

ARCHIVO

AC9 83/2000

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION URBANA

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

Ay

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE LEGANÉS

MEMORIA

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.
de fecha 14 SET. 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO



AYUNTAMIENTO DE LEGANÉS

EPYPSA

Julio de 1999

9 MAYO 2000

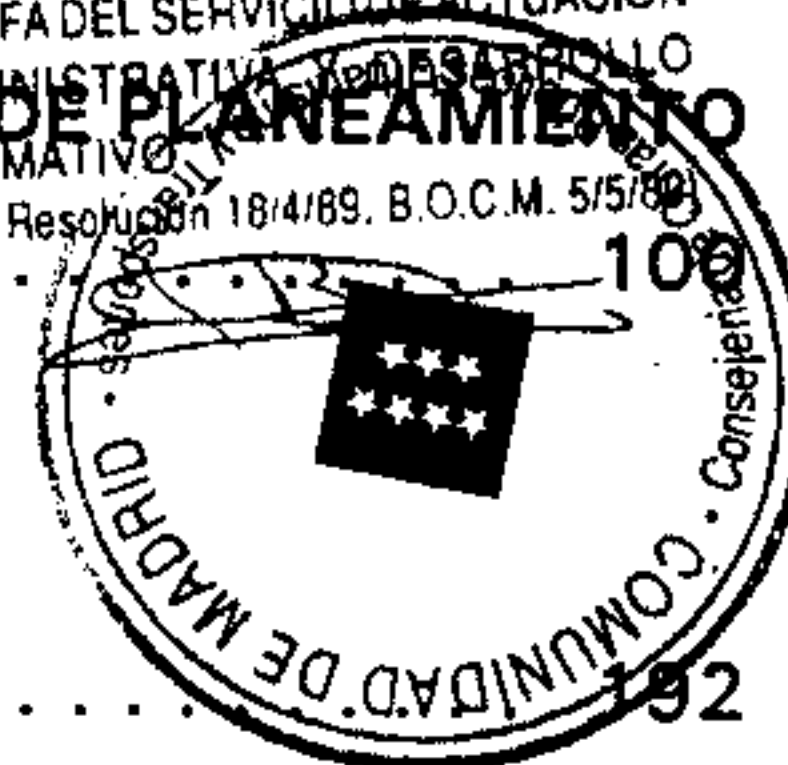
DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

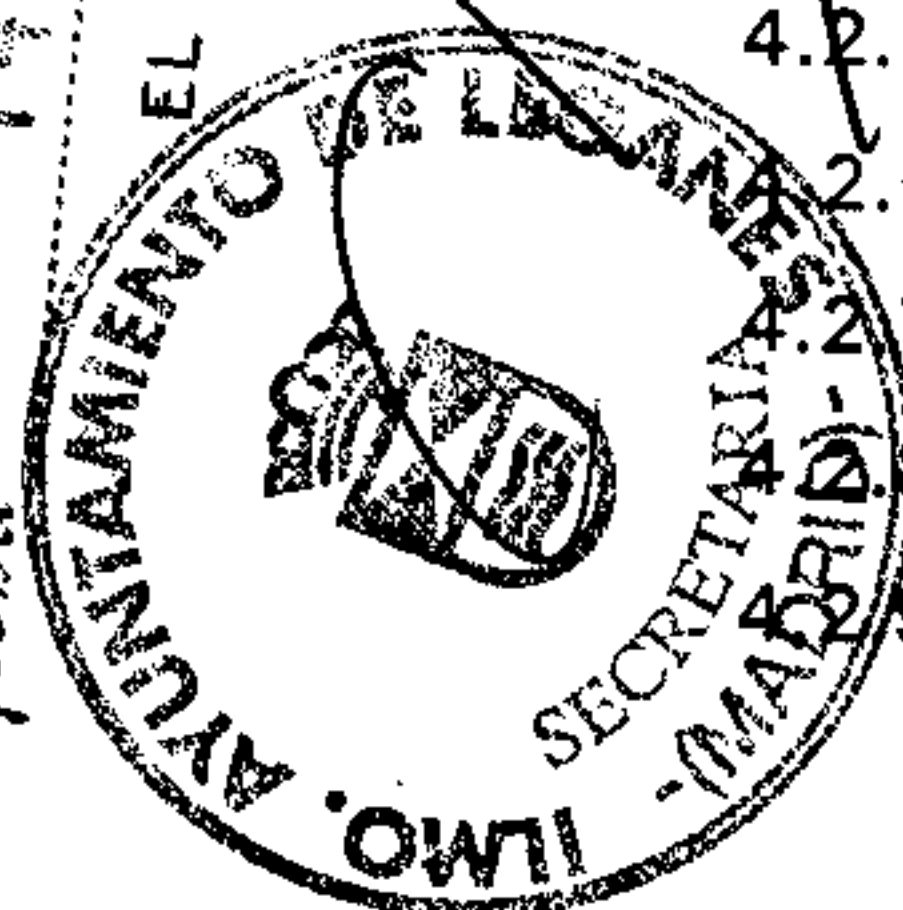
ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
1. JUSTIFICACIÓN DE LA OPORTUNIDAD Y FORMACIÓN DEL PLAN GENERAL	4
1.1. EL PLAN GENERAL COMO INSTRUMENTO DE POLÍTICA URBANÍSTICA	5
1.2. ANTECEDENTES	6
2. ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS Y CONCLUSIONES DE LA INFORMACIÓN URBANÍSTICA	13
2.1. ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS	14
2.2. CONCLUSIONES	89
2.2.1. Equipamientos y Espacios Libres Públicos	89
2.2.2. Evolución y estructura de la población	92
2.2.3. Necesidades y oferta de vivienda	95
2.2.4. Actividad y empleo	100
3. ANÁLISIS DE LAS DIFERENTES ALTERNATIVAS DE PLANEAMIENTO CONTEMPLADAS	100
OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACIÓN.	
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA	192
4.1. OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN	193
4.2. DESCRIPCIÓN DE LAS PROPUESTAS	194
4.2.1. Población y empleo	194
4.2.2. Suelo residencial	195
4.2.3. Operaciones en el Centro de la ciudad	196
4.2.4. Universidad	200
4.2.5. Transporte público	200
4.2.6. Viario urbano	203
4.2.7. Zonas verdes	204
4.2.8. Puertas de la ciudad	204
4.2.9. Equipamientos	204

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
18-5-2000
19-5-2000
Madrid.
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 18/4/89. B.O.C.M. 5/5/89)



Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
de fecha 14 SET. 1999 20 DIC. 1999
EL SECRETARIO



9 MAYO 2000

4.3.	CLASIFICACIÓN DEL SUELO	DOCUMENTO INFORMADO	205
4.4.	CUANTIFICACIÓN DE LAS PROPUES- TAS DE VIVIENDA Y SUELO PRODUCTIVO		210
4.5.	JUSTIFICACIÓN DE LOS COEFICIENTES DE PONDERACIÓN		212
4.6.	CÁLCULO DEL APROVECHAMIENTO TIPO		214
4.7.	INFRAESTRUCTURAS		215
	4.7.1. Saneamiento		215
	4.7.2. Abastecimiento		229
	4.7.3. Red eléctrica de alta tensión		237
	4.7.4. Gas Natural		248
	4.7.5. Red de transporte público		254
4.8.	ESTABLECIMIENTO DE PRIORIDADES		263

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

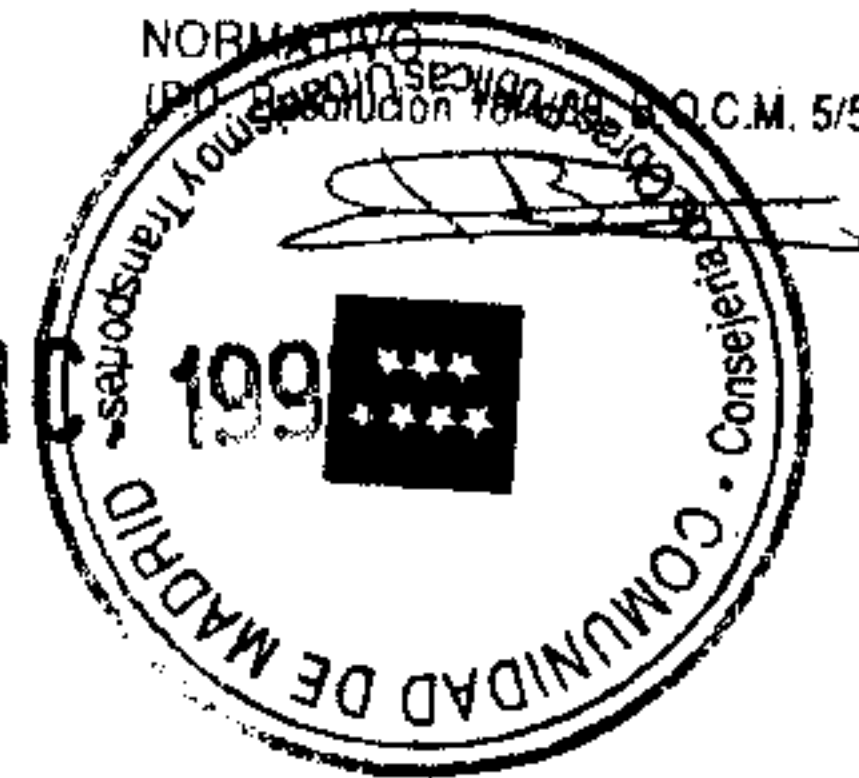
Madrid, 18-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(D. 2600/1999) (S. 2000) (C.O.C.M. 5/5/89)

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

de fecha 14 SET 1999 20 DIC 1999

EL SECRETARIO.



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

INTRODUCCIÓN.

El presente documento de **Plan General de Ordenación Urbana de Leganés** se ha elaborado por decisión de su Ayuntamiento como Revisión del Plan General aprobado definitivamente el 14 de Marzo de 1985 por la Consejería de Ordenación del Territorio, Medio Ambiente y Vivienda de la Comunidad de Madrid, y Adaptación del mismo a la actual legislación urbanística (Texto Refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, Real Decreto Legislativo 1/1992, de 26 de Junio; Ley 9/1995, de 28 de Marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo de la Comunidad de Madrid; documento de Bases del Plan Regional de Estrategia Territorial de la Comunidad de Madrid, Ley 20/1997, de 15 de Julio, de medidas urgentes en materia de suelo y urbanismo, de la Comunidad de Madrid y Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre régimen del suelo y valoraciones). Como planeamiento general en tramitación (Aprobación Inicial Pleno Municipal de 30 de Septiembre de 1997, BOCM 26 de Noviembre de 1997), el PGOU de Leganés se acoge a la disposición transitoria tercera de la vigente Ley 6/1998 sobre régimen del suelo y valoraciones, en virtud de la cual puede seguirse tramitando sin adaptar su clasificación de suelo a dicha ley.

Previamente, se han realizado los documentos de **Avance del Plan General** en Febrero de 1995, y el de "Criterios del documento de Aprobación Inicial" en Mayo de 1996.

En el documento de **Avance** se trataba de orientar el Plan General en un momento en el que la ciudad de Leganés se ve obligada a convertirse en una verdadera Ciudad madura, similar a cualquier otra ciudad de tamaño parecido, pero con una larga historia en cuanto tal. Esta obligación surgía como última oportunidad para decidir el destino de la mayoría de los terrenos libres del término municipal, enteramente rodeado por fuertes densidades urbanas y afectado por diversas operaciones supramunicipales.

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.
de fecha 14 SET 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.



**EL TECNICO
DOMINANTE**

El Avance dedicaba especial atención a las vocaciones funcionales de todo el suelo del término municipal que no está consolidado urbanísticamente, y a las posibles operaciones que pueden conseguir desbloquear posibilidades funcionales actualmente obstaculizadas.

Se trataba de un documento referido a las grandes escalas, que sólo descendía al detalle cuando esta particularización era esencial para las estrategias que mejor parecen garantizar la consecución de los objetivos demandados.

En el trabajo de "Criterios del documento de Aprobación Inicial", se pretendía establecer las líneas y parámetros básicos de la ordenación del Plan General para su debate en el seno del Ayuntamiento, y para la puesta en marcha de negociaciones con los organismos de las Administraciones implicadas.

El documento de **Aprobación Inicial del Plan General de Ordenación Urbana** fue aprobado por acuerdo de Pleno del Ayuntamiento con fecha 30 de Septiembre de 1997 y publicado en el BOCM el 26 de Noviembre del mismo año. En dicho documento se resumían los análisis realizados previamente (sobre planeamiento, población, vivienda, actividad y empleo, necesidades de suelo...) y se exponían las líneas directrices del Plan General, se establecían las determinaciones para el desarrollo y la ejecución del planeamiento en las distintas clases de suelo, se definía la normativa urbanística y se programaban las actuaciones asignadas a los distintos agentes que han de intervenir en el proceso de materialización de las propuestas.

Sometido el documento aprobado inicialmente al trámite de información pública, recibidas y analizadas las alegaciones a las que ha dado lugar, se **aprobó provisionalmente** por el Ayuntamiento en Pleno en fecha 29 de septiembre de 1998. Presentado el documento en la Comunidad de Madrid para su aprobación definitiva, fue requerida la subsanación de determinados aspectos de tramitación del expediente y contenido, con fecha 27 de abril de 1999.



SECRETARIO

20 DIC. 1999

5 Mayo 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TÉCNICO
ALFONSO

En el presente documento se han realizado las correcciones requeridas por la Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid, y se han introducido las indicaciones correspondientes a los distintos informes de los organismos a los que se ha remitido el documento.

Según el artículo 37 del Reglamento de Planeamiento, las determinaciones del Plan General de Ordenación Urbana de Leganés se desarrollan en los siguientes documentos:

- Memoria y estudios complementarios
- Planos de información y de ordenación urbanística del territorio
- Normas urbanísticas
- Programa de actuación
- Estudio económico y financiero

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid.

15-5-2000
15-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(B.O.C.M. 5/5/89)

Paralelamente al Plan General se tramita el documento de Catálogo de bienes protegidos.

Julio de 1999

Por EPYPSA, José María Rubio Moreno, arquitecto



14 SET. 1999 20 DIC. 1999

9 MAYO 2000

1. JUSTIFICACIÓN DE LA OPORTUNIDAD Y FORMACIÓN DEL PLAN GENERAL

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 14 SET. 1999

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(P.O. Resolución de 14 de Septiembre de 1999, de 5/5/89)

Aprobado por el Ayuntamiento
la C. M.
de fecha 14 SET. 1999

20 JUN 1999

EL SECRETARIO.



1.1. EL PLAN GENERAL COMO INSTRUMENTO DE POLÍTICA URBANÍSTICA

DOCUMENTO DE APROBADO

La política urbanística debe responder a la necesidad de establecer un programa general y organizar un conjunto de medidas coherentemente enlazadas, relacionadas y ordenadas en el tiempo para obtener unos resultados a corto y largo plazo, como manera de prever la utilización de recursos y medios disponibles.

El planeamiento es una forma adecuada de establecimiento de medios y recursos para instrumentar y desarrollar una política urbanística. Esto lleva a la elaboración de un conjunto de disposiciones y normas de carácter técnico y jurídico que ordenan la realidad urbana y regulan su desarrollo futuro. El documento tipificado en la vigente legislación urbanística para establecer un modelo urbano municipal es el Plan General de Ordenación Urbana.

El Plan General es un instrumento de ordenación integral que abarca el término municipal completo y clasifica el suelo para el establecimiento del régimen urbanístico correspondiente, definiendo los elementos fundamentales de la estructura general adoptada para la ordenación urbanística del territorio y estableciendo el programa para su desarrollo y ejecución, así como el plazo mínimo de su vigencia.

El ámbito del término municipal quedará afectado por las determinaciones del Plan General a partir de su aprobación definitiva y su ejecución corresponderá al Ayuntamiento de Leganés.

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

de fecha 14 SET. 1999

20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.



[Handwritten signature]

1.2. ANTECEDENTES

EL SECRETARIO.

EL PLANEAMIENTO ANTERIOR

En el año 1963 se aprueba el Plan General del Área Metropolitana, en el cual considera a Leganés como un núcleo satélite de Madrid, asignándole funciones de dormitorio y servicios. Al Norte se proyecta el Anillo Verde que abarca el 20% del término municipal y nace, en parte, ya ocupado por los núcleos dispersos que se extienden en torno al arroyo Butarque y por el Barrio de La Fortuna.

En 1965, Leganés aún conserva su estructura de municipio rural suburbano, aunque ya empiezan a crecer los barrios que surgieron en los años sesenta, como San Nicasio, Los Frailes, La Fortuna, etc.

Hasta 1966 no se aprueba el primer Plan General de Ordenación de Leganés, si bien ya en 1965 se han aprobado dos importantes actuaciones que lo condicionan: El Plan Parcial del Polígono Industrial de Leganés, que califica 130 Ha cuando el Plan del Área sólo había previsto 60 Ha, y el Poblado de La Fortuna, con un alto grado de consolidación y en pleno Anillo Verde previsto en el Plan del Área.

El Plan General de 1966 tiene como objetivo fundamental la clasificación del suelo residencial conforme a los siguientes planteamientos:

- La incorporación del bloque aislado como sistema edificatorio, incluso en el casco antiguo.
- La creación de un ensanche en circunvalación por el Norte, Este y Sur, a base de bloque de hasta cinco plantas.
- La clasificación de una zona de vivienda unifamiliar, ciudad-jardín, al Noroeste de San Nicasio.
- La creación de un Polígono Industrial al Sur y Oeste de San Nicasio.
- El establecimiento de las dos grandes unidades de crecimiento Zarzaquemada y El Carrascal.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJO DE OBRAS PÚBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO Y
PLANEAMIENTO REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TÉCNICO

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
GOBIERNO DE FECHA
19.5.2000
Madrid.
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO



9 MAYO 2000

En 1968 se aprueba por COPLACO el Plan Parcial del casco y Ensanche como desarrollo del Plan General y a fin de aclarar aspectos que éste no definía. Se aprueba también el Plan Parcial del Polígono Residencial de Zarzaquemada, barrio que en sí mismo constituye una ciudad estructurada en torno a un eje Norte-Sur de uso público con equipamientos y zonas verdes y con un gran eje viario Este-Oeste. Este barrio llega a tener en 1980 una población de 56.986 habitantes.

En 1974 se aprueba el Plan Parcial del Polígono El Carrascal que se extiende hacia el Este de Zarzaquemada, con una capacidad de 20.000 habitantes, con edificación abierta de bloques lineales y torres en estrella de tres brazos.

En 1975, cuando la población de Leganés alcanza 136.672 habitantes, se procede a una nueva modificación del Plan General pasando a urbanizable determinados terrenos que estaban clasificados como rústicos. Así se aprueban en estos años sucesivos una importante serie de Planes Parciales, llegando en 1985 a convertirse Leganés en el segundo núcleo de población (162.674 habitantes) del área metropolitana, tras el municipio de Madrid.

En este momento se inicia la construcción de la "ciudad de los muchachos". Otros equipamientos municipales y públicos, principalmente colegios, y también el Mercado Central -MERCALEGANES-, el hospital comarcal de INSALUD y algún equipamiento religioso se van situando en el período 80-85.

En 1981, COPLACO aprueba las Directrices de Planeamiento Territorial Urbanístico para la Revisión del Plan General del Área Metropolitana que servirán de base para la revisión de todos los Planes Generales de los municipios integrados en el ámbito metropolitano.

El Plan General de 1985.

La revisión del Plan General se aprueba definitivamente en marzo de 1985. Se trata de un Plan que prevé fundamentalmente la estructuración del tráfico, la consecución de terrenos para equipamientos y espacios libres; el complemento de la industria para intentar mejorar el actual desequilibrio entre población y empleo;

9 mayo 2000

el crecimiento residencial ordenado con núcleos de baja densidad mediante el uso de la tipología de la vivienda unifamiliar, además de la recuperación de las zonas más degradadas del término, ya sea mediante la protección especial dentro del suelo no urbanizable, ya sea por la consecución de sistemas generales de espacios libres de uso público.

En el tiempo de vigencia del Plan, además de su desarrollo de acuerdo con la programación prevista, se han producido algunos hechos de cierta importancia. Así la decisión en el año 1987 de la creación de la Universidad Sur de Madrid, que se ubica en el cuartel de Saboya y edificios contiguos de nueva construcción, al igual que en Getafe, en el RACA 13, terminando así éstos con su función militar.

Durante los ocho años previstos para su ejecución se han producido 32 modificaciones, entre ellas destacan las relativas a Parque Sur, PAU Arroyo Culebro, Portillo, Campo de Tiro Norte y Sur, Barrio de La Fortuna, Área residencial Leganés Norte y al Área de Equipo Urbano Polvoranca-Estación.

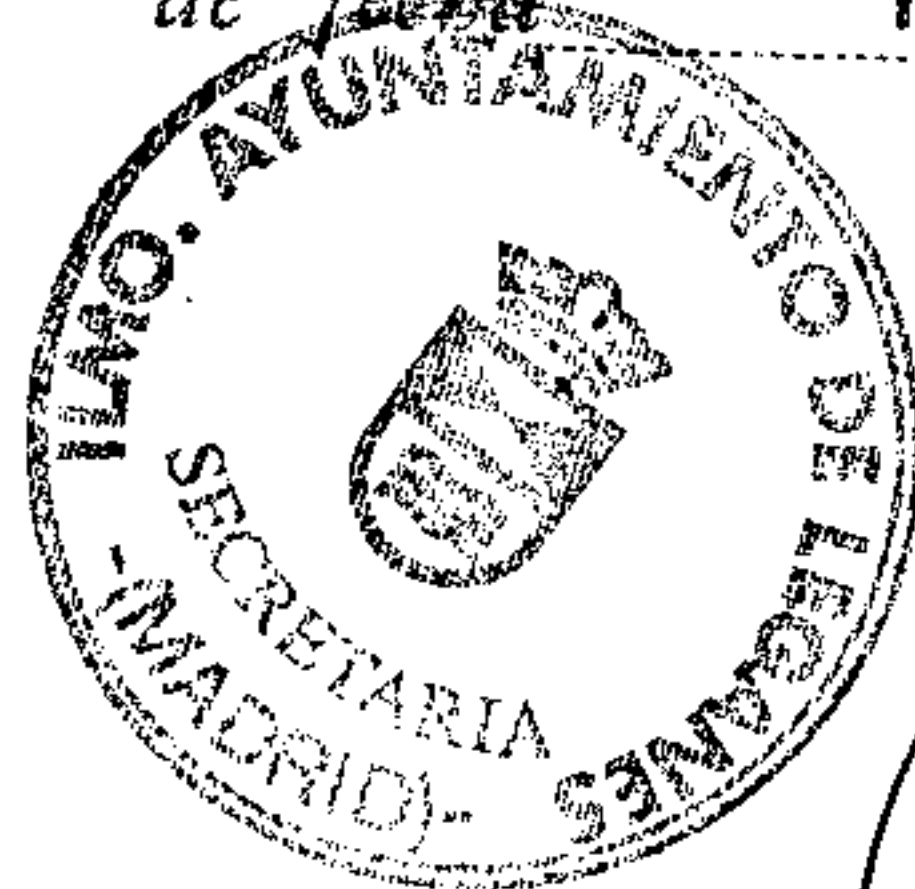
En Enero de 1993, el Ayuntamiento de Leganés plantea la revisión del Plan General desde la necesidad y obligación de adaptarlo al marco legal vigente y para definir una adecuada ordenación de la ciudad tanto en su aspecto municipal como en el ámbito metropolitano.

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE LEGANÉS
18-5-2000
10-5-2000
Madrid, 10-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)

Aprobado por el Ayuntamiento de Leganés
la C. M.
de fecha 14 SET. 1999

20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.



[Handwritten signature]

9 MAYO 2000

LEGANÉS EN EL ÁREA METROPOLITANA.

El destino de la mayoría del suelo del término municipal está previsto al terreno rústico sin destino asignado, que en 1960 suponía prácticamente la totalidad del término, sólo le quedan algunos retazos dispersos, no muy grandes. Las Áreas de Oportunidad y de Usos Especiales no tienen, salvo Parquesur, usos decididos; y quedan pendientes de reorganización unas pocas zonas cuya ocupación no está totalmente consolidada.

Todos los municipios del entorno han desarrollado sus núcleos urbanos hasta los bordes del término de Leganés, o lo tienen previsto en sus planes. En algunos casos (Alcorcón, Fuenlabrada) estos desarrollos han llegado incluso a penetrar en el término de Leganés. Sólo en el sector Suroeste del término, al otro lado del Parque de Polvoranca, el terreno rústico se extiende ampliamente a ambos lados del límite municipal.

Las áreas destinadas a Usos Extraurbanos (Subestación eléctrica, depósito de Agua, Cementerio, estación de transferencia de Residuos sólidos, depuradora), que tienen en común su incompatibilidad con el contacto con desarrollos urbanos, corren el riesgo de quedar engullidas por éstos. Y el día en que se decida la reorganización radical de la red eléctrica de alta tensión, puede suceder que ya no queden pasillos adecuados de terreno libre.

PLANTEAMIENTO DE OPERACIONES DE ALCANCE INTERMUNICIPAL.

1) EL PAU "ARROYO CULEBRO" Y LA M-50:

La evolución que han experimentado las coordenadas que llevaron a la concepción del PAU Arroyo Culebro desde su salida a la luz en 1988, obliga al replanteamiento de sus esquemas iniciales de ordenación.

El origen de la dinámica que suscitó la propuesta del PAU Culebro corresponde a un momento muy diferente del actual. En la presentación del Documento Una Estrategia para la Zona Sur Metropolitana (1988) se empezaba diciendo:

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
18.5.2000
19.5.2000
Madrid.
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 10/1999 B.O.C.M. 5/5/89)



14 SET. 1999

20 DIC. 1999

EL SECRETARIO

"Este informe ha sido redactado por la Comunidad de Madrid como consecuencia de diversas consultas y demandas de los municipios de la Zona Sur de la aglomeración metropolitana que percibían tensiones en el mercado del suelo, sobre todo el industrial, derivadas de una nueva presión de la demanda en un momento en que las propuestas del planeamiento encontraban dificultades para desarrollarse ágilmente". Pero actualmente nos encontramos instalados en una crisis; se han retrasado los desarrollos estratégicos previstos a partir de aquel documento; y los grandes ayuntamientos del Sur están elaborando sus nuevos Planes Generales.

Además, la crisis económica está presionando fuertemente hacia objetivos de rentabilidad de la Operación Culebro, medida en términos de creación de empleo (ya que el PAU acapara terrenos de alto valor estratégico) frente a objetivos de creación de una oferta de grandes equipamientos que seguramente puede ser resuelta en otros lugares. Y sobre la teoría que apunta a una densidad muy baja, a la creación de espacio verde, de "un nuevo paisaje para el Sur", como oferta de mayor atractivo para la localización de actividades económicas de prestigio, hay que mostrarse sumamente cauteloso y estricto; lo contrario sería traicionar grandes expectativas. En esta presión influye la particularidad de una pirámide de población que supone, en estos momentos, la aparición de un enorme contingente de jóvenes como demandantes de puestos de trabajo y a punto de formar nuevas familias.

Sigue siendo evidente que para los leganenses gran parte del empleo permanecerá localizado en el Centro de Madrid, o en la mitad Norte del Área Metropolitana, pero también está claro que el actual balance dentro de Leganés entre empleo y población ocupada es inadmisibile, y que el Sur Metropolitano debe tender en su conjunto a una cierta autosuficiencia: unas cifras de empleo en el Sur, fuera del municipio de Madrid, que deberían rondar en torno a 2/3 de la población en edad de trabajar. Las actividades en los terrenos del PAU Culebro y su potencialidad de inducción de actividades en su entorno, deben estar a la altura de este desafío.

Por otra parte, el marco infraestructural del esquema estratégico en que se inscribía la concepción del PAU Arroyo Culebro, ha cambiado radicalmente. En primer lugar, la idea de una Autovía del Culebro concebida exclusivamente para el Sur Metropolitano como distribuidor intermedio entre los dos "ejes de



9 MAYO 2000

circunvalaciones" Alcorcón-Leganés-Getafe y Móstoles-Fuenlabrada-Pinto, naciendo de la N-IV y terminando por penetrar en el centro de Alcorcón tras bordear por el Oeste el Parque de Polvoranca, se ha transformado en otra idea absolutamente distinta: la idea de la circunvalación metropolitana M-50 a la que se suma la futura N-V, abriéndose otras oportunidades y de distinto tipo; y llevando a olvidar injustamente la importancia de la citada conexión con el centro de Alcorcón.

En segundo lugar, la modernización del sistema ferroviario de cercanías, que se hizo realidad en 1991, ha colocado a las estaciones/apaderos en un lugar preeminente en relación con estrategias urbanísticas y territoriales de localización de altas densidades (residenciales o de atracción hacia centralidades de todo tipo). La estación de La Serna, y la idea de una nueva "estación de Polvoranca" entre aquella y la de Leganés, entran en esta nueva consideración. A la vez, toda la red de autobuses debe reconsiderarse en función del nuevo estatus del ferrocarril. En otro sentido, las altas frecuencias de los trenes de cercanías han aumentado la contaminación sonora en las márgenes de las vías.

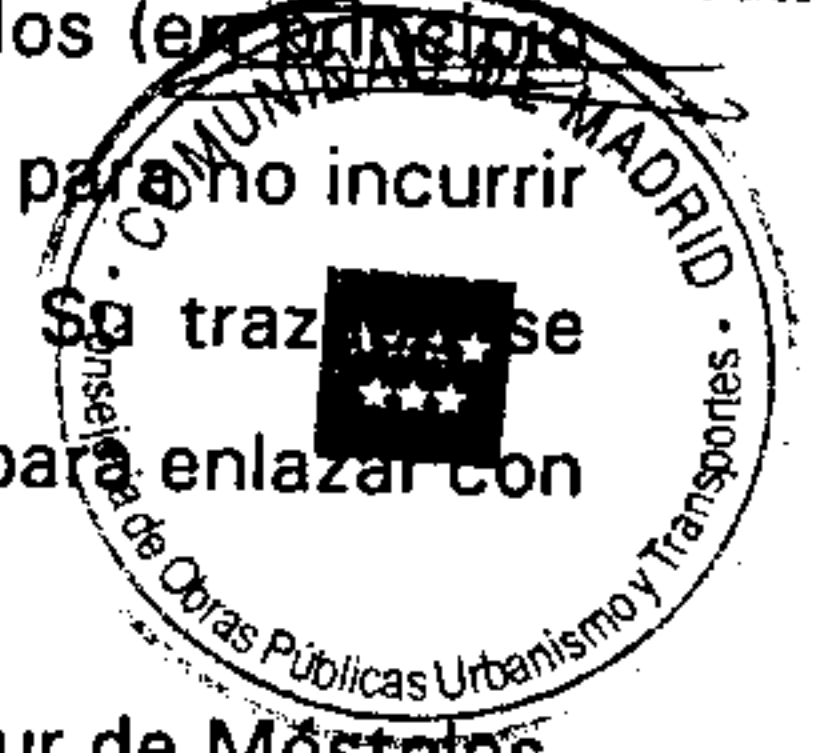
2) LA NUEVA AUTOVIA N-V:

La futura autovía "nueva N-V" (antes "Eje del Suroeste") ha sido concebida como alternativa a la actual N-V, con pocos enlaces bastante espaciados (en principio se trata de respetar una distancia mínima de 2 km entre enlaces) para no incurrir en los problemas de la actual N-V y de la autovía de Toledo. Se trazará separará de la actual N-V más al Oeste de la ciudad de Móstoles, para enlazar con la M-40.

No es, por tanto, otro "eje de circunvalaciones" (circunvalación Sur de Móstoles, más circunvalación Sureste de Alcorcón, más circunvalación Noroeste de Leganés); sin embargo producirá efectos de barrera y cierre de las ciudades contorneadas por ella.

Las funciones de circunvalación propiamente dicha tendrán que ser asumidas por vías de servicio o similares, a modo de distribuidores intermedios entre la nueva autovía y la trama urbana. Pero no parece adecuado renunciar a que la estrategia

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
Madrid, 14-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)



Aprobado por la C. M. Ayuntamiento Pleno
de fecha 14 SET. 1999
EL SECRETARIO.

9 MAYO 2000

de localización de enlaces de esta autovía desprecie funciones de circunvalación, cuando lo que se circunvala son ciudades cercanas a los 200.000 habitantes.

EL TÉCNICO
INFORMANTE

3) LAS "LÍNEAS DE FUERZA" DE LA CAM:

El Plan Estratégico Director Regional de Ordenación de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la Comunidad de Madrid plantea propuestas de reserva viaria o "Líneas de Fuerza" que tienen la finalidad de albergar en el futuro distintos elementos de infraestructura. En lo que afecta al término municipal de Leganés, se sitúa una reserva que discurre de Sur a Este, por el Norte de Fuenlabrada, incidiendo en gran parte de su trazado dentro del ámbito del PAU Culebro, a la altura de la escombrera de Las Roturas, atravesando la M-50 entre la M-409 y el nudo de Canto Redondo, hasta enlazar con la autovía de Toledo.

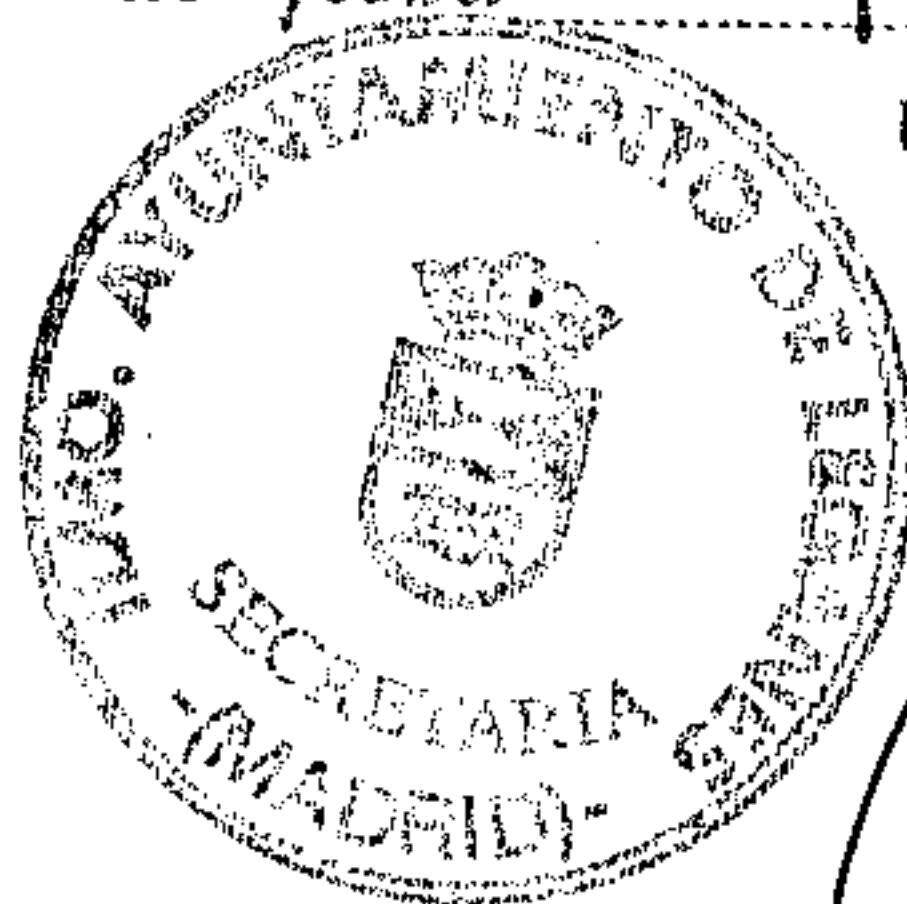
Aprobado por el Ayuntamiento Plen.
la C. M.

de fecha

14 SET 1999

20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.



DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 14 SET 2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.M. 5/5/89)



9 MAYO 2000

2. ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS Y CONCLUSIONES DE LA INFORMACIÓN URBANÍSTICA

DOCUMENTO INFORMADO

EL TÉCNICO
RECOMENDANTE

[Signature]

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18.5.2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(P.D. Base de Datos Urbanísticos R.O.C.M. 5/5/89)



14 SET. 1999 20 JUN 1999

[Large handwritten signature]

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

2.1. ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS

PRIMERA PARTE: EL SOPORTE FISICO DE LEGANÉS.

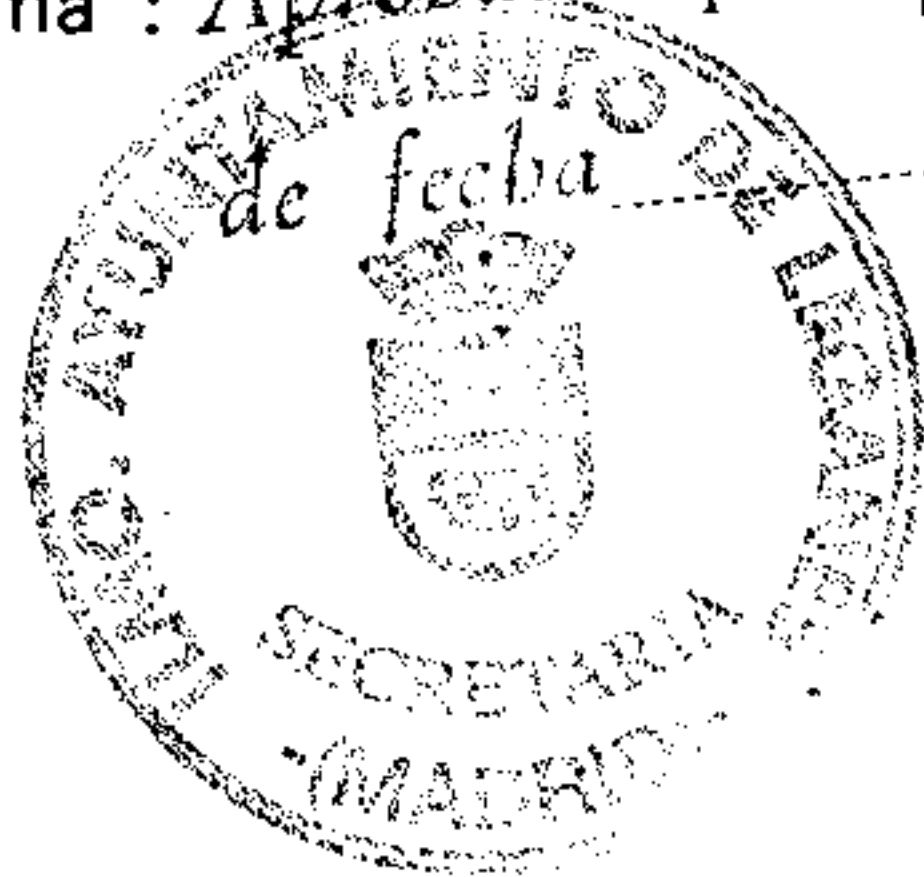
I): LAS FORMAS DEL RELIEVE Y LA PRESENCIA DEL AGUA.

La tónica general de planicie reseca, junto con la ausencia de arbolado, el abandono de cultivos y la frecuente presencia de tierras movidas y construcciones marginales, dan al paisaje de Madrid-Sur, y concretamente de Leganés, una cierta mala imagen que importa mucho superar. No sólo como síntoma de degradación ambiental o como factor de deficiencias en la calidad de vida, sino también por lo que implica de falta de atractivo cara a posibles agentes económicos externos.

Mejorar esta imagen y crear un verdadero paisaje en el entorno de la ciudad, orgánicamente relacionado con la densa trama urbana (como sucede con otras ciudades que han crecido más despacio), es una de las grandes metas de este Plan General.

Seguidamente vamos a ocuparnos de la primera de estas componentes de este paisaje aparentemente amorfo: la "tónica general de planicie reseca". Es importante tener claro que ni la planicie es tan planicie, ni faltan manifestaciones de la presencia del agua. Hay que detectar toda la variedad de las formas del relieve, que existe, y tender a resaltarlas, "maquillarlas" con la ordenación urbanística -bordes, líneas de fuerza, cambios de trama-, con el trazado de las nuevas carreteras y con la delimitación y el diseño de espacios verdes -subrayar cambios de pendiente, crear miradores-. Lo mismo podría decirse de la presencia del agua, directa o indirecta.

En Madrid-Sur y concretamente en Leganés es importantísimo no arrasar los recursos básicos del paisaje futuro, no limar sus aristas, dejar de seguir homogeneizando constantemente el soporte natural en favor de excesivas simplificaciones geométricas o comodidades para las infraestructuras. Por el contrario, conviene valorar todo aquello que rompa la "planicie sin forma":



EL SECRETARIO

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
Bajo

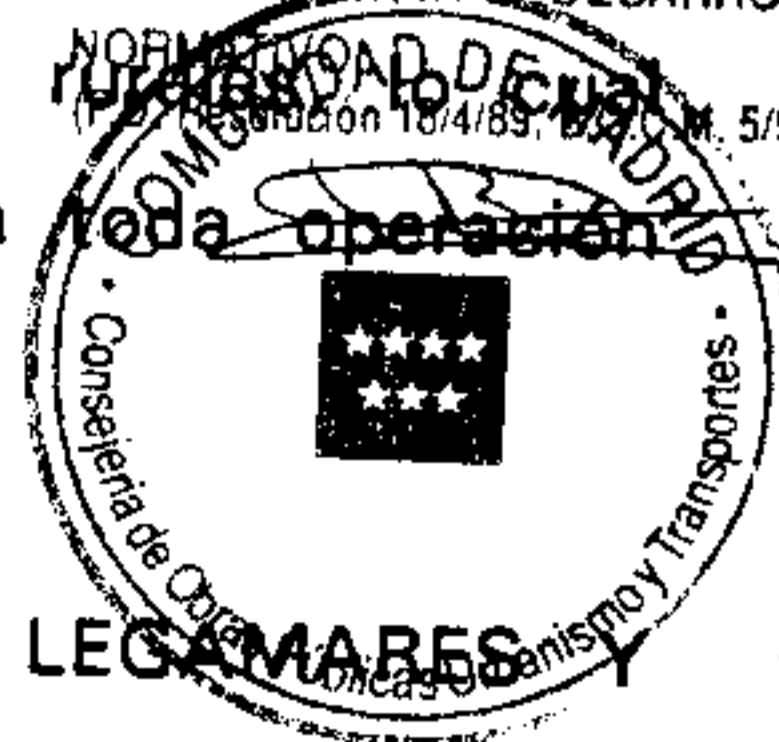
- 1) La formación del soporte natural. Legamares y desagües.
- 2) La cresta divisoria de aguas Manzanares/Guadarrama.
- 3) El gran escalón: Leganés Alto y Leganés Bajo.
- 4) El Arroyo Butarque y sus afluentes. La divisoria interna Butarque/Valdegrullas.
- 5) El Cerro de Buenavista y el Cerro del Cuerno.
- 6) El Arroyo Culebro y sus afluentes.
- 7) La divisoria de aguas Butarque/Culebro, desde San José de Valderas hasta el Cerro del Cuerno.
- 8) Las ideas que se deriven de este recorrido por el soporte físico del territorio de Leganés serán útiles para realizar unas primeras conclusiones directas sobre valoración de recursos paisajísticos por parte de este Nuevo Plan General de Leganés...
- 9) ... pero también para detectar las determinaciones de la red de saneamiento...
- 10) ... y para entender la lógica de la localización de los núcleos históricos del término y de la trama de caminos rurales. Esto constituye todavía una referencia básica para toda operación urbanística importante.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 14.5.2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

NORMA BOAD DE CUAL
(Resolución 10/4/89, B.O.M. 5/5/89)



1). LA FORMACION DEL SOPORTE NATURAL. LEGAMARES DESAGÜES.

El término municipal de Leganés se asienta sobre el borde norte de las llanuras sedimentarias de la Submeseta Manchega, cerca de los últimos relieves del piedemonte de la Sierra de Guadarrama.

