

J. RESUMEN EJECUTIVO

1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

El presente documento constituye el Resumen Ejecutivo del *Plan Especial de Mejora y reordenación de redes públicas en el ámbito Este del Plan Parcial de Montecarmelo del PAU-II.2 UZI 0.07 para la implantación de la red pública dotacional para el Transporte, Logística del Transporte, para Cocheras de Metro*, como compendio de la actuación urbanística que se propone, según lo dispuesto en el artículo 56 bis de la Ley 9/2001 de 17 de julio del Suelo de la Comunidad de Madrid.

Este Plan Especial es una actuación de iniciativa pública que se encuadra en el ámbito de la Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997 (MPG MNN), en los ámbitos del Área de Planeamiento Remitido 08.03, “Prolongación de la Castellana”, y del Área de Planeamiento Específico 05.27, “Colonia Campamento”, para la definición de las determinaciones y parámetros de ordenación de la operación urbanística “Madrid Nuevo Norte”. Esta MPG fue aprobada definitivamente con condiciones mediante acuerdo de 25 de marzo de 2020 del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid. Posteriormente, por acuerdo del Consejo de 22 de junio de 2020, se dieron por cumplidas las condiciones establecidas en el Anexo del Acuerdo de 25 de marzo de 2020.

En el ámbito de la MPG se incluían suelos dotacionales públicos ubicados en las parcelas 55.1, 55.2 y 55.3 de la segunda modificación puntual del Plan Parcial de Montecarmelo del PAU-II.2 UZI.0.7 (MPP.08.302), para la implantación de unas cocheras necesarias para la correcta explotación de una nueva línea de Metro requerida en el ámbito de Madrid Nuevo Norte.

2. OBJETO

El Plan Especial tiene por objeto principal, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 50.1.a de la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid, en adelante LSCM, mejorar y reordenar las redes públicas para posibilitar la implantación de unas nuevas Cocheras de Metro soterradas en la calle Monasterio de Arlanza, en el barrio de Montecarmelo del distrito Fuencarral-El Pardo de Madrid.

Así mismo, el presente Plan Especial da cumplimiento al artículo 7.15.31 de las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid 1997 (en adelante PGOUM), para el desarrollo de estas nuevas cocheras, calificadas como *Dotacional Transporte* en su clase de *Logística del Transporte*.

Por otra parte en julio de 2024 el Ayuntamiento de Madrid aprobó el Anteproyecto de Remodelación del Nudo de Fuencarral, para el posterior desarrollo del Proyecto Constructivo correspondiente. Debido a esta acción sobrevenida será necesario además, en el ámbito del Plan Especial, incrementar la reserva de suelo que según planeamiento vigente se asigna a Vía Pública Principal.

Como consecuencia de todo ello, el Plan Especial (PE) propone:

- i. La ordenación del uso de Logística del Transporte para la implantación de Cocheras y/o Depósito de Metro vinculadas a la nueva línea que se proyecta desde la Estación de Chamartín hasta las proximidades de la actual Estación de Fuencarral, bajo el eje de la prolongación de Agustín de Foxá, ordenado por la Modificación Puntual del

PGOUM de 1997 (PGOUM), en los ámbitos de planeamiento APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" y APE 05.27 "Colonia Campamento" para la definición de las determinaciones y parámetros de ordenación de la operación urbanística "Madrid Nuevo Norte", (MPG MNN).

- ii. Incorporar el uso Dotacional de Logística del Transporte a los usos dotacionales públicos ya existentes en el ámbito de actuación en atención a la previsión de requerimientos operativos de Metro Madrid para garantizar la funcionalidad de la red, ya que este no está entre los usos dotacionales públicos contemplados en el planeamiento vigente, en el ámbito del Plan Especial.
- iii. Definir la reordenación del conjunto de las dotaciones públicas del ámbito garantizado su compatibilidad y su funcionalidad.

Los usos dotacionales existentes en el ámbito según el planeamiento vigente son los de Vía Pública Principal, Zona Verde Básica, Equipamiento Básico y Administración Pública, para el que no se especifica nivel de implantación. En el Plan Especial los tres primeros mantienen la misma calificación, si bien con una configuración espacial distinta, y el de Administración Pública será sustituido por el de Logística del Transporte (Cocheras de Metro), con una superficie inferior a la anterior, tal como se puede ver en la tabla comparativa incluida en el apartado 14.8 de esta memoria. Por otra parte la superficie de suelo de Vía Pública Principal se verá incrementada para dar cabida en esa zona a la solución propuesta en el Anteproyecto de Remodelación del Nudo de Fuencarral.

La infraestructura de Logística del Transporte (Cocheras) propuesta en el PE se concibe como una Infraestructura Básica del Territorio con el carácter de Sistema General según lo establecido en el artículo 3.1.2.1 del PGOUM, e integrado en el sistema de la Red Pública Supramunicipal según lo que se establece en la Ley 5/1985 de Creación del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid.

3. INICIATIVA

El Plan Especial es de iniciativa pública. Formula la iniciativa la Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, como organismo con capacidad para coordinar las necesidades relativas a la redacción de proyectos de las infraestructuras de Metro Madrid S.A.

Metro de Madrid S.A. es una empresa pública que está integrada en el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, organismo creado en 1986 para agrupar los esfuerzos de las instituciones públicas y privadas relacionadas con el transporte público con el fin de coordinar servicios, redes y tarifas, con el objetivo de ofrecer al usuario una mayor capacidad y mejor calidad de la oferta.

Metro de Madrid, cuya Administración tutelar es la Comunidad de Madrid, tiene como principales funciones la explotación de las líneas de la red de Metro en funcionamiento, la planificación y mejora de la calidad del servicio de transporte y el mantenimiento y optimización de las instalaciones de la red del suburbano madrileño.

La Comunidad de Madrid formula la iniciativa del Plan Especial en base al reconocimiento legal establecido, entre otros, en los artículos 8.1 del TRLSRU y 5 y 56 de la LS 9/01.

4. SITUACIÓN Y DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL

El ámbito del PE se localiza en el barrio de Montecarmelo, en su extremo Noreste, como borde con el margen derecho de la M-603, de titularidad municipal en ese tramo, y accesos desde la calle Monasterio de Arlanza, al Noroeste, y Nuestra Señora de Valverde, al Este.

Es un conjunto de suelo dotacional de remate de trama urbana, periférico en el barrio. La continuidad con el tejido residencial se limita al contacto con la calle Monasterio de Arlanza. Es un suelo sin edificación actualmente.



Imagen de Google Earth del ámbito

El suelo del ámbito se encuentra en la situación básica de suelo urbanizado a efectos de lo dispuesto en el artículo 21 del TRLSRU ya que está legalmente integrado en una malla urbana conformada por una red de viales, dotaciones y parcelas propia del núcleo urbano y del barrio del que forma parte y, además, dispone de las infraestructuras y los servicios necesarios, mediante su conexión en red, instaladas y operativas, conforme a lo establecido en la legislación urbanística aplicable, para abastecer la demanda de los usos, actividades y edificaciones materializadas o a materializar. Y tiene la condición de suelo urbano en relación con el artículo 14 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo, de la Comunidad de Madrid (en adelante LS 9/01).

