	140.861	247.895
Equipamientos	74.420	59.930	134.350
Transporte ferroviario (ampliación estación Fuencarral)		28.116	28.116
Parcial superficie redes públicas	268.549	316.323	584.872
Superficie Parcelas edificables	203.954	238.699	
EDIFICABILIDAD:			
Coeficiente de edificabilidad	1,05	1,05	
Superficie edificable (m ² e)	496.128	582.773	1.078.901

5.- ACTUACIONES SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

- Adecuación del Nudo Norte

Constituyendo una de las más importantes salidas-entradas de la ciudad, de acuerdo con el estudio de tráfico y los informes sectoriales, la actuación previamente proyectada de remodelación en el nudo Norte, a pesar su elevado coste (146 millones de euros), no resolvía los problemas de congestión actuales. Estos problemas se dan independientemente de la actuación planteada, por lo que, en todo caso, procede actuar sobre él. En consecuencia se propone Reestructurar Calle-30 Nudo Norte mediante las mejoras de su trazado.

- Adecuación del nudo de Fuencarral (M-40, M-603 y M-607)

Aunque no se ejecutara el planeamiento que se propone para el ámbito, el nudo de Fuencarral actual necesita una mejora por razones de capacidad, pero también de seguridad. También es importante dar continuidad al carril bici de la carretera de Colmenar y al anillo verde ciclista que pasan por este punto. En cualquier caso, el desarrollo que se plantee en el ámbito deberá conectar con la M-40. Como en el caso anterior, procede actuar sobre él.

- By-Pass Norte

La situación actual de falta de capacidad del arco Norte de Calle 30 entre la Avenida de la Ilustración y el nudo de Manoteras, necesitaría medidas complementarias que canalizaran el tráfico de paso. En el Plan Parcial de Reforma Interior de 2011 este tráfico se resolvía a través del By-pass Norte, con un coste estimado en 2004 de 713 M€ (IVA 16% incluido) o con los túneles de conexión de la A-1 con Avenida de la Ilustración, con un coste estimado en 2004 de 474 M€ (IVA 16% incluido). Esta operación no está previsto ligarla a la propuesta, pero podrá valorarse en el futuro su papel para solventar los problemas que todavía subsistan en el marco de la política de movilidad sostenible que establezca el Ayuntamiento de Madrid.

6.- CUADRO RESUMEN DE CARACTERÍSTICAS

	AMBITOS AL SUR DE CALLE 30: CENTRO DIRECCIONAL DE ACTIVIDAD Y NEGOCIOS			AMBITOS AL NORTE DE CALLE30: ESPACIO RESIDENCIAL Y PRODUCTIVO AL NORTE CALLE 30.			TOTALES		
		934.671			2.243.542				
	C. Actividad Estación Chamartín	Centro Terciario de Negocios	Suelo sin transformar	Suelo sin transformar	MALMEA	ENSANCHE Fuencarral- Valverde	total/parcial		
			Ferrov: 217.647	Ferrov: 1.057.854			1.275.501		
			Viario: -	Viario: 164.886			164.886		
	233.082	483.942			472.503	555.022	1.744.549	3.184.936	
	0,7	1,05			1,05	1,05			
Edificabilidad	163.157	508.139			496.128	582.773	1.750.197		1.750.197
Terciario Ferrocaril	163.157						163.157	163.157	
Terciario		408.139				174.136	582.275		
Terciario Tecnológico						117.391	117.391	699.666	
Terciario industrial					428.650		428.650	428.650	1.291.473
Residencial		100.000			67.478	291.246	458.724	458.724	
n°viv		1.000			675	2.912	4.587	4.587	
Superficie de suelo.								%	(1.744.549)
Zonas Verdes		99.740			87.095	87.416	274.251	15,72	
Redes Equip		125.000			74.420	59.930	259.350	14,86	
Viario		152.515			107.034	140.861	400.410	22,95	
Transporte Ferroviario	233082					28.116	261.198	14,97	
Parcelas edificables		106.687			203.954	238.699	549.340	31,49	