Los materiales básicos de este sector de llanuras son las arenas que resultaron de la erosión de la Sierra de Guadarrama. Sin ríos importantes en sus proximidades, el terreno consolidado empezó siendo prácticamente plano, con propensión a encharcamientos y a formar lagunas.

Restos de esta situación primigenia serían los "legamara" de los que se derivó el nombre de Leganés, con las lagunas de la que de Polvoranca.

Aprobado

14 SET. 1999

EL SECRETARIO.



9 MAYO 2000

Poco a poco una red de desagües fue abriéndose paso en dirección a uno u otro de los ríos más cercanos, cuyos cauces habían ido excavándose a cotas francamente más bajas. Las cuencas de estos dos ríos, Manzanares al Este y Guadarrama al Oeste, fueron repartiéndose las aportaciones de agua de la zona, quedando el término de Leganés casi totalmente volcado hacia el Manzanares, a través de dos arterias principales: los arroyos Butarque y Culebro.

2). LA CRESTA DIVISORIA DE AGUAS MANZANARES/GUADARRAMA. La divisoria de las aguas con la cuenca del río Guadarrama (arroyos del Soto y de los Combos) coincide con una cresta que va de Alcorcón a Fuenlabrada, sobre la que discurre el camino tradicional directo entre ambas poblaciones; el límite del término municipal va paralelo a esta cresta, a 400 metros más hacia el Oeste.

Esta arista es también una marcada divisoria del paisaje, impidiendo que Móstoles y Leganés se divisen mutuamente. La citada franja de 400 m. de anchura es el único terreno del término de Leganés con vistas a Móstoles. Divisar a la vez Móstoles y Leganés es sólo posible desde el camino Alcorcón-Fuenlabrada que va por la cresta.

3). EL GRAN ESCALON: LEGANÉS ALTO Y LEGANÉS BAJO.

Decir que casi todo el término de Leganés está "volcado" hacia el Manzanares no es muy exacto; no es que el término sea una llanura suavemente inclinada por igual, desde los 700 m. de altitud de la cresta divisoria hasta los 600 del Arroyo Butarque cuando pasa bajo la autovía de Toledo. De hecho observamos la presencia de un considerable escalón, cuyas pendientes relativamente fuertes absorben desniveles de 15-20 metros entre una llanura alta y otra baja. El escalón atraviesa la Ciudad por la Avenida de La Mancha, y se hace especialmente patente en el área del Cementerio.

En el interior de estas llanuras alta y baja, aunque existe una suave pendiente hacia el Manzanares, esta es mínima, prácticamente imper-

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 3/5/89)



Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C.M. de Madrid
14 SET. 1999
EL SECRETARIO.

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

ceptible a la vista. Hasta fechas relativamente modernas, en la llanura alta se mantiene en buena parte la situación primigenia, de lagunas y legamares. En los bordes de la llanura alta, cerca del escalón, las surgencias de manantiales y los consiguientes barrancos encauzando las aguas hacia la llanura baja, marcaron las fuentes y los pasos de caminos que están en el origen del pueblo de Leganés, siempre en la llanura alta. La llanura baja disfrutó de las mejores huertas, hoy eliminadas por la construcción de los dos grandes barrios de Leganés Bajo: Zarzaquemada y Carrascal.

4). EL ARROYO BUTARQUE Y SUS AFLUENTES. LA DIVISORIA INTERNA BUTARQUE/VALDEGRULLAS.

Entre las irregularidades del gran escalón divisorio del término de Leganés, marcadas por los recorridos del agua, destaca especialmente el Arroyo Butarque, por su mayor fuerza, ya que antes de entrar en el término de Leganés tiene una cuenca alta de relativa importancia. Su presencia organizadora del relieve y de los usos tradicionales domina absolutamente todo el tercio norte del término.

En este tercio norte, el Arroyo Butarque abre una profunda hondonada que se prolonga hacia el Oeste, dando lugar al pequeño valle que constituye el área paisajística singular de La Fortuna. Más aguas abajo, el valle se ensancha dando forma al paraje denominado, precisamente, Butarque, lugar de asentamientos humanos primitivos en sus bordes. Desde este lugar, la llanura alta se percibe como una marcada meseta, tanto del lado norte (La Mora, en continuidad con Carabanchel Alto), como del lado sur: las alturas a las que se asoma el actual borde septentrional de Leganés Alto.

El espolón avanzado del Cementerio es el accidente principal del gran escalón entre Leganés Alto y el fondo plano del Valle del Butarque. Este espolón separa las cuencas de doscientos metros de altura del Arroyo Butarque, paisajísticamente muy significativos.

Aprobado por el Ayuntamiento de Leganés
de fecha 14 SET. 1999
EL SECRETARIO.

20 DIC. 1999

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

- El Barranco Reajo, o Valdegrullas, procedente del área de Solagua (muy adecuadamente, en la ordenación prevista para la extensión residencial en los terrenos del Campo de Tiro se ha tratado de poner en valor el relieve interior de la hondonada abierta por este afluente).

- La vaguada que hoy utiliza la vía de Renfe para penetrar en el centro urbano.

La hondonada de Valdegrullas y la fuerte ladera sur del valle de La Fortuna definen entre ellas una divisoria de aguas muy marcada visualmente. Este poderoso "cambio de rasante" constituye la frontera natural más clara entre los ámbitos naturales de Leganés y de La Fortuna.

5). EL CERRO DE BUENAVISTA Y EL CERRO DEL CUERNO.

Al suroeste de la Ciudad, el Arroyo Culebro ha determinado un cierto ahondamiento de la llanura alta, que no llega, ni mucho menos, a las diferencias de cota provocadas por el Butarque. Sin embargo, al sur de la Ciudad (entre Getafe y la carretera Leganés-Fuenlabrada), esta llanura alta mantiene plenamente su cota, produciendo visualmente un efecto de meseta aislada: es el Cerro de Buenavista.

Constituye un relieve de fuerte personalidad, paisajísticamente diferenciado de las ciudades de Leganés, Getafe y Fuenlabrada. Su fachada hacia Leganés presenta un reborde enérgico, de forma característica: es llamado "Cerro del Cuerno".

6). EL ARROYO CULEBRO Y SUS AFLUENTES.

Entre el Cerro de Buenavista y la cresta divisoria entre las aguas del Manzanares y el Guadarrama, y entre las ciudades de Leganés, Alcorcón y Fuenlabrada, se extiende una suavísima y extensa hondonada: es la cabecera de la cuenca del Arroyo Culebro.

El nacimiento del Arroyo Culebro está definido puntualmente de forma natural, pues se produce a partir de una extensa superficie de lagunas y

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
de fecha 14 SET. 1999
EL SECRETARIO.

MANIFIESTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
18-5-2000
19-5-2000
Madrid.
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(13/4/89, 14/4/89, 15/5/89)



encharcamientos. Ha sido la reciente ordenación del Parque de Polvoranca la que, a partir de la rehabilitación de la Laguna de Mari Pascuala para usos recreativos, ha definido artificialmente esta laguna como "nacimiento" del Culebro.

En el curso del Arroyo Culebro destacan dos tramos marcadamente encajados: el primero, dentro del Parque de Polvoranca; el segundo, a partir del paso del arroyo bajo la carretera Leganés-Fuenlabrada, muy cerca de su enlace con la M-50. La ubicación de este enlace ha destruido la continuidad paisajística del cauce.

Entre los afluentes leganenses del Culebro destaca la leve vaguada que se conoce como "barranco del Canto Echado", que desemboca en el Culebro entre la M-50 y la fachada de Fuenlabrada.

Otro afluente, más significativo en cuanto al relieve, pero más breve, es el que da lugar a la hendidura entre los cerros del Cuerno y de Buenavista.

7). LA DIVISORIA DE AGUAS BUTARQUE/CULEBRO, DESDE SAN JOSÉ DE VALDERAS HASTA EL CERRO DEL CUERNO.

La inmensa mayoría de la superficie de la parte consolidada de Leganés ciudad se halla en la cuenca del Arroyo Butarque. La divisoria de aguas, muy poco marcada en el terreno, corre desde San José de Valderas hasta el área de Los Frailes por las cercanías de la autovía de Circunvalación Sur. En su tramo más significativo para la extensión de la Ciudad, a sea, entre la carretera de Alcorcón y la Ciudad de los Muchachos, la divisoria de aguas exacta corre entre la Ronda Interior y la autovía de Circunvalación Sur. De tal modo, que esta franja entre Ronda y Circunvalación, que incluye por ejemplo a Valdepelayo, es tan plana, que de cara a la red de saneamiento es adscribible tanto a una cuenca como a la otra.

8). CONCLUSIONES SOBRE VALORACION DE RECURSOS PAISAJISTICOS.

Reforzar todo lo que resalta sobre la monotonía de la planicie: tal es la necesidad de seguir de modo sistemático la localización de miradores



EL SECRETARIO.

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

debidamente urbanizados en los bordes altos del gran escalón y de zonas verdes lineales en las vaguadas, es un medio para conseguirlo. También lo es la delimitación de bordes edificados de la Ciudad cuando la pendiente natural del terreno sobrepasa valores adecuados (10 % como tónica general).

9). DETERMINACIONES DEL RELIEVE SOBRE LA RED DE SANEAMIENTO.

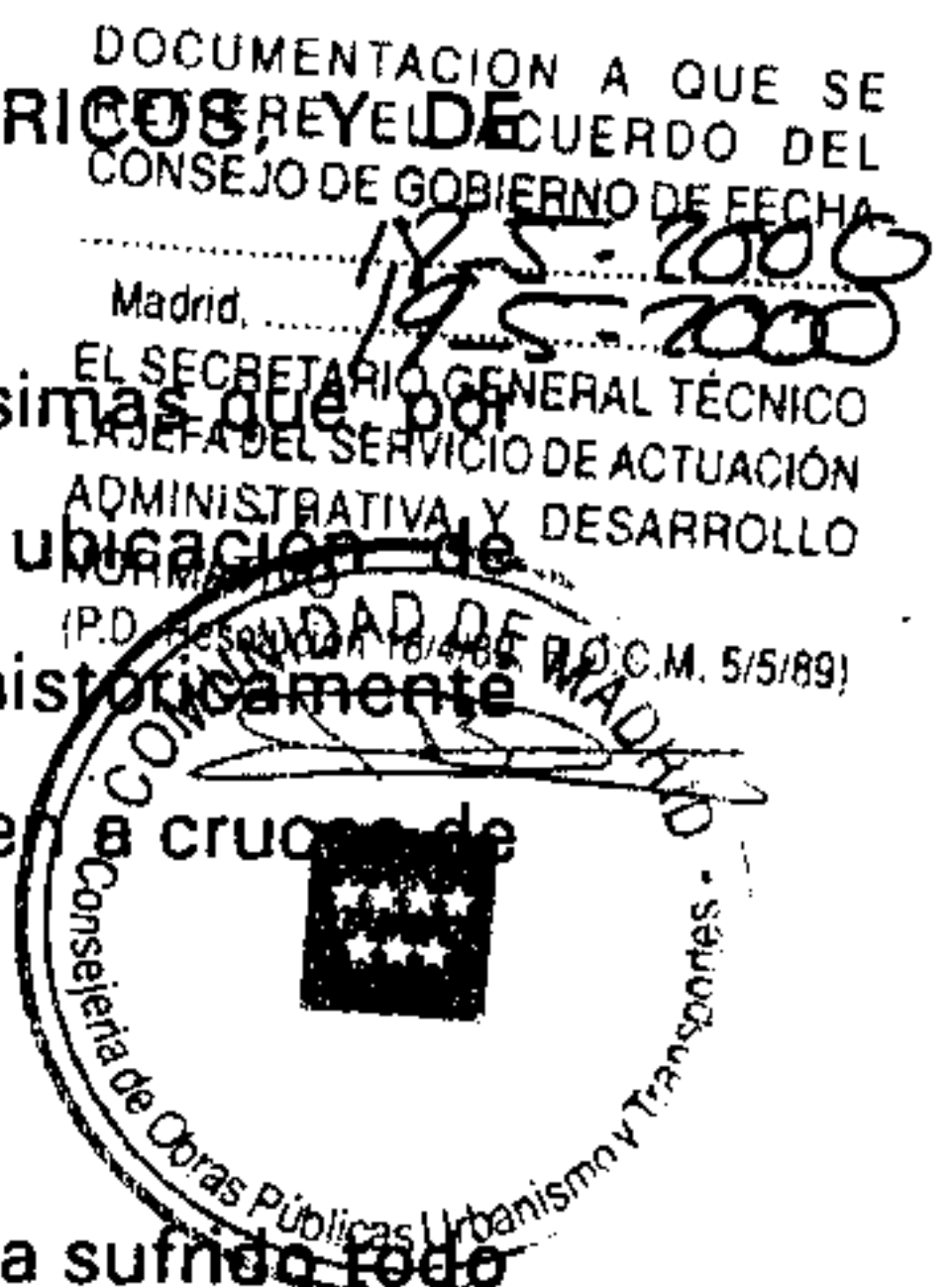
Las divisorias de aguas son fundamentales, de cara a una división de redes de saneamiento entre Butarque (existente) y Culebro (pendiente); pero también lo es la existencia de divisorias de aguas poco sensibles, prácticamente planas, por lo que resulta prácticamente indiferente asignar estas superficies "indecisas" a una u otra cuenca. Esto es particularmente interesante en los casos en que los colectores vertientes al Arroyo Butarque están especialmente saturados. Ver la Sexta Parte de este trabajo en lo tocante a la red de Saneamiento.

10). LOGICA DE LOCALIZACION DE NUCLEOS HISTORICOS, Y DE CAMINOS RURALES.

No existen en el término de Leganés localizaciones singularísimas que por relieve o por otros factores naturales, determinen la ubicación de asentamientos urbanos destacados. Las tres localizaciones históricamente comprobadas (Butarque, Leganés y Polvoranca) corresponden a cruces de caminos.

La red de caminos históricos dentro del término de Leganés ha sufrido todo tipo de avatares; prescindiremos de detalles eruditos de asignación de unas u otras denominaciones a rutas determinadas por factores naturales no muy poderosos (y que, por lo tanto, se desplazaban o cambiaban de nombre con alguna frecuencia) e iremos a lo esencial.

Lo esencial, es que los focos de la actividad humana en lo que ahora es el término de Leganés, y que cristalizaron en núcleos residenciales, venían siempre definidos por cruces de caminos coincidentes con puntos que contaban con recursos de agua; cruces de



Aprobado por la C. M.
14 SET. 1999 20 DIC. 1999
de fecha
EL SECRETARIO

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

- caminos radiales, que hoy llamaríamos metropolitanos, desde Madrid hacia la red de pueblos de La Sagra (Madrid-Fuenlabrada, Madrid-Moraleja),

- con caminos de uso más bien ganadero procedentes de la Sierra de Guadarrama siguiendo rutas de circunvalación respecto a la capital: desde lo que ahora es el nudo de autovías de San José de Valderas al recorrido del eje de recursos de agua del Arroyo Butarque; o hasta Villaverde Alto y Getafe, pasando por Leganés; desde Alcorcón al recorrido del eje de recursos de agua del Culebro, pasando por Polvoranca.

Unos y otros caminos, radiales y transversales, debían salvar el obstáculo del gran escalón entre las llanuras de Leganés Alto y Leganés Bajo; para ello debían utilizar las vaguadas naturales; el emplazamiento que finalmente ocupó Leganés resultó el más favorable para salvar el escalón, tanto en sentido radial como transversal, y de ahí surgió el núcleo histórico. El otro cruce importante (del camino de Madrid-Moraleja por Valdegrullas, con Alcorcón-Arroyo Culebro) tuvo un carácter más exclusivamente ganadero, surgiendo el núcleo menor de Polvoranca).

El origen de Leganés, concretamente, resulta del cruce del camino Madrid-Fuenlabrada (-red de La Sagra-Toledo) con la vía pecuaria transversal que desde la Sierra, por San José de Valderas, utilizaba la ruta que posteriormente ocupó la vía ferroviaria militar, para, justo a partir de la actual Plaza de España de Leganés, bifurcarse por las actuales calles de Villaverde y Getafe en dirección a dichos dos núcleos. En la etapa agraria de Leganés, era más importante la dirección "ganadera" transversal que la dirección "metropolitana" radial, por lo que las sucesivas calles principales (las actuales Juan Muñoz, Ordóñez, Charco-Sol) tuvieron prioridad sobre las calles radiales (Madrid-plaza Fuente Honda, Fuente), de donde procede la trama del centro histórico, a base de manzanas muy alargadas en sentido transversal respecto a Madrid.

Posteriormente, los siglos XVIII-XIX marcaron la convergencia en Leganés de varias operaciones que hubieran sido inexplicables sin la gran cercanía a Madrid. Con ellas entramos en la Historia previa a la formación de lo que ahora conocemos como Area Metropolitana. Pero esto corresponde a otro capítulo.

Aprobado por la C. M.

14 SET 1999

20 DIC. 1999

EL SECRETARIO



C. M.

9 MAYO 2000

II): LOS RESULTADOS DEL DETERIORO DEL PAISAJE METROPOLITANO. LA AUSENCIA DE ARBOLADO, EL ABANDONO DE CULTIVOS Y LA FUERTE PRESENCIA DE TIERRAS MOVIDAS Y CONSTRUCCIONES MARGINALES.

Lo que sí es importante dentro de las determinaciones del medio físico sobre la actualidad del territorio leganense, es que el progreso de las determinaciones "metropolitanas" sobre el término de Leganés provocó un deterioro gravísimo de la calidad ambiental y del paisaje.

No es creíble que el término de Leganés llegase nunca, en su momento de mayor esplendor natural, a tener calidades de "bosque" ni de "encinar disperso" muy extendidas, sino más bien de un archipiélago de zonas húmedas con propiedades insalubres para el hombre, aunque ricas en flora y fauna características.

El esfuerzo humano de siglos consiguió sanear poco a poco el territorio generando huertas y pastizales de riqueza comprobada, que fueron explotados para el servicio privilegiado de la cercana población madrileña, pero con la aparición de los fenómenos metropolitanos de la segunda mitad del siglo XX, la trama agraria se reveló poco consistente, y en pocos años se desintegró por completo en favor de la lógica territorial periurbana. El resultado ha sido un paisaje "rural" de cultivos abandonados, completamente raso, con una fuerte presencia de tierras movidas y construcciones marginales.

En estos momentos, es la propia lógica de la "cultura metropolitana" la que exige medidas de reforestación o renaturalización (incluso "rehistorización"), para el consumo de los nuevos habitantes, y también medidas de control frente a los efectos del abandono rural: cualquier terreno abandonado presenta riesgos de ocupación por vertido de residuos o por asentamientos de núcleos de vivienda o infraindustria. Todo el término municipal debe ser incorporado a la lógica metropolitana, sea urbanizándolo, sea dedicándolo a parques o espacios verdes extensivos

Aprobado por el Pleno de fecha 14 SET. 1989
EL SECRETARIO.

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

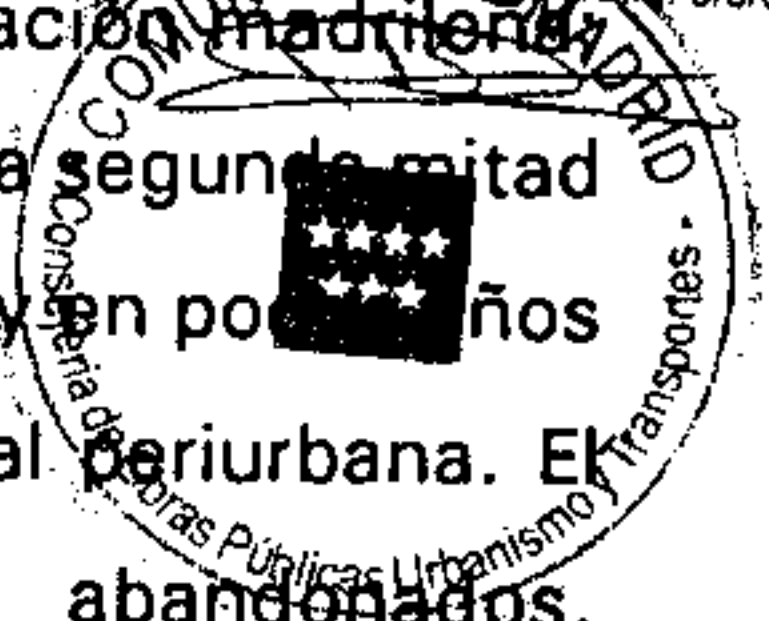
Madrid

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO

LA SECCIÓN DE SERVICIO DE ACTUACIÓN

ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

(P.D. RESOLUCIÓN 14/89/TCM. 5/5/89)



COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJO DE OBRAS PÚBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO Y
TRANSPORTE

cuyos valores principales sean "de imagen", incluso de imagen agraria
digna (necesariamente subvencionada por la demanda de los metropolita-
nos).

EL TÉCNICO
INFORMANTE

18-5-2000
FIRMADO

Recomendaciones mínimas iniciales para la renaturalización o reruralización:
como criterio general, la vocación de los terrenos libres con pendientes
superiores al 10-15 % es la repoblación forestal, que también puede
aportar calidad paisajística a los bordes de las autovías, sobre todo en sus
tramos previos a la entrada en la ciudad. Para dignificar la imagen del
contacto de ésta con su periferia, será necesario en general un cierto
diseño paisajístico de sus entradas.

La especie arbórea dominante, cara a la repoblación forestal, va a ser
siempre el Pinus Pinea (pino piñonero), ya que la encina tiene el
inconveniente del crecimiento lento. Es preciso recordar la importancia
ambiental y paisajística que tiene la variedad de especies: plantear mezclas
de especies de crecimiento rápido y lento, que se desarrollarán según
distintos ritmos; valorar especies arbustivo-arbóreas nobles, como el
madroño; quebrar la monotonía con especies de ribera posibles gracias a
las aportaciones artificiales de agua reciclada.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.O. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 2/5/89)

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
de fecha 14 SET 1999
de la C. M.

EL SECRETARIO



[Handwritten signature]

SEGUNDA PARTE: LA RAPIDA FORMACION DE UNA JOVEN CIUDAD.

DOCUMENTO INFORMADO

I) HISTORIA.

EL TÉCNICO
INFORMANTE

Dentro del período que arranca de mediados del siglo XVIII, cuando la proximidad a Madrid produce efectos que ya no se limitan a los privilegios relativos al abastecimiento alimentario, hay que diferenciar dos grandes etapas de incorporación a los fenómenos metropolitanos:

- la etapa de incorporación "suave" hasta finales de los años 1950;
- la etapa "acelerada" en la que nos encontramos hoy, y que todavía no ha encontrado su cristalización estable.

A) Desde mediados del siglo XVIII hasta finales de los años 1950.

En los años del reinado de Carlos III aparecen en Leganés dos hitos monumentales, que constituyen el primer precedente de su incorporación a lo que hoy llamamos Area Metropolitana de Madrid:

- el Cuartel de las Guardias Valonas, vinculado a la estratégica posición observatorio del espolón del Cementerio: base militar dentro de lo que es ya una trama de asentamientos militares "modernos" en torno a la capital;
- y la gran Ermita de San Nicasio: primera actuación de un urbanismo "culto", seguramente de estirpe militar, que empieza a configurar una trama urbana regularizada, ya no rural. Las diversas calles "ganaderas" paralelas (las actuales Juan Muñoz, Ordóñez, Charco-Sol) más la actual Avenida de la Universidad que se establece entre el casco urbano y el área militar, confluyen en la Ermita.

En la misma línea del urbanismo de estirpe militar, se encauza la ruta a Villaverde por la Avenida Martín Vegué, prolongación de la de la Universidad, a modo de variante sustitutoria de la vieja travesía por la Plaza de España.

Diversas familias nobles capitalinas establecen casas de campo en Leganés



EL SECRETARIO.

8 MAYO 2000

ACUERDO INFORMADO

(ninguna ha sobrevivido), pero lo más importante es que Leganés empieza a tener importancia como núcleo de implantaciones características de la periferia de la capital, y esto redunda en el perfeccionamiento de su geometría viaria (ver planos adjuntos: uno de ellos se refiere a proyectos no realizados).

El ferrocarril Madrid-Extremadura-Portugal pasa por Leganés, indudablemente condicionado por la implantación militar; su trazado corta las alineaciones convergentes en la Ermita de San Nicasio: de ahí surge la calle Santa Rosa. Casi al mismo tiempo, la casa-palacio del Duque de Medinaceli es transformada en Hospital de Dementes, luego Manicomio General del Estado. El urbanismo "culto" asimila las transformaciones mediante el trazado de la "variante" de Charco-Sol yendo por Santa Teresa-Paseo de Colón, uniendo las Ermitas de San Nicasio y de San Cristóbal, e intentando con su prolongación (como por Martín Vegué hacia Villaverde) variar la ruta de Getafe a partir de San Cristóbal, por la actual Fray Luis de León (no se conseguirá sustituir la calle de Getafe, y finalmente la posible variante quedará cortada por la Ciudad de los Muchachos). Se establece frente a la Estación una plaza triangular, luego desvirtuada, y un Paseo de La Estación, arbolado, dirigido a la puerta principal del Psiquiátrico, y de ahí a Sol y Fuente Honda: es la actual calle Vicente Aleixandre. A la vez, se formaliza como carretera la actual Avenida de Fuenlabrada, con lo que la trama fundamental del casco histórico queda completamente definida.

La "metropolitanización" culmina con la instalación de un tranvía Madrid-Carabancheles-Leganés.

B) Desde finales de la década de 1950 hasta nuestros días

Se diferencian varias etapas sucesivas desde finales de los años 1950, determinadas por:

- los efectos de las alternancias expansión/crisis en la economía española (1960-73, 1974-84, 1985-90, 1991-...);
- los efectos de la transformación política y social, en las instituciones

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE REGIÓN
MADRID, 1955
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.O. 14/1989, D.O.C.M. 5/5/89)



14 SET. 1999

20 DIC. 1999

9 MAYO 2000

municipales y supramunicipales (antes, durante y después de la transición democrática);

EL SECRETARIO
DE URBANISMO

[Signature]

- la evolución de la práctica urbanística española, marcada por los dos anteriores procesos y por los hitos legislativos de 1956, 1975 y 1990.

Estas etapas se proyectan sobre Leganés de diversas formas:

- evolución del número de habitantes,
- de la pirámide de población,
- de las prioridades en la orientación de la política urbanística,
- de las densidades y tipologías urbanísticas y de la edificación residencial,
- de las formas de creación de suelo productivo y actividades económicas,
- de las grandes operaciones metropolitanas (transporte, equipamiento, medio ambiente y agua-saneamiento-depuración-reciclaje, vivienda, estrategia territorial para el Sur),
- de las pautas de la política urbana municipal,
- del planeamiento municipal vigente,
- y de los estilos socioculturales de la población y de los agentes productivos en sus usos y demandas a la Ciudad y sus alrededores.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 195-2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

NORMATIVA
P.D. 195-2000 (1999)



Resumiendo a grandes rasgos pueden identificarse tres etapas correspondientes a un crecimiento salvaje, a unas mejoras urgentes en la calidad de vida, y a una maduración (o "europeización"). Pero las fechas de cambio de etapa no son las mismas en todos los temas. Como consecuencia del fuerte ritmo de la transformación y, a la vez, de la gran diversidad (reseñada más arriba) de los procesos que la determinan y de los distintos niveles de su proyección sobre Leganés, aparecen inercias muy significativas. Lo que se quiere hacer en un cierto momento, se termina de hacer cuando se hubieran querido hacer otras cosas, y aunque se intentan medidas correctoras, éstas sólo pueden ser parciales o puntuales. Los ejemplos son numerosos. Esta es la perspectiva que debe adoptarse en la tarea de analizar zona por zona el planeamiento vigente y sus resultados, y una lección muy importante a tener en cuenta para el Plan General.

Aprobado por la C. M.
14 SET. 1999 20 DIC. 1999
de fecha
EL SECRETARIO.

[Signature]

9 MAYO 2000

Dentro de esta sucesión frenética de cambios, una constante permanece hasta estos momentos: el hábito de crecer a base de "paquetes" de viviendas, de equipamientos, de suelo para actividad económica, obstaculizando el despertar de un verdadero Organismo urbano. La comodidad de actuar por paquetes rellenados independientemente, fuertemente delimitados, que diversos entes o mecanismos operativos "dejan caer" sobre el territorio de Leganés, lleva en primera instancia a dos tipos de problemas: efectos de frontera (que la ordenación del paquete acostumbra reforzar formalmente) y confusiones de escala (lo que es adecuado a escala pequeña, o en modalidad suave, resulta brutal o excesivamente simple en gran tamaño). Los efectos de frontera suelen venir acompañados de fuertes rupturas de uso o de estilo urbano con los paquetes vecinos. Son problemas conocidos, pero considerados tolerables y "naturales".

DOCUMENTACION A QUE SE
ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(B.O. Resol. 19/5/99, B.O.C.M. 5/5/99)

Este hábito es lógico en el crecimiento de los distritos periféricos dentro de una gran ciudad como Madrid: la lejanía progresiva de las áreas centrales provoca la masificación, estandarización y simplificación extrema de las soluciones urbanísticas. Pero no tiene sentido que fuera del municipio de Madrid suceda eternamente lo mismo. La apariencia de Leganés es de un apelonamiento de grandes trozos de la periferia de Madrid-municipio en torno a lo que fue un pueblo rural. Esto significa perder las impresionantes ventajas de un ayuntamiento de 177.000 habitantes para constituir una ciudad centrada en sí misma, una ciudad "orgánica" que podría crecer libre de las desventajas que lastran el urbanismo periférico del municipio de la capital.

En estos momentos en que se ha tomado conciencia de que se vive bastante mejor en los grandes núcleos urbanos del Sur Metropolitano que en los distritos sureños de Madrid, apareciendo en la práctica municipal de Leganés iniciativas tan maduras como la "Operación Centro", es hora ya de actuar directamente, con el Nuevo Plan General, contra el "crecimiento por paquetes", contra el hábito de copiar el urbanismo periférico capitalino: - mejorando el Centro actual, o, mejor dicho, el sistema actual de centralidades de Leganés;



14 SET. 1999 20 DIC. 1999

6 MAYO 2000

- prolongando este sistema hacia las zonas marginadas y hacia las futuras promociones del PAU Arroyo Culebro y las que puedan aprovechar el atractivo de la vecindad del Parque de Polvoranca;
- modificando estratégicamente los bordes de los paquetes existentes con operaciones de sutura que además introduzcan elementos representativos nobles;
- atendiendo con especial elegancia a las "Puertas de la Ciudad";
- infundiendo a las grandes actuaciones de la CAM la sensibilidad y la filosofía que son propias de la óptica municipal, si no se han realizado aún, o domesticándolas e internalizándolas, con operaciones de borde y conexión, si lo han sido;
- aprovechando a partir de ahora los terrenos que van a soportar la extensión de la ciudad, no como nuevos "paquetes" o "rodajas", sino como oportunidades para contribuir al ennoblecimiento y organicidad de la ciudad entera.

EL TECNICO
INFORMANTE

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

18.5.2000

EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

NORMATIVO
(P.D. Resolución 18/4/99 A.D. S.M. 5/4/99)

Como ilustración estadística significativa, se expone a continuación la evolución de los rankings de los municipios madrileños más poblados a partir de 1940.

Recién terminada la Guerra Civil, en el censo de 1940 los diez municipios madrileños con más habitantes, sin contar la capital, eran, por este orden (población en miles de habitantes):

(1940)	1.	Chamartín	64,5
	2.	Vallecas	60,6
	3.	Carabanchel Bajo	27,0
	4.	Aranjuez	23,6
	5.	Vicálvaro	21,2
	6.	Canillas	20,9
	7.	Alcalá	18,4
	8.	Fuencarral	12,9
	9.	Carabanchel Alto	10,7
	10.	Getafe	

Pleno
Aprobado por la C.M. 14 SET. 1999
e fecha
EL SECRETARIO.

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INCLUIDO

EL TECNICO
FIRMANTE

En la década de los 40 son anexionados a Madrid-capital 12 municipios, que en el censo de 1940 habían totalizado 230.046 habitantes (el objetivo, plenamente logrado, no era otro que superar al municipio de Barcelona, sin anexiones desde la década del 20):

- De los 10 de la lista anterior, se anexionan los 7 adosados al término municipal de la capital (todos menos Aranjuez, Alcalá y Getafe): Canillas, Carabanchel Alto, Carabanchel Bajo, Chamartín, Fuencarral, Vallecas y Vicálvaro.
- Son también anexionados otros 5 igualmente adosados a Madrid: Aravaca, Barajas, Canillejas, Hortaleza y El Pardo.

Con ello, en el censo de 1950 la lista de los diez municipios madrileños con más habitantes, después de la capital, resulta completamente diferente, apareciendo Leganés por primera vez:

(1950)	1.	Villaverde	26,7
	2.	Aranjuez	24,6
	3.	Alcalá	19,4
	4.	Getafe	12,2
	5.	Colmenar Viejo	8,2
	6.	Ciempozuelos	8,0
	7.	S. Lorenzo del E.	7,1
	8.	Leganés	5,8
	9.	Colmenar de Oreja	5,6
	10.	Pozuelo	5,1

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
18-5-2000
19-5-2000
Madrid, ...
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 25/5/89)



Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C.M.
de fecha 14 SET. 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.

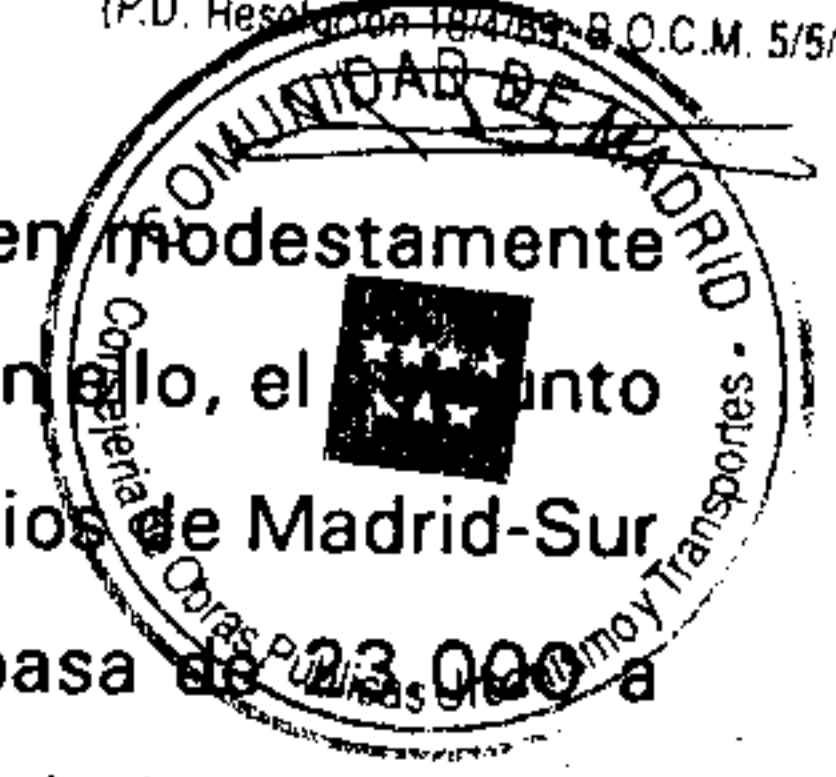
COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJO DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL
3 MAR 1999
RECIBIDO
EL TECNICO
INFORMANTE

En la década de los 50 Villaverde es anexionado a Madrid (última anexión).
En la lista correspondiente al censo de 1960, además de la desaparición de Villaverde, no hay más novedades significativas que los ascensos relativos de Torrejón de Ardoz y Pozuelo:

(1960)	1.	Aranjuez	27,2
	2.	Alcalá	25,1
	3.	Getafe	21,8
	4.	Torrejón	10,7
	5.	Pozuelo	9,4
	6.	Ciempozuelos	9,1
	7.	Leganés	8,5
	8.	Colmenar Viejo	8,3
	9.	S. Lorenzo del E.	7,9
	10.	Arganda	6,2

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
Madrid, 19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 18/4789-B.O.C.M. 5/5/89)

Mientras tanto Fuenlabrada, Móstoles y Alcorcón crecen modestamente hasta alcanzar cifras en torno a los 3.000 habitantes. Con ello, el conjunto de los que hoy aparecen como los cinco grandes municipios de Madrid-Sur (Leganés, Getafe, Alcorcón, Móstoles y Fuenlabrada) pasa de 23.000 a casi 40.000 habitantes, mientras el municipio de la capital pasa de 1,6 millones a 2,2.



Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.
de fecha 14 SET. 1999 20 DIC. 1999
EL SECRETARIO.

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMATIVO

El panorama cambia radicalmente, como es sabido, en la década de los 60 a lo largo de la cual el municipio de Madrid pasa de 2,2 millones a 3,1, en el censo de 1970 es ya visible el fenómeno metropolitano, aunque limitado a los grandes crecimientos de Leganés, Alcorcón y Getafe; y de Móstoles y Alcobendas/S. Sebastián de los Reyes en menor proporción, además del caso semimetropolitano de Alcalá; Aranjuez es ya el único municipio rural de la lista de los diez mayores:

(1970)	1.	Getafe	69,3
	2.	Alcalá	57,3
	3.	Leganés	56,2
	4.	Alcorcón	46,0
	5.	Aranjuez	28,7
	6.	Alcobendas	25,0
	7.	Torrejón	21,0
	8.	Móstoles	17,8
	9.	S. Seb. de los Reyes	15,4
	10.	Pozuelo	15,4

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid. 18-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución de 18/5/89)

Fuenlabrada tiene un despegue muy tímido todavía (7,3 miles). De las formas el conjunto de los cinco grandes municipios del Sur de Madrid ha multiplicado su población por cinco: de casi 40.000 en 1960 a casi 200.000 en 1970 (197.012).

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

de fecha

14 SET. 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.



[Handwritten signature]

9 MAYO 2000

Pero el verdadero vuelco en las tendencias emerge en el censo de 1981, cuando se comprueba que la capital ha frenado súbitamente su crecimiento (incluso ha perdido habitantes), y son los municipios del entorno los que reciben los últimos grandes contingentes de inmigrantes que acuden a Madrid, además de recibir inmigración procedente del municipio capital:

(1981)	1.	Leganés	163,9
	2.	Móstoles	150,2
	3.	Alcorcón	140,9
	4.	Alcalá	137,1
	5.	Getafe	126,5
	6.	Fuenlabrada	78,0
	7.	Torrejón	75,5
	8.	Alcobendas	63,7
	9.	Parla	56,3
	10.	Coslada	53,7

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
Madrid, 19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 164/89, B.O.C. 15/89)

Aunque se persiste en considerar a Alcalá fuera del Area Metropolitana de Madrid, esta lista es ya plenamente metropolitana, en el sentido actual de la palabra.

Los crecimientos en esta década son impresionantes: Móstoles, Leganés, Alcorcón, Alcalá, Fuenlabrada, Getafe y Torrejón, por este orden, crecen entre 1970 y 1981 más de 50.000 habitantes cada uno; los dos primeros crecen más de 100.000. El conjunto de los cinco grandes del Sur pasa de 197.012 a 659.786.



14 SET. 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO
[Handwritten signature]

La lista de los diez mayores de 1991 incluye los mismos municipios que la de 1981, lo que da idea de una cierta consolidación estructural. Los cambios del orden correlativo se deben a grandes crecimientos muy localizados en Fuenlabrada (sobre todo), Móstoles y Coslada y al estancamiento de Alcorcón, sobresaliendo dentro de una tónica general de crecimiento muy suavizado respecto a los decenios precedentes. Así, el conjunto de los cinco grandes del Sur pasa de 659.786 a 786.486 habitantes (+ 126.700), pero este crecimiento se concentra sobre todo en Fuenlabrada (+ 66.627) y Móstoles (+ 41.759).

(1991)	1.	Móstoles	192,0
	2.	Leganés	171,4
	3.	Alcalá	159,3
	4.	Fuenlabrada	144,7
	5.	Alcorcón	139,6
	6.	Getafe	138,7
	7.	Torrejón	81,0
	8.	Alcobendas	78,8
	9.	Coslada	73,7
	10.	Parla	69,9

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
Madrid, 18.5.2000
19.5.2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.R. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)

En este grupo consolidado de los mayores municipios metropolitanos, se incluyen:

- Un municipio del Norte: Alcobendas (S. Sebastián de los Reyes sería el 11).
- Tres del Corredor Este: Coslada, Torrejón y Alcalá.
- Seis del Sur-Suroeste: Móstoles, Leganés, Fuenlabrada, Alcorcón, Getafe y Parla.
- Ninguno del Oeste-Noroeste (Pozuelo sería el 12).

Considerando solamente los seis mayores de 100.000 habitantes, que destacan bastante sobre los siguientes, tenemos:



EL SECRETARIO.

9 MAYO 2000

- Un municipio del Corredor Este: Alcalá.

- Cinco del Sur-Suroeste: el conjunto de los cinco grandes
(Móstoles, Leganés, Fuenlabrada, Alcorcón y Getafe).

EL TECNICO
INFORMANTE

Lo que da bastante idea de la entidad de cada uno de los sectores del Area Metropolitana.

Resulta muy significativo, también, ver en un cuadro la evolución de la situación de estos diez municipios en la lista correlativa de mayores municipios de la Comunidad de Madrid (tras la capital) desde el censo de 1960 en adelante:

Lugar ocupado en la lista de 1960 1970 1981 1991

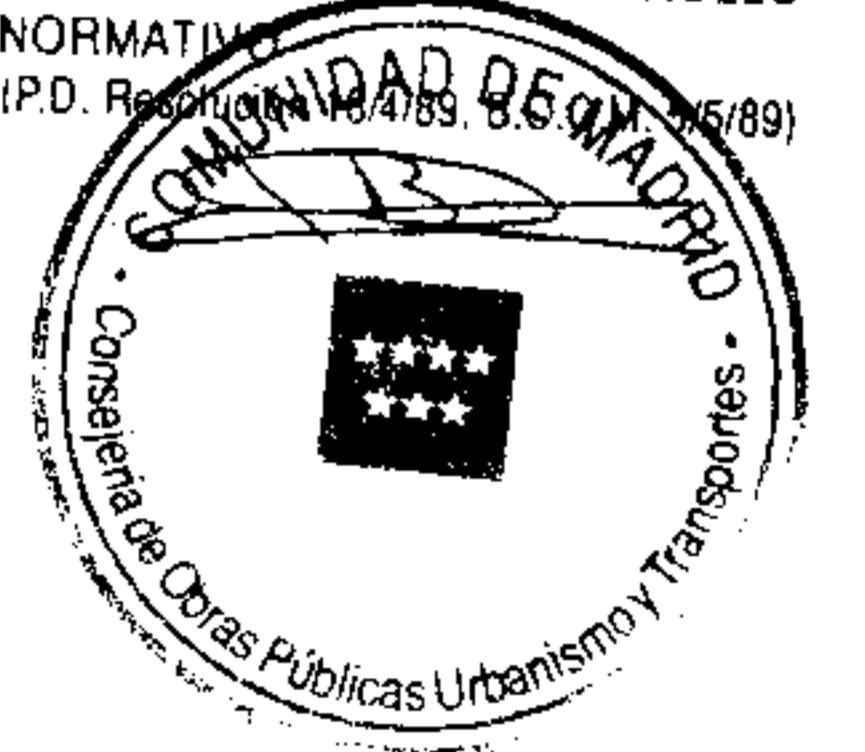
Móstoles	32	8	2	1
Leganés	7	3	1	2
Alcalá	2	2	4	3
Fuenlabrada	33	20	6	4
Alcorcón	27	4	3	5
Getafe	3	1	5	6
Torrejón	4	7	7	7
Alcobendas	14	6	8	8
Coslada	25	11	10	9
Parla	49	14	9	10

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid.

EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.M. 2/5/89)



La interpretación de esta lista parece clara:

- Alcalá, en su permanente posición de relativa autonomía respecto a Madrid, se mantiene desde el principio en los primeros lugares de la lista; sus oscilaciones se deben más bien a bruscos movimientos relativos de otros municipios.

- Torrejón tiene su mayor crecimiento relativo en los años 50 (base aérea) con un puesto máximo en 1960, que luego pierde.



EL SECRETARIO.

9 MAYO 2000

DOCUMENTO DE TRABAJO

EL TECNICO
INFORMANTE

- Los ritmos del desarrollo industrial influyen muy directamente sobre la evolución de Getafe, que parte de los primeros lugares y alcanza el primero en 1970, perdiendo puestos a continuación. Alcobendas tiene también su puesto más alto en 1970.

- Leganés asciende sucesivamente puestos en la tabla hasta ocupar el primero en 1981, pasando al segundo en 1991. Alcorcón y Parla, partiendo de posiciones mucho más bajas, tienen también su puesto más alto en 1981.

- Móstoles (primero en 1991), Coslada y -arrancando más tarde- Fuenlabrada, no han cesado de ascender puestos.

Por lo tanto, existe una casuística "generacional" de municipios cuyo mayor auge poblacional relativo se da sucesivamente en 1960, 1970, 1981 ("generación de Leganés", marcada por la construcción de Zarzaquemada) y 1991. Pasado el momento culminante, el descenso de puestos podría indicar que la prioridad pasa del crecimiento cuantitativo al cualitativo.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

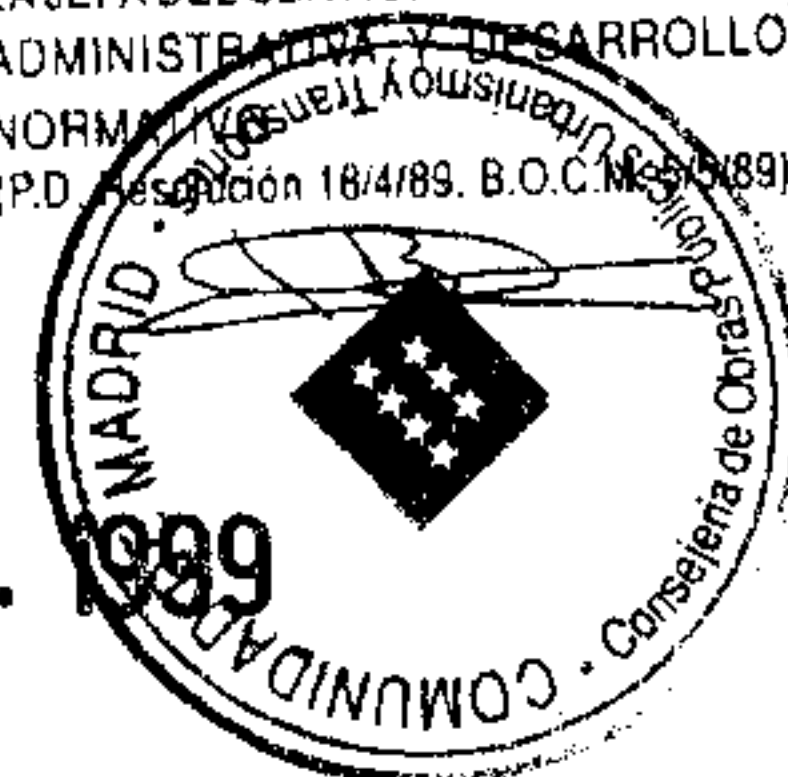
Madrid, 18-5-2000
19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C. Madrid 1989)

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

14 SET. 1999

20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

AY



Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.



EL SECRETARIO.

[Handwritten signature]

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 19-5-2000

20 DIC 1999

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
JEFE DEL SERVICIO DE SITUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

COMUNIDAD DE MADRID
Consejería de Obras Públicas Urbanismo y Transportes

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

II) LEGANÉS EN EL AREA METROPOLITANA.

Si a la realidad urbanística existente le sumamos las previsiones del planeamiento, y consideramos los términos municipales vecinos, podemos hacernos a la idea de la situación crítica de la que debe partir el Nuevo Plan General de Leganés.

Está ya previsto el destino de la mayoría del término municipal. Al terreno rústico sin destino asignado, que en 1960 suponía prácticamente la totalidad del término, sólo le quedan algunos retazos dispersos, no muy grandes. Aunque se advierte que las Areas de Oportunidad y de Usos Especiales no tienen, salvo Parquesur, usos decididos; y quedan pendientes de reorganización unas pocas zonas cuya ocupación no está totalmente consolidada.

Todos los municipios del entorno han desarrollado sus núcleos urbanos hasta los bordes del término de Leganés, o lo tienen previsto en sus planes. En algunos casos (Alcorcón, Fuenlabrada) estos desarrollos han llegado incluso a penetrar en el término de Leganés. Sólo en el sector suroeste del término, al otro lado del Parque de Polvoranca, el terreno rústico se extiende ampliamente a ambos lados del límite municipal.

Las áreas destinadas a Usos Extraurbanos (Subestación eléctrica, depósito de Agua, Cementerio, estación de transferencia de Residuos sólidos, Depuradora, que tienen en común su incompatibilidad con el contacto con desarrollos urbanos, corren el riesgo de quedar engullidas por éstos. Y el día en que se decida la reorganización radical de la red eléctrica de alta tensión, puede suceder que ya no queden pasillos adecuados de terreno libre.

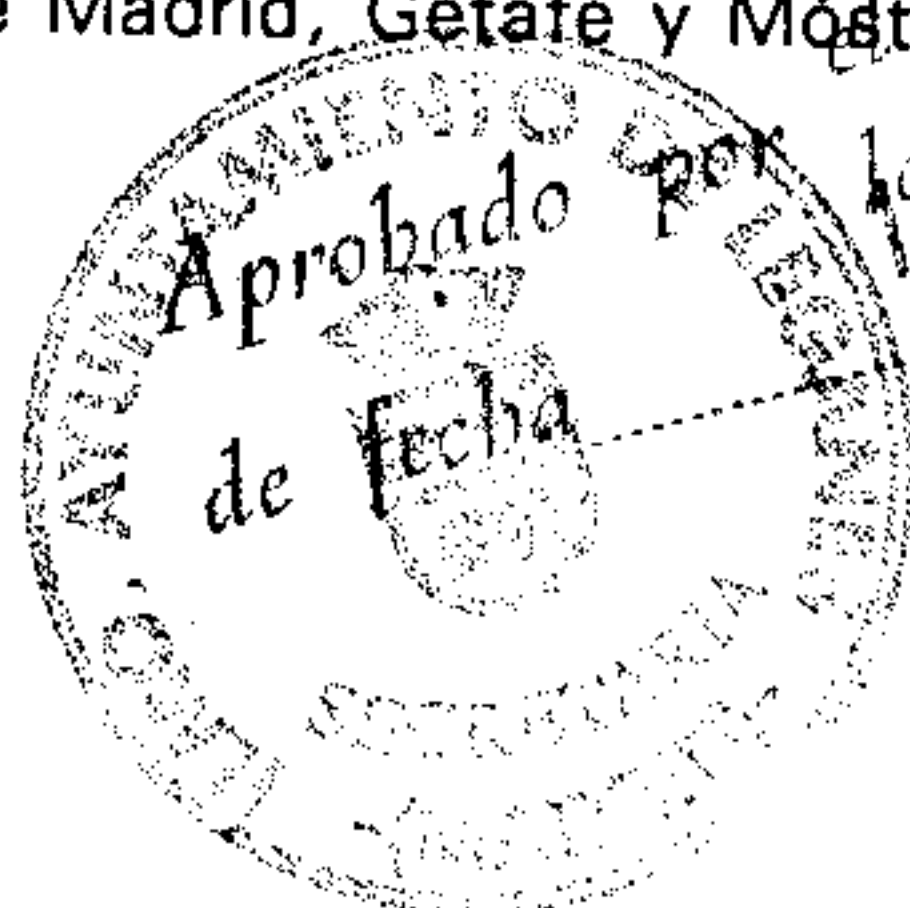
ENCUADRE METROPOLITANO.

Conviene ampliar el encuadre anterior para ver con mayor claridad la situación del conjunto más densificado del Sur-Suroeste del Area Metropolitana de Madrid.

Destacan especialmente las cinco ciudades más características del ámbito (Leganés, Alcorcón, Móstoles, Fuenlabrada y Getafe).
En los casos de Madrid, Getafe y Móstoles existe el total casi total agotamiento del

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO (B.O. 18/5/1999)



EL SECRETARIO.

Handwritten signature of the Secretary General.

terreno rústico con valor funcional adecuado para usos urbanos, frente a la pequeñez relativa del suelo urbano-urbanizable en Leganés, Fuenlabrada o Alcorcón.

En Móstoles se rellena todo el ámbito del término municipal entre sus dos autovías a Madrid (actual N-V y futura N-V, antes llamada "Eje del Suroeste") y se alcanza la completa continuidad con Villaviciosa a través de una zona industrial común.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000
19-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(P.D. Resolución A/1178/89, B.O.M. 5/5/89)



14 SET. 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

A PINTO

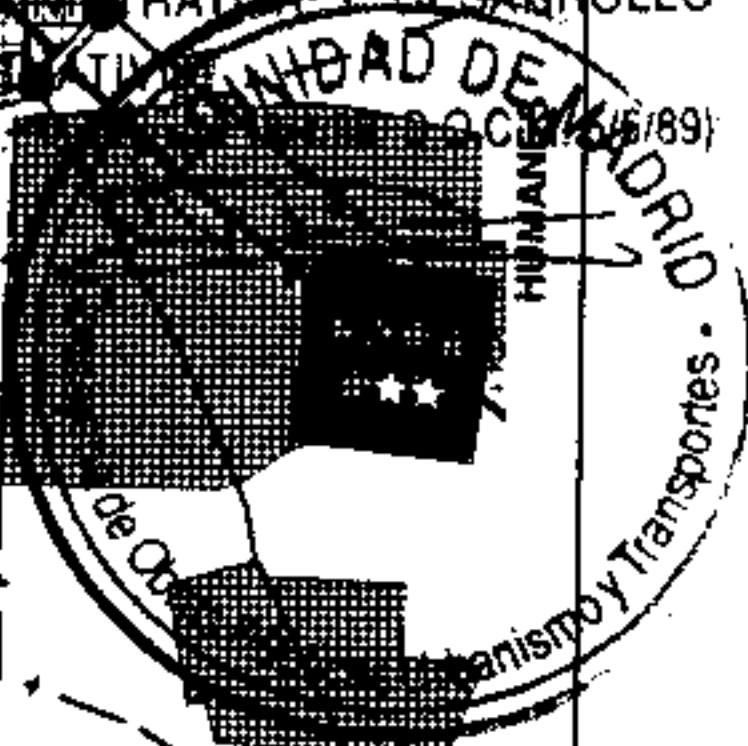
AVE.

BASE
AEREA
DE
GETAFE

LA CANTUENA / A PARLA

ARROYO CULEBRO

DOCUMENTO EN A QUE SE
RECIBE EL CUERPO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
15-5-2008
MADRID
SECRETARIA GENERAL TECNICO
GOBIERNO DE LA COMUNIDAD DE MADRID
ADMINISTRACION DE URBANISMO Y TRANSPORTES

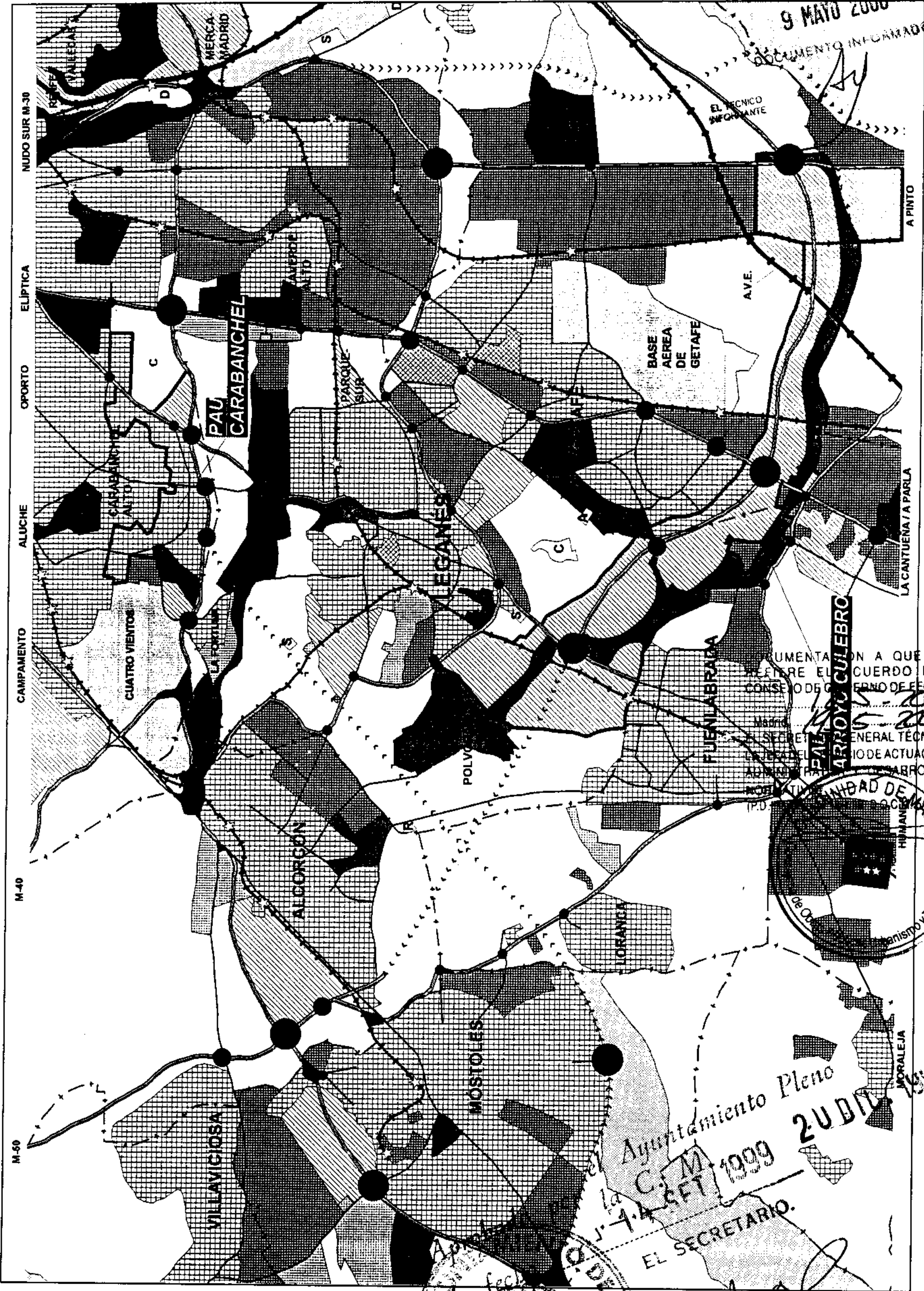


MORALEJA

Aguntamiento Pleno
C.M.
1-4-1999

20 DIL 1999

EL SECRETARIO.



M-40

ALUCHE

OPORTO

ELIPTICA

CAMPAMENTO

M-50

NUDO SUR M-30

DISTRIBUCION PORCENTUAL DE LOS VIAJES POR MOTIVO TRABAJO CON ORIGEN EN
LEGANES. 1987.

Destino	%
Total Madrid	54,9
Almendra	28,2
Sur	19,6
Norte	3,8
Este	3,3
 Total Sur Metropolitano	 13,2
Fuenlabrada	4,9
Getafe	2,6
Humanes	1,9
Móstoles	1,3
Alcorcón	1,2
Pinto	0,8
Parla	0,3
Valdemoro	0,2
 Otros destinos	 7,2
Leganés	24,7
 Total	 100,0

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PÚBLICAS
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 14.5.2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(P.D. Resolución de 14.5.2000, de C.M. 5/5/89)



Aprobado por el Ayuntamiento Plen.
la C. M.

14 SET. 1999

20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.



CONCLUSIONES SOBRE OFERTAS DE SUELO ADECUADAS A LAS DEMANDAS.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
ACTUACION REGIONAL
9 MAYO 2000

A) Suelo para actividad económica, grandes equipamientos y usos especiales.

DOCUMENTO INFORMADO
EL TECNICO
INFORMANTE

En lo que respecta a la generación de actividad económica y, sobre todo, a la creación de puestos de trabajo, hay que insistir en que los planes urbanísticos inciden de modo muy indirecto y mediatizado.

Quizá pudiese esperarse la realización en Leganés de algún tipo de trabajo previo (Plan Estratégico) del que se derivase a través del Plan General urbanístico una política consciente respecto al suelo para actividad económica.

No sucede así en este caso; pero tampoco se conocen en España Planes Estratégicos elaborados con una finura suficiente como para derivar de ellos políticas de suelo. Lo que se acostumbra es que sean los responsables municipales directos y los responsables técnicos de los propios Planes Generales quienes, conscientes de la importancia del tema, traten de suplir la falla a través de contactos con las fuerzas productivas locales y con estudios propios.

En este tema carece de sentido razonar en términos de dotaciones medidas en hectáreas.

El problema presenta otras dimensiones:

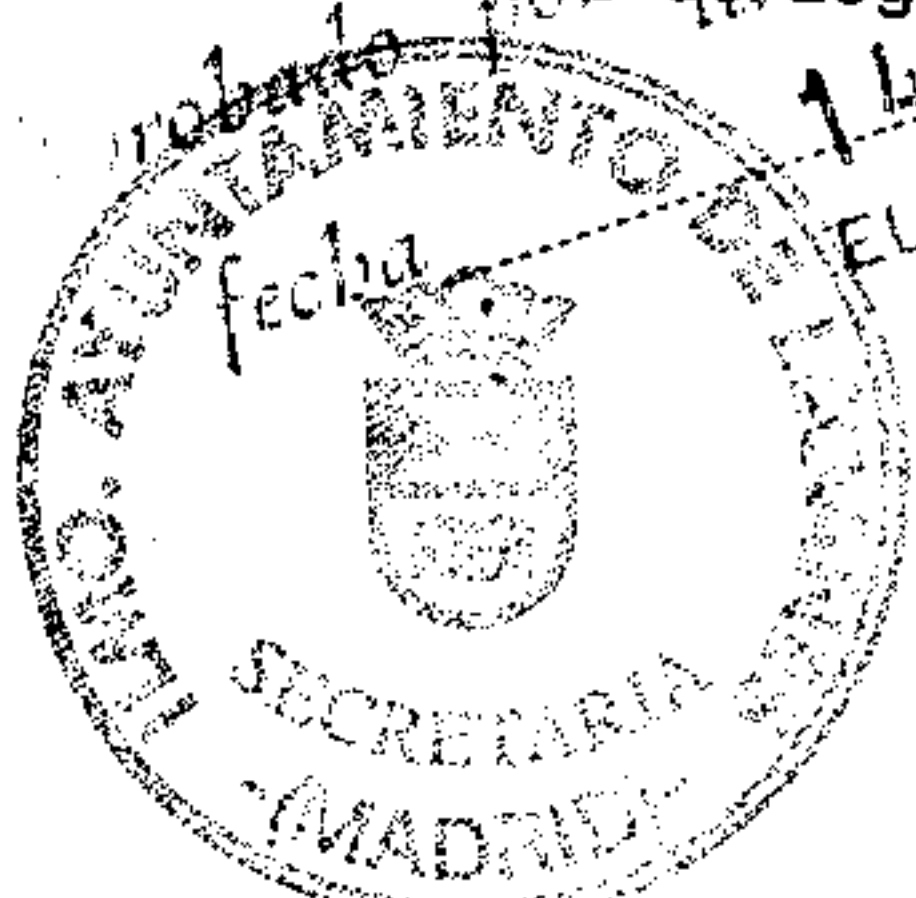
DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
14.5.2000
14.5.2000
Madrid
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución de 14.5.2000 S.M. 5/5/89)

DEMANDA DE EMPLEO EN EL TÉRMINO DE LEGANÉS:

La población demandante de empleo va a crecer a lo largo de los ocho años del programa de actuación del presente PGOU, como consecuencia del acceso de una numerosa generación de jóvenes a la edad de trabajar, y de que no se observa que los retrasos en esta incorporación por motivo de estudios estén resultando significativos. Esta nueva demanda se sumará a la de los actuales parados, muy numerosos por causa de la crisis.

Los ciudadanos de Leganés que trabajan, se distribuyen básicamente entre tres frecuencias de empleo:

A) Actividades localizadas en el término de Leganés en las que trabajan básicamente habitantes de Leganés.



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMATIVO

EL TECNICO
INFORMANTE

Son las actividades de construcción y, sobre todo, las del sector servicios propio de la Ciudad, todavía escaso en comparación con lo que sería propia de una ciudad de este tamaño, pero que últimamente va en aumento, como consecuencia del progresivo equipamiento de un núcleo urbano que en sus exigencias básicas depende cada vez menos de Madrid, y como consecuencia también de iniciativas singulares como Parquesur (cuya superficie comercial va a incrementarse próximamente).

La gran mayoría de la industria localizada en La Fortuna entraría también en este apartado; no así la de Leganés, que corresponde más bien al apartado siguiente.

B) La amplia cuenca de empleo del Sur Metropolitano, Villaverde incluido, cuya orientación básica es industrial. Aunque en las actividades localizadas en cada término municipal existe cierta mayoría de trabajadores residentes en ese mismo término, puede decirse que es una cuenca esencialmente abierta, intermunicipal.

A partir de la iniciativa del PAU Arroyo Culebro se intenta que esta cuenca de actividad industrial complete su estructura mediante instalaciones estratégicas con efectos multiplicadores, áreas de servicios a las empresas, y grandes equipamientos singulares.

C) La gran cuenca de empleo de Madrid (excepto Villaverde), principalmente de empleo en el sector servicios. Es en su género la mayor de España y una de las mayores de Europa.

A ella se adscribe más de la mitad de la población ocupada residente en Leganés. Aunque no se cuenta con datos recientes, los últimos disponibles señalaban que Leganés es el municipio del Sur Metropolitano más dependiente de Madrid por razones de localización de empleo.

De cara a la actual demanda de empleo, y a la que va a aparecer en los próximos años, lo prioritario es en primer lugar que aparezcan nuevas ofertas de empleo en cantidad suficiente. En segundo lugar, que los empleos adscritos a las cuencas (A) y (B) se incrementen lo más posible, reduciendo al máximo la dependencia respecto a la capital, o sea, la proporción relativa de empleos adscritos a (C). Idealmente habría que tratar de que la totalidad de las demandas remanente y nueva fueran absorbidas por ofertas de empleo en Leganés y en el resto del Sur Metropolitano.

Este desplazamiento de la distribución geográfica de la localización del empleo no debería

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
de fecha 14 SEP. 1999
EL SECRETARIO.

ir en detrimento de su estabilidad. Parece evidente que este riesgo será menor cuanto mayor sea el enraizamiento de las nuevas actividades en una trama socio-económico-cultural propia de Leganés, y del Sur Metropolitano.

EL TECNICO
INFORMANTE

En relación con el planeamiento urbanístico de nivel municipal se trata, como conclusión, de apuntar con las políticas de suelo y de cualificación urbana...

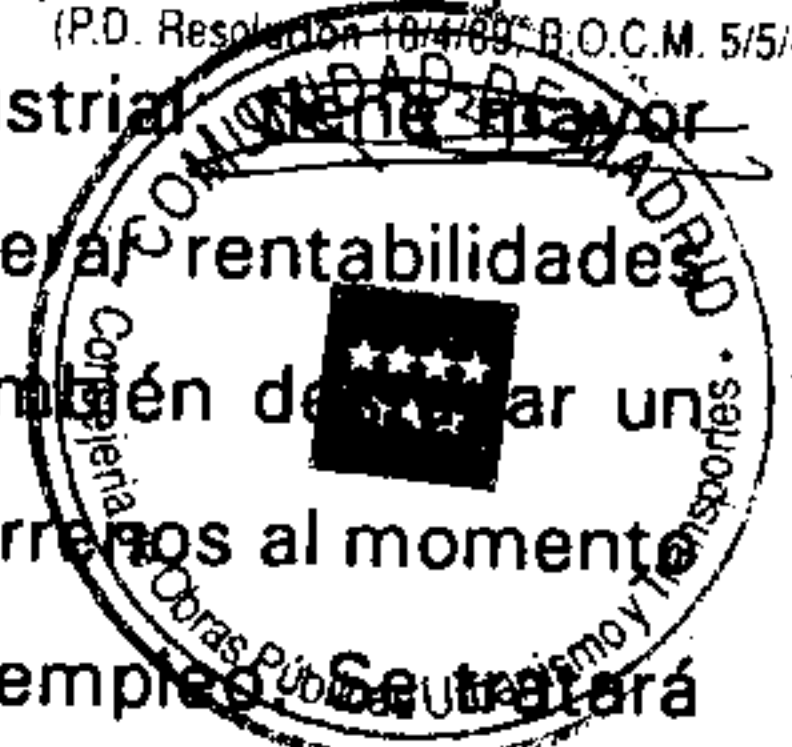
- al máximo apoyo posible a las estrategias de creación de empleo dentro del término municipal que ofrezcan mayores garantías: estrategias (A), en la Ciudad y en La Fortuna, y (B), en el gran ámbito Sur del término municipal;

- a la consideración de las consecuencias del aumento de la actividad sobre las nuevas orientaciones de la movilidad (si las anteriores estrategias tienen éxito);

- al máximo apoyo posible a la maduración de una verdadera "trama socio-económico-cultural propia de Leganés, y del Sur Metropolitano".

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
19.5.2000
Madrid
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
(P.D. Resolución 104789 P.O.C.M. 5/5/89)

Sobre el apoyo urbanístico a las estrategias de creación de empleo, importa decir que no es cuestión de clasificar-calificar enormes superficies de suelo industrial, para garantizar ofrecer calidad, especialización y diversificación, y considerar rentabilidades medidas en número de empleos por hectárea de suelo. Interesa también de crear un factor de oportunidad en el tiempo: reservar la ocupación de ciertos terrenos al momento en que su oferta pueda ser más rentable en creación de actividad y empleo. Se tratará este tema en el apartado de "Establecimiento de Prioridades".



El incremento proporcional del empleo adscrito a Leganés-ciudad y a la cuenca del Sur Metropolitano determina un cambio en las estrategias del transporte de viajeros. Aumentarán progresivamente los viajes dentro de la Ciudad y entre las ciudades del Sur, con las consiguientes presiones sobre el crecimiento de la red viaria. Se demandará también un mayor desarrollo de la red local y sureña de autobuses, sobre todo en función de las nuevas concentraciones de empleo y de las dificultades del aparcamiento fuera de los lugares de residencia.

Sobre el apoyo urbanístico a la maduración de un entramado social auténticamente leganense y sureño, por la vía de la maduración formal de la Ciudad, ya se ha hablado

Aguntamiento Pleno
Aprobado por el Pleno el 14 de Mayo de 1999
EL SECRETARIO.

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

suficientemente.

OBSERVACION SOBRE LA ACTIVIDAD INDUSTRIAL: La breve tradición industrial de Madrid-Sur, fuertemente agredida por la crisis, está modificando sus pautas.

Esta tradición entremezclaba cuatro tendencias diferentes en los mismos ámbitos:

- 1) Un conjunto de grandes industrias clásicas (estructurantes de tejido industrial) localizadas en torno al eje Villaverde-Getafe, y generadas a partir del proceso dirigido de industrialización madrileña como alternativa a los desarrollos catalán y vasco: las sucesivas crisis han corroído fuertemente esta trama.
- 2) Los resultados de la fragmentación de los procesos productivos de la tendencia anterior: pequeña industria muy especializada pero con bajo nivel tecnológico.
- 3) El abastecimiento y "servicios industriales" a la aglomeración madrileña y a un entorno más o menos amplio: instalaciones "de tipo industrial" pero que no siempre lo son (se trata en muchos casos de almacenes y naves de distribución, con escasa proporción de empleos por hectárea), y cuando se trata de auténticas industrias éstas suelen ser de baja cualificación, frecuentemente vinculadas, como las de la tendencia anterior, a persecuciones de suelo industrial básico, más o menos marginal.

A medida que se racionaliza la ordenación urbanística del Sur, muchas actividades de tipos 2 y 3 (si no precisan cercanía física a la capital) escapan más al Sur, y cada vez más a Castilla-La Mancha. Para las empresas con capacidad y necesidad de evolucionar, se ha establecido por Ayuntamientos y CAM una línea de modernización o regularización urbanística de áreas industriales, que en Leganés ha afectado o está afectando, de un modo u otro, a todas las áreas de mayor dimensión. Mayor problema tienen las áreas industriales marginales de muy pequeño tamaño, ubicadas generalmente en localizaciones conflictivas, cuyo traslado es obligatorio; sobre todo cuando los empresarios no cuentan siquiera con la propiedad del suelo.

- 4) Industrias de diversos tamaños cuya localización en el área de Madrid se vincula con el poderoso sector terciario de la capital. Suelen contar con una buena

de fecha

EL SECRETARIO.

cualificación tecnológica o, por lo menos, con aptitudes para incorporarla, pero tienden a irse al eje de la N-II o, sobre todo, al Norte Metropolitano, no encontrando en el Sur otras ventajas que las de una mayor cultura industrial.

Desde la perspectiva de un Plan General urbanístico está claro las opciones:

- continuar los procesos de modernización de las tendencias 2 y 3;
- incentivar la tendencia 4 a toda costa;
- y aprovechar la identificación del ámbito más conectado con Villaverde-Getafe, como eje de tradición y funcionalidad industriales. Pero tendiendo a que su carácter se diversifique y evolucione mediante la inserción de piezas singulares, que no sean simplemente "nuevas piezas del eje", sino que exhiban además características muy propias y peculiares: en su accesibilidad, factores de vecindad, "escaparatismo", calidad ambiental del entorno, etc.

Las distintas opciones coinciden en una estrategia de localizaciones industriales relativamente pequeñas y dispersas, ofreciendo cada una un alto grado de distintas ventajas. Una oferta lo más diversificada posible y adecuada para traducirse en áreas industriales muy especializadas, en la línea iniciada por la "Ciudad del Automóvil", que vayan configurando una cierta imagen de marca vinculada a Leganés.

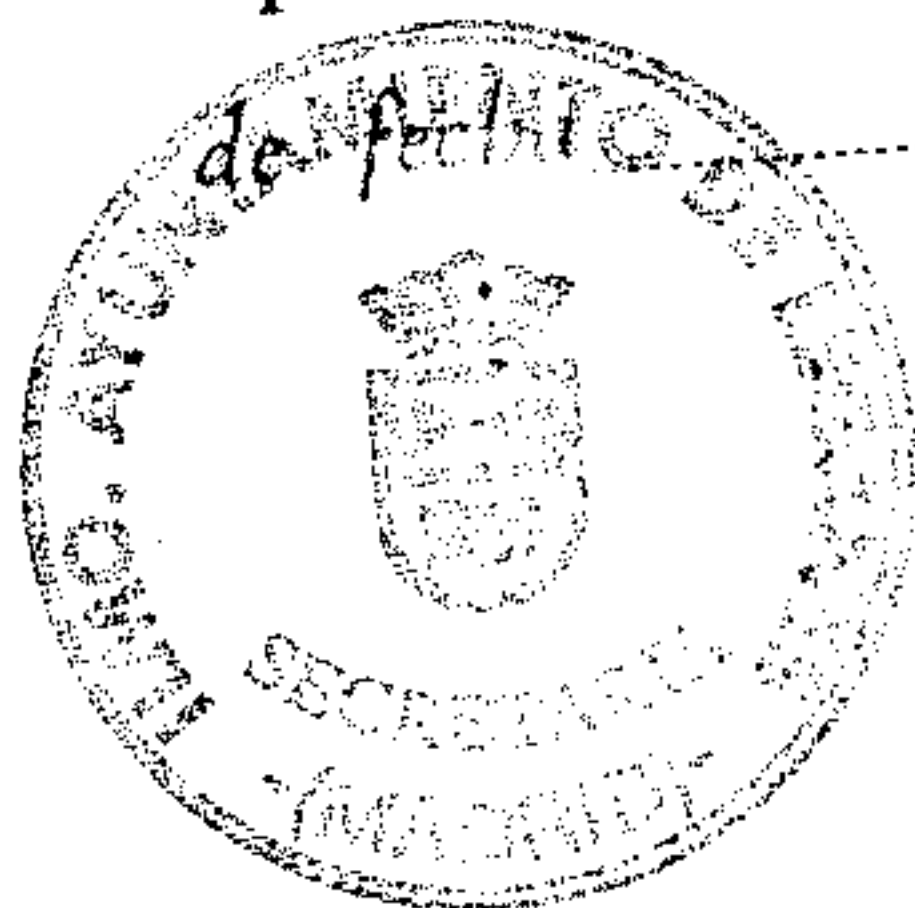
Se cuenta en Leganés -ya se ha dicho- con un interesante desarrollo de los Servicios a Empresas, y con al menos dos empresas importantes con actividades de I+D. Se debe contar además, desde luego, con las sinergias que deberán aportar a Leganés tanto el sector Politécnico de la Universidad Carlos III como el Parque Científico-Empresarial del PAU Arroyo Culebro.

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

14 SET. 1999

20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.



OBSERVACIONES SOBRE FACTORES URBANISTICOS DE LA ACTIVIDAD DE SERVICIOS:

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
TRANSPORTE
9 MAR 2000
DOCUMENTO INFORMADO

a) Respecto al Centro Histórico:

Desde el punto de vista urbanístico, se observan disfunciones en la aptitud del Centro Histórico para albergar ciertas actividades: el parcelario del viejo Leganés tiende a suministrar solamente locales comerciales pequeños; y, en algunas calles que podrían mejorar su entidad como ejes comerciales, las medidas generalizadas de protección de las edificaciones de pueblo no han podido ser más contraproducentes (ruinas en C/ Juan Muñoz, etc). Pero en varios de los casos en que el PGOU de 1985 eliminaba de hecho estas medidas, en aras de conseguir mejoras de trama urbana mediante Unidades de Actuación, éstas no se han podido desarrollarse (claramente hay que seguir en esta línea, pero mejorando las condiciones de viabilidad de estas operaciones).

Hoy día, los fundamentos razonables de esta protección casi generalizada deben verse en la necesidad de impedir una rápida supresión traumática de la memoria histórica y en evitar una excesiva densificación del Centro, conflictiva de cara al automóvil. Pero no en la conservación de unos valores muy poco significativos, y que además simbolizan exactamente lo contrario de un Centro representativo de una ciudad tan grande. Por ejemplo, sólo hay tres edificaciones anteriores a 1950 con tres plantas; ninguna más de tres) y no contribuyen a la creación de actividad terciaria de mayor nivel.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
16-5-2000
Madrid
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
15/09/99



b) Respecto a las nuevas extensiones residenciales:

El rápido crecimiento de la Ciudad a base de bloques abiertos, sin considerar la creación de avenidas y grandes calles "clásicas" de fachadas paralelas con uso mixto residencial/terciario, ha provocado un verdadero déficit de contenedores de actividades urbanas de servicios formando el entramado que es propio de las ciudades de historia larga. Se ha intentado remediar este déficit mediante todo género de soluciones forzadas. La oferta del nuevo PGOU debe atender a este problema; pero no vale cualquier localización periférica. Se plantean en esta línea las posibilidades del cierre de la Ronda Interior, con la "Puerta de Alcorcón", y la prolongación que puede suponer el Ensanche Oeste orientado en dirección al Lago del Parque de Polvoranca.

probado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.
14 SET. 1999 20 DIC. 1999
fecha

EL SECRETARIO.

9 MAYO 2000

c) Respecto a edificaciones exclusivamente concebidas para actividades del sector servicios (además de los equipamientos "de barrio" más usuales):

La localización de estas piezas urbanas debe formar parte de una estrategia de configuración de una "trama de centralidades" imprescindible para una Ciudad madura; inversamente, sólo una trama de este tipo puede dar a estas localizaciones el suficiente valor funcional.

En los trabajos de Avance de este Plan General se ha desarrollado este tema:

- eje norte-sur del Centro, prolongado por el norte desde la Universidad hasta el espacio entre el cementerio y la autovía de Carabanchel, con apoyo en la localización del nuevo Estadio; y por el sur hacia el área del Hospital y el Parque Científico-Empresarial del Culebro;
- operación revalorizadora del área de la Estación y hacia el Oeste;
- área al norte de Parquesur y bordes del Parque de Polvoranca.

ORIENTACION Y FORMACION DE RECURSOS HUMANOS:

Se ha llamado la atención sobre un déficit de equipamiento significativo referente a la Formación Profesional. En la línea del "Pacto por la Industria" se propone la creación de centros de formación en las nuevas áreas industriales, o en su vecindad inmediata, además de traspasar a F.P. alguna dotación escolar que la disminución de la población menor de 15 años aconsejará dejar fuera de uso.

Naturalmente, las especializaciones de los nuevos Centros de F.P. deberán corresponderse con las tendencias de especialización de los nuevos empleos en servicios, o de las nuevas áreas industriales, o con los subsectores en los que el municipio de Leganés parece estar relativamente especializado, y por ofrecer perspectivas de futuro interesa que sigan desarrollándose.

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

14 SET. 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

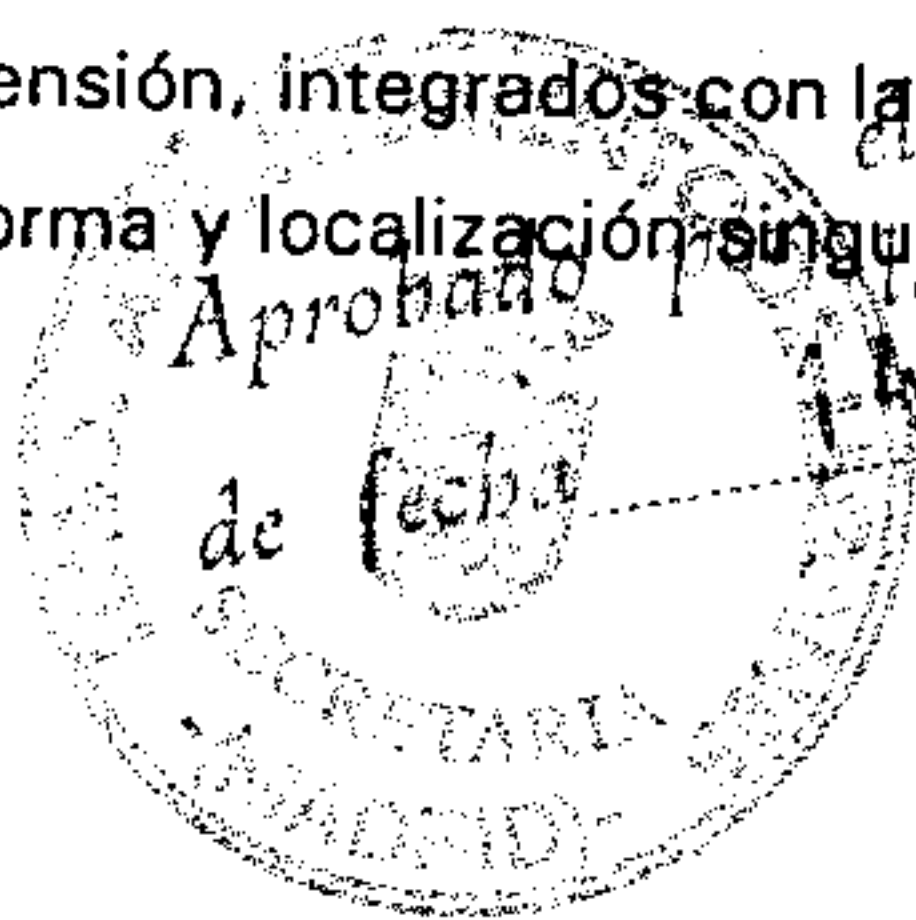
B) Espacios verdes.

En esta materia urbanística se insiste demasiado en la cantidad de superficie calificada como verde; en el número de metros cuadrados por vivienda, o por habitante, que aparecen en los planos de zonificación. Dentro del término de Leganés, el PGOU de 1985 ya reservó una dotación verde muy por encima de la dictada por los standards reglamentarios, y en función de unas previsiones demográficas que no se han alcanzado: Parque de Polvoranca, eje verde del Arroyo Butarque, y red de franjas verdes de borde de la Ciudad con algunas penetraciones adosadas a las arterias principales de tráfico.

En los precedentes trabajos de Avance del nuevo PGOU, se ha señalado la vocación de varias áreas hacia su incorporación a las anteriores constituyendo una verdadera red territorial de Parques, y la vocación de transformación de otras áreas, sin interés funcional, en espacios "verdes extensivos". Ya que los usos agrarios han entrado en un proceso de obsolescencia e interesa aprovechar todas las posibilidades para crear un nuevo estilo paisajístico para el Sur Metropolitano, en orden no sólo a mejorar la calidad de vida, sino también a atraer inversiones en actividad productiva.

Se observa un primer problema: la ejecución efectiva de estos grandes espacios verdes sólo implica la inclusión del apartado de adquisición de los terrenos dentro del correspondiente capítulo del Programa de Actuación del PGOU, sino también las obras de ordenación y plantación, y unos trabajos de mantenimiento que suponen una costosa dotación presupuestaria. En la práctica lo que suele suceder es que estos gastos de gestión, obras y mantenimiento se traspasan a otros temas cuya necesidad se ve más perentoria, al lado de la cual los grandes espacios verdes periféricos aparecen como dotaciones excesivas, lujosas. Si a pesar de todo resulta necesario iniciar su ejecución, incluso en breve plazo, por otro tipo de razones más indirectas, parece obligado recurrir a nuevos mecanismos en los que deben participar la Comunidad de Madrid, las ayudas europeas, y la iniciativa privada, en muy diversas formas. Entre otras cosas, el interés de la iniciativa privada podría radicar en una demanda de ocio y de actividad al aire libre que excede con mucho a la de Leganés (o sea, la demanda procedente de Madrid-ciudad).

Pero el problema más agudo no es éste, sino el de los espacios verdes públicos de pequeña dimensión, integrados con la Ciudad. Espacios bien entretejidos con la trama de calles cuya forma y localización singulares les hagan verdaderamente atractivos para un



EL SECRETARIO.

9 MAYO 2000

EL TECNICO
INFORMANTE

uso más cotidiano que los grandes espacios verdes periféricos, y que asuman funciones de complemento espacial para unas viviendas más bien pequeñas. Los que actualmente existen en Leganés indican el camino a seguir.

En la oferta del nuevo PGOU hay que tender a varios tipos de pequeños jardines públicos de estilos espesamente urbanos, con elementos nobles y singulares y buenas calidades de acabado, y aprovechando sobre todo los modelos tradicionales que contribuyen a hacer Ciudad. Evitar recurrir a franjas o cuñas inhóspitas, que cumplen las dotaciones superficiales reglamentarias pero que más que ajardinadas parecen rellenas de vegetación.

Una segunda observación, cualitativa, para todo género de espacios verdes a crear en el término municipal: con una tremenda densidad de edificación y un paisaje exterior completamente raso, lo que se demanda ante todo son espacios con árboles, y estos espacios cuestan más tiempo que dinero; además, los árboles más rentables para la utilidad ciudadana de estos espacios suelen ser de crecimiento más lento. (Y no hay elementos "duros" que puedan sustituirlos, con la excepción, quizá única, de los miradores, que podrían tener una buena aceptación).