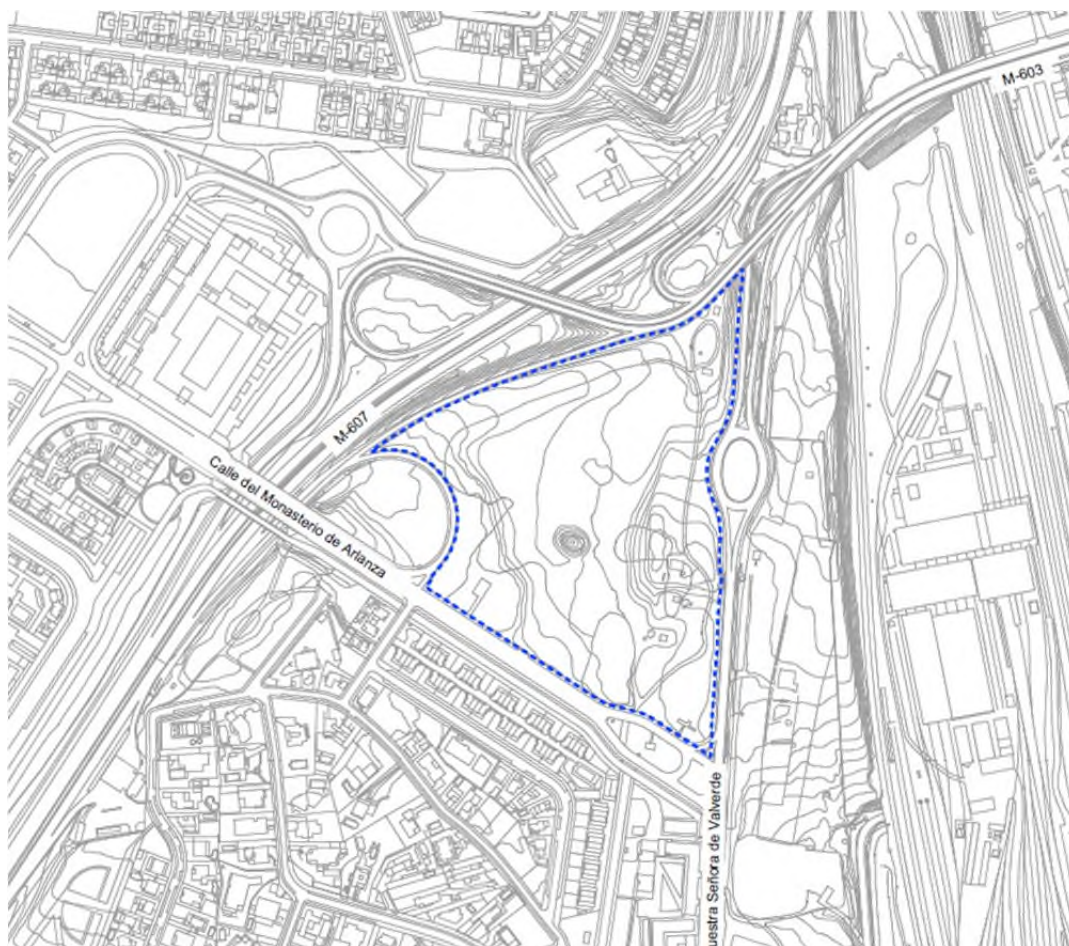
La localización espacial del ámbito de este PE afecta a las parcelas 55.1, 55.2 y 55.3 del UZI 0.07 “Monte Carmelo”, todas ellas destinadas a dotacionales públicas, y además a suelo de vía pública de reserva asociado a la conexión con el nudo de Fuencarral.

Tiene por límites los siguientes:

- Al Norte, tramos de la M-607 y M-603, actualmente de titularidad municipal en esa zona.
- Al Este, el límite del APE 08.20 Malmea - San Roque-Tres Olivos, dentro del ámbito de la MPG MNN.
- Al Suroeste, la calle Monasterio de Arlanza.

El ámbito del Plan Especial comprende una superficie de 61.243,60 m²s, medidos sobre cartografía municipal.

Sobre la base cartográfica de los planos de Ordenación del PE se ha superpuesto la solución de la remodelación para el Nudo de Fuencarral que proviene de la MPG MNN (Anexo 14), y cuyo proyecto constructivo se encuentra actualmente en desarrollo.



Localización del ámbito del PE

Las parcelas incluidas en el ámbito del Plan Especial, números 55.1, 55.2 y 55.3, son todas de titularidad pública y forman parte del Patrimonio Municipal del Suelo del Ayuntamiento de Madrid.

La parcela cuyo uso es el de vía pública, al norte del ámbito, vinculado a la ampliación del Nudo de Fuencarral es de titularidad municipal en el ámbito del PE, tal como consta en la ficha del Patrimonio Municipal de Suelo del Ayuntamiento de Madrid.

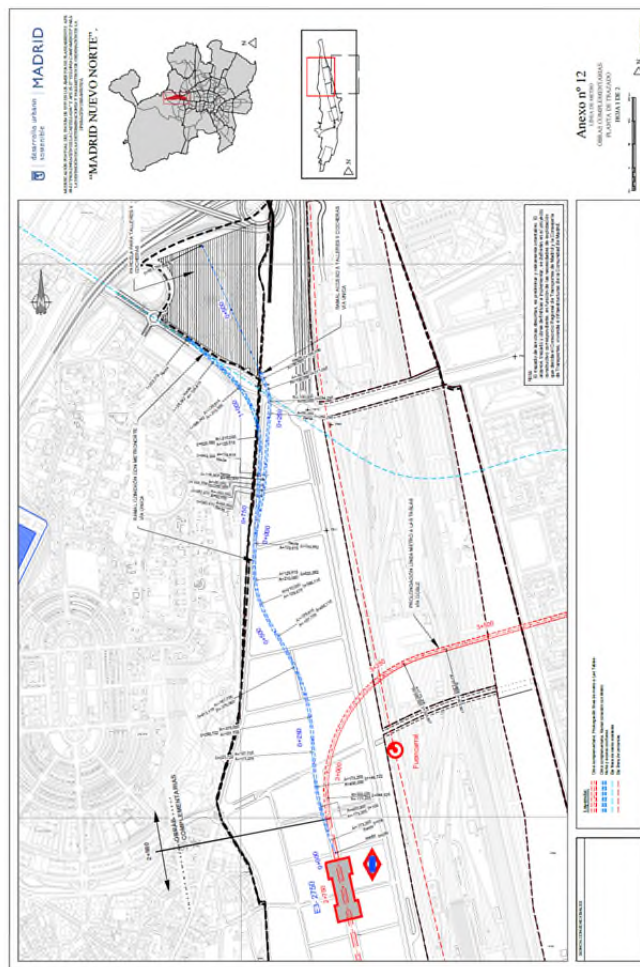
5. ANTECEDENTES

Este Plan Especial tiene como antecedente principal la Modificación Puntual del PGOUM de 1997 en los ámbitos de planeamiento APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" y APE 05.27 "Colonia Campamento" para la definición de las determinaciones y parámetros de ordenación de la operación urbanística "Madrid Nuevo Norte", (MPG MNN) a consecuencia de la cual se reordenan las parcelas dotacionales públicas 55.1, 55.2 y 55.3, del ámbito UZI.0.07 "Monte Carmelo", según queda recogido en las hojas o-036/6, o-037/4, g-036/6 y g-037/4 de los planos del Plan General.

Esta reordenación resulta motivada por dos actuaciones previstas sobre infraestructuras públicas; la primera, la modificación del Nudo de Fuencarral y las conexiones con la M-607 y M-603 en esa zona (actualmente incorporadas como calles de la red viaria pública del municipio, en el tramo en contacto con el PE); y, la segunda, la ampliación de la red de Metro ligada a la operación de MNN.

La MPG MNN contiene de esta manera, entre sus distintas determinaciones, la previsión de actuaciones de mejora de la movilidad, tanto la viaria como, principalmente, del transporte público colectivo como eje estructurante de esta zona del Norte. Actuaciones cuyas bases se establecían en la MPG y cuyo desarrollo y definición final se remitían a fases posteriores.

En relación con la ampliación de la red de Metro, en el informe de sugerencias sobre la Modificación Puntual del PGOUM de 1997 en los ámbitos de planeamiento APR 08.03 y APE 05.27 dentro de la operación urbanística "Madrid Nuevo Norte", de diciembre de 2018 del Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid, se anticipaba la necesidad de ubicar unas nuevas Cocheras de Metro en el ámbito de este Plan Especial.



Esquema del tramo final de la ampliación de la línea y de su conexión al posible recinto de Cocheras.

Fuente: Anexo 12 de la MPG MNN

6. CRITERIOS Y DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN PROPUESTA

6.1 Fomento del transporte público

En cumplimiento del compromiso de la Comunidad y del Ayuntamiento de Madrid con la sostenibilidad como base de la planificación del territorio se fomenta la movilidad sostenible como modo prioritario de desplazamiento, con un papel principal del transporte público y, en particular, el Metro, como sistema de gran capacidad articulador del transporte ferroviario metropolitano.

La garantía de la operatividad de la red de Metro requiere de una infraestructura completa, túneles, estaciones, tramos en superficie, infraestructuras e instalaciones, dentro de la cual se enmarca la implantación de nuevas cocheras en el fin de línea. El PE se desarrolla por tanto para cubrir las necesidades de almacenamiento y mantenimiento de los trenes de la nueva línea de Metro, originadas por su ampliación.

6.2 Necesidad estratégica de la ubicación de la nueva cochera

Para dar cumplimiento a las directrices que, en materia de frecuencia y tiempos de servicio se establecen desde el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) y administraciones con competencia en la planificación de Transportes, son necesarias, además de las cocheras de cabecera (comienzo y final de línea) otras intermedias.

