

El documento, basado en el proyecto municipal Puerta Norte, defiende un desarrollo eficiente y sostenible y propone una estrategia global de transformación urbanística

Presentado el plan 'Madrid Nuevo Norte'

- La edificabilidad total del espacio, excluyendo el ámbito de la estación, será de 2.680.000 m², un 20,5 % menos con respecto al plan anterior
- La nueva propuesta prevé la construcción de 11.000 viviendas, de las que un 20 % serán para uso público
- El Centro de Negocios se ubicará junto a la nueva estación de Chamartín para permitir una movilidad sostenible
- Paralelamente habrá un proceso específico de participación con las asociaciones ciudadanas

Madrid, 27-jul-'17

El Ayuntamiento de Madrid, el Ministerio de Fomento-ADIF y la empresa Distrito Castellana Norte (DCN) han confirmado esta mañana (jueves, 27 de julio) las bases para la ordenación urbanística del espacio rebautizado como 'Madrid Nuevo Norte', cuyo objetivo es impulsar el desarrollo de la zona norte de la capital, paralizado durante 25 años.

Las bases para la ordenación urbanística del desarrollo norte de Madrid se sustentan en los principios de la propuesta municipal presentada en mayo de 2016 que recogía una intervención viable, sostenible y adaptada a las necesidades de la ciudadanía. La edificabilidad total será, excluyendo el ámbito de la estación, de 2.680.000 m² frente a los 3.370.000 del anterior plan, lo que supone una reducción de 690.000 m², un 20'5 % menos.

Ámbitos de actuación

El documento establece las directrices para garantizar un desarrollo eficiente y sostenible y propone una estrategia global de intervención con la modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana. El proyecto distingue cinco ámbitos de actuación: Estación de Chamartín; Centro de Negocios; Fuencarral-Malmea (polígono industrial); Fuencarral-Tres Olivos y Fuencarral-Las Tablas.

Los usos genéricos situados al norte de la M-30 serán residenciales (800.000 m²), con presencia de actividad económica mixta. Por el contrario, al sur el

uso mayoritario será el terciario de oficinas, muy vinculado a la propia estación de Chamartín, manteniendo un 20% de residencial que resolverá la transición con los barrios del entorno próximo.

Las cargas de urbanización serán independientes en cada ámbito, asignándose las correspondientes a las conexiones transversales este / oeste y norte / sur de manera proporcional a los aprovechamientos urbanísticos de los ámbitos afectados. En esta materia, el destinatario de los aprovechamientos de ADIF (DCN) asumirá las cargas urbanísticas correspondientes a dichos aprovechamientos y, en concreto, la parte proporcional que le corresponda sufragar del importe del cubrimiento de las vías. Para este coste se redactará un nuevo proyecto que tenga en cuenta las condiciones que resulten de la nueva ordenación.

En función de estos criterios se definirán las ordenaciones urbanísticas correspondientes con una visión integral y atendiendo a las características específicas de cada uno de los ámbitos de la actuación. Estos trabajos se llevarán a cabo a lo largo del último cuatrimestre de este año.

Vivienda

Uno de los principales objetivos de la operación es el control y regulación de la edificabilidad que será cedida por los promotores al Ayuntamiento de Madrid. El anterior plan preveía la construcción de 19.000 viviendas frente a las 11.000 que contempla la nueva propuesta, un 42,1% menos, de las que un 20% serán protegidas (2.200 aproximadamente), frente al 10% del total que contemplaba el plan de 2015 anulado por el Ayuntamiento.

Además, el acuerdo establece que las cesiones obligatorias al Ayuntamiento se realicen en suelo residencial, de manera que a las 2.200 viviendas protegidas se le añadirán otras 1.900 calificadas como libres. Esto se traduce en que el municipio dispondrá de unas 4.100 viviendas para desarrollar políticas públicas de vivienda. La edificabilidad residencial total en el conjunto de los ámbitos asciende a 1.100.000 m².

Como recogía la propuesta municipal de mayo de 2016, las zonas verdes y los espacios libres se organizarán en torno a un eje continuo que estructurará la ordenación y conectará con otras grandes zonas verdes de la ciudad. Asimismo, se articularán los sistemas de transporte adecuados para garantizar una movilidad sostenible en relación a los usos y edificabilidades previstos.

Centro de Negocios

Otro de los objetivos de la ambiciosa propuesta municipal es la ubicación del Centro de Negocios de Chamartín, que finalmente estará localizado en la zona al sur de la M-30, en el entorno de la estación de Chamartín. Esta ubicación facilitará que se pueda garantizar la movilidad sostenible de las personas al quedar cerca de diferentes estaciones y paradas de transporte público.

Además, la reforma y modernización de la estación de Chamartín será una de las claves del nuevo plan porque Madrid necesita una nueva estación ferroviaria, moderna y referencia europea, lo que queda garantizado en esta nueva propuesta.

La mayor parte del espacio de esta zona será para la ubicación de ese gran Centro de Negocios (1.200.000 m²), aunque también habrá parcelas destinadas a viviendas residenciales (300.000 m²), de las que un 20 % serán protegidas. La edificabilidad lucrativa total al sur de la M30 será de 1.500.000 m².

Por las características de este ámbito se conformará un espacio con tipologías edificatorias singulares en altura y se elaborará una normativa urbanística específica.

Infraestructuras viarias y de transporte

El actual depósito de autobuses de Fuencarral se trasladará a otro espacio en el que se pondrá en marcha un centro operativo totalmente adaptado a las necesidades actuales de la Empresa Municipal de Transportes (EMT). Se habilitará una parcela calificada como “sistema general al servicio del transporte” al norte de la M-30, con preferencia en los ámbitos de Tres Olivos o de Las Tablas, con una superficie aproximada de 50.000 m².

El Ayuntamiento de Madrid mantiene su compromiso de asumir la remodelación de los nudos norte de la M-30 (cuyo proyecto ya se está redactando) y Fuencarral, que se integrarán y compatibilizarán con la ordenación general del área. Los sistemas y modelos de transporte se adaptarán para garantizar una movilidad sostenible en relación a los usos y edificabilidades previstos.

Recursos contencioso-administrativos

El Ministerio de Fomento, ADIF y RENFE ya han solicitado la suspensión de los recursos contencioso-administrativos interpuestos contra el acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 25 de mayo de 2016. Por su parte, DCN S.A. también solicitará la suspensión del recurso contencioso-administrativo interpuesto, por cuanto las soluciones que en estas bases se plantean podrían poner fin a la controversia suscitada en el mismo.

En el momento en que se apruebe definitivamente la modificación del Plan General de Ordenación Urbana que incluya los términos previstos en este documento, todas las partes desistirán de los procedimientos judiciales en curso contra el citado acuerdo plenario.

Está previsto iniciar la tramitación administrativa del plan a principios del último trimestre del presente año, con la aprobación inicial en enero de 2018 y la aprobación definitiva en el último trimestre de 2018. Previamente a la aprobación inicial y simultáneamente a la concreción de la misma se desarrollará un proceso específico de participación con las asociaciones ciudadanas articulado por el Ayuntamiento de Madrid./



MEDIOS DE COMUNICACIÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE COMUNICACIÓN
c/ Montalbán 1, 3ª planta - 28014 Madrid - 915882240

www.madrid.es/prensa prensa@madrid.es

Para conocer toda la actualidad del Ayuntamiento de Madrid puedes consultar:



Diario del
Ayuntamiento



@madrid



VERSIÓN
ORIGINAL