Esto significa que hay que empezar lo antes posible las plantaciones de árboles, como primera fase, sin esperar a la puesta en obra de los restantes elementos de la configuración de los grandes o pequeños espacios verdes.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000

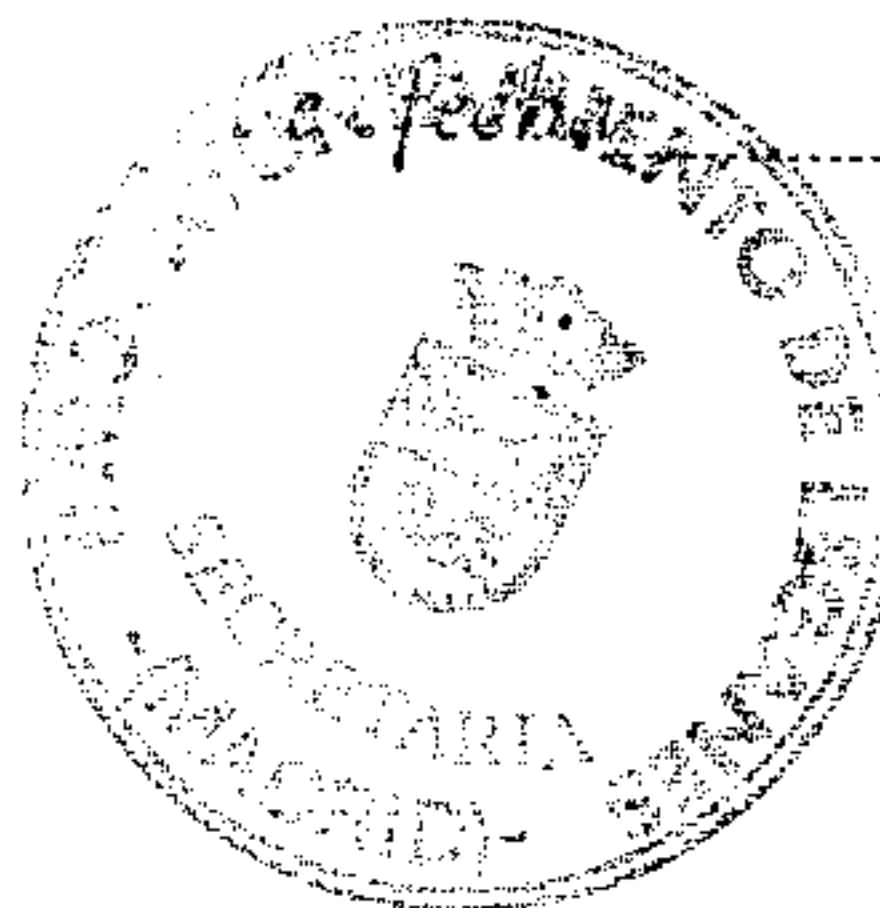
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C. 15/89)

probado por

el Ayuntamiento Pleno

14 SET. 1999 20 DIC.

EL SECRETARIO.



[Handwritten signature]

CONCLUSIONES POR ZONAS

EL NUCLEO RESIDENCIAL

El núcleo residencial denso configurado anteriormente al PGOU de 1985 está formado por Leganés Alto (Centro y San Nicasio) y Leganés Bajo (Zarzaquemada y Carrascal).

La Zona Centro responde en su formación a una trama viaria histórica; San Nicasio surge en los años sesenta; Zarzaquemada y Carrascal se establecen como dos grandes unidades de crecimiento en el Plan General de Ordenación Urbana de 1966, apoyándose en una trama funcional de nueva creación.

La delimitación de la Zona Centro la conforman la Ronda Interior (avenidas del Dos de Mayo, de Juan Carlos I, de La Mancha, de Gibraltar, del Doctor Fleming y de Orellana) y las vías del ferrocarril, estas últimas formando una barrera de separación con el Barrio de San Nicasio. Las vías del ferrocarril militar atraviesan San Nicasio, cuyo límite Norte es la avenida del Mediterráneo, vía de separación con el Sector 1 y el Campo de Tiro, mientras que el Este queda "abierto" con la Reserva Municipal de Suelo de Valdegrullas y con Suelo No Urbanizable.

Ejes estructurantes de la zona Centro son la avenida de Fuenlabrada, calle Virgen de Camino/Santa Rosa (Norte-Sur), avenida de la Universidad/Doctor Martín Vázquez, calle Juan Muñoz/General Aranda/Getafe, calle del Charco/Sol, calle Santa Teresa/Paseo de Colón (Este-Oeste).

La avenida del Doctor Mendiguchía Carriche es el eje de conexión de San Nicasio con el Centro, con la carretera de Alcorcón y con la Ronda Interior Norte, la de Aragón y la calle del Cobre, en continuación de las calles Río Sil y Río Duero, conecta este barrio con el Polígono Industrial de Polvoranca y con la Ronda Interior Sur.

Zarzaquemada se estructura por medio de un eje Norte-Sur en anillo (calles de los Monegros y de La Rioja) y por la avenida de Juan Carlos I, como vía principal en sentido Este-Oeste, continuándose en El Carrascal, que está delimitado por las avenidas de Europa y de Gran Bretaña.

Aprobado por la C. M. de fecha 14 SET 1999 20 DIC. 1999
EL SECRETARIO.

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMATIVO
EL INFORMANTE

La edificación que conserva la trama de construcciones en manzana cerrada que siguen las alineaciones de la tipología rural, se reduce a un rectángulo central del Casco. En el resto, excepto pequeños enclaves como la colonia de viviendas unifamiliares de la calle Fuenlabrada, la tipología es la de bloque abierto, incorporado incluso en el Centro (Plan General de 1966).

El uso residencial es el dominante en el Centro, además del comercial tradicional, el terciario y de diversos equipamientos. Entre éstos son piezas especialmente importantes la Universidad Carlos III, el antiguo Sanatorio Psiquiátrico y el Campo Municipal de Deportes.

También es el residencial el uso dominante de San Nicasio, situándose al Sur el equipamiento del Nuevo Sanatorio Psiquiátrico, una banda de Espacio Libre y el Polígono Industrial Polvoranca, parcialmente ocupado, y cuyo carácter debería cambiarse paulatinamente hacia usos terciario-industriales.

Los terrenos situados al Norte de las instalaciones de "Tapón Corona" y al Oeste de la vía del ferrocarril militar y de la Estación resultan fundamentales para cualquier operación relacionada con ésta.

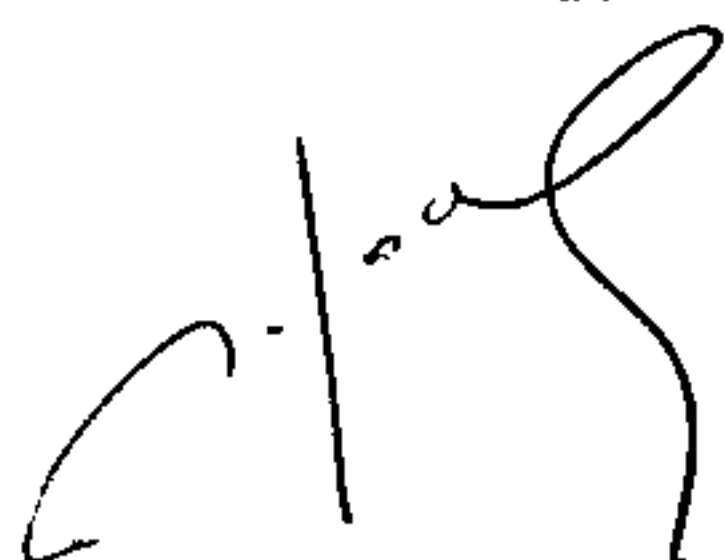
Zarzaquemada y Carrascal son barrios residenciales, siendo el segundo de menor densidad y donde se concentra la mayor parte de los equipamientos.

El rápido y desmesurado crecimiento de la ciudad cuestiona el carácter que se tiene el "centro histórico" y su singularidad. Los servicios y equipamientos existentes, como el actual edificio del Ayuntamiento, el parque de Montepinos, la Estación de ferrocarril y el Hospital Severo Ochoa, y las nuevas actuaciones, como la construcción del Nuevo Centro Administrativo en la avenida de Gibraltar, el emplazamiento de la Universidad, la rehabilitación del Antiguo Sanatorio Psiquiátrico, y la intervención en los terrenos del Campo Municipal de Deportes, introducen la idea de centro de la ciudad con carácter institucional y equipamental, extendido a una amplia zona en la que se define un sistema de ejes y relaciones espaciales.

el Ayuntamiento Pleno
Aprobado por la C. M.

de fecha 14 SET. 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.



Estos ejes de relación deben ponerse en valor, potenciando el uso comercial y utilizando, en algunos casos, la peatonalización como uno de los instrumentos para ello.

EL TECNICO
INFORMANTE

Las calles que conforman estas relaciones coinciden (en dirección Este-Oeste) con los anteriormente citados "ejes estructurantes". Entre ellos hay que destacar la necesidad de potenciar la calle Juan Muñoz como calle comercial y de centro, y añadir las calles Villaverde y Celinda como conexión del actual edificio del Ayuntamiento con el nuevo Centro Administrativo de la avenida de Gibraltar.

La calle Vicente Aleixandre debe adquirir especial relevancia por ser la continuación del Paseo de la Estación (actualmente desvirtuado) y la unión de ésta con el edificio del Antiguo Psiquiátrico. Este edificio cambiará su uso al de equipamiento docente-cultural, con usos posiblemente ligados a la Universidad, sede y residencia para seminarios y congresos, etc.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

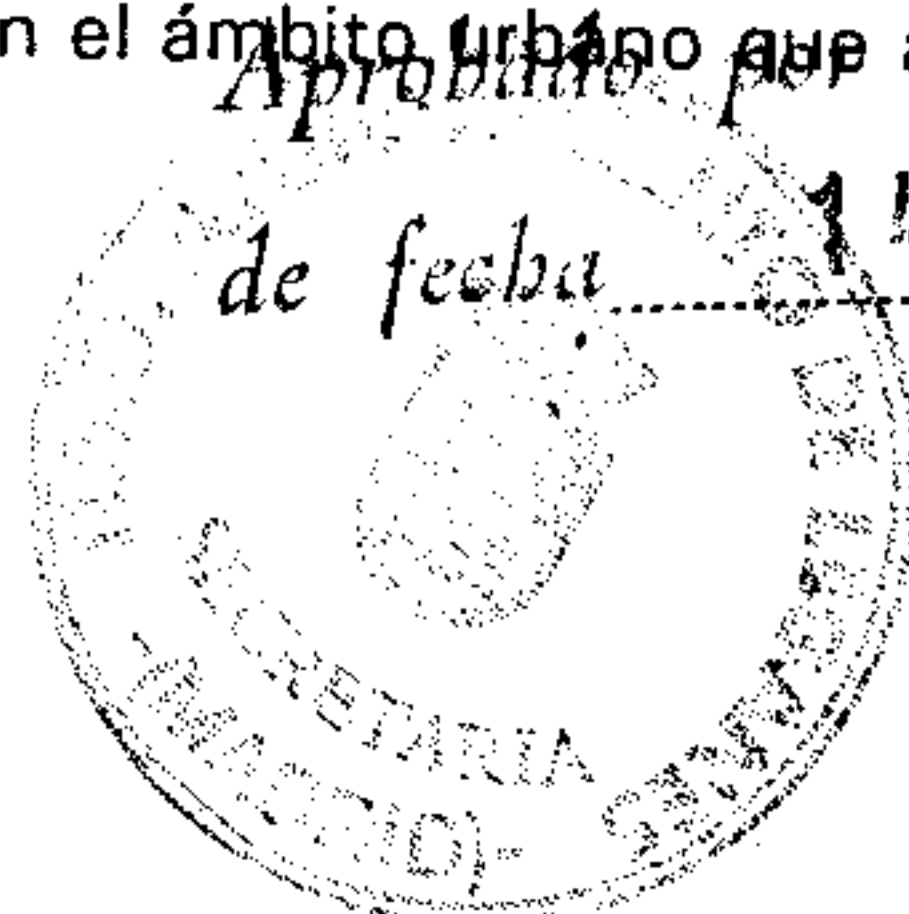
Madrid, 19-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTIVIDADES
ADMINISTRATIVAS Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 1844/2000 de 5/5/89)

En dirección Norte-Sur, al eje estructurante de la avenida de Fuenlabrada hay que añadir, como penetraciones al centro, las calles Madrid (bifurcación de la avenida de Fuenlabrada) y Fuente (acceso rodado a la Plaza de España). Otras calles con carácter de relación de centro son las puestas en valor por la implantación de la Universidad. El importante recorrido entre la Estación de Ferrocarril y los edificios de la Universidad, en duda las condiciones de la calle Santa Rosa, principal vía de conexión de la Estación. Un recorrido alternativo, a la largo plazo, podría ser: Paseo de la Estación (se remodela la calle Espejo (admitiendo la alineación propuesta en el Plan vigente), Barrionuevo, Nuncio (renovando las tres edificaciones protegidas y modificando la alineación) y Butarque.

La calle Butarque se define como el principal eje de unión de la Universidad con el centro, continuándose con la calle Mediodía, Plaza de la Fuente Honda, calle Santa Isabel, Luna, Nª Sª del Pilar, Plaza de la Inmaculada, hasta llegar a la Ronda Interior (avenida de Orellana).

El barrio de San Nicasio está separado del Centro por la vía del ferrocarril de Madrid a Portugal y seccionado por la vía del ferrocarril Militar de Leganés a Cuatro Vientos. Esta última no tiene un uso continuo y sería deseable la utilización de ese espacio de forma menos agresiva con el ámbito urbano que atraviesa.



EL SECRETARIO.

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMATIVO

EL TECNICO
INFORMANTE

La conexión de San Nicasio con el Centro se realiza peatonalmente por el paso inferior de la Estación, el de la calle Juan Muñoz y el del Parque DCC Aniversario.

Para que el barrio se integre plenamente con el centro de la ciudad hay que eliminar la barrera ferroviaria. La solución ideal sería soterrar las vías, pero representa problemas de elevado coste económico y dificultad de mantenimiento del servicio durante la ejecución de las obras.

Por tanto, las propuestas deben tender a hacer lo más permeable posible esta barrera. Punto muy importante de relación entre las dos partes de la ciudad es la Estación, que debería ser un paso amplio, aunque subterráneo, incluso con usos comerciales, y con fachada también hacia San Nicasio, creando un espacio libre, aparcamiento disuasorio y paradas de autobús en los terrenos situados al Norte de las instalaciones de "Tapón Corona", enlazando mediante un eje "Paseo del Lago" por el sur del Nuevo Psiquiátrico con el cierre de la ronda interior.

Este nuevo eje estaría flanqueado por los terrenos de Reserva para la Universidad, cuya banda Sur formaría un cierre del polígono industrial de Polvoranca.

Para el tráfico rodado existen pasos elevados en las avenidas del Mediterráneo, del Dos de Mayo y de Orellana, como ronda interior. Esta ronda debe completarse hasta unirse con la carretera de Alcorcón.

La única conexión rodada de "centro" es el paso inferior de las calles Juan Muñoz y Mendiguchía Carriche.

En el Sur de la Ronda Interior hay dos puntos conflictivos a remodelar: el cruce del paso elevado de la avenida de Orellana, que debe solucionar su desfase de alineación mediante una glorieta que facilite también el acceso a la calle Loreto, a la avenida de los Pinos y al Camino de Fuenlabrada, y el cruce de la carretera de Fuenlabrada con la avenida de Orellana/Doctor Fleming. Es aconsejable el desdoblamiento de la carretera de Fuenlabrada creando un bulevar en el tramo del Hospital y definiendo, frente a éste, un área de usos terciarios, zonas verdes y grandes equipamientos que conformen esta entrada de la ciudad.

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
.....
Madrid, ...
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
DEL SERVICIO DE EJECUCIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 20/9/89)



EL SECRETARIO.

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

Planeamiento y problemas de gestión.

El Plan General de 1985 establecía para el tratamiento del **casco antiguo** criterios que condujeran a la reducción de la edificabilidad potencial concedida por el Plan General de 1966, adoptando medidas restrictivas. Al mismo tiempo proponía la remodelación de algunas grandes manzanas para proporcionar al área central de Leganés espacios libres que aliviasen en alguna medida su excesiva compactación.

Estas intenciones se traducían en la delimitación de "Conjuntos Urbanos de Conservación", Unidades de Actuación y Áreas de Rehabilitación.

Dentro de los Conjuntos Urbanos de Conservación, se establecía tres categorías para las edificaciones: Conservación de Elementos, Renovación con Limitaciones de 1er grado y Renovación con Limitaciones de 2º grado.

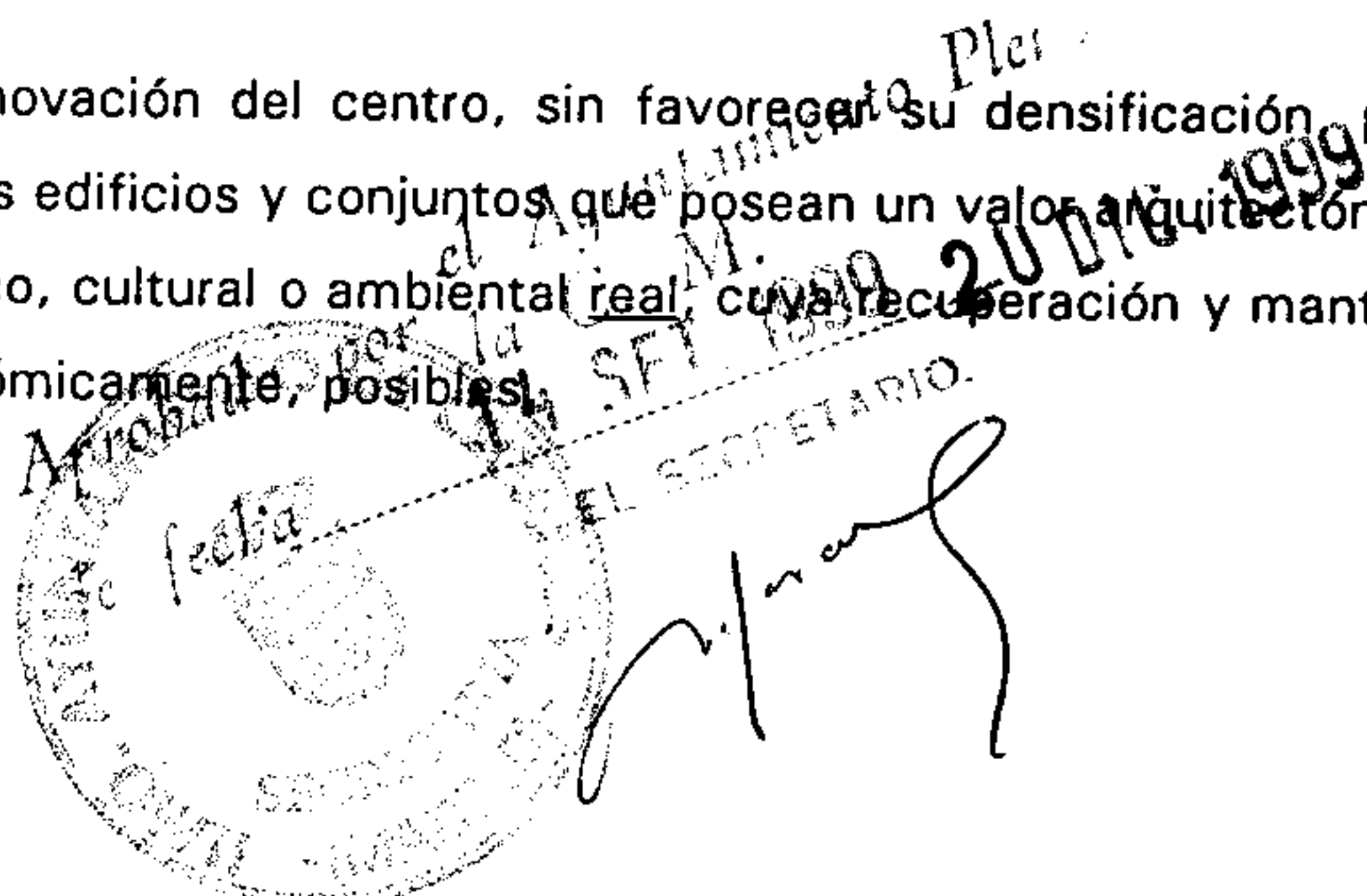
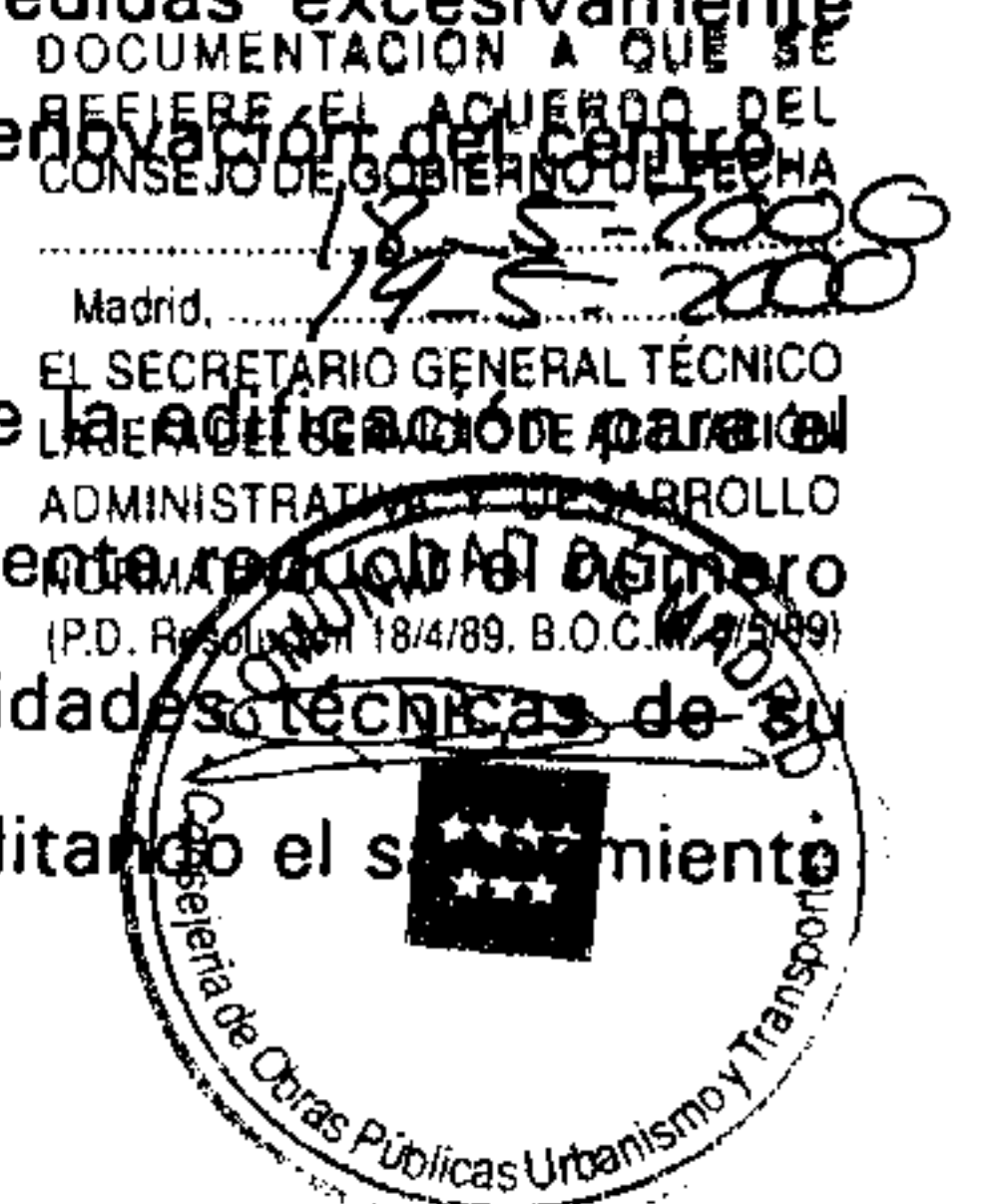
La altura de la edificación se fijaba en tres plantas para el casco, protegiendo y afectando en las distintas categorías un número elevado de edificios, medidas excesivamente restrictivas que han producido un cierto "estancamiento" de la renovación del centro.

Las dimensiones del casco permiten el análisis particularizado de la edificación para el establecimiento de alturas y aprovechamientos, y parece conveniente reducir el número de edificios protegidos, buscando el equilibrio entre las posibilidades técnicas de su rehabilitación y su valor arquitectónico, ambiental o cultural, facilitando el sostenimiento de la edificación y evitando su abandono.

La protección de edificaciones pretenderá el reforzamiento de los ejes más significativos del centro, persiguiendo una idea de conjunto: edificios de interés, equipamientos, espacios libres, recorridos peatonales...

En cuanto a los edificios que el Plan vigente protegía y destinaba a uso de equipamiento, la mayoría no tienen la capacidad para albergarlo, o su rehabilitación resultaría poco rentable.

Se trata de promover la renovación del centro, sin favorecer su densificación, pero protegiendo estrictamente los edificios y conjuntos que posean un valor arquitectónico, urbanístico, histórico, artístico, cultural o ambiental real, cuya recuperación y mantenimiento sean, técnica y económicamente, posibles.



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMATIVO

EL TECNICO
INFORMANTE

Se propone mantener protegidos los edificios que el Plan vigente incluya en la "Categoría 1ª. Conservación de elementos":

Edificios de carácter religioso (Iglesia Parroquial de El Salvador, Ermita de San Nicasio, Ermita de La Soledad, hoy San Cristóbal, Ermita de Butarque, Iglesia del Hospital Psiquiátrico, Ruinas de la Iglesia de San Pedro, en Polvoranca, Iglesia del Colegio de San Agustín, en el Parque de los Frailes).

Edificios de carácter civil (Hospital Psiquiátrico de Santa Isabel, Colegio Convento de la Inmaculada, Colegio Convento de San Agustín)

Edificios de carácter militar (edificio cuartel del regimiento de Saboya)

Entre los elementos/edificios de carácter popular, se mantendría la protección de las antiguas bodegas de la avenida de la Universidad y calle Nuncio, del conjunto de "Casas baratas" de la avenida de Fuenlabrada, y se desprotegería prácticamente la totalidad del resto, por entender que su valor es cuestionable, que presentan problemas técnicos difícilmente solucionables, que para los distintos propietarios es inviable económicamente la rehabilitación, y que, en definitiva, su conservación plantea serios obstáculos urbanísticos.

El Plan del 85 propuso doce Unidades de Actuación, de las cuales se han desarrollado cinco:

UA3 Calles de Charco, Barrio Nuevo, Ordóñez, Plaza Fuente Honda y Santa Isabel.

UA6 Calles del Sol, Mesones, Plaza de España y Plaza de El Salvador.

UA10 Calles de Getafe, Av. de Fuenlabrada, Artico, Aligustre y Villaverde.

UA12 Barrio de los estudiantes.

Sin desarrollar quedan siete unidades, con distinta problemática:

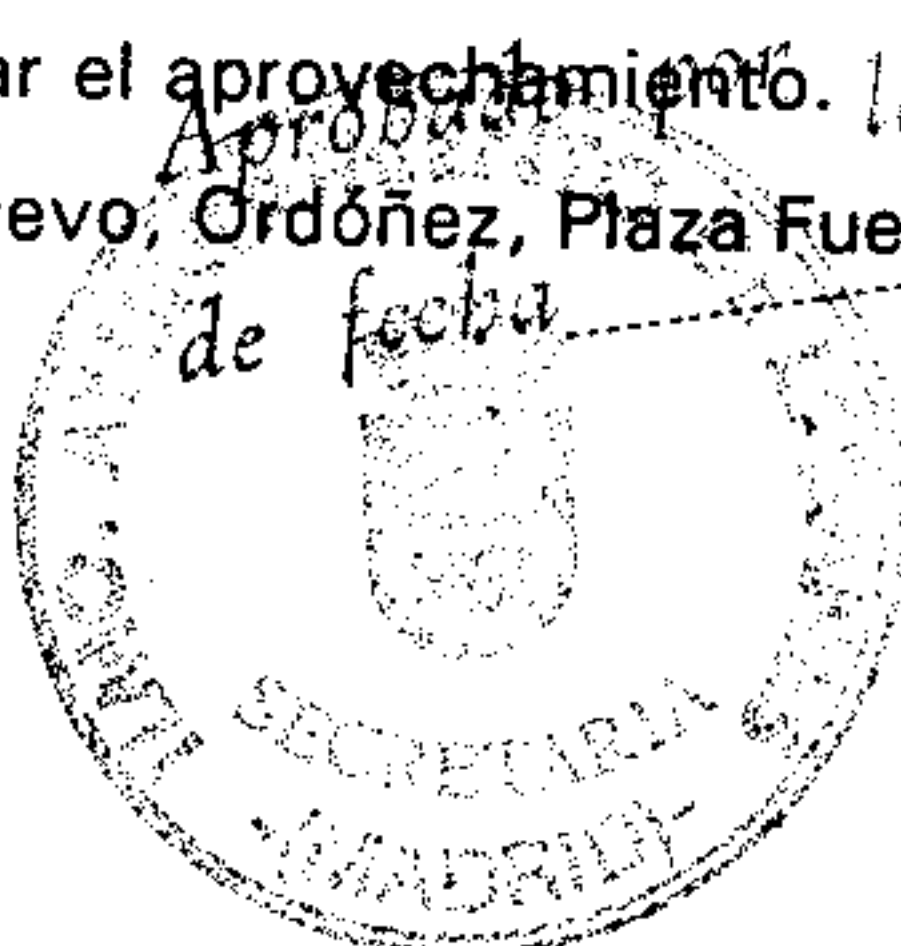
UA1 Av. Fuenlabrada, San Cristóbal, San Ignacio, Fray Melchor Cano y Santa de Cervantes. Tiene un desarrollo difícil.

UA2 Vicente Aleixandre, Espejo, Charco y Luna.

Plantea problemas de usos consolidados. Una posible solución puede ser ampliar el ámbito y revisar el aprovechamiento.

UA4 Charco, Barrio Nuevo, Ordóñez, Plaza Fuente Honda y Santa Isabel. Su desarrollo

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
14-5-2000
Madrid
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 25/5/89)



EL SECRETARIO.

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

puede depender de desproteger una edificación contigua e incluida en el ámbito, pues la propiedad es única.

UA7 Plaza de España, General Aranda, Plaza del General Aranda, Jeromín y Fuente. Incluye una edificación catalogada y propone un espacio libre abierto hacia la calle Fuente, que puede ser discutible. Es conveniente revisar la ordenación, desde el tratamiento conjunto de la Plaza de España.

UA8 Jeromín, Palomares, Esteban y Fuente. Plantea la conexión entre calles, no siendo estrictamente necesaria. De mantenerla, debe estudiarse la ordenación para evitar las medianeras vistas.

UA9 Guante, Av. Fuenlabrada, Getafe y Gobernador. Hay usos consolidados que hacen difícil su desarrollo. Debe estudiarse un nuevo planteamiento que haga posible la ordenación, aunque sea sólo en parte del ámbito.

UA11 Guante, Travesía de la Pluma y Pluma. Tiene un desarrollo difícil por la división de la propiedad.

Un problema del centro de la ciudad, a resolver desde la Normativa del Plan, es la ausencia de locales que permitan el establecimiento de actividades que requieren una superficie mayor de las disponibles en planta baja. Una posible solución es la permisión del uso de almacenamiento e instalaciones en los sótanos comerciales, o la posibilidad de plantear Unidades de Ejecución con reducido número de parcelas con el fin de obtener superficies aprovechables en planta baja.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
18-5-2000
Madrid, 19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
URBANO
(P.O. Resolución 18/4/89. B.O.C.M. 5/5/89)

Condicionantes infraestructurales.

Hay que destacar como primer condicionante infraestructural que afecta al Centro y al Casco, la sobrecarga del viario de esta zona, debido a que sufre una fuerte saturación por tráfico intermunicipal, estando limitada su capacidad a la de viario urbano, con unas condiciones de circulación complicadas aún más por la barrera al tráfico que supone el casco peatonal y sobre todo esta red viaria una carga más a soportar, el transporte público.

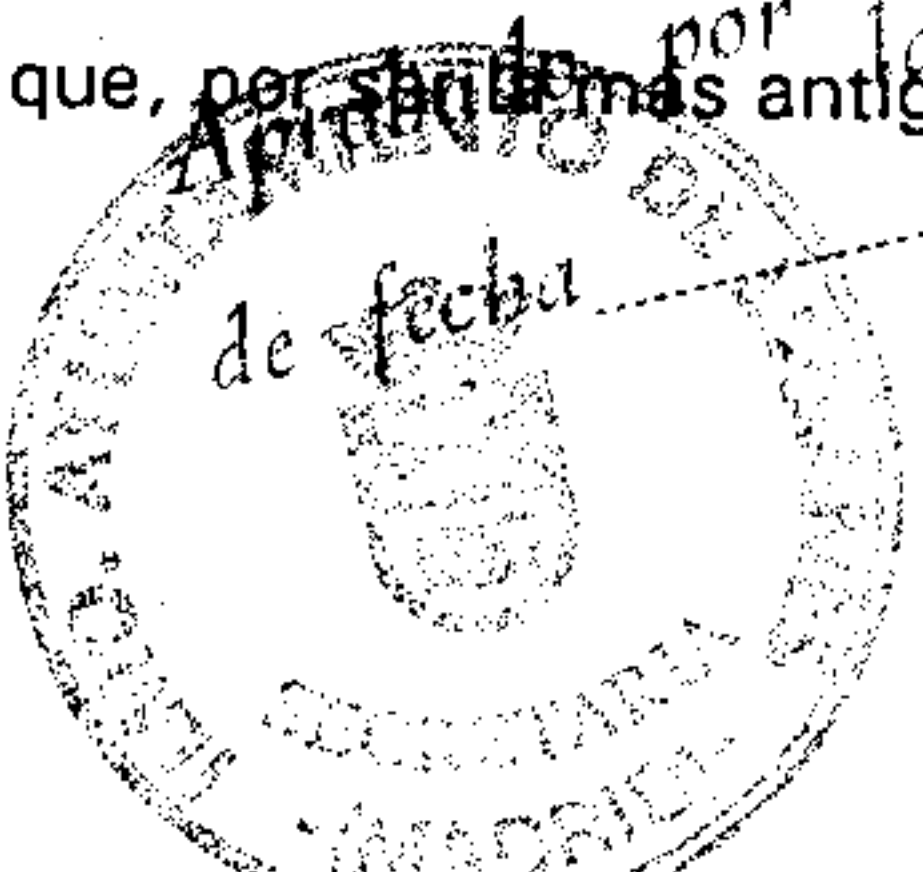
Una ayuda importante para superar estos problemas sería el establecer la Ronda Interior que se propone, pues ayudaría a extraer del Centro el tráfico de paso que utiliza Leganés como puente de acceso a Madrid, permitiéndose así un uso mayor del viario interior a dicho casco por parte del transporte público.

La red de saneamiento que, por ser la más antigua, presenta muchos tramos en los que

el Ayuntamiento Pleno
por la C. M.

20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.



es preciso renovar las conducciones. Posee además graves problemas de capacidad, por lo que se requiere no sólo renovación sino aumento de diámetros.

Todo el centro y la parte sur de San Nicasio vierten al colector general a través de un emisario insuficiente. Y en cuanto a San Nicasio norte, sufre problemas hidráulicos en casi toda su red de saneamiento.

La infraestructura de abastecimiento de agua en esta zona es atravesada por dos importantes conducciones sin prestar servicio, pues no tienen conexiones a su paso por el municipio: son las Arterias I y II de la Cintura Sur del Canal de Isabel II. Ambas conducciones presentan diámetros de 1.600 mm.

La Arteria I atraviesa la zona por la Av del Dr Martín Vegué, continúa por Mendiguchía Carriche, saliendo paralela al ferrocarril militar. La Arteria II, con un recorrido menos central a la zona, pasa por la Av de Orellana, describiendo después una circunferencia concéntrica y cercana a la ronda propuesta, saliendo por el ferrocarril militar a la otra arteria de la cintura sur.

Hay otras dos conducciones de diámetro importante surcando en parte el casco, pero se van diluyendo a medida que abastecen la ciudad, a pesar de que la mayor de ellas, de 2.500 mm de diámetro inicial, cruza la ciudad por la Av de Fuenlabrada, con destino final en Madrid. En cuanto a conducciones que desarrollan la red básica existen dos ramales entre 300-400 mm de diámetro, uno para San Nicasio y otro para el Casco, cruzando éste por su zona sur. Ambos ramales no están conectados en malla como sería conveniente.

La infraestructura eléctrica, líneas de transporte, supone una muy pequeña interferencia para la zona dado que está toda canalizada de modo subterráneo, salvo el caso de las pocas líneas aéreas, de alta tensión, que aún tenían paso por terrenos clasificados como urbanos que aún no se habían desarrollado, pero éstas ya han sido desviadas, o están en proceso de moverse, a la periferia de la ciudad.

Sí tienen mayor importancia las subestaciones, que ocupan más suelo y tienen un doble efecto: barrera e impacto visual. La representante en el núcleo residencial es la subestación de Prado Pozuelo, que se encuentra entre esta zona y la zona Oeste, al norte de Valdepeayo. En realidad, dentro de la ciudad sólo hay subestaciones menores, estando las grandes STR en las zonas rurales, o al menos más alejadas de la ciudad.

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
de fecha 14 SET. 1999
EL SECRETARIO.

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TÉCNICO
INFORMANTE

ZARZAQUEMADA Y CARRASCAL

Las posibilidades para plantear propuestas en las zonas de Zarzaquemada y Carrascal son mínimas. Zarzaquemada cuenta con una elevada densidad (se llega a 300 viviendas por Ha de parcela neta) que no es factible modificar y las mejoras que pueden introducirse se refieren a intervenciones puntuales y de relación con el resto de la ciudad.

Estas intervenciones pueden ser sobre el viario: la solución del cruce de la avenida de La Mancha / avenida de Gibraltar con la avenida del Dr. Martín Vegué / carretera de Leganés a Villaverde, la ejecución de un paso peatonal en el parque Pablo Ruiz Picasso, a la altura de la calle de la Lora, o la construcción de aparcamientos en el anillo Los Monegros / La Rioja.

Los equipamientos de la nueva operación de Leganés Norte deben servir de alguna forma también a Zarzaquemada (sobre todo los espacios libres situados al borde Norte de la vía del ferrocarril). Debe estudiarse la reconversión de equipamientos de Zarzaquemada (colegios) enfocándola hacia nuevas necesidades (guarderías, centros para la tercera edad, centros de formación profesional).

El nuevo barrio de Leganés Norte es importante de igual forma para Carrascal no tanto por la falta de equipamientos sino por las repercusiones en cuanto a tráfico. Se establece un nuevo eje paralelo a la avenida de Juan Carlos I (bulevar de Leganés Norte).

Nueva organización debe darse a la "fachada" de Parque Sur, paradas de autobuses, accesos peatonales, nuevos accesos de tráfico rodado (carretera de Leganés a Villaverde, que dé servicio también a una nueva zona de ampliación de suelo industrial) y aparcamientos, procurando que produzcan las menores interferencias posibles con el barrio del Carrascal.

Otra cuestión a estudiar en la Revisión del Plan es el establecimiento de la propiedad y mantenimiento de los espacios interbloques.

Condicionantes infraestructurales.

La red de saneamiento de Zarzaquemada es probablemente la que peor funciona en

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
18-5-2000
Madrid, 19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
SERVICIO DE DOCUMENTACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
(P.D. Resolución 18/89 P.O.M. 5/5/89)



Resolución por el Ayuntamiento Pleno
C. M.
14 SET. 1999
20 DIC. 1999
EL SECRETARIO

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

Leganés, debido a la enorme densidad de población existente en el barrio. Concretamente los colectores de las calles Rioja y Monegros y la galería de la Av de Europa, son incapaces en gran parte de su longitud. Se agrava la situación hidráulica de los colectores y fundamentalmente el Emisario, por la falta de pendiente en la zona. Estos problemas se han resuelto a través de la realización reciente de un plan especial de urbanización de la zona de Zarzaquemada.

El Carrascal no presenta graves problemas, salvo en el Emisario que comparte con Zarzaquemada, con la mencionada escasez de pendiente y que soporta un importante volumen de vertidos, que además serán incrementados por los de Leganés Norte, y existe posibilidad que también por los del Barrio Vereda de Estudiantes.

El ensanche que supone Leganés Norte, necesita un especial cuidado en todos sus aspectos, como fachada a Madrid como uno de los principales puntos de entrada a Leganés, pero su infraestructura de saneamiento requiere una solución especialmente estudiada, que en todo caso no puede limitarse a la estrictamente necesaria para el nuevo asentamiento residencial.

Su emisario (ya sea de nueva planta o renovación del existente) al Butarque debe suponer un importante alivio tanto para Zarzaquemada como para El Carrascal; pero es además posible el que también pueda ser el cauce principal de drenaje del futuro desarrollo de la Reserva de Estudiantes.

Para el abastecimiento de aguas de esta zona, la menor de las dos mencionadas antes por cruzar el casco, con 900 mm de diámetro, llega a Zarzaquemada dividiéndose en dos ramales uno por la Av de la Mancha y otra por la calle a Villaverde. Estos además de no formar una red básica ramificada, no permiten conectar a Leganés Norte para resolver su abastecimiento, porque su capacidad (caudal y presión) queda agotada en estos dos barrios.

Resulta un problema importante, por la repercusión que tendrá sobre el coste de urbanización, el abastecimiento de agua de Leganés Norte que en las condiciones actuales debe recurrir a una toma muy alejada de su destino final, o en la V-4, o bien en la esquina oeste del PI de Nuestra S^a del Butarque.

EL SECRETARIO.

Infraestructura eléctrica: en cuanto a las líneas aéreas, se produce la misma situación que en la subzona anterior.

DOCUMENTO INFORMADO

EL TÉCNICO
INFORMANTE

Existen tres subestaciones. Una doble en Zarzaquemada, con poco efecto barrera dado que está integrada en el cruce de otras dos mucho más dañinas, por lo que ensombrecen su efecto negativo. Estas barreras son: la línea de RENFE C-5 (en terraplén) que limita al Norte a Zarzaquemada y el Carrascal, y aunque hasta ahora no es tanto un obstáculo, con Leganés Norte construido se convertirá en una fuerte barrera, y al Oeste queda pegada a una de las carreteras que llegan desde la M-40, la más al Este.

La tercera subestación, en el Carrascal, se encuentra al Este del barrio, en la Av de Gran Bretaña, lindando con Parquesur.

En cuanto red viaria en esta zona, la alta densidad de población existente lleva a que la solicitud del viario por parte del vehículo individual sea desmesurada. Esto, referido al uso del vial como zona de aparcamiento, con el consiguiente estrangulamiento de la circulación y el alto rozamiento con los vehículos que utilizan el viario de la zona.

Esta invasión de las calzadas supone un importante número de plazas de aparcamiento, cuya regularización (impidiendo la ocupación de aceras y carriles centrales) crearía un déficit que debe ser solucionado.

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
18-5-2000
Madrid, 19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 18440/99 B.O.C. M. 5/89)

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.



14 SET. 1999

EL SECRETARIO.

20 DIC. 1999



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL NORTE

El ensanche de Zarzaquemada y Carrascal se materializa en la operación de "Leganés Norte". Se desarrolla mediante modificación del Plan General del 85 para ampliación de suelo para uso residencial en edificación extensiva, con 106,3 Ha de superficie total y 3.984 viviendas previstas (VPO, VPP, VPT y vivienda libre). El modelo de gestión es un Consorcio Urbanístico entre el Ayuntamiento y la Comunidad de Madrid.