Por otra parte, las cocheras y depósitos son infraestructuras que requieren de una importante superficie de suelo, que deben posibilitar la ejecución una plataforma prácticamente plana y hacerlo en muchas ocasiones en la ciudad densa consolidada.

Dado el trazado previsto para la nueva línea de Metro y que la conexión de ésta con la línea de Metro Norte se produce hacia el final del tramo de línea, con potencial de ser punto intermedio para futuras prolongaciones, resulta ser este nodo la localización más eficiente para las nuevas Cocheras, resultando además que existe un suelo dotacional público vacante de uso y con capacidad para acoger las instalaciones necesarias.

Por todo ello el ámbito del PE es una ubicación idónea desde el punto de vista funcional de la red de Metro, que además posibilita la utilización del plano urbano para otras dotaciones públicas, puesto que la mayor parte del recinto de Cocheras será soterrado.

6.3 Necesidad de reordenación del ámbito de actuación

En el planeamiento vigente del ámbito en el que se proyecta esta infraestructura, todo él de suelos de la red pública, no se contempla el uso de Dotacional de Logística del Transporte, siendo los usos presentes los de Dotacional de Zona Verde Básica, Equipamiento Básico, Administración Pública (sin nivel de implantación) y Vía Pública Principal. Se requiere por tanto de una reordenación de este espacio para habilitar el nuevo uso requerido, sin que por ello se vea reducida la superficie de redes públicas, garantizándose la compatibilidad de dotaciones en la ordenación resultante, y acreditándose la ausencia de impactos negativos para la población.

Será necesario además incrementar la reserva de suelo que según planeamiento vigente se asigna a Vía Pública Principal en el ámbito del PE, debido a la actuación sobrevenida del desarrollo del proyecto constructivo de la Remodelación del Nudo de Fuencarral, acción también prevista en la MPG MNN.

Por otra parte, las cocheras de Metro están consideradas en el PGOUM dentro del uso Dotacional para el Transporte, en la clase de Logística del Transporte, por lo cual, en aplicación del art. 7.15.31 de las NNUU del PGOUM requiere para su desarrollo de la previa redacción de un Plan Especial.

Por tanto la tramitación de un Plan Especial se fundamenta en los siguientes aspectos:

- Necesidad de reordenar los suelos públicos existentes en el ámbito para dar cabida a una parcela con uso Logística del Transporte, con el fin de poder implantar unas Cocheras de Metro, según objetivos de la MPG MNN.
- Necesidad de ampliación de la superficie del suelo reservado para Vía Pública Principal.

Resulta de ello el Plan Especial el instrumento oportuno para la ordenación del nuevo uso dotacional y el instrumento obligado en cumplimiento del PGOUM, como medio para coordinar las necesidades operativas de Metro de Madrid y la integración de la nueva infraestructura en un entorno urbano consolidado, así como para dar cabida al viario propuesto en la remodelación del Nudo de Fuencarral según proyecto constructivo actualmente en proceso de desarrollo.

6.4 Descripción de la propuesta

6.4.1 Ordenación de los suelos en cota urbana

En el modelo de ordenación propuesto, en cota urbana se califican los usos de Logística del Transporte y los ya existentes de Zona Verde Básica, Equipamiento Básico, y Vía Pública Principal, reordenando su configuración espacial. Todas las parcelas tienen acceso desde la calle de Monasterio de Arlanza.

Respecto al planeamiento que se modifica, el uso del suelo calificado como **Administración Pública** (sin nivel de implantación asignado en el planeamiento vigente) se sustituye por el de Logística del Transporte, toda vez que sigue vacante, habiendo transcurrido 29 años desde la aprobación del Plan Parcial del UZI.0.07 Montecarmelo (aprobado en 1995) que hizo inicialmente la previsión. Como se justificará más adelante la sustitución del uso de Administración Pública por el de Logística del Transporte no implica la reducción de la superficie de suelo destinada a redes públicas, o concretamente aquella destinada a la red local, que según planeamiento vigente se corresponde con las parcelas calificadas como zona verde básica y equipamiento básico.

La parcela de **Logística del Transporte** resuelve el acceso a las instalaciones de cocheras en cota urbana así como la conexión con la planta bajo rasante, y posibilita la implantación a cota urbana de los usos asociados a la actividad que se benefician de la disponibilidad de ventilación e iluminación natural.

El suelo de **Equipamiento Básico** aumenta significativamente su superficie, en relación con el estado de partida, con el fin de mejorar la capacidad de acogida de distintos tipos de servicios públicos (o varios de ellos), posibilitando con ello la implantación de otros usos dotacionales como usos alternativos, en función de las necesidades reales de la población.

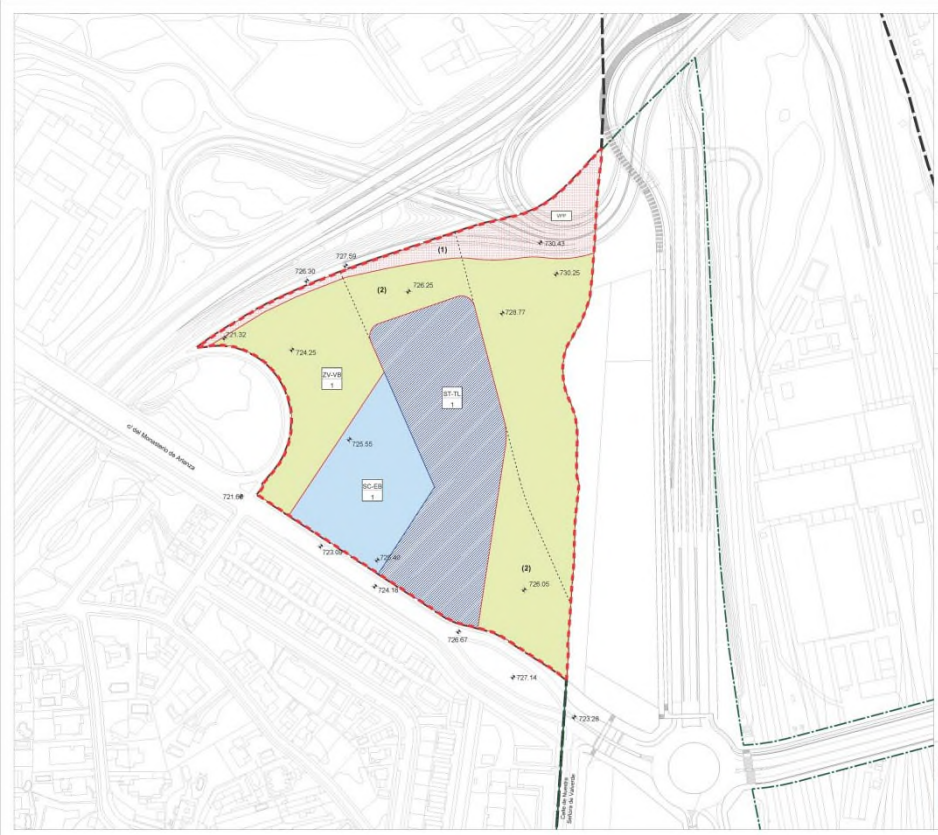
El suelo de reserva de **vía pública principal**, al norte del ámbito, vinculado a la ampliación del Nudo de Fuencarral, se incrementa ligeramente en función de los últimos estudios de necesidades de que se dispone. Este viario es de titularidad municipal en el ámbito del PE, tal como consta en la ficha del Patrimonio Municipal de Suelo del Ayuntamiento de Madrid, incluida en el Anexo II de esta memoria. La calificación de este viario será **Vía Pública Principal de la Red General**.

La **Zona Verde Básica** mantiene su posición y configuración similar, y se le asigna un significativo incremento de superficie.

La infraestructura de Logística del Transporte (Cocheras) propuesta en el PE tiene la condición de Infraestructura Básica del Territorio con el carácter de Sistema General según lo establecido en el PGOUM, e integrado en el sistema de la Red Pública Supramunicipal según lo que se establece en la Ley 5/1985 de Creación del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid.

El resto de las dotaciones forman parte de la Red Pública Local del municipio.

En cota urbana se mantienen las rasantes de la red viaria del contorno.