Se sitúa al Norte de Leganés Bajo, cruzando la vía del ferrocarril mediante tres túneles para tráfico rodado y tres pasos peatonales. El viario principal se organiza en torno a dos ejes y una vía perimetral. El eje Norte-Sur parte de dos túneles que conectan con la avenida de Europa y puede prolongarse hasta el Parque del Arroyo Butarque. El eje Este-Oeste conecta con la carretera de Leganés a Carabanchel y la vía perimetral con la avenida de Gran Bretaña.

La zona entre la carretera a Carabanchel (que conecta con la M-40) y el Cementerio adquiere especial relevancia por ser la entrada principal a la ciudad desde Madrid. En ella se sitúan actualmente dos Sistemas Generales, uno de Espacios Libres y otro de Equipamiento. En el Sistema General de Equipamiento se proponen instalaciones deportivas representativas (nuevo campo municipal de deportes).

El Sistema General de Espacios Libres bordeará las instalaciones deportivas, el cementerio, y conectará con los espacios libres de la zona del Campo de La Fortuna, do y conformando el cierre de la Ronda Interior; hacia el Oeste, el espacio libre llegará hasta San Nicasio.

Entre la citada zona verde, al Este del Cementerio, y la carretera de Carabanchel se delimita un área destinada a actividades productivas (terciario y comercial) que configure la entrada Norte de la ciudad.

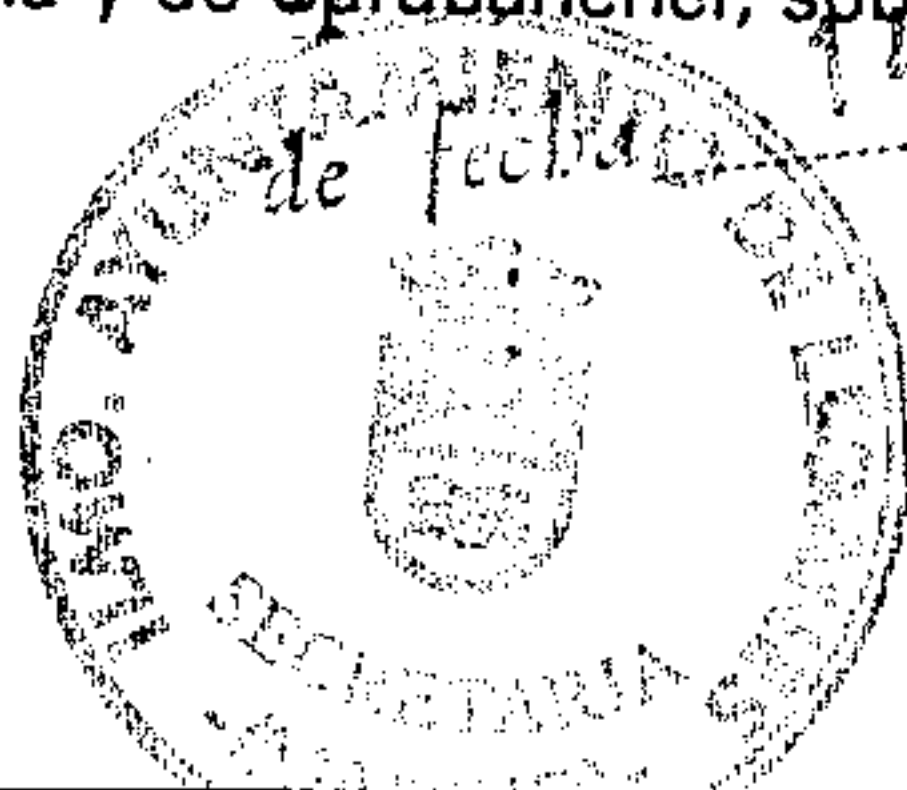
En los Estudios de Planeamiento de la Red de Carreteras de la Región Metropolitana de Madrid se contempla el trazado de la nueva N-V, autovía Eje del Suroeste. El trazado de esta nueva autovía cruzará la carretera de Leganés a Alcorcón a distinto nivel, sin enlace pero con un posible carril de salida, continuando hacia su conexión con la M-40, entre las glorieta de La Fortuna y de Carabanchel, sobrepasando el Arroyo Butarque en viaducto.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFATURA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

NORMATIVA COMUNIDAD DE MADRID
I.P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 9/5/89



EL SECRETARIO.

En la parte Norte de Leganés, es necesaria una vía de servicio, que formaría parte de la circunvalación, enlazando por el Este con el viario perimetral de Leganés Norte, y por el Oeste con la continuación de la Ronda Interior por la Reserva Municipal, conectando con la Glorieta "Puerta de Alcorcón", en la carretera de Leganés a Alcorcón.

Esta circunvalación delimita tres zonas de futura extensión del suelo residencial que formalizan el frente Norte de la ciudad: la continuación en la parte Norte del Campo de Tiro (consecuencia de una Modificación Puntual del Plan General del 85) y, hacia el Oeste, los terrenos de la Reserva Municipal de Solagua, hasta la actual vía del ferrocarril militar.

Al Norte de dicha vía, entre la carretera de La Fortuna y la actual zona deportiva, se establecen dos zonas destinadas a uso residencial de baja densidad: una banda en paralelo al viario, y otra limitada por el Parque del Butarque, que contendrá un equipamiento deportivo.

La carretera de Leganés a La Fortuna exige su desdoblamiento y la rectificación de su trazado, por ser la unión con este núcleo y una de las conexiones con la M-40. También es necesaria una operación de reforma y acondicionamiento de la zona deportiva situada en el borde de la carretera de Carabanchel.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTES
DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO
PLANEACIÓN URBANA

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TÉCNICO
INFORMANTE

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000
19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 5/8/89)

14 SET. 1999 20 DIC. 1999



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

Condicionantes infraestructurales.

El saneamiento de la zona del Cementerio actual está servido por un colector propio que además recoge agua de la zona del Campo de Tiro, la cual deberá tener su propio colector-emisario cuando se establezca su nuevo uso residencial. Este colector seguiría la vaguada de dirección noreste-suroeste, con final en el Valle del Butarque donde conectaría, mediante aliviadero, al colector que sigue el curso de este arroyo.

Es importante aprovechar la conducción de abastecimiento de agua que sirva a Leganés Norte, aunque quizá con mayor diámetro, como parte del Anillo de abastecimiento propuesto optimizando así las inversiones.

Este anillo cruzaría la zona, bordeándola por su extremo norte, salvo en las partes oeste y este que la cruza para conectar con la parte sur del anillo, pues se propone un trazado para el mismo junto a la futura vía de borde norte. El abastecimiento de los nuevos crecimientos al norte del municipio está asegurado por esta parte del anillo.

La infraestructura eléctrica, líneas de alta tensión, que ahora cruza la zona Norte del término municipal puede ser desviada, como se propone por el pasillo situado sobre la vía borde que limita el ensanche norte tanto de Leganés Alto de como de Leganés Bajo.

Dado que en época de lluvias el colector del Butarque entra en carga, el arroyo se ve desbordado, para laminar estas aguas sin que causen problemas se puede crear una balsa de decantación en el arroyo. Es fundamental que esto se haga antes de cruzar la carretera de Toledo pues tras este cruce el cauce se desdibuja, desapareciendo prácticamente. Esta medida ya estaba propuesta en el Plan de Saneamiento Integral.

La Balsa se establecería a partir de un ensanchamiento del cauce del arroyo, formando un lago antes de pasar la N-401, el cual sería utilizado como vaso regulador del cauce, a la vez que se convertiría en una magnífica fachada a la autovía de Toledo.

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C.M.
14 SET. 1999 20 DIC. 1999
EL SECRETARIO.



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL ESTE

El término municipal de Leganés está limitado al Este por los términos de Madrid y Getafe. La autovía de Madrid a Toledo crea un efecto de "fachada" que es necesario desarrollar.

En la actualidad las piezas más significativas son el polígono industrial Overa y las instalaciones de Parque Sur. Para configurar el frente a la carretera de Toledo se plantea un área destinada a usos industriales de "escaparate" y con baja densidad, desde el nudo con la M-40 hacia el Sur bordeando la autovía de Toledo, dando una nueva fachada al polígono Overa y llegando hasta la desviación de entrada a Leganés. El polígono de Overa requiere una reestructuración y su futura ampliación hacia el Sur, dejando una franja en paralelo al ferrocarril para uso de equipamiento, que se separa de Leganés Norte mediante una zona verde y se une a él por el remate de su bulevar central.

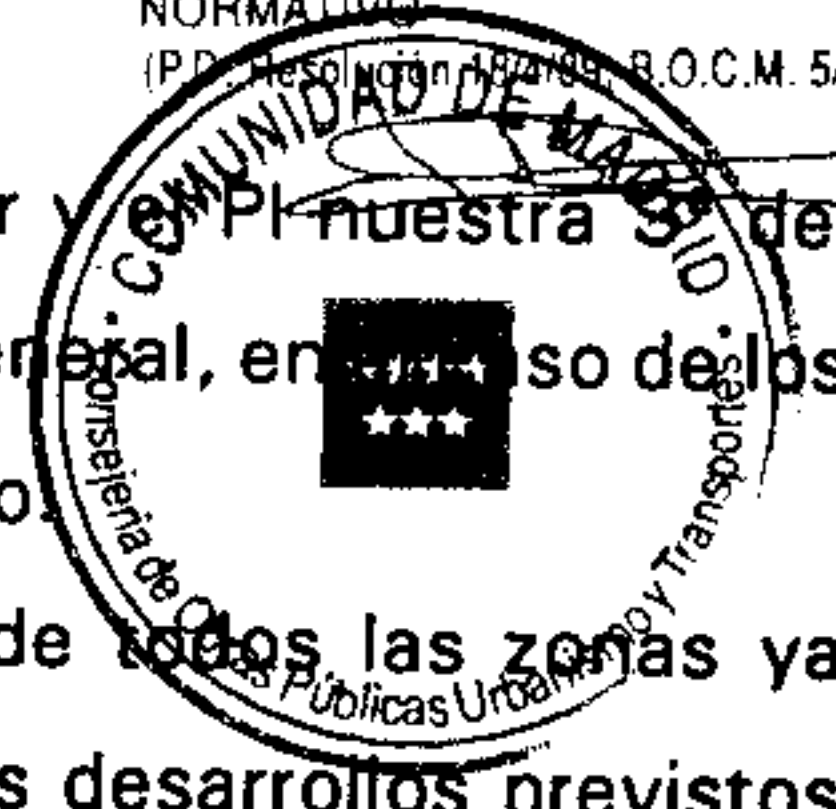
La zona de industria escaparate descrita anteriormente quedará conectada entre sí por una vía de servicio de la autovía de Toledo (actualmente en fase de Estudio Previo), y por dos enlaces con ella que permitirán la unión con Villaverde.

La carretera de Leganés a Villaverde debe pasar a ser un paseo urbano con zonas verdes a ambos lados, separación del polígono industrial de Butarque y del cierre de la circunvalación (actualmente en proyecto), y acoger un nuevo cruce en glorieta que proporcione accesos a Parque Sur y a la nueva zona comercial-industrial-terciaria propuesta al Sur de éste, como remate del eje industrial.

Condicionantes infraestructurales.

Las áreas consolidadas en esta zona, PI Prado Overa, Parque Sur y PI nuestra S^a del Butarque, tienen resueltos su saneamiento a partir del Colector General, en uso de los dos primeros y el Colector de la carretera de Villaverde, el tercero. El Colector General tiene capacidad para soportar los vertidos de todas las zonas ya consolidadas (prácticamente todo Leganés) y absorber los nuevos desarrollos previstos en su diseño, pero no puede aceptar los nuevos desarrollos propuestos en esta revisión del Plan General en su actual situación.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
18.5.2000
19.5.2000
Madrid.
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 174/99 B.O.C.M. 5/5/99)



Aprobado por la C. M.
14 SET. 1999
20 DIC. 1999
de fecha: 14 SET. 1999
EL SECRETARIO.
SECRETARIA GENERAL
(MADRID)

uficiencias (galeria c
DOCUMENTO 1

EL TECNICO
endeavour

DOCUMENTACION QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 19.5.89
 El secretario general técnico
 LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
 DE ACTUACIÓN DE DESARROLLO
 NORMATIVO
 Madrid, 19.5.89 (19.5/89)

LA JEFATURA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
CERCA DE LAS OBRAS PÚBLICAS
NORMATIVO
forzando por el hecho
sección de la supone
de completaria hasta

14 SET. 1999

20 DIC. 1999

[Handwritten signature]

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL SURESTE

En el Sureste se propone dar continuidad a la zona residencial del barrio de Vereda de Estudiantes, tanto en la parte de unión con el centro de Leganés como en la más alejada, en paralelo a la carretera de Getafe.

La banda de suelo hasta el límite del término municipal se completa con uso de industria escaparate, creando fachada de acceso a la ciudad y separándola del residencial por una vía parque.

Esta vía servirá de conexión del polígono Nª Sª de Butarque con una nueva zona industrial que se extenderá a casi la totalidad del suelo de la Reserva Municipal de Estudiantes; el resto de la Reserva se ocupará con zonas verdes, extendidas hasta los cerros del Cuerno y Buenavista.

La extensión industrial de El Portillo se realiza hacia el Sur, limitada por la citada gran zona verde, prolongación del Parque de Getafe, que se apoya y pone en valor el espacio de los cerros, penetra en cuña hacia el Norte para enlazar con la zona residencial descrita en el ángulo que forman la circunvalación de Leganés y la carretera a Getafe (cuyo cruce está actualmente en estudio), al lado del barrio Vereda de Estudiantes.

Esta zona verde se define como un ámbito de parque extensivo con arbolado, paseos y miradores, que integra el depósito de aguas y el nuevo cementerio.

La carretera de Getafe debe tener un tratamiento de vía parque, rematada en la "Puerta de Getafe", con calle-vía de servicio del lado de Vereda de Estudiantes, favoreciendo los recorridos peatonales y creando la sutura urbana entre los barrios de Las Delicias y Vereda de Estudiantes, reforzada por una nueva calle al Sur de éste.

La nueva zona industrial situada al Sur estará circunvalada por una vía de borde de la ciudad, que enlazará con la nueva vía en el límite del término con Getafe, con la ampliación industrial de El Portillo y la carretera de Fuenlabrada.

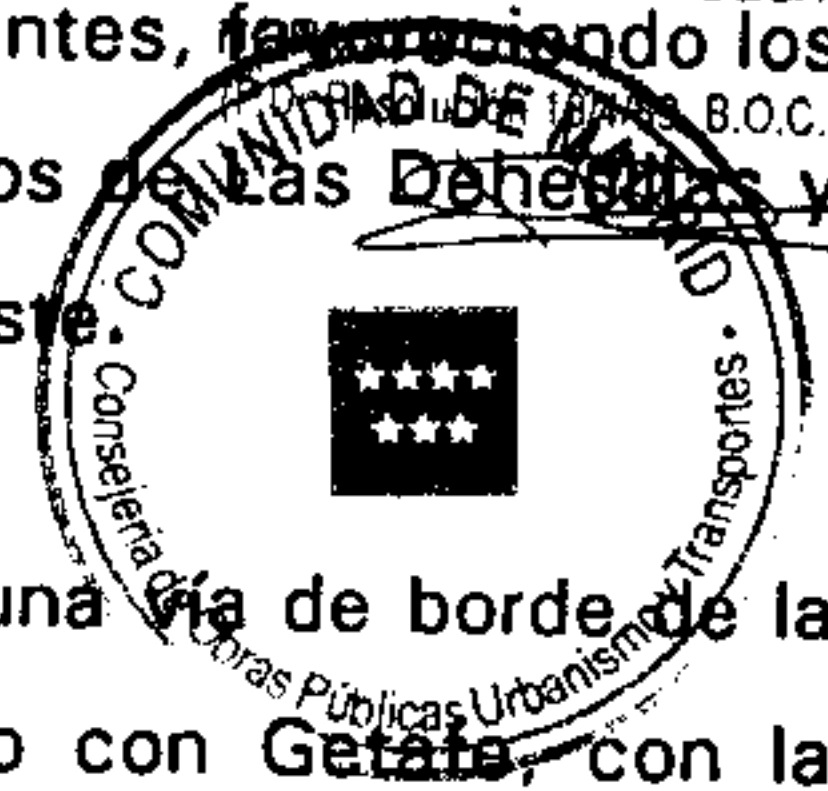
Aprobado por la C. M.

14 SET. 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.



[Handwritten signature]



Condicionantes infraestructurales.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJO DE LAS COMUNIDADES PÚBLICAS,
INSTRUMENTO DE TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACIÓN REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

La Reserva de Estudiantes es la zona más condicionada por el sistema de saneamiento a establecer para cubrir la demanda que se podrá generar, planteándose incluso la naturaleza de los futuros usos a desarrollar en función del alto coste de repercusión sobre el precio de urbanización.

No es planteable este barrio como continuidad del Sector 3 de Getafe, mediante vivienda unifamiliar de densidad media pues habría que ir a densidades de ocupación extremas, es decir, o bien crear una zona con poca emisión de vertidos que impliquen modificaciones más ligeras absorbidas por la red actual, o bien una gran ocupación que pueda, por economía de escala, amortiguar los costes de una nueva y cara infraestructura de saneamiento para el barrio.

Las alternativas son dos: la primera, verter junto al PI Nuestra S^a del Butarque, Carrascal y Zarzaquemada estableciendo en una única fase las conducciones necesarias, a la vez que se reduce el número de ellas; y la segunda está en función de que se descargue el Colector General en su cabecera, con lo que se podría conducir a éste los vertidos de la Reserva de Estudiantes.

El Sureste de Leganés, más concretamente la Reserva de Estudiantes, además de estar surcado por tres de las cuatro arterias de abastecimiento de agua fundamentales del municipio, dada la localización del depósito intermunicipal en este área, también será atravesado por el futuro anillo propuesto, que seguirá la M-406.

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 19-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

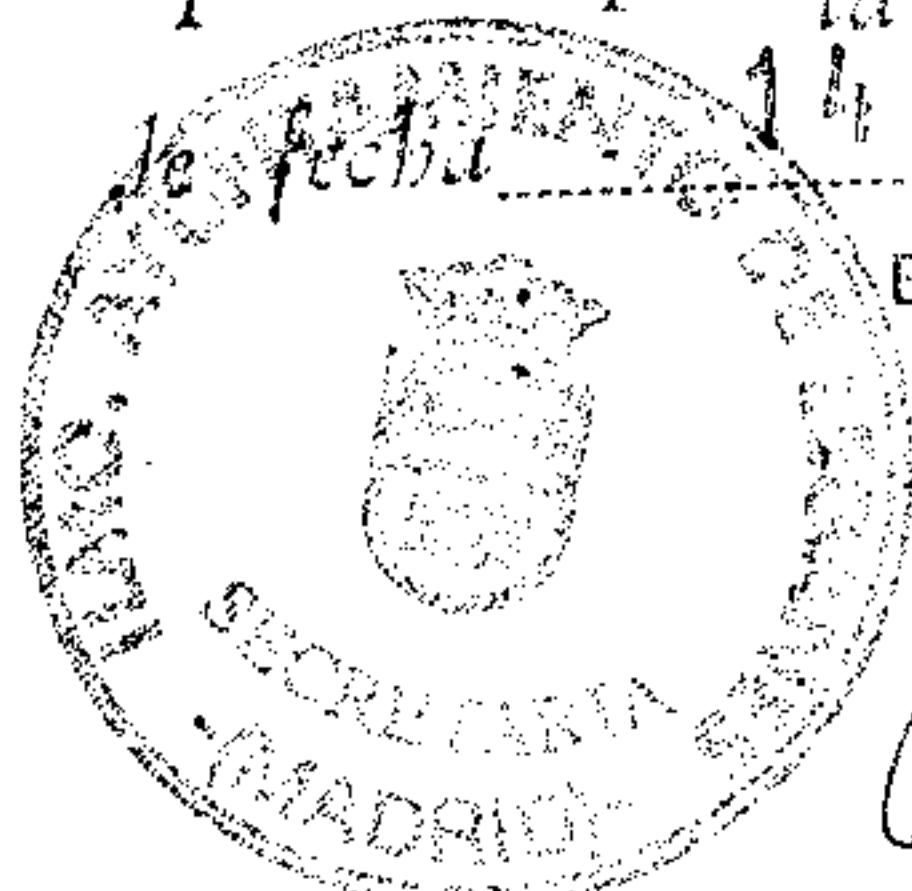
(P.D. Resolución 1874/99, D.L. G.M. 5/5/89)

Se da la paradoja de que siendo, como hemos visto, el saneamiento de la zona un condicionante urbanístico de primer orden, sin embargo el abastecimiento para nuevos usos propuestos es probablemente el más sencillo de resolver de todo Leganés.

Esta zona se ve libre de infraestructura eléctrica que pueda ser condicionante sobre la ciudad, pero con la nueva ordenación las líneas de alta tensión que cruzan La Reserva de Estudiantes, una vez establecidos en esta zona los nuevos desarrollos, deberán ser trasladadas al pasillo definido, por el borde con Getafe y la M-501 de modo que tampoco se interfiera con el nuevo cementerio por la C. M.

14 SET. 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.



EL SUR

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

El ensanche Sur de la ciudad se compone de un conjunto de operaciones de "toma de posición" frente al tramo central del Parque Lineal Sur (PAU Arroyo Culebro), dando carácter a este acceso creando la "Puerta de Fuenlabrada".

El citado eje de usos industriales tiene enlace en el Sur con las actividades productivas planeadas en la operación del PAU Arroyo Culebro.

En la carretera de Fuenlabrada se debería remodelar el acceso al sector de El Portillo, quizá con un sistema de "pesas" para solucionar el nudo con dicha carretera y con una de la vías laterales previstas en el PAU, que continuaría en dirección Noroeste para bifurcarse al llegar al parque de Polvoranca.

El sistema de zonas verdes, acompañado de dos nuevas vías rodadas (la continuación de la vía perimetral de Valdepeyayo -calle Dolores Ibarruri- y la de la avenida de los Pinos), se continúa hacia el Sur flanqueando la vía ferroviaria hasta la circunvalación, cruzándola inferiormente, al mismo nivel que el ferrocarril, aprovechando el paso existente que sólo requeriría una pequeña ampliación.

Al Sur de la circunvalación el sistema de zonas verdes continúa hasta el parque de Polvoranca, y se define un área de equipamiento deportivo para dotar al Sur de la ciudad, equilibrando las zonas reservadas para este uso definidas en el Norte, Este y Oeste.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
Madrid, 13-5-2000
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACION
URBANA Y DE ORDENAMIENTO DEL TERRITORIO
NORMATIVO
(P. 8/89)

Dentro del ámbito del Parque Lineal M-50 se prevé la nueva estación de ferrocarril "Polvoranca", intermedia entre Leganés y Fuenlabrada, que dará servicio a este área de grandes dotaciones, y que debe justificarse con el establecimiento de suelo residencial de media-alta densidad.

Entre la circunvalación y la Ronda Interior, el anteriormente citado desdoblamiento de la carretera de Fuenlabrada define un área de equipamientos: al Oeste el actual Hospital y al Este una zona que incluirá usos terciarios y zonas verdes.

Aprobado por
de fecha

la C. M.
14 SET. 1999

20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

Condicionantes infraestructurales.

En lo que atañe al saneamiento de esta zona hay que tener en cuenta que todos los futuros desarrollos que se proponen en ella deben verter al Culebro, ya que están situados en la cuenca de este arroyo. Para ello podría establecerse un nuevo colector para atender a estas zonas y un interceptor que, saliendo junto a la línea C-5, transportase las aguas residuales al Culebro.

Es decir, que las nuevas piezas al Sur de la M-406 deberán integrar su infraestructura con la del PAU Culebro, e incluso cabe plantearse si la Ciudad del Automóvil, que actualmente vierte al Butarque, debería reconducir sus vertidos al Culebro.

Los desarrollos actualmente en marcha, como Valdepelayos, se han apoyado para establecer su sistema de abastecimiento de agua en la red básica del casco. Con el establecimiento del anillo propuesto se podrán, no sólo completar las necesidades actuales, sino servir a los nuevos asentamientos a ambos lados de la M-406.

Al hablar de infraestructura eléctrica en esta zona hay que destacar que se ve surcada por varias e importantes líneas de alta tensión. No obstante, el principal condicionante lo supone la STR de Leganés, situada al Sur de la M-406, pegada a la carretera de Fuenlabrada.

Esta subestación, además del hecho de que a ella entran y salen multitud de líneas aéreas se le une como condición desfavorable el estar pegada a un equipamiento escolar, el Colegio Legamar. Ambos usos son incompatibles entre sí, por lo habría que plantear el traslado de la subestación (a largo plazo) y la posibilidad de un cambio de uso del colegio, con permanencias más esporádicas.

En cuanto a la densidad de líneas existentes, se corresponde su número con el de opciones señaladas para posibles pasillos. Algunas líneas de alta tensión tendrán necesariamente que ser desviadas.

Para que las líneas aéreas de alta tensión no interfieran sobre el Nuevo Cementerio se ha propuesto el pasillo Este de modo que no cruce dichos terrenos, aunque se considera que donde su influencia es menor es sobre la zona del depósito de agua, con lo que el pasillo pasa más cerca de éste.

probado por la C. M.
14 SET. 1999
EL SECRETARIO.
20 JUL. 1999

Viario: en cuanto a la interiorización de la autovía de circunvalación (M-406), dado el crecimiento de la ciudad de Leganés a ambos lados de esta carretera, se refuerza su efecto como barrera a la movilidad transversal. Dado que los nuevos usos al Sur van a tener un importante potencial surge la necesidad de establecer cauces de comunicación entre ambas márgenes de esta vía.

Para ello se ha propuesto el establecer las dos citadas vías paralelas al ferrocarril que crucen la carretera por los dos vanos libres existentes en la estructura de cruce de la M-406 sobre la vía del tren, además de las pasarelas peatonales.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

[Signature]

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

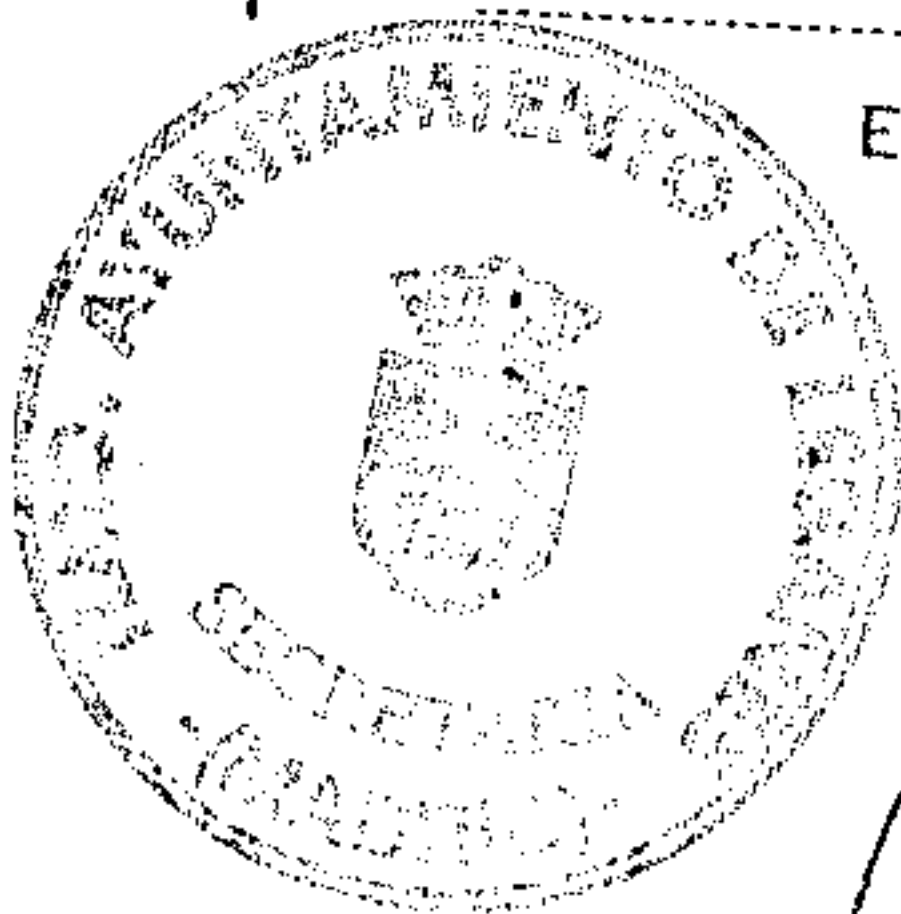
Madrid, 19-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVIDAD DE MADRID
(P.D. Resolución 18/4/89, B.O. 15/5/89)

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.
a fecha

20 DICIEMBRE 1999

EL SECRETARIO.



[Signature]



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL OESTE

El cierre de la Ronda Interior y el eje "Paseo del Lago" que parte de la Estación de ferrocarril hasta el lago del Parque de Polvoranca estructuran la propuesta para la zona Oeste.

Se plantea la continuación de la zona verde que enlaza con la procedente del Campo de Tiro y tres zonas residenciales delimitadas por el cierre de la Ronda Interior: dos de ellas como ensanche de San Nicasio y otra al Norte de la avenida del Mediterraneo.

Otra zona (más extensa que las anteriores) para uso residencial se define por la continuación hacia el Norte de la Ronda Interior, el viario que acompañará al trazado del ferrocarril militar y la carretera de Leganés a Alcorcón. Este suelo residencial se continuaría hacia el Noroeste, hasta la nueva autovía N-V, con un gran equipamiento deportivo.

Para la estación de ferrocarril, además de su remodelación y de la creación de fachada y acceso desde el Oeste, se prevé la construcción de una plaza que facilite la acogida de paradas de autobuses. Es remarcable que con el cierre de la Ronda Interior y el nuevo Paseo del Lago, los accesos a la estación de ferrocarril serán más fluidos por el Oeste de la ciudad, además de contar con la plataforma de autobús que conectará directamente con ella.

También es posible la eliminación de algunas vías de ferrocarril en el ámbito de la estación, lo que favorecería a las edificaciones cercanas más afectadas por las molestias y la mejora de los espacios públicos del entorno.

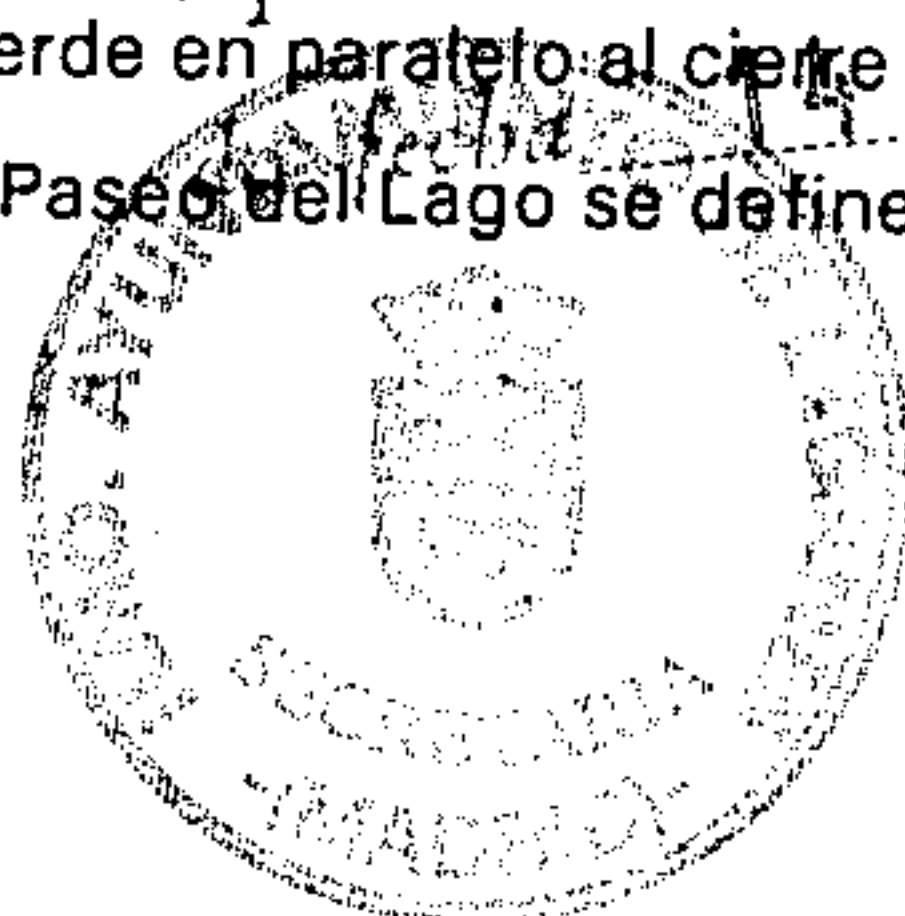
Entre la nueva plaza de la Estación y la Ronda Interior se define una banda de suelo, en la parte Sur, reservada para la Universidad; en la parte Norte de este eje la reserva universitaria se extenderá hasta la "Puerta de Alcorcón", ocupando parte de los terrenos del nuevo Sanatorio Psiquiátrico.

Un franja de zona verde en paralelo al cierre de la Ronda la separa del Sector 6 Industrial. Al Norte del eje del Paseo del Lago se define otra zona limitada por la carretera Leganés-

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

18-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
DE SERVICIOS DE ASISTENCIA
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO DE MADRID
(P.D. Resolución 18/4/89. B.O.M. 5/5/89)

Aprobado por la C. M.



20 Dic. 1999
EL SECRETARIO

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

Alcorcón también destinada a Reserva para la Universidad, que engloba el actual Sector IA7 de uso industrial y un sector de Sistema General de Equipamiento.

Se plantea la realización de nuevas vías-parque perimetrales en torno al Parque de Polvoranca, definiendo áreas de usos especiales: terciario, zonas verdes y grandes equipamientos. Este nuevo viario tendría conexiones con la autovía del Suroeste, el "Paseo del Lago", la circunvalación y la M-50.

Condicionantes infraestructurales.

El saneamiento se debería resolver vertiendo el Suroeste al Culebro (Colector General e Interceptor o nuevo colector).

En cuanto al abastecimiento, aunque la misma conducción que da servicio a Valdepe layo alcanza la zona Oeste, los nuevos desarrollos deberán apoyarse en el tramo de anillo propuesto que cruza esta zona, paralelo a la M-406 y que, después de cruzarla, sigue trazado concéntrico hasta alcanzar la parte Norte del anillo.

La zona Oeste recientemente ha sufrido modificaciones en la configuración de la red eléctrica de esta parte del municipio, habiéndose desviado, la parte de las líneas interior a la M-406, al borde exterior de dicha autovía.

A pesar de ello aún hay líneas aéreas de alta tensión cruzando el Parque de Polvoranca que han de ser desviadas, para lo que se propone como pasillo la M-406 resolviendo el transporte entre la STR de Leganés y la de La Fortuna. Este pasillo se crea entre la M-406 y la STR de La Fortuna siguiendo el trazado de la futura Nueva M-406 que también puede ser aprovechada para desviar las líneas que cruzan el Parque de Polvoranca.

REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid,

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO

LA JEFE DEL SERVICIO DE PLANIFICACIÓN

ADMINISTRATIVO DE DESARROLLO

NORMATIVO

14/11/1999

14/11/1999

14/11/1999

14/11/1999

14/11/1999

14/11/1999

14/11/1999

14/11/1999

14/11/1999

14/11/1999

14/11/1999

14/11/1999

14/11/1999

14/11/1999

14/11/1999

14/11/1999

14/11/1999

14/11/1999

14/11/1999

14/11/1999

14/11/1999

14/11/1999

14/11/1999

14/11/1999

14/11/1999

14/11/1999

14/11/1999

14/11/1999

14/11/1999

14/11/1999

14/11/1999

14/11/1999

14/11/1999

14/11/1999

14 SET. 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.

LA FORTUNA

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

El núcleo de La Fortuna se sitúa en el límite Norte del término municipal, entre el arroyo de Butarque y el distribuidor Sur M-40. Está unido al núcleo principal mediante la carretera M-411 (que se propone desdoblar) que conecta la M-40 con la avenida del Mediterráneo. Esta carretera tendrá enlace con la vía de servicio planteada de la autovía del Sureste.

El Plan General del 85 clasificaba el suelo con límite en la carretera M-411, clasificándolo para usos residenciales, equipamiento, industria y almacenes. Mediante modificación del Plan General se ampliaba posteriormente el suelo para los mismos usos, incluyendo los terrenos en pendiente hacia el arroyo de Butarque. La ocupación de la pendiente debe reducirse y tener uso residencial, pasando las nuevas implantaciones de industrias y talleres a ocupar parte de los terrenos situados al Este de la carretera de Leganés a La Fortuna, remodelando el cruce que daría acceso al núcleo y a la nueva zona.

El ámbito del parque del arroyo de Butarque incluirá una banda de terreno paralela a éste desde el límite del término hasta su actual inicio (carretera de Leganés a La Fortuna).

Condiciones infraestructurales.

Hay que destacar el efecto de la STR de La Fortuna, porque a pesar de estar dentro de la ciudad, su fuerte efecto la convierte en punto de referencia a la hora de marcar los límites de clasificación del suelo en la zona. Al definir el pasillo, para las líneas eléctricas de alta tensión, como el borde norte del nuevo ensanche se ha proporcionado, a las líneas de esta STR que lo necesiten, una fácil salida hacia el Este.

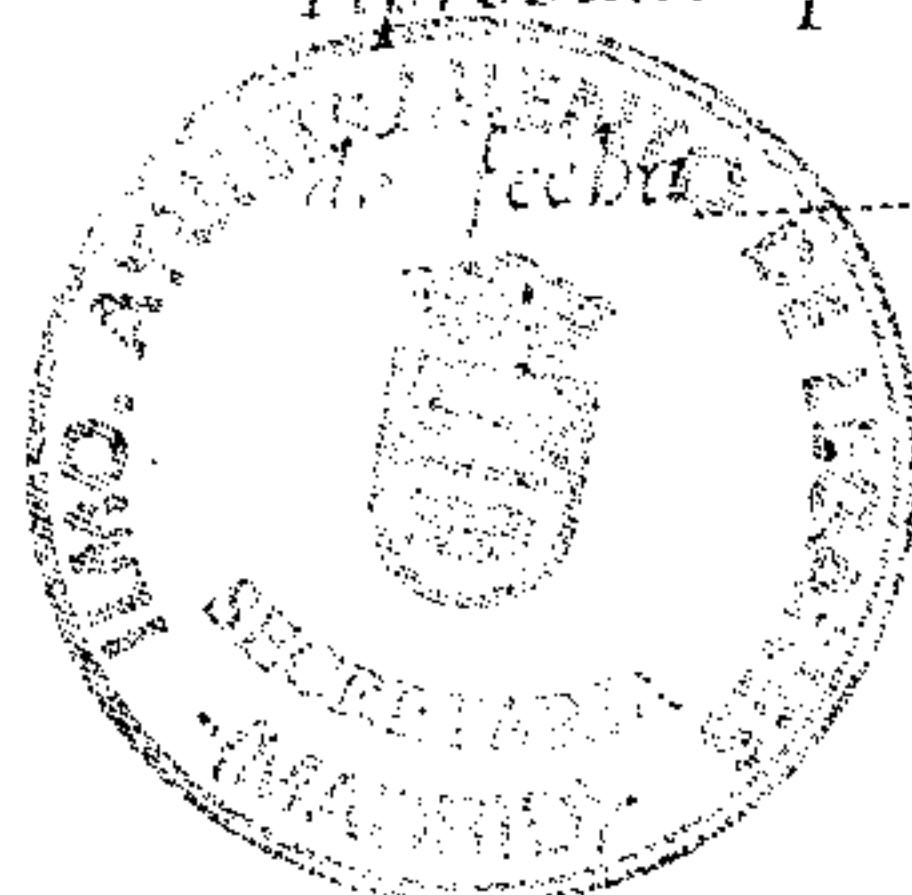
En cuanto a la infraestructura de saneamiento, puede decirse que, al igual que la de abastecimiento de agua, se halla resuelta. Existen dos colectores perpendiculares al Butarque y con final en el mismo, que no tienen, lógicamente, la entidad de los establecidos para la ciudad. En el caso del abastecimiento ocurre igual, pues su red básica está resuelta con tamaños menores.

el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

14 SET 1999

20 DIC. 1999

EL SECRETARIO



La red eléctrica cercana a este barrio, líneas eléctricas de alta tensión, va a necesitar variaciones para amoldarse al pasillo debido sin interferir sobre zonas residenciales. Dicho pasillo, reflejado en el esquema correspondiente, viene desde el este por la M-40 hasta que pasada La Fortuna baja en dirección Norte-Sur para conectar con el pasillo que va por la M-406.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJO DE OBRAS PÚBLICAS,
TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO
PLANIFICACIÓN REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

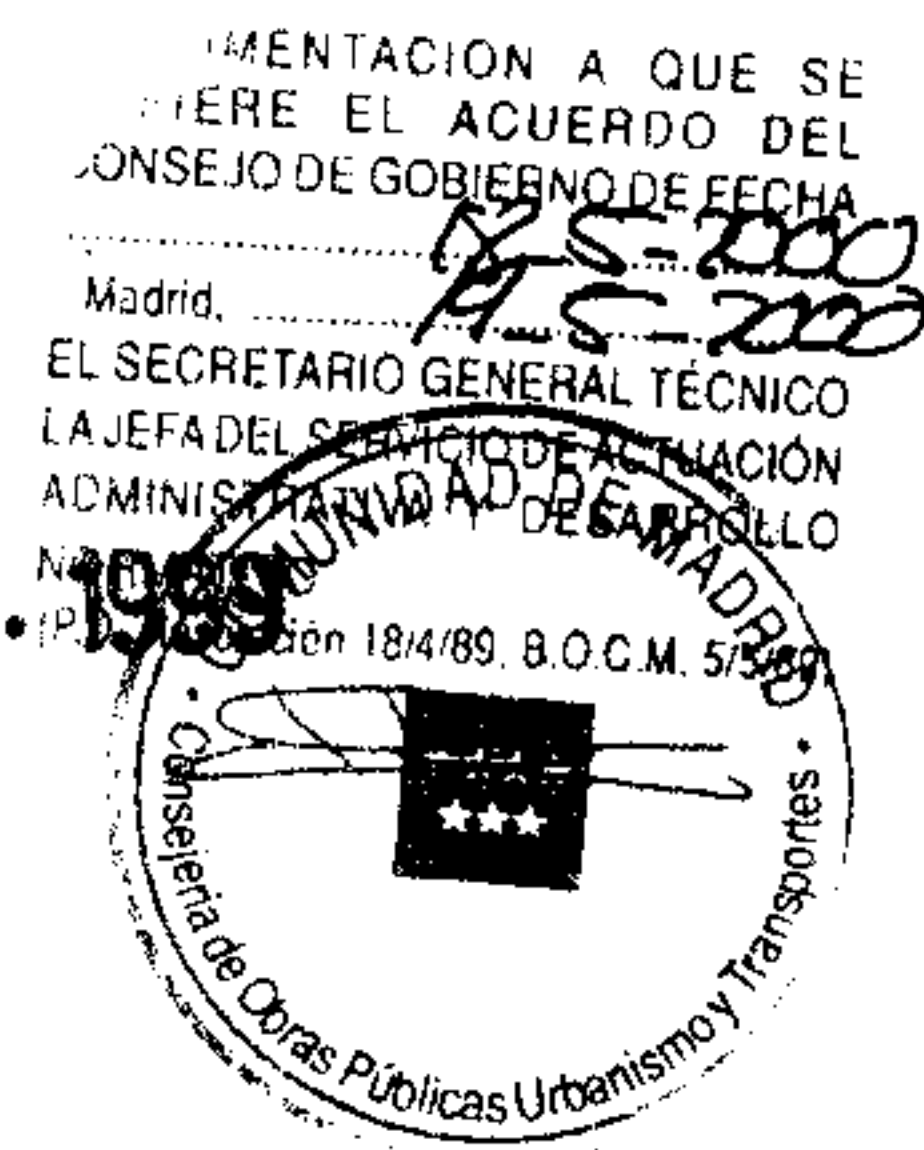
EL TÉCNICO
INFORMANTE

[Signature]



14 SET. 1999 20 DIC. 1999

[Large handwritten signature]



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

CENTRO HISTÓRICO.