6.4.2 Subsuelo

El Plan Especial no califica suelo bajo rasante, sin embargo dado que es objeto principal de este PE la ordenación de suelo para nuevas Cocheras de Metro y/o Depósitos, la definición de la geometría de implantación bajo rasante es un factor que condiciona el resto de la ordenación propuesta en cota urbana. A su vez, el recinto de las nuevas Cocheras es el resultado de los condicionantes físicos y operativos que concurren en la actuación.

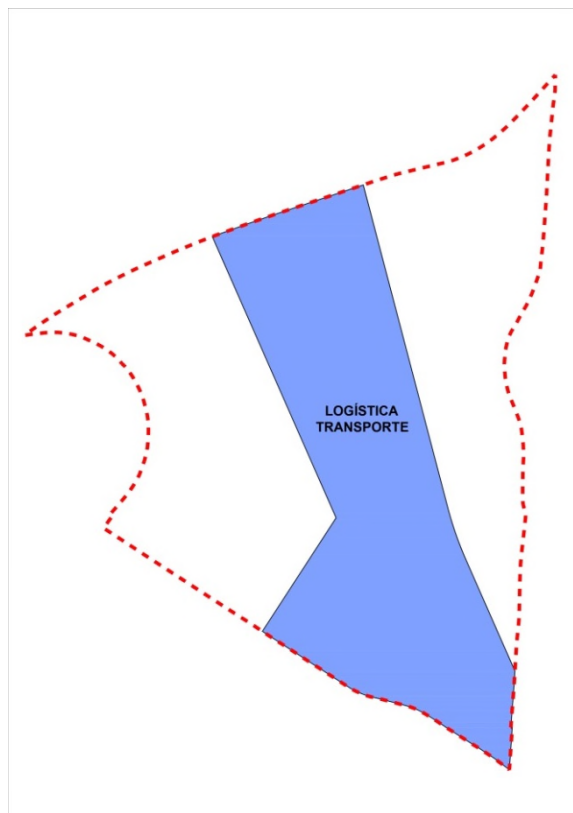
La cota de acceso a Cocheras desde la nueva línea de Metro proyectada se sitúa en torno al nivel 707 m (a verificar en fases posteriores correspondientes al desarrollo constructivo de la infraestructura), es decir, aproximadamente 18-20 m por debajo de la cota urbana, según los distintos vértices del recinto.

Por tanto en el subsuelo es necesario prever el desarrollo en planta de un área que posibilite la solución de las necesidades requeridas para la explotación de la nueva línea de Metro, al tiempo que debe preverse una reserva de espacio para necesidades futuras.

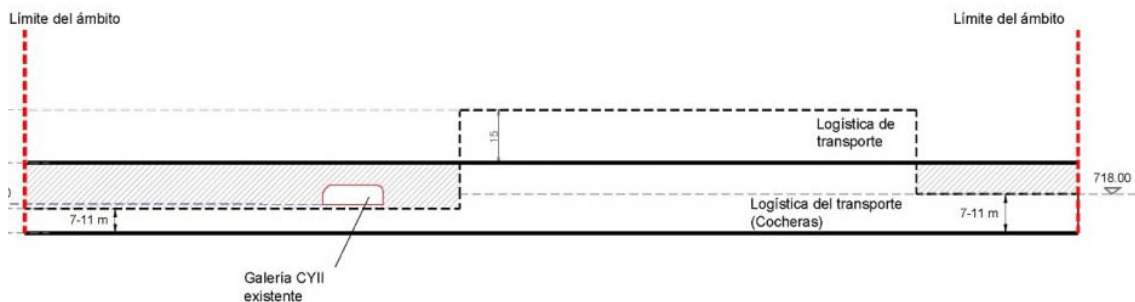
Así, bajo rasante, la superficie necesaria para la implantación de la infraestructura se extiende al Norte y Sur hasta el límite del ámbito, y al Este se extiende parcialmente hasta el límite con el ámbito colindante, el APE 08.20, y hasta la proyección de la parcela delimitada en cota urbana para zona verde. Al Oeste el límite lo marca la proyección de las parcelas delimitadas en cota urbana para Equipamiento Público y zona verde.

La configuración de esta zona de implantación de la infraestructura bajo rasante posibilita la maniobrabilidad de los equipos móviles desde y hacia la línea ferroviaria de conexión.

Próximo a la franja de contacto con el APE 08.20 la instalación se cruza con una galería para infraestructuras de abastecimiento del Canal Isabel II, sobre la que se debe garantizar su no afección.



Propuesta de implantación de la cochera en subsuelo



Alturas máximas del sólido capaz por niveles (Plano R-4 Condiciones de la edificación)

7. DESCRIPCIÓN CUANTITATIVA Y COMPARATIVA CON PLANEAMIENTO VIGENTE

7.1 Ordenación de los usos

Los datos de la ordenación de usos y superficies del suelo se indican en el siguiente cuadro:

CALIFICACIÓN Y REGULACIÓN DEL SUELO				
Tipo de Red pública (LSCM)	Calificación	Código de Regulación	Ordenanza de Regulación	Sup. suelo (m ² s)
Supramunicipal*	Dotacional para el Transporte, Logística del Transporte	ST-TL	Ordenanza ST-TL Logística del Transporte	15.740,05
General*	Dotacional para la Vía Pública Principal	VPP	Ordenanza VP Vía Pública	5.724,49 ⁽¹⁾
Local	Dotacional Zona Verde Básica	ZV-VB	Ordenanza VB Zona Verde	31.635,77 ⁽²⁾
	Dotacional Equipamiento Básico	SC-EB	Ordenanza SC-EB Dotacional Servicios Colectivos Equipamiento Básico	8.143,29
TOTAL				61.243,60

(*) Las redes públicas supramunicipales y generales se consideran sistemas generales en el PGOUM

(1) Suelo calificado como Vía Pública Principal en el que resulta compatible la ocupación bajo rasante para Logística del Transporte (Cocheras de Metro) en una superficie de 1.011,51 m².

(2) Suelo calificado como Zona Verde Básica en el que resulta compatible la ocupación bajo rasante para Logística del Transporte en una superficie de 9.330,89 m².

7.2 Comparativa entre planeamiento vigente y modificado según el PE

Tipo de Red pública		MPG MNN	PLAN ESPECIAL	DIFERENCIA
		Sup. suelo m ² s		
Supramunicipal	Logística del Transporte	0,00	15.740,05	+15.740,05
General	Vía Pública Principal	5.136	5.724,49	+ 588,49
Local	Zona Verde Básica	25.718	31.635,77	+5.917,77
	Equipamiento Básico	5.691	8.143,29	+ 2.452,29
	Administración Pública*	24.698	0	-24.698,00
TOTAL		61.243	61.243,60	+0,60

(*) Sin nivel de implantación según planeamiento vigente

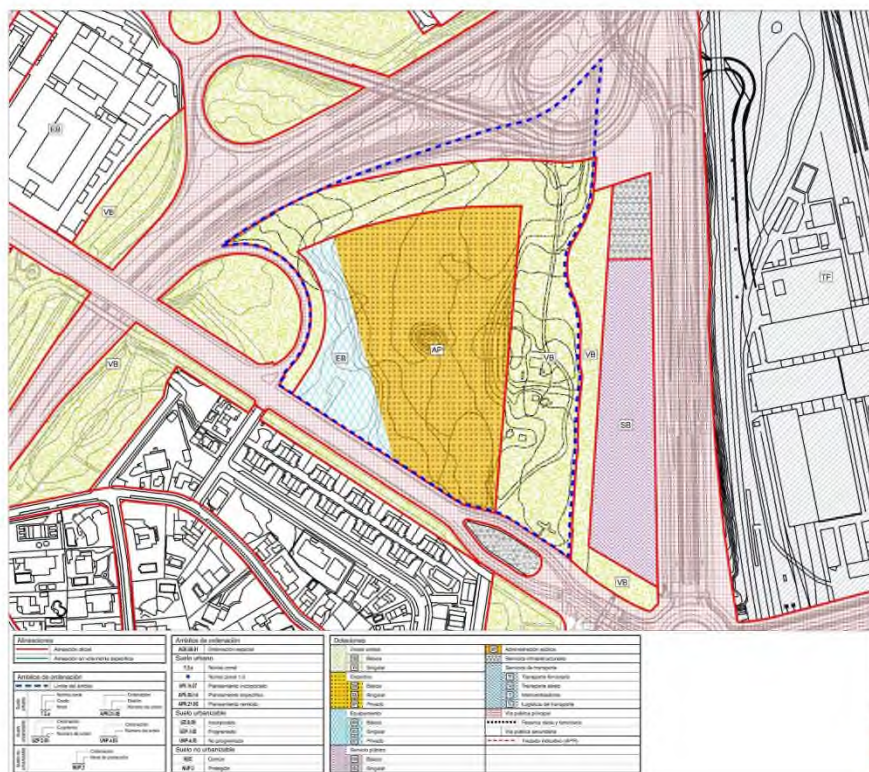
Como se puede ver en relación con el planeamiento vigente, en el PE se incrementa en 588,49 m² la superficie de la parcela de red general calificada como Vía Pública Principal, y en 8.370,06 m² la superficie de las parcelas destinadas a red pública local: zona verde básica y equipamiento básico. El total de la superficie del conjunto de redes públicas no se disminuye.

Por otra parte el uso de Administración Pública se define como sigue en las Ordenanzas de la 2ª modificación del PP "Monte Carmelo" PAU II.2:

* Servicios de la Administración

Comprende las actividades prestadas por las distintas Administraciones, así como las desarrolladas por sus Organismos Autónomos y entidades de derecho público. Asimismo, se incluyen representaciones diplomáticas y Organismos Públicos de carácter internacional.

En el Plan Especial se propone la sustitución de este uso por el de Logística del Transporte, para el que se califica en cota urbana una parcela de 15.740 m², y en la que se llevarán a cabo las actividades administrativas asociadas a la Cochera de Metro que se implantará en el subsuelo de esta parcela, ocupando también estas instalaciones en el subsuelo parte de la parcela calificada como Vía Pública (1.011,51 m²) y parte de la parcela calificada como Zona Verde (9.330,89 m²).



Ordenación de usos según planeamiento vigente



Propuesta de ordenación de usos en el PE

8. SÍNTESIS DE ESTUDIOS SECTORIALES RELEVANTES

8.1 Estudio de tráfico y movilidad

Se ha analizado y evaluado el impacto que el desarrollo previsto y la implantación de las nuevas cocheras de Metro generará sobre la red viaria del entorno. Con este fin, se ha llevado a cabo una caracterización detallada de la actuación y de su entorno urbano, abarcando el análisis del empleo y la movilidad en la zona, el estudio de la infraestructura viaria existente y la oferta de los distintos modos de transporte disponibles, tanto en lo que respecta a la red de transporte público como a los medios no motorizados, incluyendo la movilidad peatonal y ciclista.

El ámbito de estudio es el delimitado al norte por la M-607 y la M-603, cuyo titular actual es el Ayuntamiento de Madrid en esos tramos, al este por el límite del APE 08.20 Malmea-San Roque-Tres Olivos, al suroeste por la calle Monasterio de Arlanza y al oeste por un ramal de conexión con la M-607, cuyo titular actual también es el Ayuntamiento de Madrid.

Para el análisis funcional del tráfico en la situación actual, se ha recurrido a la información disponible en las estaciones de aforo públicas situadas en las proximidades del ámbito, complementada con los datos obtenidos en los trabajos de campo realizados específicamente para este estudio el día 21 de enero de 2026. A partir de dicha información, se ha caracterizado el tráfico en la situación actual y se ha desarrollado un modelo de asignación que permite estimar el tráfico futuro en los escenarios analizados. Asimismo, se han calculado los niveles de servicio, la relación intensidad/capacidad y el tiempo medio de demora en el viario cercano al emplazamiento del proyecto, en cumplimiento de la normativa vigente. Se ha considerado además el Estudio de Tráfico realizado para la APE 08.20 “Malmea – San Roque – Tres Olivos”, como parte del ámbito de la MPG MNN, en el que en 2023 se realizó un levantamiento de datos de campo en 13 puntos del norte de Madrid.

En cuanto a la situación futura, la generación y atracción de tráfico se ha calculado a partir de los usos previstos, aplicando los criterios establecidos en la Guía para la Realización de Estudios de Planificación de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid. Asimismo, se ha realizado una prognosis del crecimiento vegetativo del tráfico siguiendo la metodología recogida en la Orden FOM/3317/2010, incorporada en los escenarios de Año Horizonte.

Con los tráfico actuales y futuros definidos, se han micro simulado los distintos escenarios contemplados (situación actual, puesta en servicio, año horizonte con y sin desarrollos), de cuyos resultados se extraen las siguientes conclusiones:

- En la Situación Actual, la circulación es fluida en la mayor parte del viario, con niveles de congestión predominantemente bajos, a excepción de puntos concretos en las conexiones entre la M-607 y la M-603.
- En el escenario de Puesta en Servicio, la dinámica del tráfico es muy similar a la situación actual.
- En el Año Horizonte sin proyecto, la reordenación del viario logra mejorar el funcionamiento general de la M-607, mientras que en el viario urbano hay una circulación fluida.
- Finalmente, en el Año Horizonte con proyecto, los niveles de servicio y de congestión son prácticamente idénticos a los del escenario tendencial en ambas horas punta. Las únicas variaciones se localizan en las inmediaciones de la glorieta entre la Calle de Nuestra Señora de Valverde y la Calle Monasterio de Arlanza, donde se producen

cambios menores en el nivel de servicio y en el ratio de congestión que en ningún caso comprometen la funcionalidad del viario.

Por tanto, del análisis de los cuatro escenarios estudiados se concluye que el viario del ámbito de estudio presenta un funcionamiento globalmente satisfactorio a lo largo de todos ellos, y que la implantación de las cocheras de Metro y los usos propuestos no supondrá un impacto significativo sobre su funcionalidad.

8.2 Estudios ambientales

El procedimiento de evaluación ambiental es el de evaluación estratégica simplificada, tal como se motiva en el Documento Ambiental Estratégico del Plan Especial, conforme a lo establecido en el artículo 6 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (LEA).

El Plan Especial para posibilitar la implantación de una nueva Cochera de Metro da respuesta a una necesidad ya contemplada en la Modificación Puntual del PGOUM 1997, por lo que se favorecerá el desarrollo de la movilidad sostenible en el distrito, siendo esta actuación ambientalmente positiva en relación con su entorno.

A lo largo del documento ambiental estratégico y de sus estudios sectoriales que forman parte del mismo, se han analizado y evaluado todos los potenciales efectos que el desarrollo del PE podría generar en el medio ambiente, concluyéndose que todos ellos son no significativos, como pasa a detallarse de manera resumida a continuación:

- Calidad de los suelos: el estudio histórico no ha puesto de manifiesto la existencia de posibles fuentes de alteración de la calidad de los suelos a lo largo del tiempo, hasta la actualidad. En el futuro, el uso de Logística del transporte (Metro de Madrid), a priori, es la única actividad con potencial incidencia en la calidad del suelo, por tanto, sólo se consideran como posibles fuentes de alteración las obras que se vayan a realizar en el futuro asociadas a la construcción de esta infraestructura. Se estima necesario desarrollar una Fase II: Estudio de Caracterización Analítica del suelo, que deberá llevarse a cabo durante el desarrollo del proyecto de obras de urbanización.
- Geología: Los efectos sobre esta variable no serán significativos más allá de la alteración durante la fase de obras, en la que se llevarán a cabo las correspondientes medidas de prevención y control.
- Red hidrográfica: No existen cauces que transcurran dentro del perímetro del emplazamiento. No se producirán efectos sobre las aguas superficiales.
- Arbolado: se llevó a cabo un análisis e inventario de arbolado en noviembre de 2024 y diciembre de 2025. Las decisiones sobre las medidas de integración del arbolado se deberán adoptar en la fase durante el desarrollo del proyecto de obras de urbanización.
- Red Natura 2000 y Montes Preservados: El ámbito del Plan Especial queda fuera de los límites de protección de estos espacios naturales. –
- Habitats: No hay hábitats de la Directiva 92/43/CEE.
- Vías pecuarias: no hay en el ámbito, por lo que no existirán impactos sobre las mismas.
- Paisaje: la ubicación del PE se situará adyacente a un uso urbano consolidado, en el que hay multitud de infraestructuras, carreteras, polígonos industriales o centros comerciales, y sobre unos terrenos de escaso valor paisajístico muy modificados por la

actividad humana. El desarrollo del Plan en el ámbito favorecerá la integración en su entorno al ordenarse unos suelos hasta ahora vacantes y en situación de abandono, con una amplia zona verde en el interior del mismo.