Características de la Población y las Viviendas

En 1991 la población de derecho del Centro Histórico ascendía a 14.429 habitantes; la estructura por edades muestra una población comparativamente más envejecida que la que se observa para el conjunto del municipio: este hecho queda reflejado en el índice de envejecimiento (Población mayor de 65 años/Población total), que con un 8,6% es el más alto de las áreas homogéneas estudiadas.

Según se desprende de los datos del Censo de Viviendas de 1991, existían 4.635 viviendas familiares de las cuales el 87% eran viviendas principales, lo que arroja un ratio de 3,50 habitantes por vivienda, cifra ligeramente inferior a la que presenta el municipio en conjunto; los elementos más destacables en cuanto a características del parque de viviendas son:

- ♦ el porcentaje de viviendas desocupadas (9%) es ligeramente inferior en el Centro Histórico que en Leganés (10%).
- ♦ las estadísticas referidas al año de construcción de las viviendas muestran la expansión residencial sostenida que experimentó éste área entre 1980 y 1989, período en el que fueron construidas el 80% de las viviendas censadas en la década de los 80 el ritmo de construcción ha sido sensiblemente menor que en períodos anteriores.
- ♦ Predominan las viviendas de tamaño medio: el 45% de las viviendas tiene una superficie útil entre 60 y 90 m²; por otra parte, el porcentaje que representan las viviendas de más de 90 m² (39%) es en el Centro Histórico mayor que para el conjunto de Leganés (9%).
- ♦ en lo referido al régimen de tenencia de las viviendas principales señalar que el 81% son en propiedad, porcentaje inferior al de Leganés en conjunto (88%); en tanto que en el Municipio el porcentaje de las viviendas principales totalmente pagadas ronda el 72%, en éste área no llega al 63%.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO

Madrid, 18-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

NORMATIVA DE
(Resolución 18/4/89, B.O. 25/4/89, 5/5/89)



Aprobado por el Ayuntamiento Pleno

14 SEP. 1999

20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.



[Handwritten signature]

CARACTERÍSTICAS DE POBLACIÓN Y VIVIENDAS POR ZONAS

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACIÓN REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

◆ CENTRO NORTE.

Características de la Población y las Viviendas

La población censada en éste área en 1991 superaba ligeramente los 18.000 habitantes, con una estructura por edades que muestra un perfil menos envejecido que el Casco Histórico pero superior al que presenta el conjunto de Leganés.

En 1991 se contabilizaron 5.112 viviendas principales que representan el 88% de las viviendas familiares, lo que arroja una tasa de 3,52 habitantes por vivienda principal. La tasa de ocupación del parque se eleva al 89%.

En la década 60-70 el barrio experimenta un importante crecimiento, más rápido que en el resto de la zona de Centro), con la construcción de más de 4.000 viviendas, aproximadamente el 70% del parque existente en la actualidad; por el contrario, entre 1980 y 1990 apenas se construyen 294 viviendas.

El 85% de las viviendas principales son en propiedad, porcentaje ligeramente inferior al Municipal (88%), en tanto que las viviendas totalmente pagadas (74%) superan la media municipal en 3 puntos.

El 60% de las viviendas tiene una superficie útil entre 50 m² y 70 m²; si se compara con datos agregados a nivel municipal, se aprecia una comparativamente mayor presencia de viviendas pequeñas.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 674/89, B.O.C.M. 9/5/89)



14 SET. 1999

20 DIC. 1999



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

◆ CENTRO ORELLANA.

Características de la Población y las Viviendas

Según datos del Censo de 1991, la población de derecho del sector de Centro-Orellana alcanzaba los 16.255 habitantes; la estructura de la población por edades no difiere sensiblemente de la del conjunto municipal.

Las viviendas familiares existentes totalizaban 5.129 unidades y el porcentaje de ocupación era similar al del municipio en conjunto, el 89% (87% viviendas principales y 2% viviendas secundarias). Según se desprende de las estadísticas referidas a las características de las viviendas, los rasgos mas destacables son:

- ◆ el porcentaje de viviendas en propiedad (88%) es muy similar al del conjunto municipal en tanto que las viviendas totalmente pagadas (73%) tienen mayor peso porcentual en el barrio que en el conjunto del parque de viviendas.
- ◆ las estadísticas referidas al año de construcción de las viviendas muestran el crecimiento sostenido del sector entre los años 1960-1980, en los que se construyeron del orden de 4.600 viviendas, aproximadamente el 88% del total de viviendas del barrio; en la década de los 80 el crecimiento fue mucho más modesto y se limita a 406 viviendas.
- ◆ En cuanto a la superficie útil de las viviendas principales, lo más destacable es el alto porcentaje de viviendas que tienen entre 50 m² y 70 m²; en tanto que en el barrio aproximadamente el 64% de las viviendas tienen éstas dimensiones, a nivel municipal el peso de las mismas ronda el 48%.
- ◆ Señalar por último que el ratio de habitantes por vivienda principal se eleva a 3,62, ligeramente superior al del conjunto.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

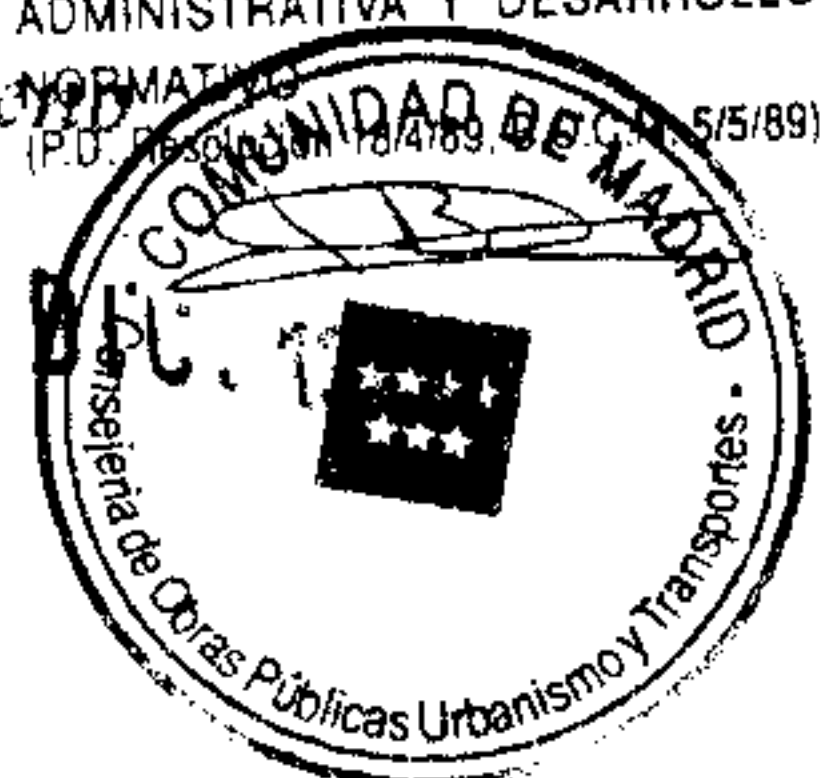
Madrid, 18-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

NORMATIVO
(P.D. 15/2000 de 18/4/89, B.O.C. 15/5/89)

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

14 SET. 1999

[Firma manuscrita]



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

♦ FLEMING-GIBRALTAR.

Características de la Población y las Viviendas

En 1991 la población del barrio era de 9.969 habitantes; la estructura de la población por edades muestra una fuerte presencia de jóvenes; los menores de 16 años representan el 23% de la población.

Para este mismo año, las viviendas familiares en el barrio totalizaban 3.129 unidades; el 87% de ellas estaban ocupadas, un porcentaje inferior en dos puntos al que se registra para el conjunto del parque.

En cuanto al régimen de tenencia de las viviendas, el porcentaje de viviendas en propiedad alcanza el 88,4% del parque; el 84% de las mismas están totalmente pagadas, cifra mayor en 4 puntos porcentuales que la que presenta el municipio en conjunto.

La dinámica inmobiliaria del barrio analizada a partir del año de construcción de las viviendas, muestra un crecimiento sostenido entre los años 1960-1980, período en el que se construyeron aproximadamente 2.700 viviendas, el 85% de parque existente en la actualidad.

Se observa un marcado predominio de las viviendas pequeñas: más de un 37% de las viviendas tienen entre 60 m² y 70 m², porcentaje que se eleva al 60% si se contabiliza el porcentaje que representan las viviendas entre 50 m² y 60 m².

Señalar por último que el ratio población de derecho/vivienda principal alcanza en el barrio el valor de 3,7, uno de los más altos del municipio.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 195-100

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO

LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN

ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

NORMATIVO

(P.D. Resolución 18/4/89, de 5/5/89)

robado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.
14 SET. 1999 20 DIC. 1999
EL SECRETARIO.



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

♦ **SAN NICASIO.**

Características de la Población y las Viviendas

La población de derecho del barrio de San Nicasio alcanzó en 1991 la cifra de 23.017 habitantes; la estructura de la población por edades no presenta ninguna especificidad que la diferencie de manera significativa de la municipal.

Para ese mismo año el parque de viviendas se eleva a 7.706 viviendas familiares; el porcentaje de ocupación, 86% (84% viviendas principales; 2% viviendas secundarias) es ligeramente inferior al del conjunto municipal.

Las principales elementos que se desprenden de la explotación del censo son:

- ♦ el importantísimo dinamismo inmobiliario que registra en barrio en la década de los 60, período en el que se construyen más de 5.300 viviendas, casi el 70% del parque existente en 1991.
- ♦ mayoritariamente, el régimen de tenencia es la propiedad (87%), aunque este porcentaje es inferior al total municipal (89%); en un 89% de los casos estas viviendas están totalmente pagadas.
- ♦ las estadísticas referidas a la superficie útil muestran el predominio de las viviendas pequeñas: más de un 70% de las viviendas tienen entre 60 m² y 80 m², en tanto que a nivel municipal las viviendas de éstas características no llegan al 50%.
- ♦ la tasa de habitantes por vivienda principal es 3,54.

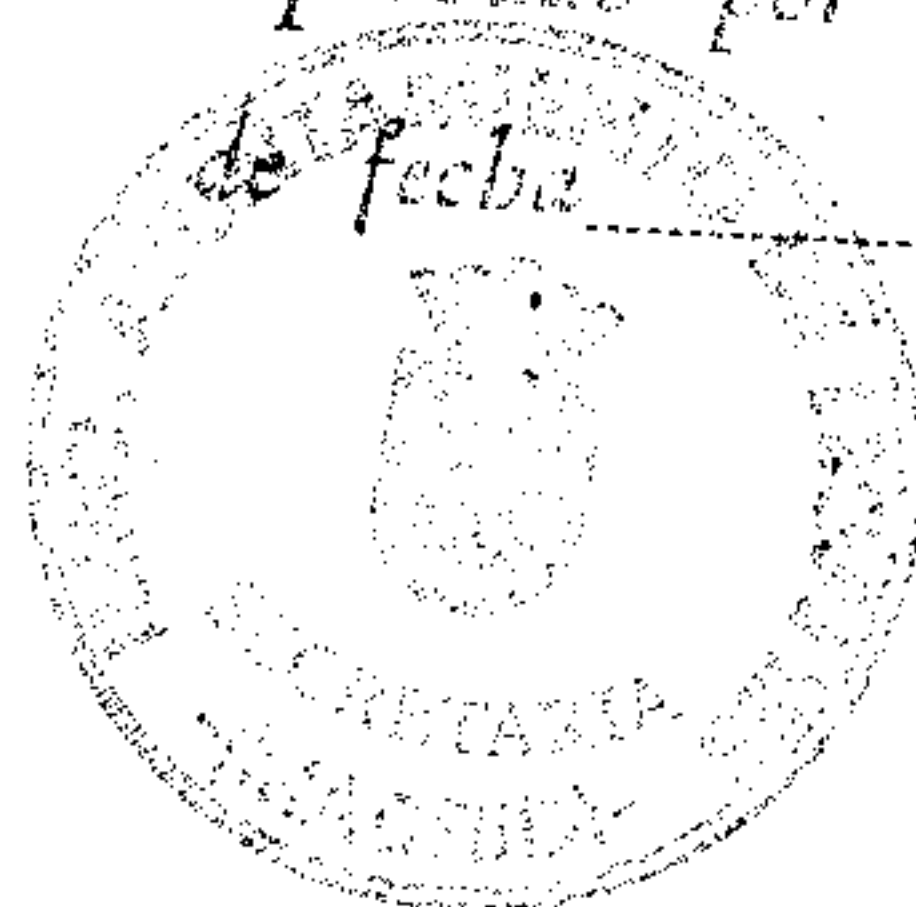
DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE MADRID

Madrid, 18-5-2000
19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 10/3/89)

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

14 SET. 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.



[Handwritten signature]

9 MAYO 2000

♦ **ZARZAQUEMADA.**

Características de la Población y las Viviendas

El barrio de Zarzaquemada es con mucha diferencia el conjunto homogéneo que acoge mayor población; en 1991 la población de derecho censada ascendía a 62.572 habitantes, aproximadamente el 36% de la población total del municipio.

La estructura de la población por edades refleja una población comparativamente más joven que la del municipio en conjunto; de hecho, más del 24% de la población tiene menos de 15 años, porcentaje que supera la media municipal y que presenta la particularidad de ser junto con el barrio de Carrascal de las más elevadas del municipio.

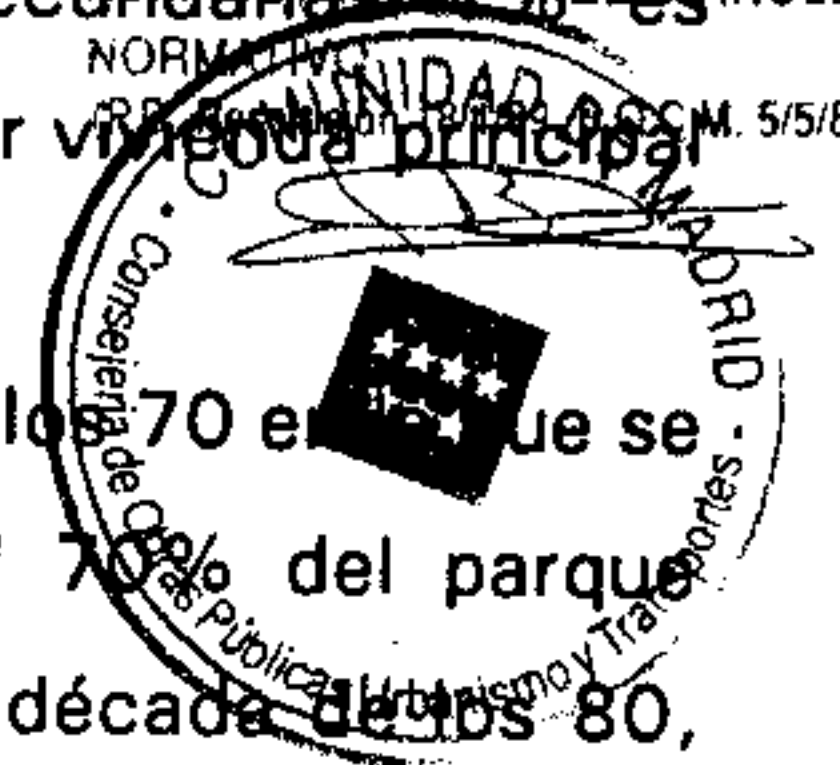
El parque de viviendas en 1991 se elevaba a 19.034 viviendas familiares y presenta una tasa de ocupación del 92%, superando en 3 puntos porcentuales la media del municipio.

El estudio de las estadísticas referidas a las características de las viviendas por secciones censales, permite identificar rasgos particulares del barrio de Zarzaquemada.

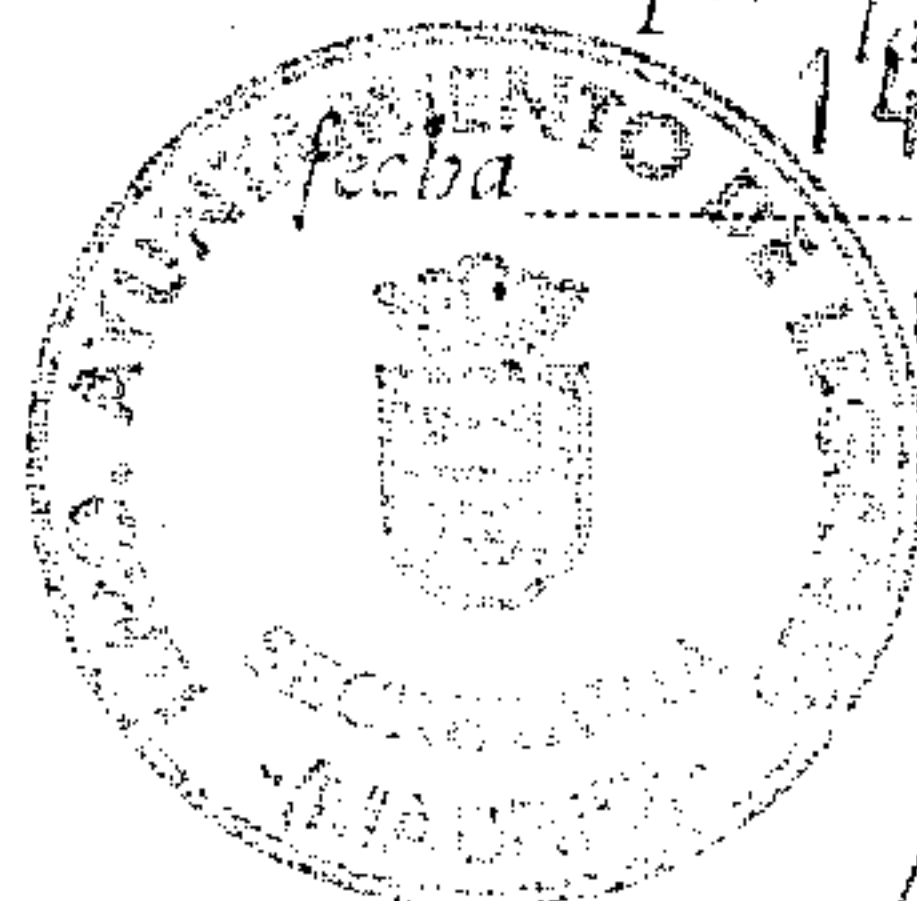
- ♦ Las viviendas principales representan el 90% del parque, frente al 87% del conjunto municipal, en tanto que el porcentaje de viviendas secundarias es menor que la media de Leganés (2%); la tasa de habitantes por vivienda principal es de 3,64, ligeramente superior a la del municipio.
- ♦ La explosión inmobiliaria del barrio se produce en la década de los 70 en la que se construyen más de 16.500 viviendas, aproximadamente el 70% del parque existente en 1991; este proceso se frena bruscamente en la década de los 80, cuando la promoción inmobiliaria se limita a 266 viviendas.
- ♦ En cuanto al régimen de tenencia de las viviendas, destaca el alto porcentaje que representan las viviendas en propiedad, que son el 93% del parque existente; resaltar asimismo que el 90% de las mismas se encuentran totalmente pagadas.
- ♦ En el barrio predominan las viviendas pequeñas, entre 60 m² y 80 m², cuyo porcentaje supera el 70% del total del barrio; a nivel municipal las viviendas de éstas características representan aproximadamente el 50% del parque.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 17-5-2000
SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
RD 5/89



robado por el Ayuntamiento Pleno



14 SET. 1999

20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.

[Handwritten signature]

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO

◆ CARRASCAL.

Características de la Población y las Viviendas

Según datos de 1991, la población de derecho residente en el barrio de Carrascal se elevaba a 13.281 habitantes; la distribución refleja una población comparativamente más joven que la del conjunto municipal; en este sentido es significativo señalar que los menores de 15 años representan el 31% de la población total, siendo Carrascal el barrio que presenta la mayor proporción de jóvenes.

Para el mismo año el parque de viviendas se cifraba en 4.793 unidades y el porcentaje de ocupación era del 80%, nueve puntos porcentuales inferior a la media, como es lógico en un barrio todavía en fase de terminación.

Los elementos más característicos del parque son:

- ◆ Las 3.769 viviendas principales representan el 79% del parque, esta baja al compararla con lo que sucede en otros barrios, en tanto que la tasa de ocupación de éstas viviendas asciende a 3,55, cifra ligeramente inferior a la media.
- ◆ Las estadísticas referidas al régimen de tenencia reflejan que el 94% de las viviendas son en propiedad, frente al 88,8 del conjunto municipal.
- ◆ El año de construcción de las viviendas refleja la fuerte expansión inmobiliaria que experimenta el barrio en la década de los 80, período en el que se construyen el 64% de las viviendas contabilizadas en 1991.
- ◆ Los datos referidos a la superficie útil de las viviendas reflejan que un alto porcentaje de las mismas, el 38%, tienen entre 80 y 90 m², porcentaje que se eleva más del 73% al considerar superficies útiles entre 70 m² y 90 m².

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

NORMAS DE
REGLAMENTO DE OBRAS P.B.C. (1989)

Comunidad de Madrid

Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes

Urbanismo y Transportes

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

14 SET. 1999

20 DIC. 1999



EL SECRETARIO.

[Handwritten signature]

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

♦ ESTUDIANTES.

Características de la Población y las Viviendas

Según datos del censo de viviendas, en 1991 la población ascendía a 1153 habitantes; se trata de una población comparativamente envejecida, como refleja el índice de envejecimiento (mayores de 65 años/población total), que asciende a 10,6%, frente al 7,5% de media municipal.

El parque de viviendas se elevaba en el citado año a 274 unidades, de las que el 17% se encontraban desocupadas, cifra sensiblemente superior a la que se da a nivel agregado (10%); este dato habría que matizarlo haciendo referencias a las promociones recientemente terminadas.

El desarrollo de este pequeño barrio se produce a partir de los años 60 y continúa a un ritmo lento hasta nuestros días; predominan las viviendas con superficie útil entre 60 y 80 m².

Las estadísticas referidas al régimen de tenencia, muestran que en el 62% de los casos éstas son propiedad de sus ocupantes, porcentaje sensiblemente bajo al compararlo con la media del municipio que se eleva al 88%.

Señalar por último el elevado número de habitantes por vivienda principal, que para el barrio es de 3,8 en tanto que a nivel municipal este ratio se sitúa en 3,6.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución D.O. 5/5/89)

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.



14 SET. 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

◆ LA FORTUNA.

Características de la Población y las Viviendas

En 1991 había un total de 10.998 habitantes en La Fortuna, de los que aproximadamente el 20% eran menores de 15 años.

Para ese mismo año, el número de viviendas familiares censadas ascendía a 3.481 unidades, con un porcentaje de ocupación del 90%.

Los elementos más destacables del parque de viviendas existente son:

- ◆ Las viviendas principales (3048) representan el 88% del parque; en un 80% de los casos están habitadas por sus propietarios; el ratio habitantes por vivienda principal se eleva en el barrio a 3,6.
- ◆ Las estadísticas referidas al año de construcción de las viviendas, muestran que un alto porcentaje de las mismas, el 67% han sido construidas en la década de los sesenta.
- ◆ En cuanto a la superficie útil de las viviendas, destacar que un alto porcentaje de las mismas (58%) tienen superficies entre 40 m² y 60 m², lo que habla de un predominio de viviendas pequeñas; para el conjunto municipal este porcentaje ronda el 25%.



14 SET. 1999

20 DIC. 1999

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 19-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(P.O. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 6/5/89)



◆ VALDERAS.

Características de la Población y las Viviendas

Según se desprende de los datos de población y vivienda del Censo de 1991, había en el barrio un total de 1767 habitantes; el índice de envejecimiento ronda el 8%.

El número de viviendas familiares se elevaba a 534 unidades, con un índice de ocupación del 88%, comparable al que se observa para el conjunto municipal.

Las elementos más destacables del parque son:

- ◆ Las viviendas principales, el 87% del parque, están habitadas en un 94% de los casos por sus propietarios, porcentaje que se puede considerar de los más altos del municipio.
- ◆ En cuanto al año de construcción de las viviendas, señalar que el 77% (2334 viviendas) de las mismas se construyen en la década de los 60.
- ◆ En cuanto a la superficie de las viviendas, destaca el gran porcentaje de las mismas (56%) tienen entre 80 m² y 90 m², en tanto que a nivel agregado ese porcentaje se reduce al 13%.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

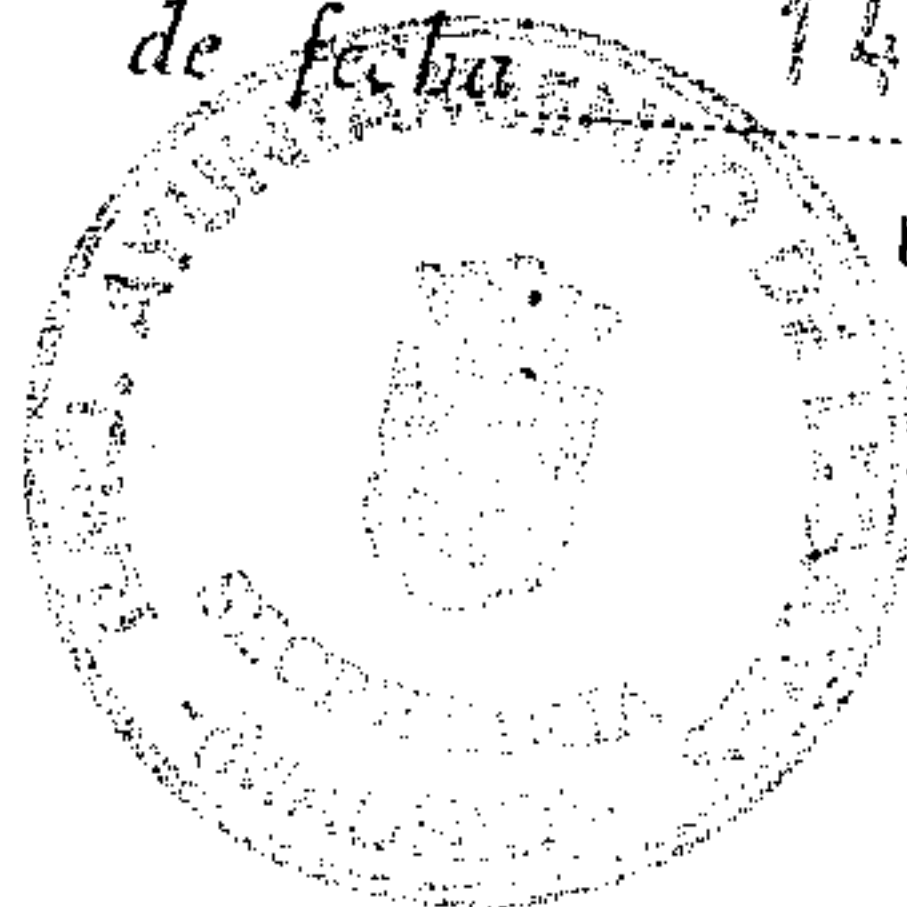
EL TECNICO
INFORMANTE



Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

de fecha 14 SET. 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO



DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 14.5.2000

EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO (P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 15/5/89)



CARACTERIZACION ESTADISTICA DE LAS ZONAS HOMOGENEAS.

Para la elaboración de éstas tablas se partió de los datos de los Censos de Población y Vivienda facilitados por la Consejería de Economía de la CAM (Estadística).

Estos datos fueron agregados en 10 zonas homogéneas a partir de la delimitación por secciones facilitada por el Ayuntamiento, y aunque en algún caso se detectaron pequeños desajustes con respecto a los datos totales del Censo (INE), estas desviaciones son marginales y en ningún caso invalidan las principales conclusiones comentadas en la descripción de las zonas homogéneas.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE



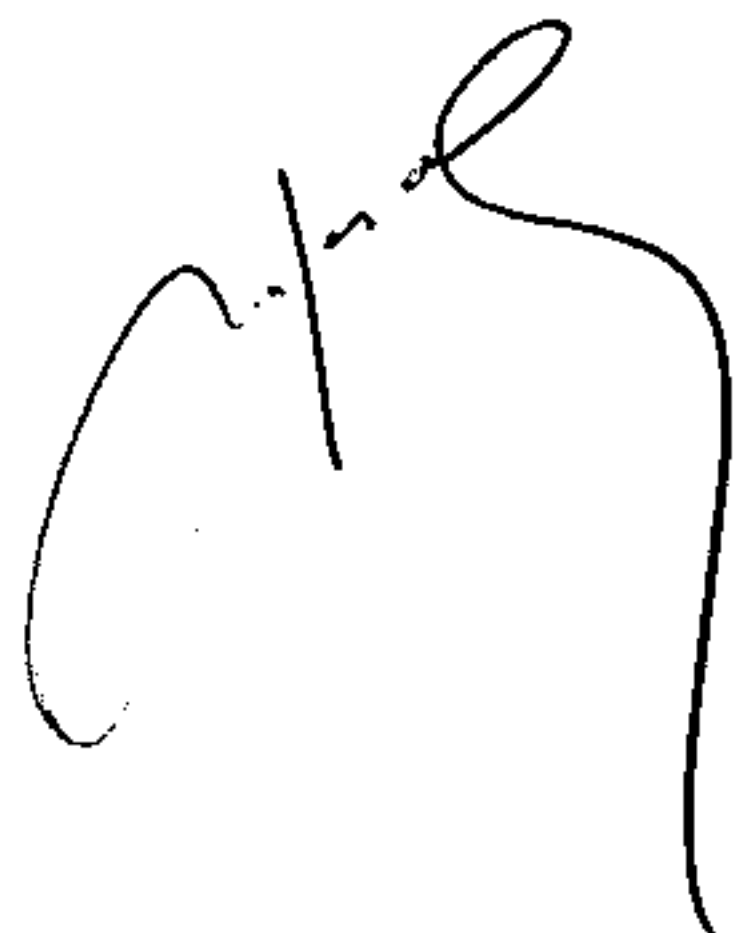
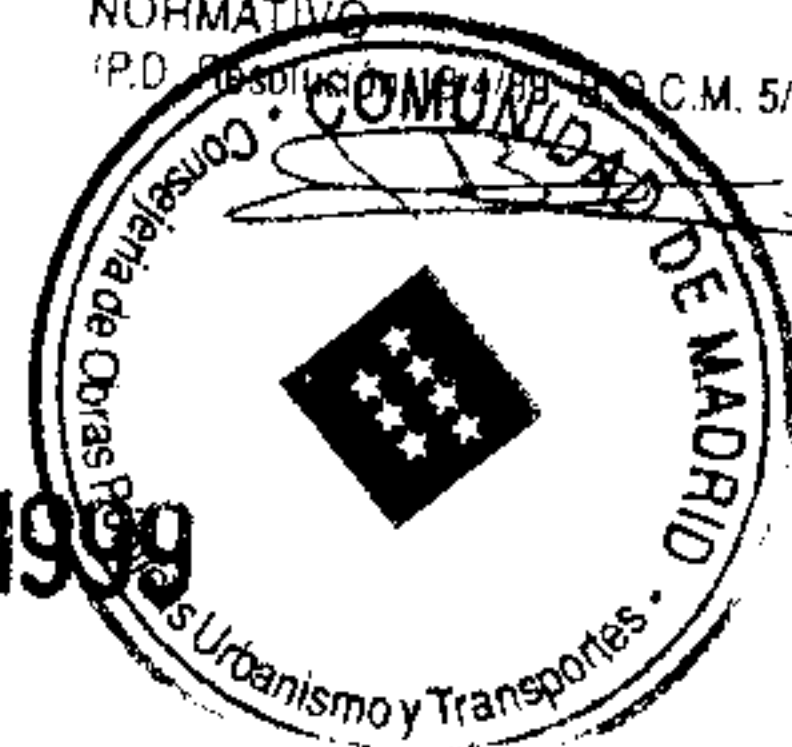
DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000
19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(P.D. Resolución 11/1999 de 11/5/99 de la C.M. 5/5/89)

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

de fecha 14 SET. 1999 20 DIC. 1999
EL SECRETARIO.



POBLACION POR ZONAS HOMOGENEAS

ZONAS HOMOGENEAS	Población de DERECHO	P.Derecho Hombres	P.Derecho Mujeres	Población de HECHO	P Hecho HOMBRES	P Hecho MUJERES
Centro Histórico	14429	7184	7245	15516	8205	7311
Centro Norte	18048	9067	8981	18184	9113	9071
Centro Orellana	16255	8143	8112	16506	8225	8281
Centro Fleming-Gibraltar	9969	4995	4974	10013	4993	5020
San Nicasio	23017	11496	11521	23179	11548	11631
Zarzaquemada	62572	31322	31250	63009	31452	31557
Carrascal	13381	6786	6595	13485	6828	6657
Estudiantes	1153	586	567	1160	588	572
La Fortuna	10998	5469	5529	11052	5476	5576
Valderas	1767	895	872	1781	903	878

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAYO 2000

INFORMADO

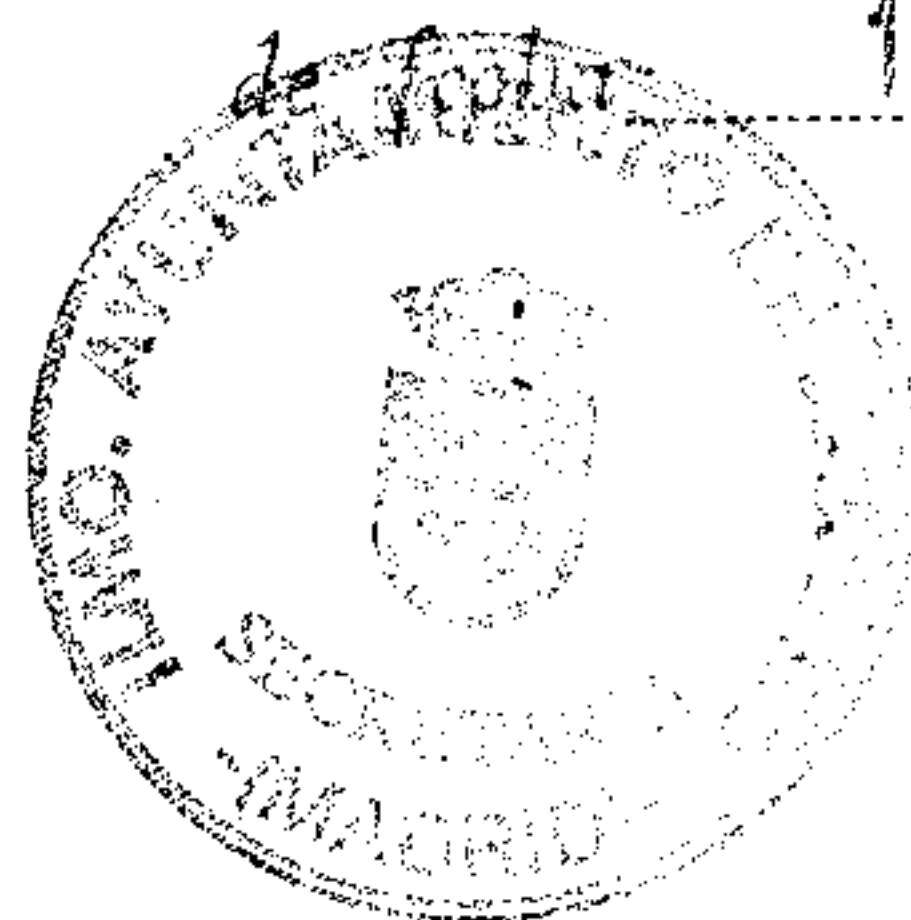
EL TECNICO
INFORMANTE

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

14 SET. 1999

20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.



DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000

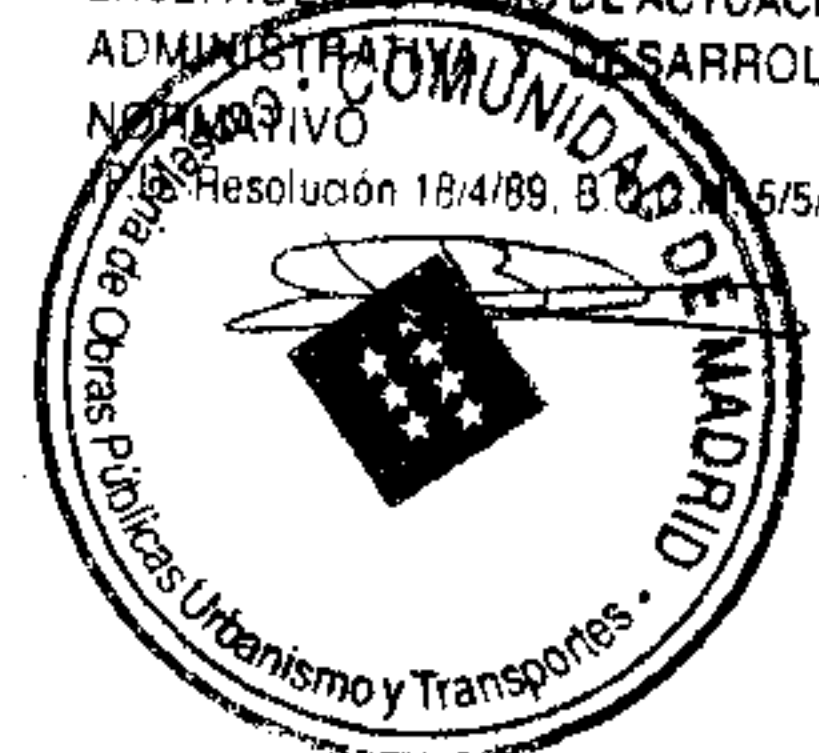
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO

LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN

ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

URBANO

Resolución 18/4/89, B.O.P. 15/5/89)



COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAYO 2000

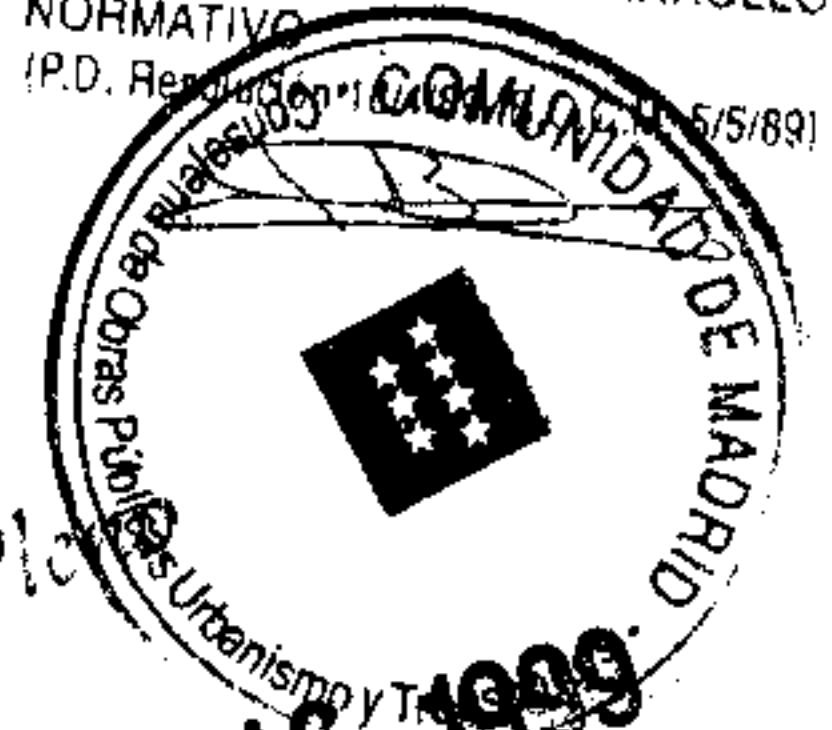
DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

EL PARQUE DE VIVIENDAS.

ZONAS HOMOGENEAS	Viviendas Familiares	Viviendas Ocupadas	Viviendas Principales	Viviendas Secundarias	Viviendas Desocupadas	Otro Tipo	No Consta
Centro Histórico	4635	4126	4042	84	437	15	57
Centro Norte	5828	5178	5112	66	580	3	67
Centro Orellana	5129	4555	4478	77	496	18	60
Centro Fleming-Gibraltar	3129	2711	2683	28	380	6	32
San Nicasio	7706	6644	6486	158	976	14	72
Zarzaquemada	19034	17441	17164	277	1330	21	242
Carrascal	4793	3844	3769	75	864	11	74
Estudiantes	374	299	296	3	63	3	9
La Fortuna	3481	3131	3048	83	300	6	44
Valdebernas	534	470	464	6	64	0	0

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
Madrid, 18-5-2000
19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 105/5/89)



14 SET 1999
EL SECRETARIO.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

TECNICO
FORMANTE

AÑO DE CONSTRUCCION DE LAS VIVIENDAS

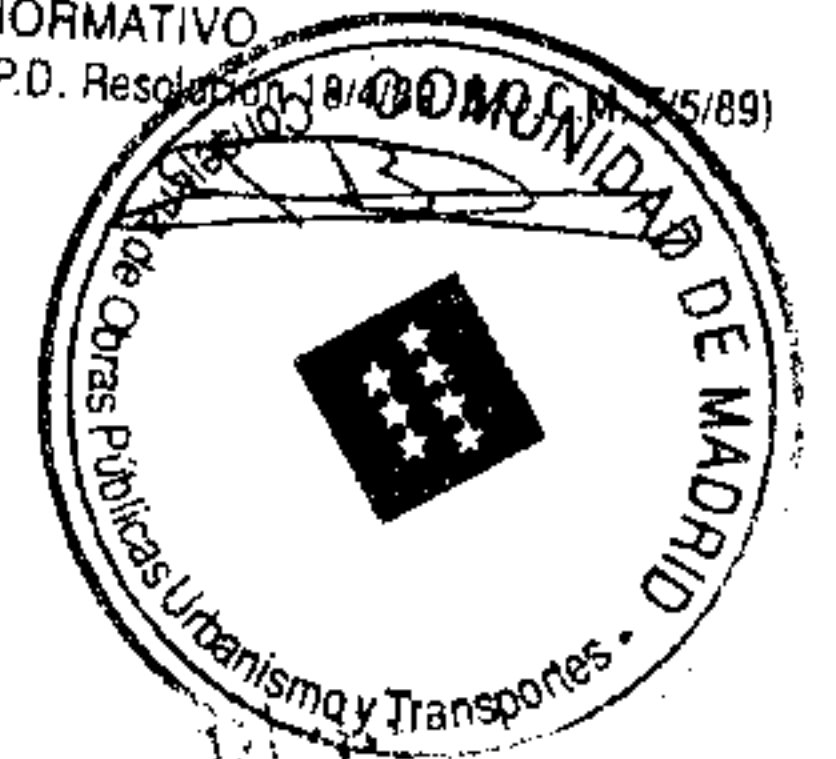
Zonas Homogéneas	TOTAL VIVIENDAS	Anter- 1.901	1901 1930	1931 1940	1941 1950	1951 1960	1961 1970	1971 1980	1981 1990
C.Histórico	4635	81	26	18	30	145	1800	1929	604
C.Norte	5828	2	13	12	42	137	4037	1291	294
C.Orellana	5129	0	15	1	7	93	2555	1951	406
C.Fleming-Gibraltar	3129	0	1	0	0	29	1376	1337	325
San Nicolas	7706	1	21	0	5	182	5312	1591	333
Zarzaquemada	19034	6	36	4	4	22	2136	16557	266
Carrascal	4793	2	16	4	8	20	237	1267	3070
Estudiantes	374	0	0	1	0	29	127	142	68
La Fortuna	3481	1	3	0	9	141	2334	844	148
Valdearas	534	0	0	1	0	0	415	117	1

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18.5.2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(P.D. Resolución 18/40 M. 345/89)



EL SECRETARIO.

20 DIC. 1999

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

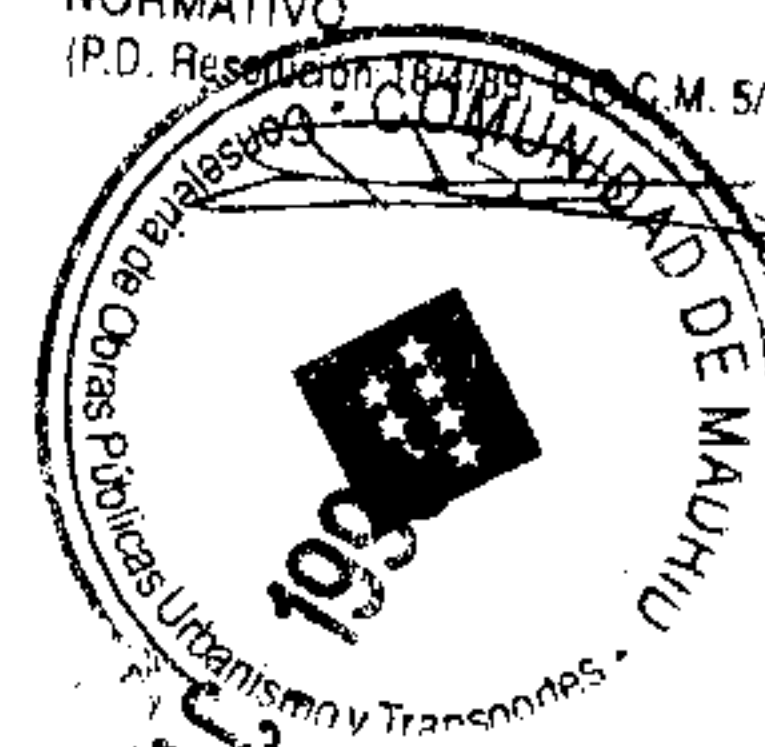
EL TECNICO
INFORMANTE

SUPERFICIE UTIL DE LAS VIVIENDAS (m²)

ZONAS HOMOGENEAS	TOTAL VIV.	Menor 31	31-40	41-50	51-60	61-70	71-80	81-90	91-100	101-110	111-120	121-130	131-140	141-150	>150m
C.Histórico	4635	31	37	187	692	1110	958	702	437	154	119	68	49	30	61
C.Norte	5828	11	59	561	1898	1770	785	402	138	38	48	26	26	26	40
C.Orellana	5129	5	52	321	1623	1654	787	344	240	33	35	9	8	4	14
C.Fl.Gibraltar	3129	5	20	313	709	1171	420	144	79	34	152	18	12	19	33
San Nicolas	7706	37	68	628	2323	2816	721	449	265	84	164	25	23	86	17
Zarzaquemada	19034	10	22	206	1958	6893	6836	2627	270	78	62	26	12	17	17
Carrascal	4793	41	39	82	153	296	850	1837	846	201	231	71	84	33	29
Estudiantes	374	11	9	24	23	41	76	79	51	16	8	6	7	14	9
La Fortuna	3481	37	247	993	1043	578	244	207	64	17	18	6	6	7	14
Valderas	534	0	0	0	7	57	151	301	13	2	0	0	2	0	1

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid. 14-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 1824/89. L.O. C.M. 5/5/89)



14 SET. 1999 20 DIC. 1999
C. M.
C. SECRETARIO.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAYO 2000

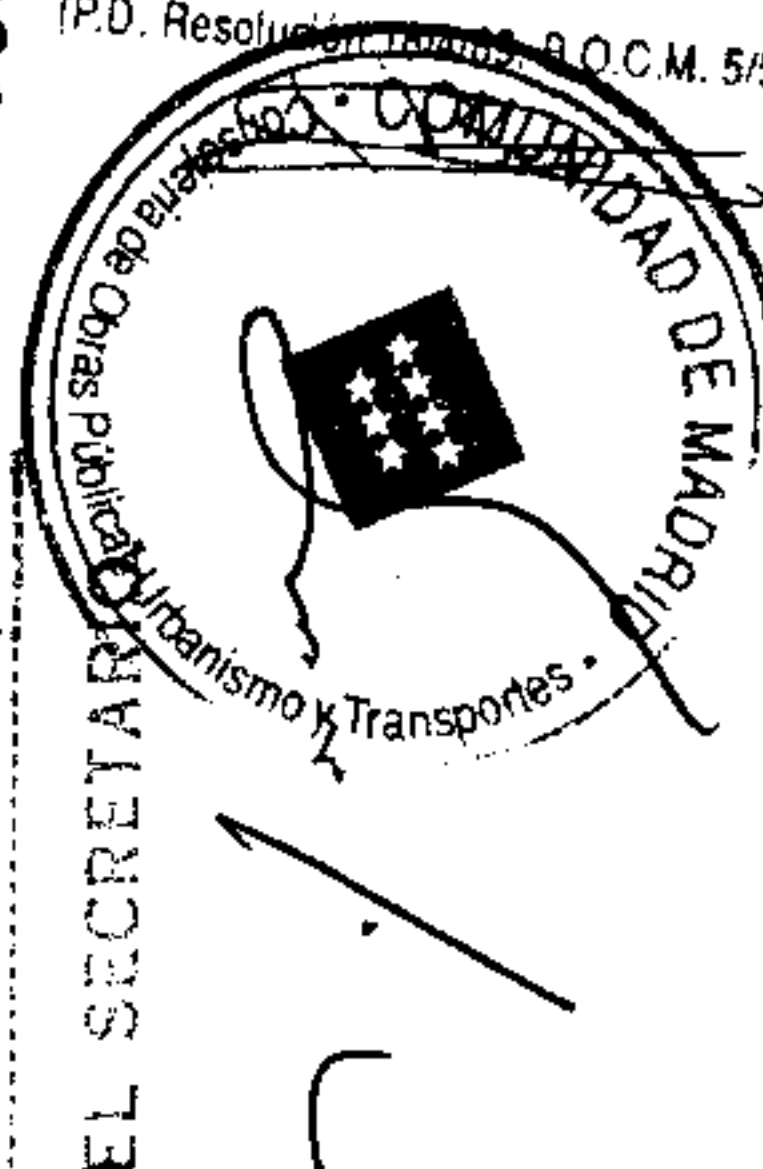
DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

REGIMEN DE TENENCIA DE LAS VIVIENDAS PRINCIPALES

ZONAS HOMOGENEAS	VIVIENDAS PRINCIPALES	V.P. en PROPIEDAD	Totalmente pagadas	Con pagos pendientes	Herencia o donación	Total ALQUILER	Con Muebles	Sin Muebles	Facilitadas Gratuitamente
Centro Histórico	4042	3304	2544	654	106	595	531	64	85
Centro Norte	5112	4360	3804	500	56	591	497	94	84
Centro Orellana	4478	3948	3309	576	63	420	319	101	45
C. Fleming-Gibraltar	2683	2374	2010	343	21	248	204	44	34
San Nicasio	6486	5682	5076	524	82	598	489	109	122
Zarzaquemada	17164	16065	14477	1484	104	731	461	270	183
Carrascal	3769	3448	404	3024	20	117	90	27	134
Estudiantes	296	185	143	35	7	45	44	1	59
La Fortuna	3048	2446	1996	411	39	493	462	31	52
Valderas	464	437	378	38	21	22	18	4	5

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
Madrid, 18-5-2000
19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 11/1999, R.O.C.M. 5/5/89)



Aprobado por 44 C.M. 1999 20 DIC. 1999
de fecha 14 SET 1999

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

2.2. CONCLUSIONES

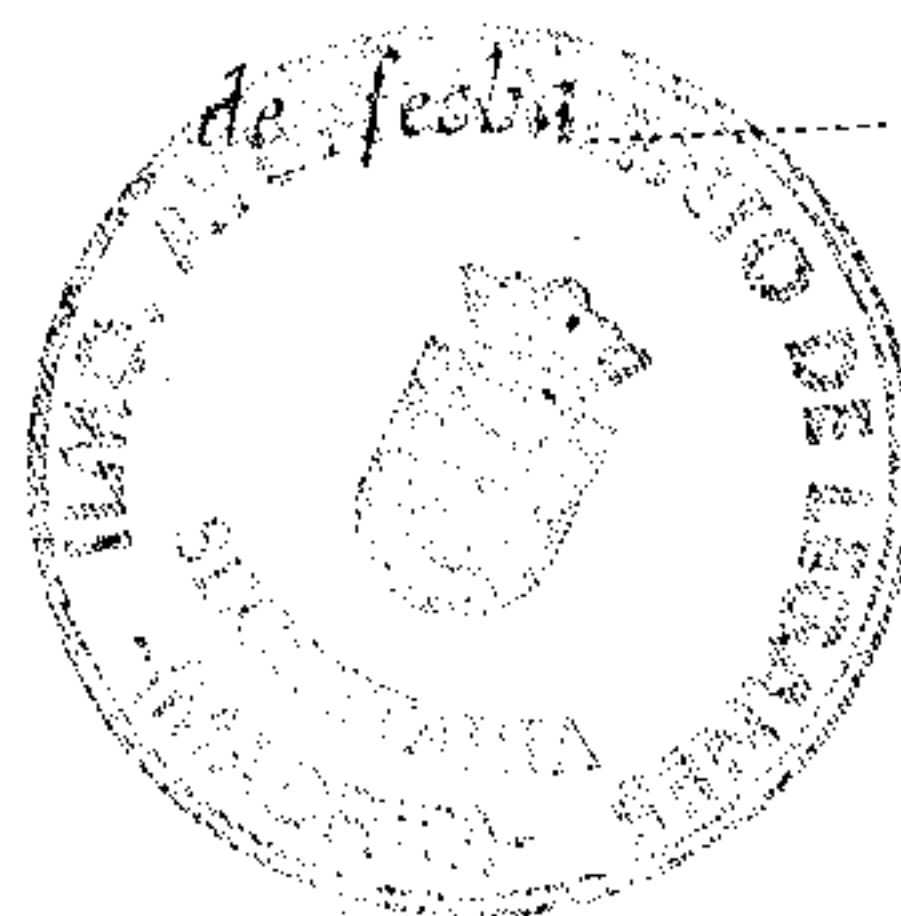
2.2.1. EQUIPAMIENTOS Y ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS EL TECNICO INFORMANTE

El Plan General de 1985 establecía en su ordenación las siguientes magnitudes y estándares de equipamiento y espacios libres en suelo urbano y urbanizable programado:

PREVISIONES TOTALES DE EQUIPAMIENTO Y ESPACIOS LIBRES PLAN GENERAL DE 1985 SUELO URBANO Y URBANIZABLE PROGRAMADO		
USO	M2 DE SUELO	ESTANDAR M2/HAB
Equipamiento local	1.278.188	6,04
Equipamiento comarcal	635.529	3,01
Total equipamiento	1.913.717	9,05
Zonas verdes	1.324.430	6,26
Espacios libres públicos	412.400	1,95

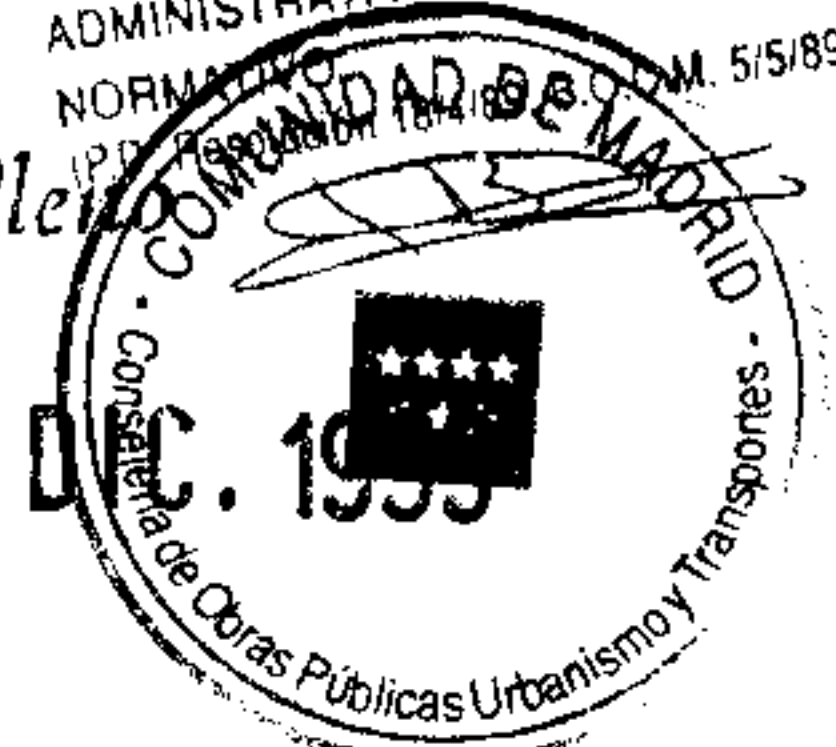
DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
18-5-2000
19-5-2000
Madrid, ...
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
IPD. Reg. 104/89. O.M. 5/5/89)

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
14 SET. 1999 20 DIC. 1999



EL SECRETARIO

[Handwritten signature]



A partir de la información urbanística obtenida, el suelo actualmente destinado a equipamiento y espacios libres, para una población de 170.636 habitantes, es el siguiente:

EL TECNICO
INFORMANTE

9 MAR 2000

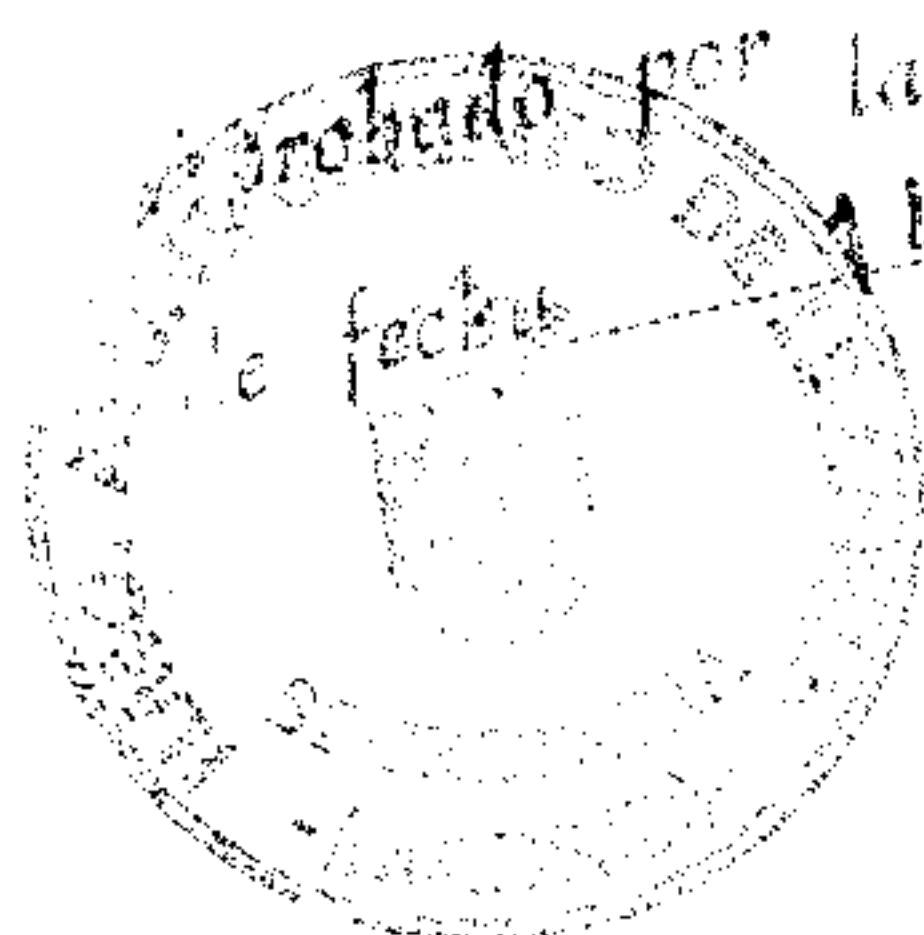
SUELO CALIFICADO COMO EQUIPAMIENTO Y ESPACIOS LIBRES		
SITUACIÓN ACTUAL		
USO	M2 DE SUELO	ESTANDAR M2/HAB
Equipamiento	731.900	4,29
Equipamiento sistema general	1.384.472	8,11
Total equipamiento	2.116.372	12,40
Espacios libres	903.000	5,29
Espacios libres sistema general	879.930	5,16
Total espacios libres	1.782.930	10,49

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
Madrid, 18-5-2000
10-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)

En los datos expuestos se observa que las previsiones de obtención de suelo del anterior Plan General se han superado a lo largo de su vigencia, alcanzando actualmente estándares elevados, debidos en parte al descenso de la población prevista y a modificaciones del planeamiento que contemplaron una mayor aportación de suelo para equipamientos y espacios libres.

En estos términos el problema actual referente a los equipamientos y espacios libres no es cuantitativo, sino de distribución, puesto que existen zonas de la ciudad con alta densidad y falta de dotaciones (Centro, Zarzaquemada, San Nicasio). Por tanto las propuestas del presente Plan General se plantean con el objetivo de contribuir al equilibrio en la disposición de las piezas dotacionales (públicas y privadas):

- Equipamientos: Norte deportivo, Oeste a continuación de Solagua, al Sur de la nueva circunvalación; Sur entre la circunvalación y la vía del ferrocarril y el PAU Culebro; y Este entre Parquesur y la ampliación del Polígono de Overa.



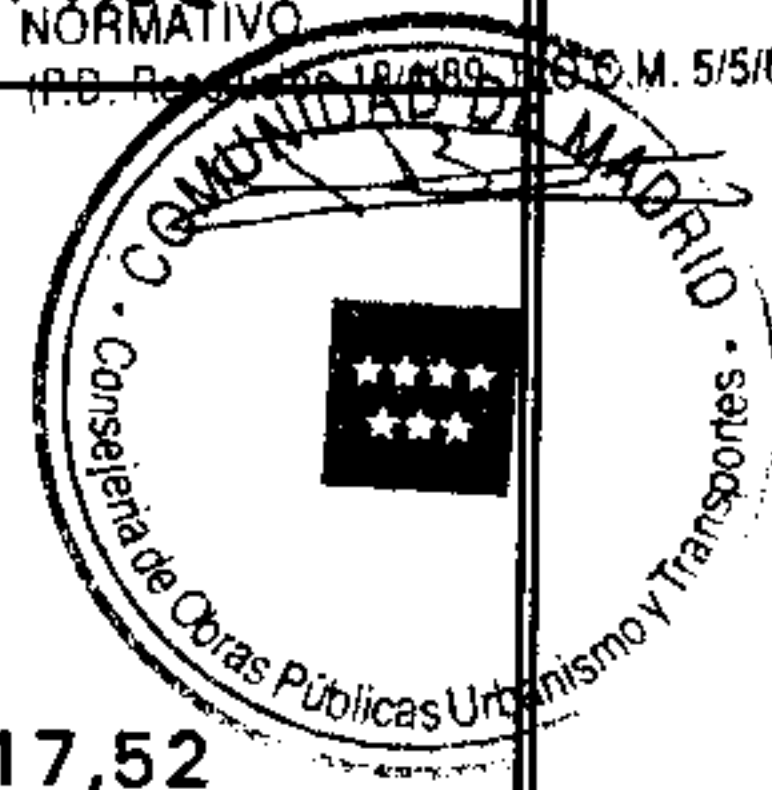
20 DIC. 1999

Espacios libres: un anillo en el entorno de la ciudad, desde el Norte, bordeando el cementerio, continuando por el Campo de Tiro, San Nicasio, cierre de la Ronda Interior en bulevar y conexión con el Parque de Polvoranca. Parque del Arroyo Butarque y nuevas zonas al Este y Sur de la ciudad.

En el siguiente cuadro se reflejan las superficies establecidas en la clasificación de suelo del presente Plan General para equipamientos y espacios libres, junto a las ya existentes, y los estándares resultantes para una población de 163.169 habitantes en el año 2007:

SUELO CALIFICADO COMO EQUIPAMIENTO Y ESPACIOS LIBRES EN EL PRESENTE PLAN GENERAL. SUELO URBANO Y SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS AL SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO		
USO	M2 DE SUELO	ESTANDAR M2/HAB
Equipamiento existente	2.116.372	
Equipamiento sistemas generales adscritos al urbanizable programado	322.490	
Total equipamiento	2.438.865	
Espacios libres existentes	1.782.930	
Espacios libres sistemas generales adscritos al urbanizable programado	1.075.880	
Total espacio libre	2.858.810	17,52

DOCUMENTACION A QUE SE REFIERE EL ACUERDO DEL CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
18-5-2000
19-5-2000
Madrid.
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO NORMATIVO
14-95
(P.B. Res. 18/489, 18/510, M. 5/5/89)



Respecto a los datos expuestos, se observa que los estándares resultantes superan los tomados como referencia: para el sistema general de espacios libres, mínimo 5 m2/habitante, según el artículo 19 b del Reglamento de Planeamiento y para el equipamiento, media de 13,10 m2/habitante, según parámetros indicadores referencia de otros Planes Generales.

Pleno
Aprobado por la C.M.
14 SET. 1999
20 DIC. 1999
EL SECRETARIO.
91

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

2.2.2. EVOLUCIÓN Y ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN.

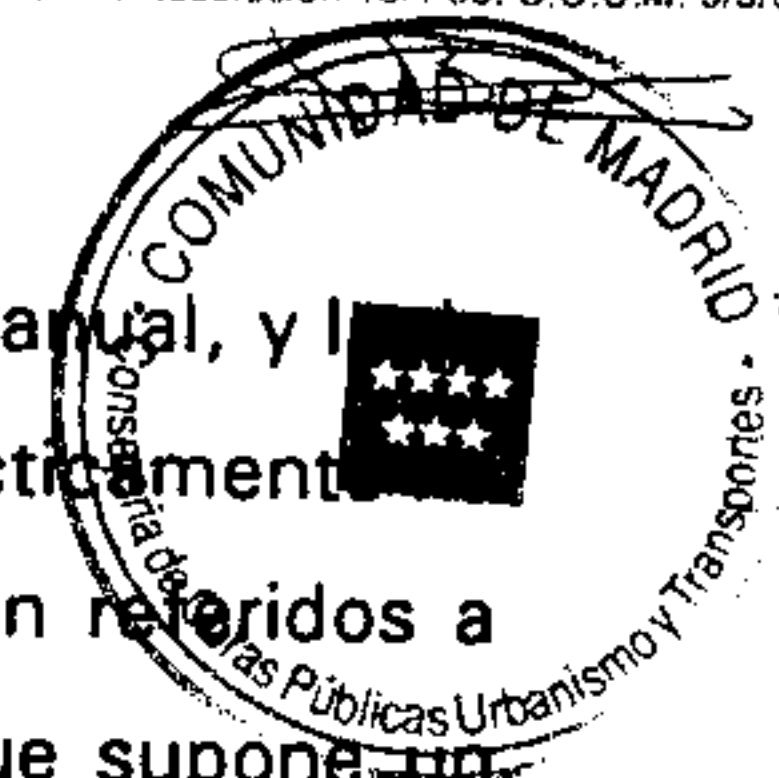
La trayectoria demográfica de Leganés ha de enmarcarse dentro del fenómeno metropolitano, como difusión de lo urbano desde Madrid a su entorno: entre 1960 y 1991, el peso demográfico de Madrid en el conjunto de la Comunidad se redujo desde el 87% a poco más del 60%, en beneficio de la periferia metropolitana.

La evolución demográfica de Leganés guarda paralelismo con la del conjunto de la primera corona del sur metropolitano, si bien pueden ponerse de manifiesto distintas intensidades de crecimiento. Hasta 1960, Leganés crece a un ritmo inferior al de Alcorcón y Getafe, pero desde 1960 hasta 1975, en el período de la explosión metropolitana, el ritmo de expansión de Leganés es sensiblemente superior. Con la llegada de la etapa de recesión económica y de drástica reducción del impulso demográfico (por caída de la natalidad y práctica desaparición de la inmigración), los ritmos de expansión han sido similares. El período de recuperación económica iniciado en 1985 no se tradujo en Leganés en un impulso a la población, ya que se registró la más baja tasa de aumento de los últimos cincuenta años.

En términos absolutos, Leganés llegó a crecer a un ritmo medio de 16.000 habitantes anuales entre 1970 y 1975. En la segunda mitad de los setenta se bajó a un promedio de 5.500 habitantes por año, y a lo largo de los ochenta la velocidad de crecimiento se redujo a 770 habitantes/año.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
Madrid, 18/5/2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
CAJEA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)

En el período 1990-92, la tasa de natalidad fue tan sólo del 0,89% anual, y el crecimiento vegetativo del 0,54%. Por su parte, la inmigración prácticamente desapareció; no obstante, los datos de la rectificación del Padrón referidos a diciembre de 1994 arrojan una cifra de 177.000 habitantes, lo que supone un incremento de 2.100 habitantes/año desde el Censo de 1991.



Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
de la C. M.
de fecha 14 SET. 1999
EL SECRETARIO.
20 DIC. 1999

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

EVOLUCION DE LA POBLACION DE LEGANES Y DE LA PRIMERA CORONA SUR. Número de habitantes de derecho.

AÑO	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1981	1986	1991
LEGANES	4.713	6.418	7.655	13.929	56.279	136.672	163.910	167.783	171.589
PRIMERA CORONA SUR	16.142	24.406	32.088	51.019	171.751	366.500	431.425	437.507	450.441
% LEGANES SOBRE CORONA SUR	29,2	26,3	23,9	27,3	32,8	37,3	38,0	38,3	38,1

Fuente: Censos y Padrones de Población.

TASAS ANUALES DE CRECIMIENTO ACUMULATIVO DE LA POBLACION. LEGANES Y PRIMERA CORONA SUR. %

PERIODO	1950-55	1955-60	1960-65	1965-70	1970-75	1975-81	1981-86	1986-91
LEGANES	6,4	3,6	12,7	32,2	19,4	3,5	0,5	0,5
PRIMERA CORONA SUR	8,6	5,6	9,7	27,5	16,4	3,2	0,3	0,6

Fuente: Cálculos a partir de los datos de Censos y Padrones de Población.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

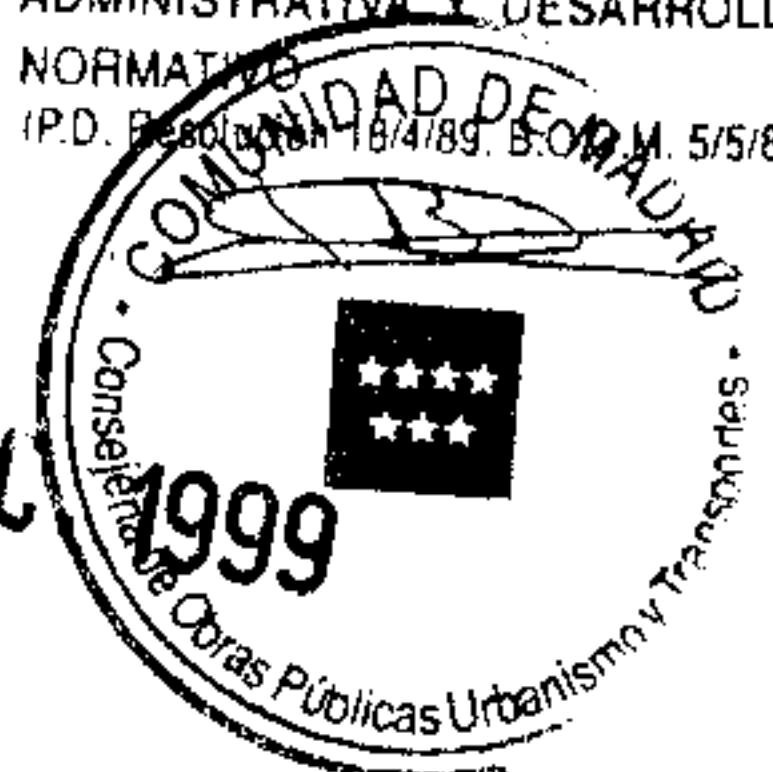
Madrid, 18-5-2000
19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 16/4/89, B.O.M. 5/5/89)

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

14 SET. 1999

20 DIC 1999

EL SECRETARIO



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

Como consecuencia del proceso de maduración de la población registrado en los últimos años, por caída de la natalidad y descenso drástico de la inmigración, los cambios en el perfil de la población de Leganés han sido de gran magnitud: en 1981, el 37% de la población tenía menos de catorce años, y algo más de la quinta parte estaban comprendidos entre treinta y cuarenta. Diez años después, estas proporciones se han reducido al 22% y 13% respectivamente. Por el contrario, el tramo de quince a treinta años se ha elevado del 20% en 1981 a cerca del 30% en 1991. Ello tiene unas dramáticas consecuencias en el mercado de trabajo, más aún en las presentes circunstancias de recesión económica.

Perspectivas demográficas.

A partir de las proyecciones de población (1996-2011) del Instituto de Estadística de la Consejería de Hacienda de la Comunidad de Madrid, se obtienen los siguientes datos de la población de Leganés:

Proyección de población:

1999	170.636 habitantes
2000	169.375 habitantes
2001	168.211 habitantes
2002	167.170 habitantes
2003	166.205 habitantes
2004	165.360 habitantes
2005	164.581 habitantes
2006	163.860 habitantes
2007	163.169 habitantes
2008	162.499 habitantes
2009	161.825 habitantes
2010	161.133 habitantes
2011	160.416 habitantes

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(P.D. Resolución 19/89, B.O.C.M. 5/5/89)



aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.
14 SET. 1999
EL SECRETARIO.

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
MEDIANTE

2.2.3. NECESIDADES Y OFERTA DE VIVIENDA

La estimación de la demanda de vivienda en un municipio perteneciente al Área Metropolitana de Madrid, limítrofe además con el municipio de la capital, y con problemas de estructura que limitan claramente las posibilidades de desarrollo residencial, no es un simple problema técnico de cálculo cerrado en sí mismo.

La estimación de necesidades de vivienda se basa en el método del "saldo familiar", consistente en calcular la demanda de vivienda derivada del proceso de emancipación, sin considerar procesos migratorios de ningún signo.

A la cifra resultante ha de aplicarse un coeficiente de holgura (1,25), que se justifica por la necesidad de evitar tensiones en el mercado de la vivienda, posibles retrasos en las promociones o no entrada en el mercado de viviendas vacías.

a) Demanda por saldo familiar

La aparición de nuevos núcleos familiares se calcula a partir de la edad media de emancipación. Se trata por tanto de estimar, durante el período que abarca el Programa de Actuación del Plan General, el número de personas con edad de emancipación, que se divide por la media para calcular la formación de dichos núcleos.

DOCUMENTACION QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 19-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(P.D. Resolución 174/89, B.O.C.M. 5/5/89)

Período 2000-2003:

Para este período, la edad media de emancipación se estima dentro del grupo entre 25/29 años. Según las proyecciones del Instituto de Estadística de la Consejería de Hacienda de la Comunidad de Madrid para la zona metropolitana sur, en este período la población con esa edad aumenta en 13.518 habitantes.

$$13.518 / 2 = 6.759 \text{ viviendas}$$

$$6.759 \text{ viviendas} \times 1,25 = 8.449 \text{ viviendas}$$

Demanda de vivienda en el período 2000-2003to. Pleno 8.449 viv.

Aprobado por el Ayuntamiento de Madrid
la C.M. 14 SET. 1999
de fecha 14 SET. 1999
EL SECRETARIO.
20 DIC. 1999

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

Período 2004-2007:

Para este período, se considera un retraso en la edad media de emancipación, estimándose en el grupo entre 30/34 años. Según las proyecciones del Instituto de Estadística de la Consejería de Hacienda de la Comunidad de Madrid para la corona metropolitana sur, en este período la población con esa edad aumenta en 9.304 habitantes.

$$9.304 / 2 = 4.652 \text{ viviendas}$$

$$4.652 \text{ viviendas} \times 1,25 = 5.815 \text{ viviendas}$$

Demanda de vivienda en el período 2004-2007 5.815 viv.

Demanda de vivienda en los dos períodos (2000-2007) .. 14.265 viv.

b) **Capacidad de vivienda del Plan General**

Según datos del Instituto de Estadística de la Consejería de Hacienda de la Comunidad de Madrid, en 1996 el número de viviendas del municipio de Leganés era de 57.572, de las cuales estaban ocupadas 51.608.

Existe un remanente de 5.940 viviendas de las actuaciones de Leganés Norte, Campo de Tiro y La Fortuna.

La capacidad del suelo clasificado en el presente Plan General es la siguiente:

Suelo urbano:

Renovación del casco y Unidades de Ejecución

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18.5.2000
19.5.2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(P.D. Resolución 18/7/99, B.O.C.M. 5/5/99)

Período 2000-2003:

suelo urbanizable residencial primer cuatrienio

remanente

Capacidad de vivienda en el período 2000-2003

1.300 viv.

5.940 viv.

7.246 viv.

Período 2004-2007:

suelo urbanizable residencial segundo cuatrienio

Capacidad de vivienda en el período 2004-2007

Capacidad máxima de vivienda durante el período que abarca el Programa de Actuación del Plan General

14.630 viv.

el Ayuntamiento Pleno



14 SET. 1999 20 DIC. 1999
EL SECRETARIO.

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

2.2.4. ACTIVIDAD Y EMPLEO

Según datos del Censo de Población de 1991, la tasa de actividad de la población de más de 16 años era entonces del 55,8%, proporción similar a la del sur metropolitano, y había aumentado tres puntos porcentuales desde 1981. Por sexos, en 1991, la tasa de actividad era del 77,3% entre los hombres (86,1% en 1981) y del 34,7% en la población femenina (20,4% en 1981).

Las cifras expuestas ponen de relieve el rapidísimo proceso de incorporación de la mujer al mercado laboral y, en menor medida, la prolongación de la escolaridad; pero el grado de formación de la población de Leganés es todavía muy bajo: sólo el 2,7% de la población mayor de catorce años ha cursado carreras de grado medio o superior, y sólo el 11% tiene título de BUP o FP de segundo grado. A resaltar que, en 1986, sólo accedieron a la Universidad el 8% de los jóvenes de 18 años.

En comparación con el conjunto de la Comunidad de Madrid, en Leganés es siete puntos más alta la tasa de actividad masculina, debido a la menor escolarización, mientras que la tasa de actividad femenina es tres puntos inferior.

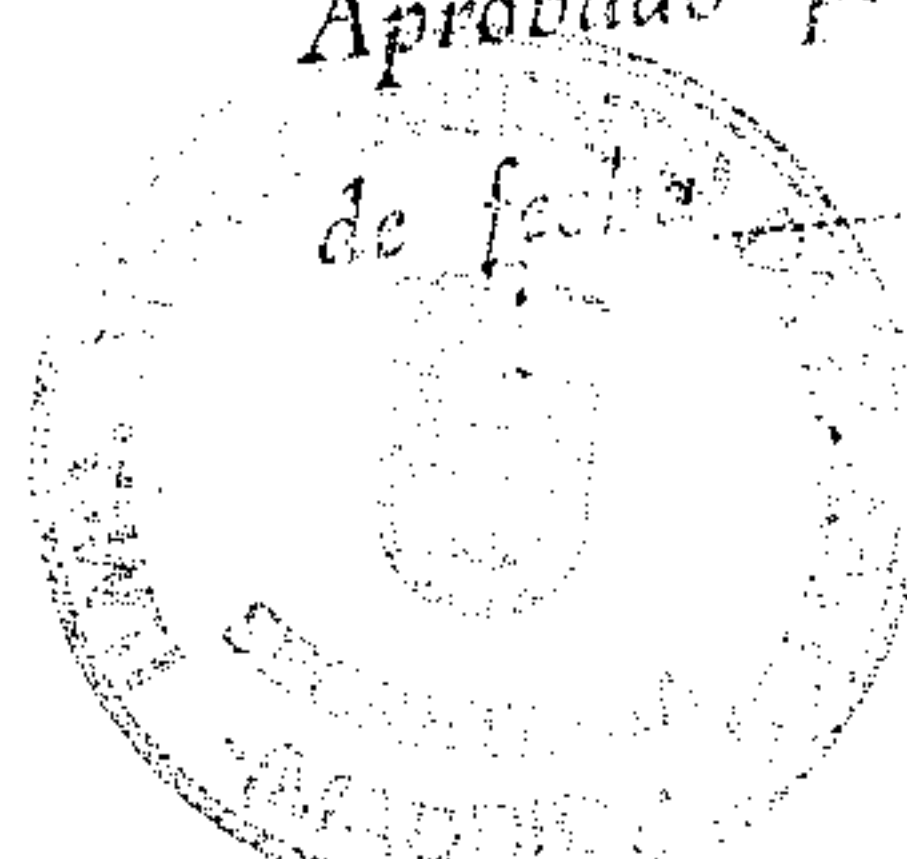
La población de Leganés ocupa predominantemente puestos de trabajo en el sector terciario y en la industria. La construcción absorbe una proporción relativamente importante en tanto que la dedicación a la actividad agraria es casi inexistente. A lo largo del tiempo ha subido considerablemente la proporción de los ocupados en los servicios, en detrimento de la industria.

La mayoría de los núcleos del sur surgieron con el carácter predominante de ciudades dormitorio, dependiendo en apreciable medida del mercado de trabajo del municipio de Madrid (el 50% de la población ocupada tiene su empleo en la capital). Ello es reflejo del alto grado de concentración de puestos de trabajo en Madrid, que alberga algo más del 60% de la población de la región, pero que da asiento a más de las tres cuartas partes del empleo, llegando a proporciones de entre el 80% y el 90% en el caso de las oficinas, la banca y la administración, y bajando al 58% en la industria.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

14-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFES DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

NORMATIVA
I.P.D. REVISADA EN 1989 (B.O.C.M. 5/5/89)



Aprobado por

la C. M.

14 JUL 1999

20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.

18 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO
EL TECNICO
INFORMANTE

Según datos del Anuario de la Comunidad de Madrid referidos a 1986, la población ocupada residente en Leganés era de 45.200 personas, en tanto que el empleo localizado en el municipio (datos del Consorcio de Transportes) ascendía a 23.100 puestos de trabajo (prácticamente la mitad).

En el caso concreto de la industria, según datos referidos a 1991 hay en Leganés 17.800 residentes ocupados en este sector, frente a tan sólo 6.700 puestos de trabajo industriales localizados en el municipio (37,6%).

La población ocupada en el municipio en 1995 en el sector industrial era de 5.506, según datos de 1998 de la Comunidad de Madrid.

Por supuesto, no todos los puestos de trabajo existentes en Leganés están ocupados por residentes en el término municipal. Según la encuesta de movilidad del Consorcio realizada en 1987, aproximadamente la cuarta parte de los viajes de trabajo generados en Leganés tenían destino en el propio municipio, y el 13% en otros asentamientos del sur metropolitano. Una proporción cercana al 55% se desplazaba diariamente a trabajar a Madrid.

Las impresiones existentes indican que en los últimos años ha descendido algo la dependencia respecto al mercado laboral de Madrid, en tanto que aumenta la proporción de los que trabajan en los municipios del sur metropolitano, principalmente en Fuenlabrada y Getafe. A ello ha contribuido el proceso de terciarización del sur y del propio municipio de Leganés.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid

EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE SITUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 44199/B.O.C.M. 5/5/89)

De acuerdo con las proyecciones demográficas realizadas, con una tasa de actividad del 50% de la población mayor de 16 años, la población activa de Leganés sería de 72.862 personas en el año 2001, frente a una cifra de 71.800 en 1991, de los que 11.000 estaban desempleados. Se necesitaría crear por tanto una cifra del orden de 10.000 puestos de trabajo en Leganés o su entorno para reducir el paro a una cifra "admisable", del orden del 6%, y no aumentar la dependencia de mercados laborales exteriores. Habrán de preverse espacios industriales para elevar la baja tasa de industrialización del municipio, y fomentar la terciarización apoyándose sobre todo en el incipiente desarrollo del sector de servicios a las empresas.

Aprobado por la C. M. 1399 20 JUL. 1999
de fecha 14 SET. 1999
EL SECRETARIO.



[Handwritten signature]

Según datos del Instituto de Estadística de la Consejería de Hacienda de la Comunidad de Madrid (1998-1999), el paro registrado en el municipio de Leganés ha variado de 14.625 parados en 1994 a 11.443 en 1998.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
ELABORANTE

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 18/4/89. B.O.C.M. 5/5/89)

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

de fecha 14 SET 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO



3. ANÁLISIS DE LAS DIFERENTES ALTERNATIVAS DE PLANEAMIENTO CONTEMPLADAS

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

Ay

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, *18-5-2000*
18-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(P.D. 18/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

de fecha

14 SET. 1999

20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.



[Handwritten signature]

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

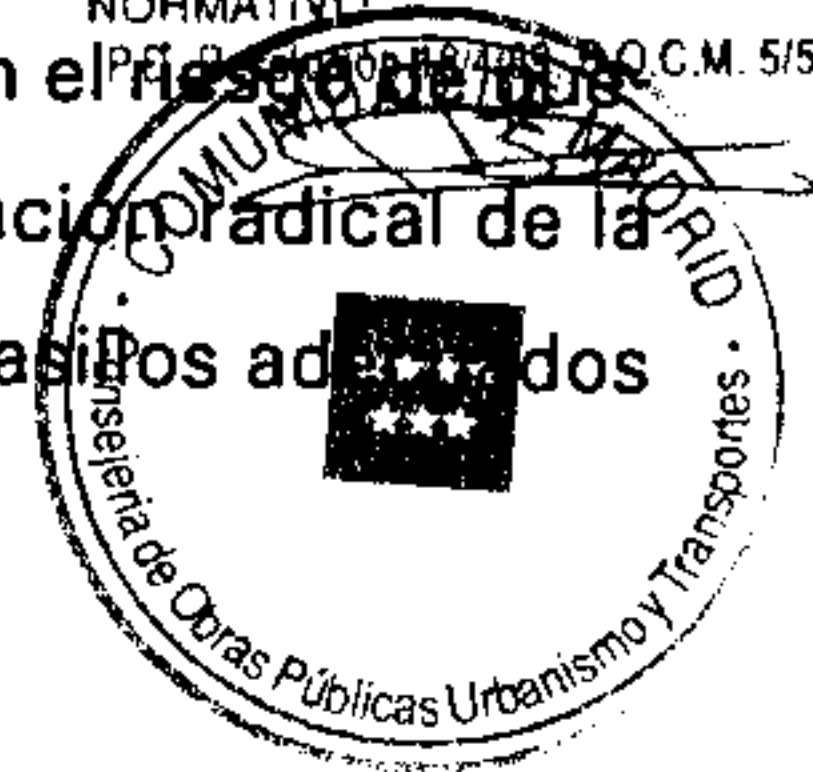
LEGANÉS EN EL AREA METROPOLITANA.

En el esquema adjunto se comprueba, primero, hasta qué punto está previsto el destino de la mayoría del término municipal (delimitado por línea de punto-rayapunto...). Al terreno rústico sin destino asignado, que en 1960 suponía prácticamente la totalidad del término, sólo le quedan algunos retazos dispersos, no muy grandes (trama punteada clara). Aunque se advierte que las Areas de Oportunidad y de Usos Especiales no tienen, salvo Parquesur, usos decididos; y quedan pendientes de reorganización unas pocas zonas cuya ocupación no está totalmente consolidada.

Segundo, todos los municipios del entorno han desarrollado sus núcleos urbanos hasta los bordes del término de Leganés, o lo tienen previsto en sus planes. En algunos casos (Alcorcón, Fuenlabrada) estos desarrollos han llegado incluso a penetrar en el término de Leganés. Sólo en el sector suroeste del término, al otro lado del Parque de Polvoranca, el terreno rústico se extiende ampliamente a ambos lados del límite municipal.