- Catálogo de Elementos Protegidos del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid: No existen en el ámbito del PE espacios naturales, edificaciones, elementos arquitectónicos especiales, parques históricos, jardines de interés, arbolado singular, etc, siendo muy poco probable la aparición de restos arqueológicos y/o paleontológicos, para lo cual se estará a lo que establezca la Dirección General de Patrimonio de la Comunidad de Madrid.
- Impacto acústica: Tan solo se presentan niveles de ruido más elevados en la zona de influencia de la carretera M-607. En la actual fase de planeamiento no se considera imprescindible la adopción de medidas correctoras, remitiendo su análisis más detallado a la fase del proyecto de obras de urbanización.
- Impacto por vibraciones: será necesario someter a un estudio de vibraciones en fases posteriores de desarrollo del Plan Especial.

9. ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN DE LA EJECUCIÓN

La iniciativa de este Plan Especial es pública ya que el promotor es la Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, organismo público de la Comunidad de Madrid.

En este PE no es preciso cumplir con los requisitos de equidistribución y cesión contemplados en los apartados a), b) y c) del artículo 71 de la LSCM, por lo que estamos en presencia de una actuación aislada en suelo urbano, conforme determina el artículo 79.3 del mismo cuerpo legal.

El desarrollo de las acciones definidas en este Plan Especial requiere la regularización de las parcelas afectadas, a través de cualquiera de los procedimientos previstos en la legislación urbanística y la legislación del Patrimonio de las Administraciones Públicas. Así como, la definición previa a su ejecución, de las condiciones económicas y asunción de costes a cargo del promotor de este Plan Especial, que será asimismo el responsable de la ejecución de las obras.

Las actuaciones definidas en el Plan Especial, a los efectos de su ejecución, presentan como única innovación respecto al planeamiento de origen, las relativas a la implantación de las Cocheras de Metro, para las cuales se prevé su ejecución en etapa única, con un plazo estimado de 36 MESES.

Se podrá proceder, a la firma entre el Ayuntamiento de Madrid, Metro de Madrid y el promotor, de un Convenio o Convenios de Colaboración para la gestión y ejecución del Plan Especial, cuyo objeto será el de establecer el régimen de colaboración que permita desarrollar de forma más eficaz los intereses públicos concurrentes, que derivan de la ejecución de dicho Plan Especial.

10. SUSPENSIÓN DE LA ORDENACIÓN O LOS PROCEDIMIENTOS DE EJECUCIÓN

De conformidad con lo establecido por el artículo 70.4 de la Ley 9/2001 de 17 de julio de la Comunidad de Madrid, la aprobación inicial del Plan Especial conlleva la suspensión de las licencias para la realización de los actos de usos del suelo, construcción y edificación, y ejecución de actividades, en el ámbito afectado por la resolución.

Este precepto ha de ponerse en relación con lo establecido por el artículo 120 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico, aprobado por el Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, en el que se dispone que procederá la suspensión del otorgamiento de licencias para aquellas áreas del territorio objeto del planeamiento cuyas nuevas determinaciones supongan modificación del régimen urbanístico vigente, pudiéndose conceder, no obstante, las licencias basadas en el régimen vigente, siempre que se respeten las determinaciones del nuevo planeamiento.

Dicha suspensión resulta efectiva hasta la aprobación definitiva del expediente, siendo su plazo máximo de duración de un año, prorrogable por otro.

11. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

El resumen ejecutivo se completa con los siguientes planos:

R-1 Situación y emplazamiento

R-2 Delimitación del ámbito

R-3 Calificación y regulación del suelo

R-4 Condiciones de la edificación

R-5 Imagen indicativa

SITUACIÓN EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE MADRID

escala 1:125.000

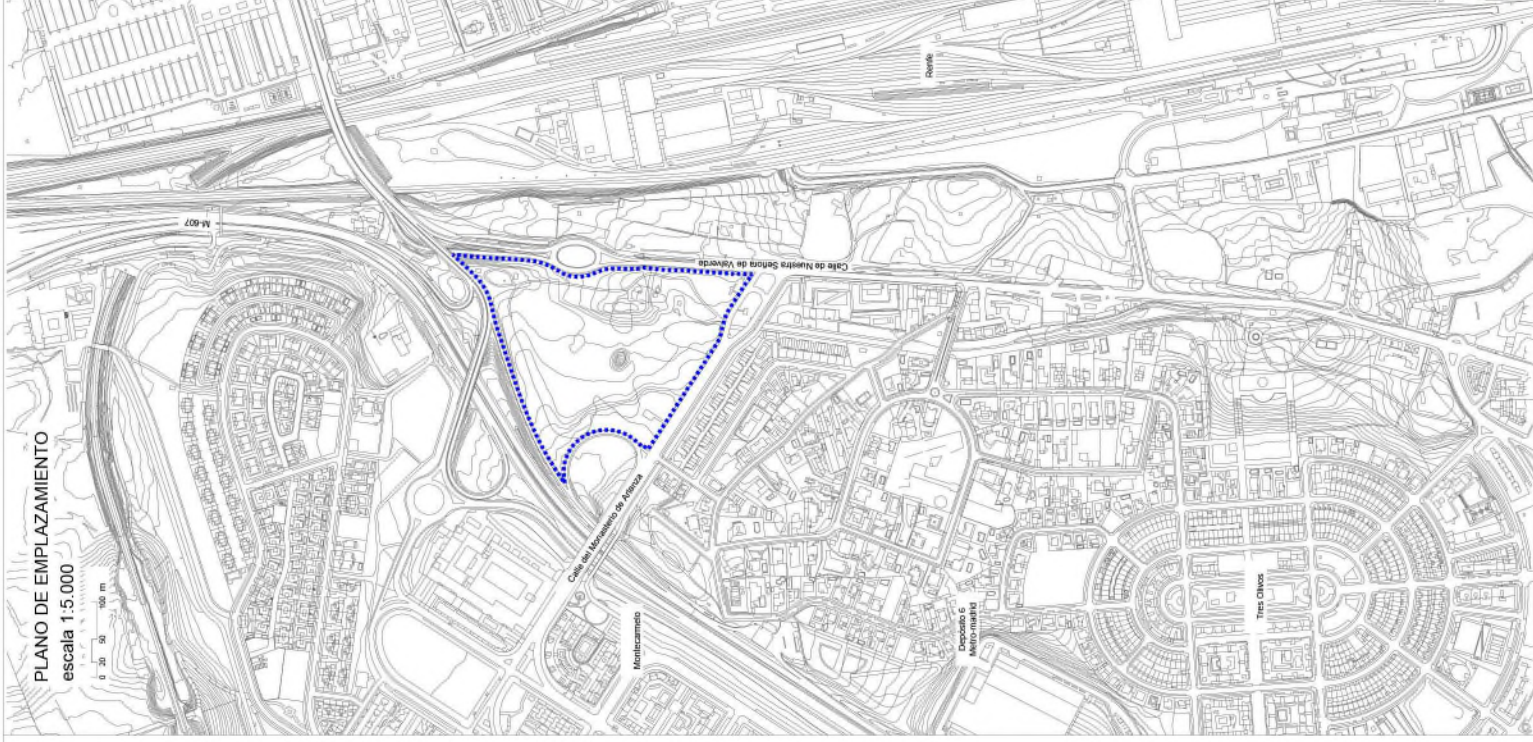
0 1000 3000 m



PLANO DE EMPLAZAMIENTO

escala 1:5.000

0 50 100 m



LEYENDA

Delimitación del ámbito del PE

Esquema de situación



PLAN ESPECIAL DE MEJORA Y RECONSTRUCCIÓN DE REDES PÚBLICAS EN EL ÁMBITO ESTE DEL PLAN PARCIAL DE MONTECARMELO DEL PAU-R2 UZ.0.07 PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA RED PÚBLICA DOTACIONAL PARA EL TRANSPORTE, LOGÍSTICA DEL TRANSPORTE PARA COCHERAS DE METRO

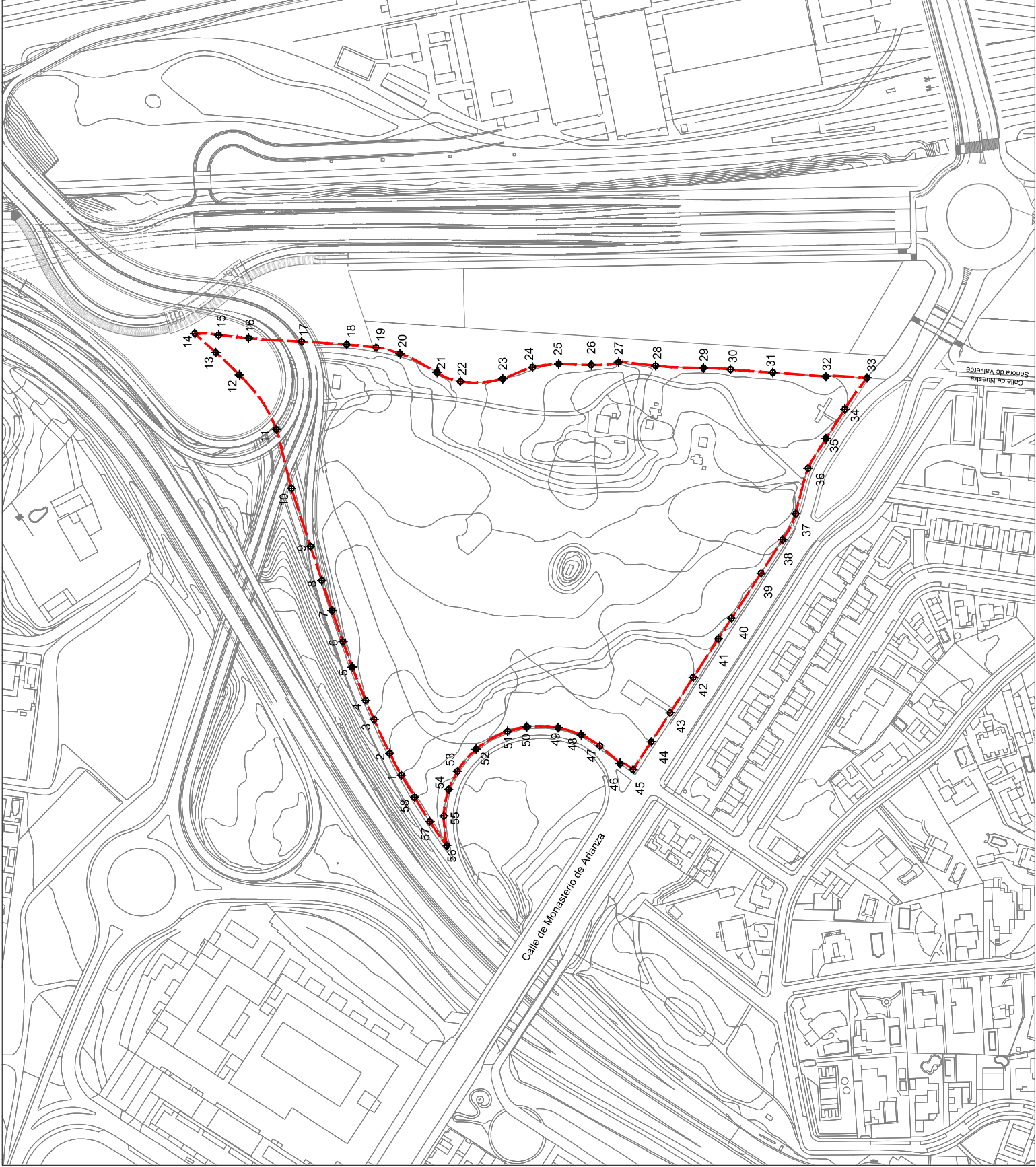
INFORMACIÓN

PLANO DE SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO

R-1

ESCALA: N
FECHA: JUNIO 2020





LEYENDA

- Delimitación del ámbito del PE
- Vértice de coordenada

Coordenada de vértices de referencia
Sistema de coordenadas ETRS89, proyección UTM-50N.
Punto de datos: Oficina de Ajuste de Muestreo.

nº Vértice	Posición X	Posición Y
1	441697.11	484563.99
2	441706.88	484576.74
3	441729.88	484586.06
4	441741.17	484591.00
5	441760.84	484598.84
6	441775.82	484604.42
7	441794.20	484610.88
8	441811.81	484616.82
9	441832.00	484623.57
10	441866.25	484634.60
11	441901.05	484643.70
12	441933.25	484655.48
13	441946.39	484679.34
14	441957.62	484691.75
15	441956.69	484677.64
16	441954.88	484660.09
17	441952.89	484628.74
18	441951.07	484602.21
19	441946.36	484584.92
20	441945.66	484570.72
21	441934.68	484548.89
22	441928.30	484535.10
23	441931.00	484510.20
24	441937.70	484492.60
25	441936.55	484477.22
26	441939.00	484458.00
27	441940.60	484442.00
28	441936.50	484420.00
29	441937.20	484391.80
30	441936.41	484375.88
31	441934.55	484350.89
32	441932.30	484319.70
33	441931.45	484295.45
34	441913.02	484308.49
35	441895.55	484319.64
36	441876.00	484330.15
37	441861.30	484337.40
38	441835.90	484345.20
39	441816.20	484357.90
40	441789.61	484375.26
41	441777.47	484383.12
42	441754.65	484397.91
43	441733.77	484411.52
44	441716.71	484422.68
45	441700.47	484433.28
46	441704.04	484440.99
47	441714.29	484452.96
48	441720.95	484463.88
49	441725.11	484477.55
50	441725.62	484496.08
51	441722.95	484507.35
52	441712.28	484525.93
53	441698.37	484536.68
54	441686.59	484542.08
55	441673.02	484544.92
56	441655.60	484543.22
57	441669.70	484553.20
58	441684.06	484562.13

NOTA: La base cartográfica utilizada para el Nudo de Fuencairal proviene de la solución de remodelación propuesta en la MPG-MNN, en su Anexo 14.

PLAN ESPECIAL DE MEJORA Y REORDENACIÓN DE REDES PÚBLICAS EN EL ÁMBITO ESTE DEL PLAN PARCIAL DE MONTECARMELO DEL PAU-42 UZLA-07 PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA RED PÚBLICA DOTACIONAL PARA EL TRANSPORTE, LOGÍSTICA DEL TRANSPORTE PARA COCHERAS DE METRO



ORDENACIÓN

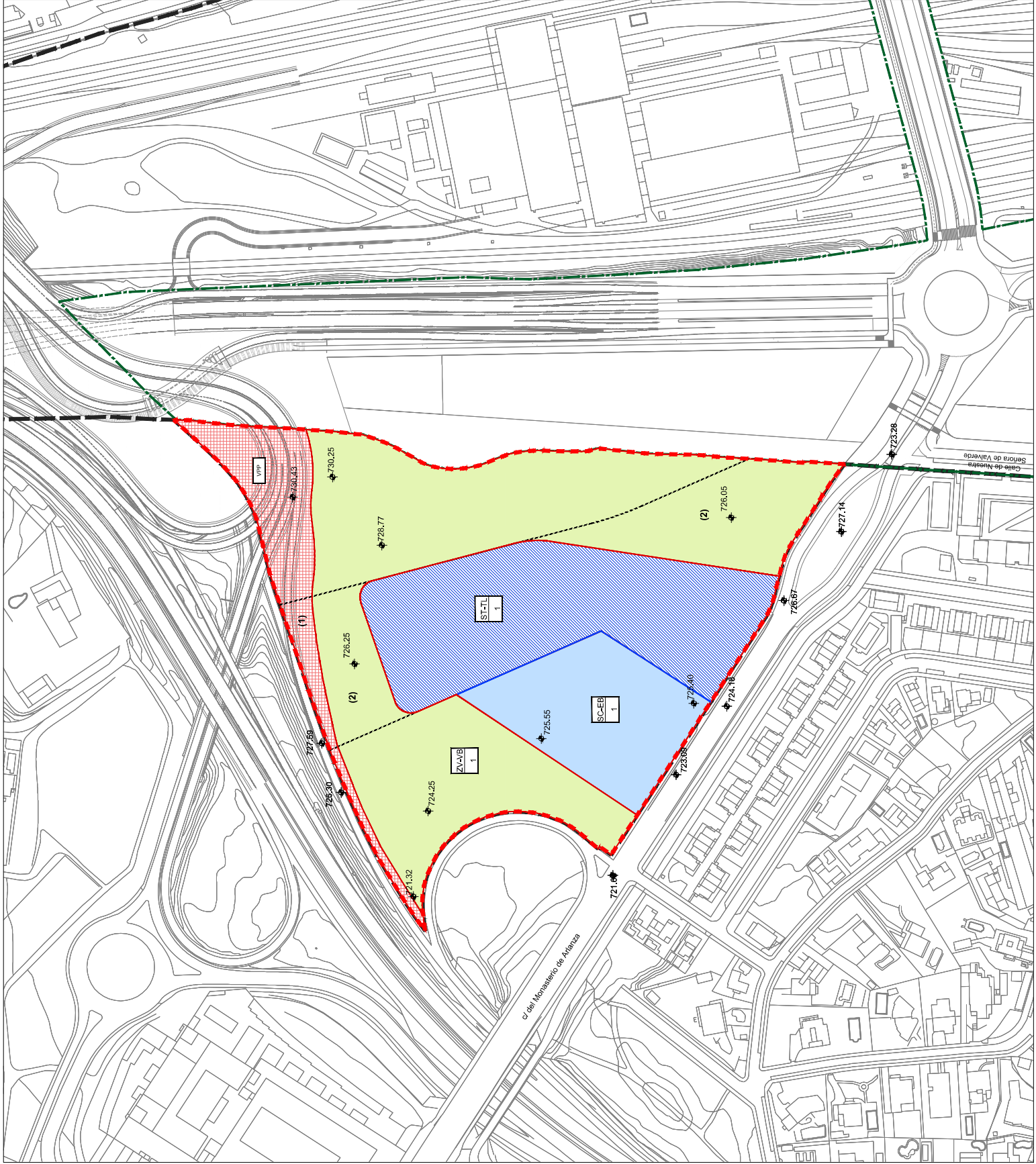
DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO

R-2



ESCALA
0 5 10 30 m

FECHA: JUNIO 2026



LEYENDA

- Delimitación del ámbito del PE
- Delimitación del ámbito de la MPG "Madrid Nuevo Norte"
- Delimitación del APE 08.20 Malmesa-San Roque-Tres Olivos
- Afinaciones
- Lindero
- Líneas de proyección de zona de implantación en subsuelo de Cocheras de Metro. Cota de implantación indicativa: 707m

Cota rasante indicativa

Código de regulación / N° de parcela



CALIFICACIÓN Y REGULACIÓN DEL SUELO				
Tipo de red (LSCM)	Calificación	Código de regulación	Ordenanza de regulación	Sup. Suelo (m²)
				Código de color
Supramunicipal	Dotacional para el Transporte Logístico	ST-TL	ST-TL Logística del Transporte	15,740.05
General	Dotacional para la Zona Principal	VPP	VP Vía Pública	5,274.49 (1)
Local	Dotacional Zona Verde Sotana	ZV-VB	VB Zona Verde	31,638.77 (2)
	Dotacional Equipamiento Básico	SC-EB	SC-EB Dotacional Servicios Colectivos Equipamiento Básico	8,442.29
TOTAL				61,243.60

(1) Suelo calificado como Vía Pública Principal en el que resulta compatible la ocupación para Logística del transporte (Cocheras de Metro) bajo rasante, en una superficie de 1,071.51 m².

(2) Suelo calificado como Zona Verde Básica en el que resulta compatible la ocupación para Logística del transporte (Cocheras de Metro) bajo rasante, en una superficie de 9,330.89 m².

NOTA: La base cartográfica utilizada para el Nudo de Fuencarral proviene de la solución de remodelación propuesta en la MPG-MNN, en su Anexo 14.

PLAN ESPECIAL DE MEJORA Y RECONSTRUCCIÓN DE BARRIOS PÚBLICOS EN EL ÁMBITO DEL PLAN PARCIAL DE MONTECARMELO DEL PAU42 UZAJ07 PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA RED PÚBLICA DOTACIONAL PARA EL TRANSPORTE, LOGÍSTICA DEL TRANSPORTE PARA COCHERAS DE METRO

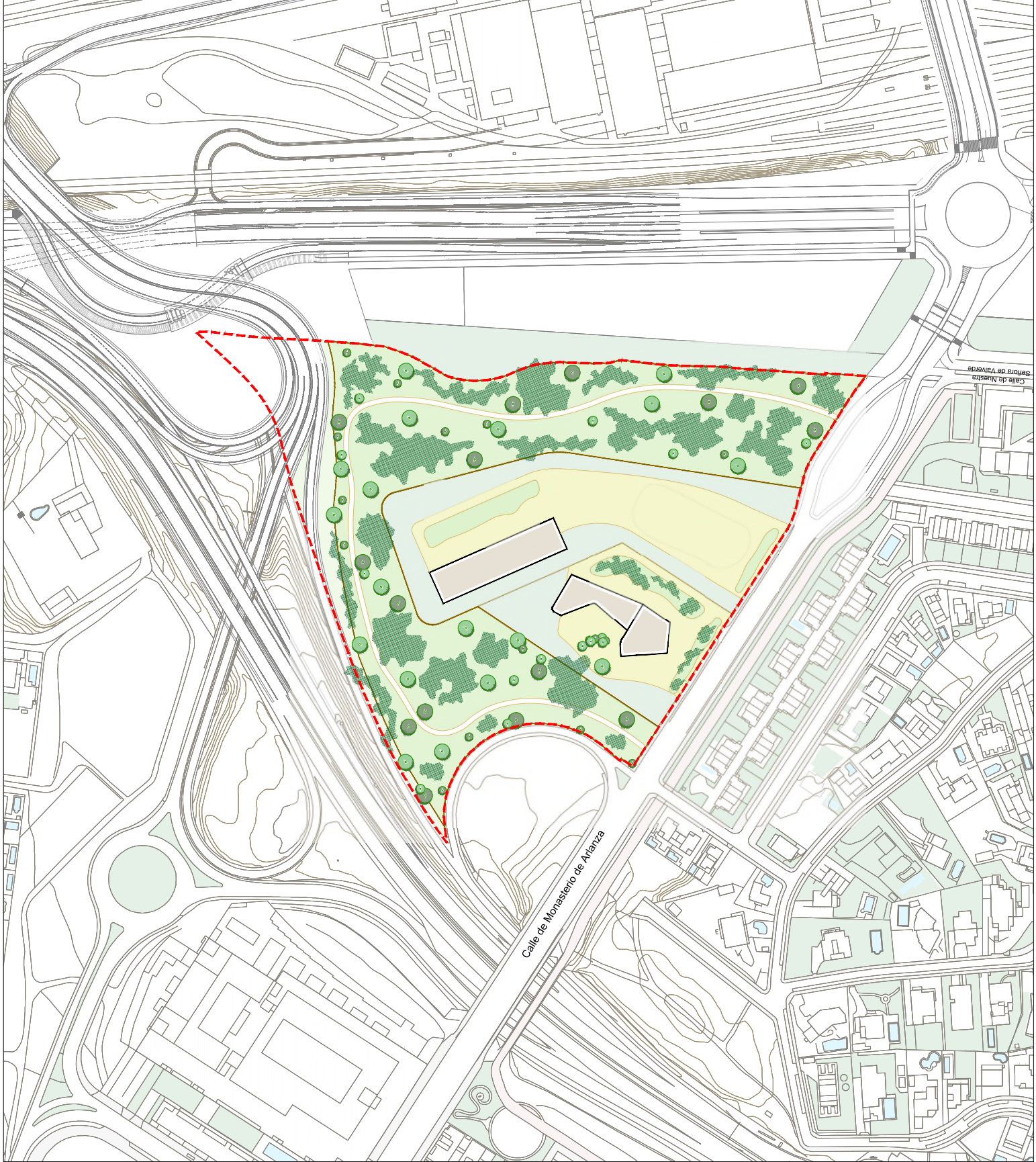
ORDENACIÓN

CALIFICACIÓN Y REGULACIÓN DEL SUELO

R-3

ESCALA 1:1000

FECHA: JUNIO 2026



LEYENDA

--- Delimitación del ámbito del PE

NOTA: La base cartográfica utilizada para el Nudo de Fuencarral proviene de la solución de remodelación propuesta en la MPG-MNN, en su Anexo 14.

PLAN ESPECIAL DE MEJORA Y REORDENACIÓN DE REDES PÚBLICAS EN EL ÁMBITO ESTE DEL PLAN PARCIAL DE MONTECARMELO DEL PAU/L2 UZJ07 PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA RED PÚBLICA DOTACIONAL PARA EL TRANSPORTE, LOGÍSTICA DEL TRANSPORTE PARA COCHERAS DE METRO



ORDENACIÓN

IMAGEN INDICATIVA

R-5



N

ESCALA

1:1.500

FECHA:

JUNIO 2026

0 5 10 20 m