Tercero, las áreas destinadas a Usos Extraurbanos (S = Subestación eléctrica; A = depósito de Agua; C = Cementerio; R = estación de transferencia de Residuos sólidos; D = Depuradora, fuera del esquema), que tienen en común su incompatibilidad con el contacto con desarrollos urbanos, corren el riesgo de dar engullidas por éstos. Y el día en que se decida la reorganización radical de la red eléctrica de alta tensión, puede suceder que ya no queden pasillos adecuados de terreno libre.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
Madrid, 18-5-2000
EL TECNICO
INFORMANTE
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
P. 18-5-2000 (P. 18-5-2000) D.O.C.M. 5/5/89



14 SET. 1999 20 DIC. 1999

[Handwritten signature]

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

ENCUADRE METROPOLITANO.

Conviene ampliar el encuadre del esquema anterior para ver con mayor claridad la situación del conjunto más densificado del Sur-Suroeste del Area Metropolitana de Madrid.

En este nuevo esquema destacan especialmente las cinco ciudades más características del ámbito (Leganés, Alcorcón, Móstoles, Fuenlabrada y Getafe)

Sobre esta representación hay que hacer una salvedad: mientras en los términos de Leganés, Alcorcón, Fuenlabrada, Villaviciosa, y en los bordes visibles de Arroyomolinos, Moraleja de Enmedio, Humanes y Pinto, se representa la situación del planeamiento vigente, en los de Madrid y Getafe se representan los Avances de sus respectivos Nuevos Planes Generales, y en Móstoles el propio Nuevo Plan General tal como se ha presentado a aprobación inicial.

Esta distinción es importante, porque en los casos de Madrid, Getafe y Móstoles explica el total o casi total agotamiento del terreno rústico con valor funcional adecuado para usos urbanos, frente a la pequeñez relativa del suelo urbano-urbanizable en Leganés, Fuenlabrada o Alcorcón.

Se observa la lógica que lleva por ejemplo en Móstoles a rellenar todo el ámbito del término municipal entre sus dos autovías a Madrid (actual N-V y futura N-V, antes llamada "Eje del Suroeste") y a alcanzar la completa continuidad con Villaviciosa a través de una zona industrial común.

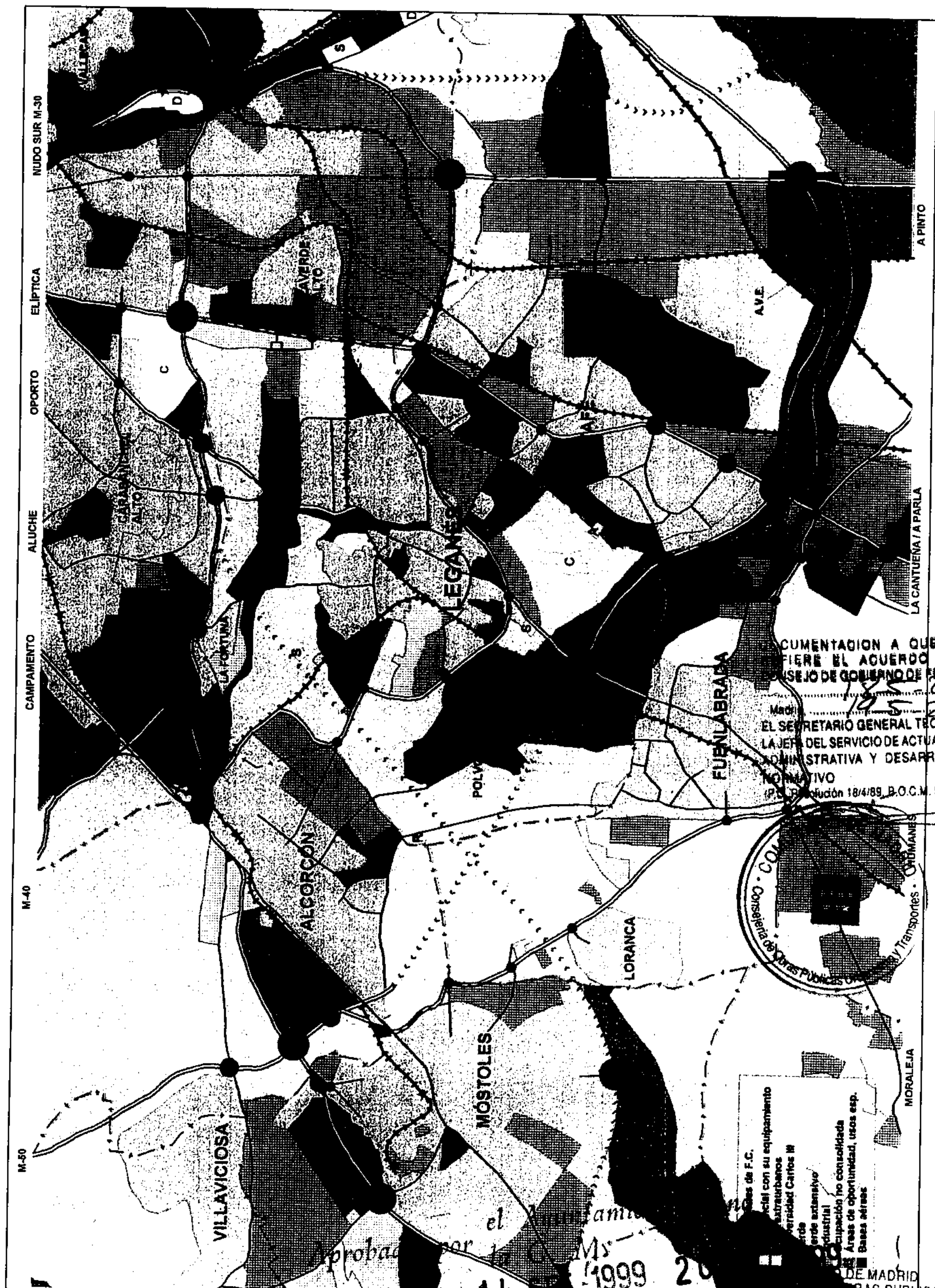
DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. R. 16/4/99, B.O.C.M. 5/5/99)

Aprobado por el Ayuntamiento de Móstoles
de fecha 14 SET. 1999
EL SECRETARIO.





DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
185-200
185-200
MADEIRA
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.O. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)

...os de F.C.
...el con su equipamiento
...extrarribos
...versidad Carlos III
...nde
...erde extensivo
...dustrial
...cupación no consolidada
...reas de oportunidad, usos esp.
...ases aéreas

el **Agustín**
 Aprobado por **14** **Ms-**
 de fecha **14** **1999**
 EL SECRETAR

DE MADRID
TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

DOCUMENTO INFO

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

[Signature]



Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

14 SET. 1998 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.

[Signature]



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

Observaciones sobre infraestructuras de transporte:

- 1: Nuevo enlace de la nueva N-V con la M-40.
- 2: Vía Lusitana: las esperadas mejoras en la principal penetración de Leganés al centro de Madrid pueden verse neutralizadas por el incremento de edificabilidad del PAU de Carabanchel (Ayto. de Madrid).
- 3: Dos pasos entre Leganés y Villaverde Alto bajo la autovía de Toledo, sirven de soporte a incómodos enlaces con ésta.

4-5-6-7-8-9: Nuevo "eje de circunvalaciones" intermedio entre la M-40 y la M-50 (M-406).

- 4: El enlace más importante de la autovía de Toledo entre los de la M-40 y la M-50 debe llevar a la revisión del anticuado sistema enlaces "3".
- 5-6: La construcción de este tramo como autovía completará el nuevo "eje de circunvalaciones" desde la N-IV hasta la N-V, y dará a Leganés un acceso correcto al Nudo Supersur y al eje industrial de la N-IV; además de liberar algunas avenidas urbanas de sus funciones de acceso a la autovía de Toledo y a Parquesur, desde Fuenlabrada especialmente.
- 6: En proyecto la transformación del Cruce de Getafe en una amplia glorieta a nivel. El diseño de la Circunvalación Sur de Leganés no previó que sus fuertes incrementos de tráfico obligarían pronto a convertirla en autovía, con un carácter de muralla entre "ciudad" y "periferia" que afectaría al barrio de Estudiantes incluso si este enlace no pasa a solucionarse definitivamente a distinto nivel.
- 7: Enlace de Polvoranca, tipo "pesas": debe dar origen a dos vías importantes, una por cada lado del Parque.
- 8: Enlace de Solagua, diseñado para una utilización muy fluida por sus vías concurrentes, pero que impide sacar de él una cuarta vía hacia el Norte.
- 9: Enlace bien resuelto con glorieta a distinto nivel, pero que puede obligar a crear una segunda glorieta (a nivel) para regularizar la conexión múltiple con Alcorcón y San José de Valderas.

10-11: Futura autovía "Nueva N-V", pendiente de ajuste del trazado, con una gran dificultad: es imposible establecer una conexión correcta con el "eje de circunvalaciones" M-406 entre sus dos nudos "8" y "9" tan próximos entre sí.

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

de fecha

20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.

- 10: En este tramo la nueva N-V debería alejarse todo lo posible del Parque de Polvoranca y aproximarse al límite con Alcorcón.
- 11: En este tramo el trazado debe ir por detrás de la subestación eléctrica (S) y cruzar simultáneamente el Butarque y la carretera de La Fortuna con un viaducto de amplitud y altura suficientes para no crear efecto barrera sobre La Fortuna.

M-50: En servicio desde la N-IV hasta la carretera Leganés-Fuenlabrada; desde ésta hasta la N-V su trazado está pendiente de ajuste; en todo caso debería procurarse el mayor alejamiento posible respecto al Parque de Polvoranca.

- 12: La necesidad de conectar el bulevar del futuro barrio de Leganés Norte con los desarrollos urbanos del Noroeste de la Ciudad y en particular con el entorno del Cementerio, ha llevado a la decisión de construir aquí un enlace tipo glorieta a nivel con la autovía Leganés-Vía Lustán.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
REFORMANTE

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

NORMA (P.D. Resolución 18/4/89, B.O. M. 5/5/89)

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
de fecha 14 SET 1999 20 DICI 1999
la C. M.

EL SECRETARIO.

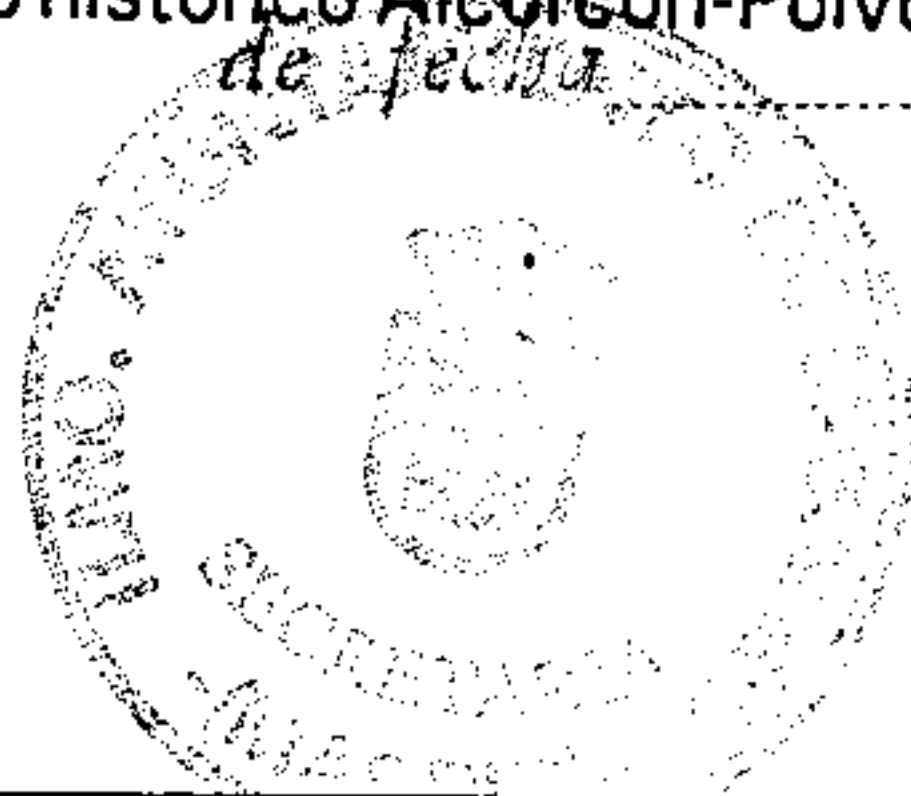


9 MAYO 2000

13-14-15-16-17-18: Es la Ronda diseñada por el PGOU de 1966, a la que falta todavía el tramo 14-15, despreciado por el PGOU de 1985, que diseñó la Circunvalación por 6-7-8. Hoy día es importante cerrar este primer anillo como Ronda Interior y como distribuidor auxiliar de la 6-7-8 convertida en autovía. Es imprescindible lograr una sección uniforme de dos calzadas con dos carriles cada una, salvo en los puentes sobre el ferrocarril. A lo largo de esta Ronda se suceden conexiones básicas con el exterior, a modo de "puertas" de un recinto, que interesaría realzar urbanísticamente, cada una con su propia personalidad:

- 14: "Puerta de Alcorcón": convendría transformar 8-14 en autovía y a la vez impedir que desde 14 pueda atravesarse velozmente San Nicasio por Av. Mendiguchía Carriche.
- 15: "Puerta de Polvoranca": es imprescindible transformar la glorieta existente, pequeña y desnivelada, para adecuarla como glorieta de Ronda Interior y poder continuar ésta hasta 14. Además esta glorieta podría utilizarse para acceder a la entrada trasera a la Estación, cuando ésta se abra.
- 16: Zigzag que rompe la continuidad de la Ronda entre el puente sobre el ferrocarril y la Av. Orellana; debe regularizarse mediante una glorieta que encauce todos los giros.
- 17: "Puerta de Fuenlabrada": la curva de la Av. Fleming, con mala visibilidad junto con el propio cierre de la Ronda Interior, y la confluencia de la Av. Fuenlabrada ante la fachada del Hospital, aconsejan resolver este cruce con amplitud y dignidad.
- 18: Av. de La Mancha: su plena integración funcional en la Ronda Interior conduce a replantearla con sus dos sentidos separados.
- 19: Av. Fuenlabrada: es imprescindible eliminar sus funciones como travesía y rentabilizarla todo lo posible como Calle Mayor, óptima para dar prioridad a los autobuses.
- 20: Los conflictos del tráfico en la fachada de Parquesur al Carrascal pueden solucionarse con una entrada lateral.
- 21: Estos dos puntos abren posibilidades de conexión de la trama urbana con futuros desarrollos al norte de Parquesur.
- 22: Vía de borde Leganés/Alcorcón: convendría hacerla funcionar como vía de servicio de la nueva N-4 por el Ayuntamiento Pleno.
- 23: Camino histórico Alcorcón-Polvoranca-Fuenlabrada que posibilita una exce-

DOCUMENTO QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
17-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMA DE LA COMUNIDAD DE MADRID
I.P.D. 1989/1000 B.O.M. 15/6/89



EL SECRETARIO

[Handwritten signature]

14 SET. 1999 20 DIC. 1999

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

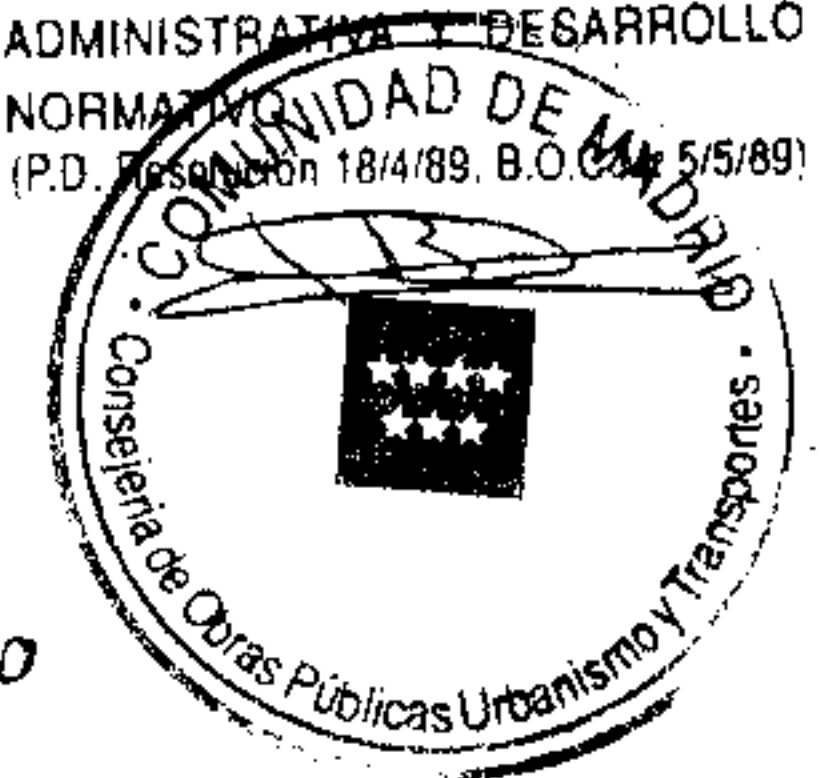
EL TECNICO
INFORMANTE

- lente penetración alternativa al centro de Alcorcón.
- 24: Camino histórico Alcorcón-Fuenlabrada por la cresta divisoria de aguas, con gran importancia paisajística.
- 25: El Ayuntamiento de Getafe plantea prolongar la vía de borde Leganés/Getafe hacia su zona unifamiliar adosada del "Sector 3".
- 26: Punto adecuado para una nueva Estación del F.C. de Cercanías, a 2 km de las de Leganés y de La Serna.
- 27: Cruce de caminos adecuado para ubicar una parada de transporte público que utilice la vía del F.C. militar.
- 28: Sendos puentes sobre el F.C. que dejan pasos laterales adecuados para el tránsito de nuevas arterias a diferente nivel.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 14-5-2000

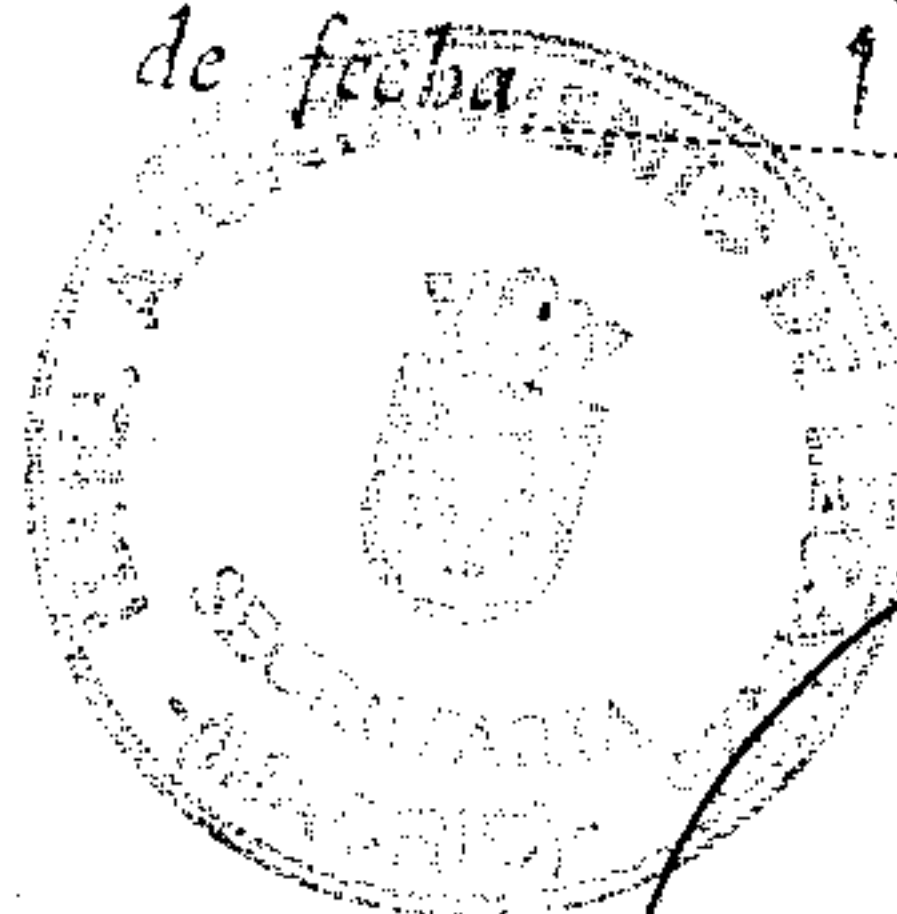
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO (P.D. Resolución 18/4/89, B.O. 5/5/89)



Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

de fecha 14 JUL 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO

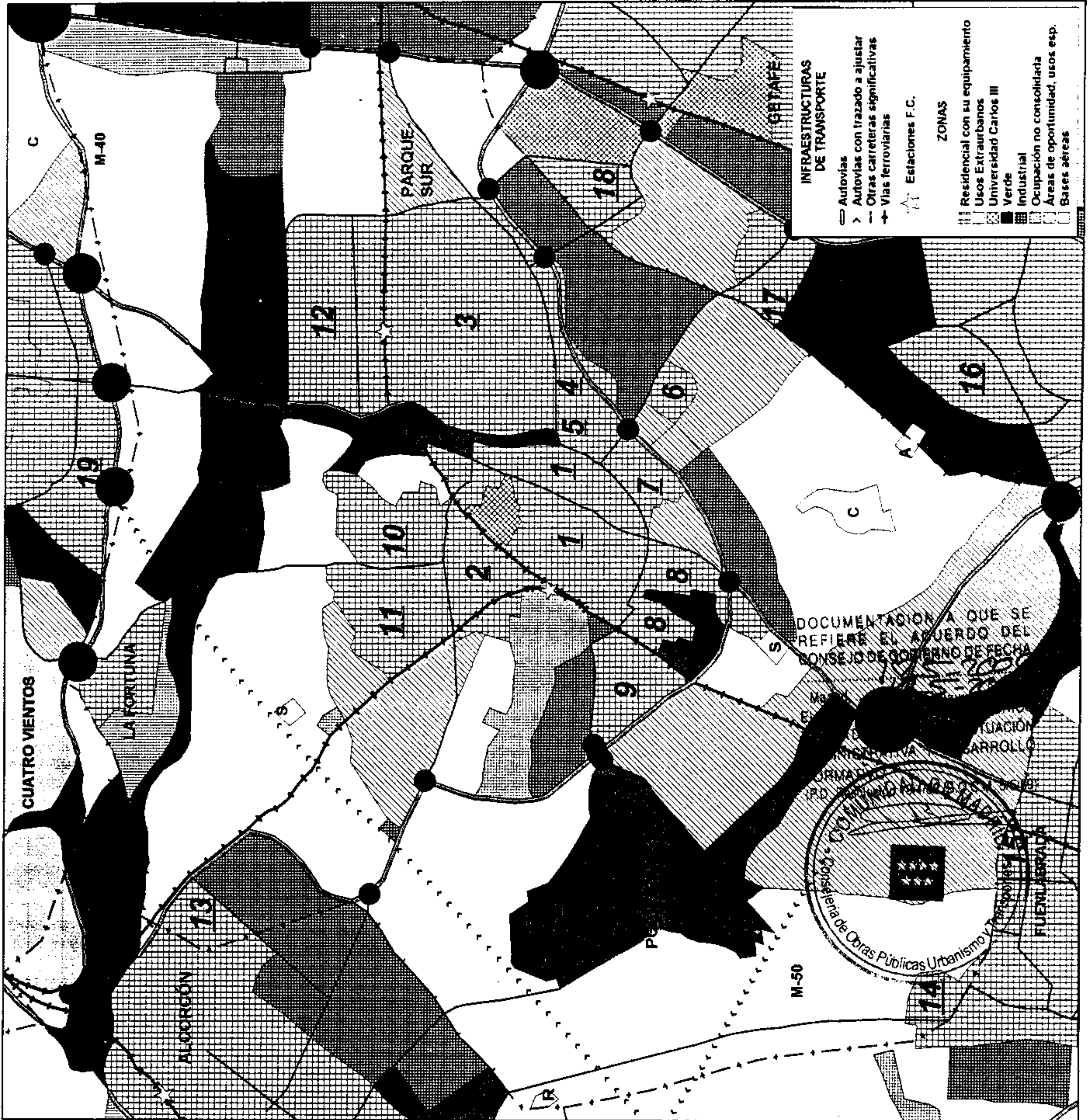


9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

[Signature]



Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

de fecha 14 SET. 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO

[Signature]



MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

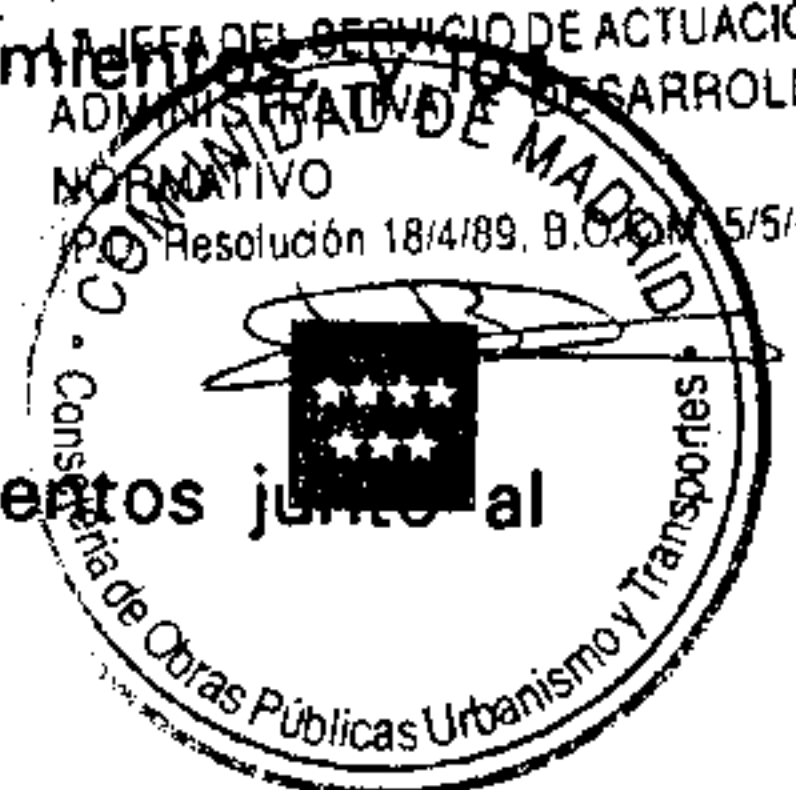
Observaciones sobre áreas residenciales (con sus equipamientos)

A) La Ciudad de Leganés (164.270 habitantes): se compone de un conjunto básico de alta densidad definido por el PGOU de 1966 (1-2-3) y de varios desarrollos en sus bordes con origen diverso: algunos determinados por el PGOU de 1985 (4, parte de 7, 8, 9, 10), otros resultantes de modificaciones posteriores (11-12), pero en todo caso con densidades residenciales más bajas, o incluso nulas cuando se trata de bolsas de equipamientos.

- 1: Centro: resulta de la ampliación del pueblo tradicional siguiendo los caminos rurales; posterior definición de la Ronda, y relleno hasta ésta con bloques abiertos de cinco plantas cuya disposición sigue el único criterio del máximo aprovechamiento, sin preocupaciones por la trama urbana.
- 2: San Nicasio: en realidad es una parte del Centro segregada por la línea del F.C. de Renfe y atravesada por la línea del F.C. militar. El conjunto del Centro y San Nicasio constituyen el núcleo básico de **LEGANÉS ALTO**.
- 3: Zarzaquemada y Carrascal: doble paquete de bloques abiertos, ordenado sobre una idea geométrica de conjunto. Mucho más denso en el caso de Zarzaquemada (mitad Oeste) que en el del Carrascal (más moderno, población cuatro veces menor, grandes áreas de equipamientos en parte utilizados por Zarzaquemada). Constituyen el núcleo básico de **LEGANÉS BAJO**.
- 4: Franja sur de equipamientos de Zarzaquemada.
- 5: Nuevo Centro Administrativo, estratégicamente situado en el borde entre Leganés Alto y Leganés Bajo
- 6: Barrio de los Estudiantes, anterior al PGOU de 1966.
- 7: Ciudad de los Muchachos y nuevo barrio de Las Dehesillas.
- 8: Zona de Los Frailes; incluye el Hospital con otros equipamientos y pequeños barrios de Montepinos y Los Frailes.
- 9: Nuevo barrio de Valdepelayo (en fase de terminación).
- 10: Nuevo barrio del Quinto Centenario y bolsa de equipamientos junto al Cementerio.
- 11: Futura zona residencial en los terrenos del Campo de Tiro.
- 12: Futuro barrio "Leganés Norte", extensión de Leganés Bajo, que se construirá igualmente sobre una trama geométrica autónoma gran

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

18.5.2000
19.5.2000
Madrid.
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
Resolución 18/4/89, B.O.M. 5/5/89)



14 SET. 1999 20 DIC. 1999

paquete de viviendas". Pero con predominio de una ordenación de bloques exteriormente similar a la manzana cerrada: modelo que tiende a imponerse en todos el crecimiento reciente.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL
9 MAYO 2000
DOCUMENTO INFORMATIVO
EL TECNICO
INFORMANTE

El conjunto de los sectores residenciales de la Ciudad de Leganés, por tanto, se configura:

- Por una parte: como la suma de Leganés Alto (racimo de barrios pequeños en torno al Centro, sobre una trama influida por los caminos tradicionales, 85.183 habitantes) y Leganés Bajo (continuidad de grandes barrios sobre una trama "funcional" de nueva creación, 79.087 habs).
- Por otra parte: como la suma de un gran núcleo básico denso que se definió en el PGOU de 1966 (1-2-3) y de dos series de pequeños desarrollos posteriores más ligeros que tienden a formar sendas fachadas urbanas continuas, al Norte (10-11-12) y al Sur (4 a 9).
- En tercer lugar: como una Ciudad alargada que tiene como límites las áreas de Parquesur y Polvoranca-Culebro, con un eje de simetría curvo que va siempre un poco al Sur y al Este de la línea de Renfe. Pero con un eje transversal histórico en desarrollo, Noroeste-Sureste, del Campo de Tiro (11) a Estudiantes (6).

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
18-5-2000
Madrid, 18-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
18-5-2000 (BOE 12/5/89, B.O.C.M. 5/5/89)

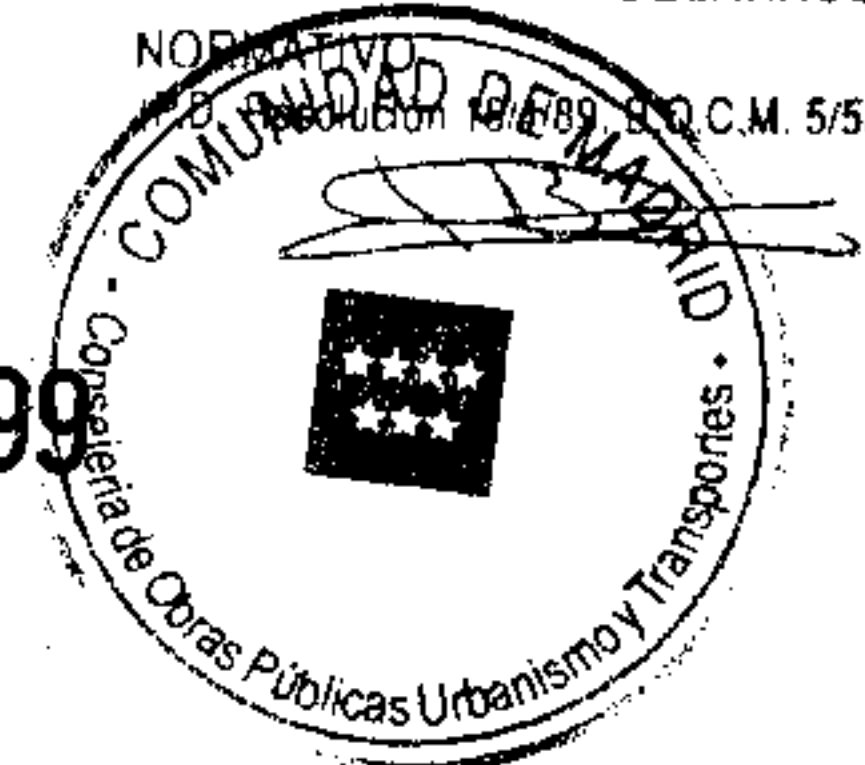
probado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

14 SET. 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.



[Handwritten signature]



9 MAYO 2000

B) Fuera de la Ciudad de Leganés pero dentro del término municipal (12.760 habs):

DOCUMENTO INFORMADO

LA FORTUNA: barrio con fuerte personalidad y evidente autonomía en su desarrollo.

- 13: Pequeño conjunto residencial "Los Castillos" de San José de Valderas, muy vinculado a la Ciudad de Alcorcón (se tramita su cambio de municipio).
- 14: Equipamientos de Fuenlabrada dentro del término de Leganés.

C) Fuera del término municipal, junto al límite:

- 15: Fachada Norte de la Ciudad de Fuenlabrada, desarrollada con alta densidad hasta el mismo límite municipal.
- 16: Tipología unifamiliar adosada del "Sector Tres" de Getafe. Con su gran homogeneidad y extensión, imprime un fuerte carácter al paisaje de las laderas orientales del Cerro de Buenavista.
- 17: Equipamientos de Getafe: deportivo y Hospital.
- 18: Barrio de El Bercial (Getafe) muy vinculado al empleo en el Polígono leganense de Butarque. Su aparición es responsable de la incoherencia de usos a ambos lados del borde Leganés/Getafe.
- 19: Terrenos del PAU Carabanchel (Madrid) cuya densidad prevista intentó ser fuertemente incrementada, rebajándose luego parcialmente.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

NORMATIVO
(P.D. 18/1999 de 18/5/1999, D.L. C.M. 5/5/89)

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
de la C. M.
de fecha 14 SET 1999 20 DI

EL SECRETARIO.



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

Observaciones sobre los usos extraurbanos:

Agrupamos bajo la denominación de "usos extraurbanos" a aquellos que se caracterizan por su incompatibilidad con el contacto con desarrollos propiamente urbanos.

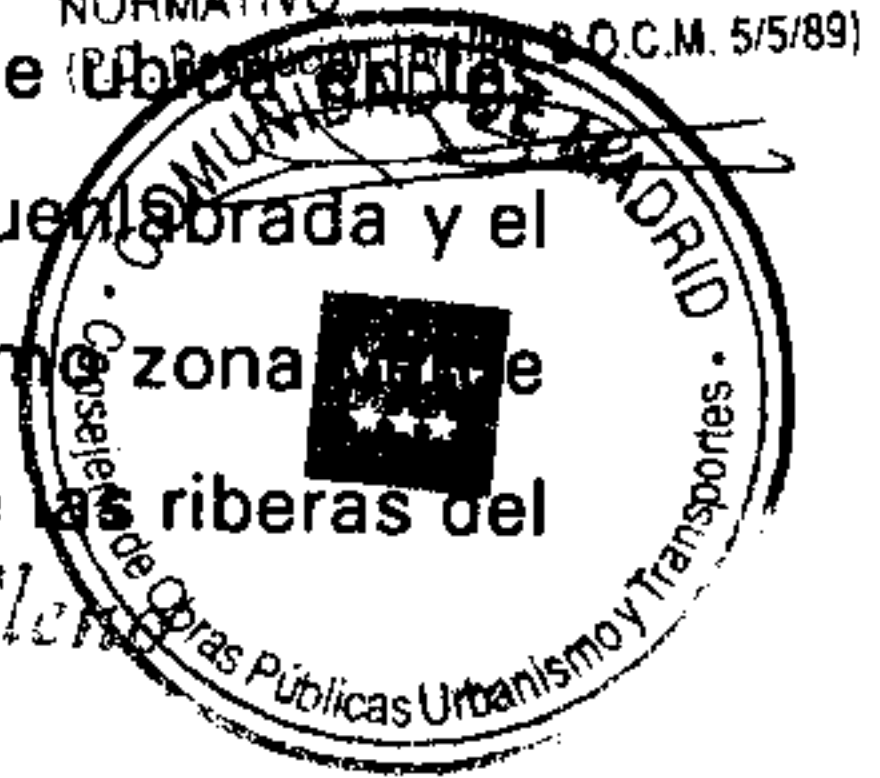
Los más significativos entre los usos extraurbanos se representan en el esquema adjunto con trama blanca y una letra explicativa:

- S: Subestaciones eléctricas.
- A: Depósito de Agua. Para su entorno el uso más compatible sería el de Zona Verde Extensiva, como en el caso siguiente.
- C: Terrenos destinados al nuevo Cementerio; el antiguo se ha quedado pequeño en el extremo de la zona "10", ya muy urbana.
- R: Estación de transferencia de Residuos sólidos (debería tener buen acceso a la red de carreteras de alta capacidad).

Los aspectos específicos de las redes de agua y electricidad se tratan en otro lugar. Los tendidos eléctricos de alta y media tensión constituyen un grave problema de incompatibilidad con el medio urbano (áreas residenciales y equipamientos, especialmente colegios), y de deterioro paisajístico (por ejemplo la línea que cruza el Parque de Polvoranca, o las que dominan el valle del Arroyo Butarque junto a La Fortuna) cuya solución sólo puede establecerse desde la perspectiva del conjunto del Sur Metropolitano, definiendo pasillos **verdaderamente definitivos** y diseñando en consecuencia un plan de prioridades de traslado de líneas.

La depuradora de Butarque y la futura depuradora del Arroyo Culebro se ubican fuera del término. El vertedero municipal de escombros se ubica en terrenos más meridionales del término, entre la fachada norte de Fuenlabrada y el Sector Tres de Getafe; en el futuro sus terrenos se adecuarán como zona verde y quedarán integrados en el Parque Lineal proyectado a lo largo de las riberas del Arroyo Culebro.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
17-5-2000
Madrid, 17-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.O.C.M. 5/5/89)



Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
de fecha 14 SET. 1999 20 DIC. 1999

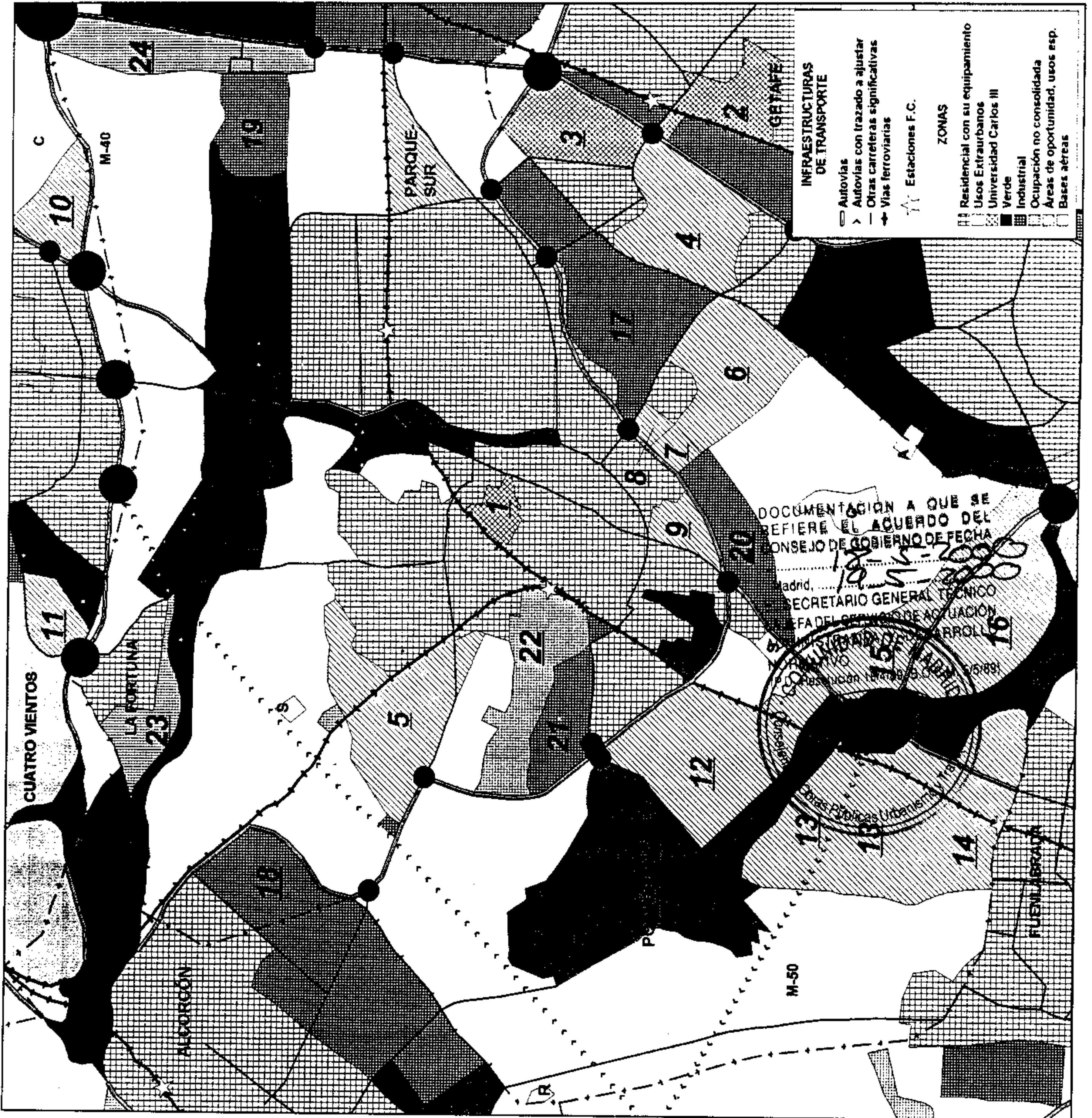
EL SECRETARIO

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

Signature



Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

14 SET. 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.

Signature



Observaciones sobre el desarrollo de la Universidad Carlos III y otras Áreas de Oportunidad y/o de Usos Especiales:

- 1: Núcleo universitario politécnico de Leganés (actual primera fase, sobre cuartel histórico y antiguos terrenos militares).
- 2: Núcleo universitario de Getafe (primera fase sobre antiguos edificios y terrenos militares, y primera extensión ya definida hacia el Norte).
- 3: Reserva municipal de suelo de Getafe, destinada en principio a soportar la segunda extensión de su núcleo universitario: alternativa muy cercana al barrio leganense del Carrascal.
- 4: Reserva municipal de suelo de Getafe, sin uso previsto. Podría constituir otra alternativa para la segunda extensión del núcleo universitario getafense; la única razón en favor de "3" es su mayor cercanía al apeadero de Renfe de Las Margaritas-Universidad.
- 5: Reserva municipal de suelo de Leganés, que fue destinada en principio a ser la primera extensión del núcleo universitario politécnico. Las razones en favor de esta alternativa frente a las posibilidades en "6" y "12" fueron la mayor cercanía al núcleo inicial "1" y la cercanía a Alcorcón, que carece de zona universitaria. Pero también resulta muy válida para uso residencial, mientras que la nueva zona universitaria encajaría mejor al sur de la carretera de Alcorcón: tendría las mismas ventajas mencionadas, más la proximidad al Parque de Polvoranca y, sobre todo, la de no interrumpir la continuidad de la nueva extensión residencial en el Norte de la Ciudad (como se verá más adelante).

- 6: Reserva municipal de suelo de Leganés en el área de Estudiantes, Leganés, hasta el borde con Getafe. Hasta ahora no tiene uso decidido. Tiene como condicionantes:
 - las limitaciones locales de la red de saneamiento que podrían encarecer considerablemente el coste de urbanización (ver capítulo específico);
 - la situación al otro lado de la Circunvalación entre dos polígonos industriales (17 y 20) que con cierta lógica podrían interconectarse, y que tienden a alejar la demanda residencial;
 - la vecindad del Parque de la Alhóndiga de Getafe que sugiere cualquier uso que no sea industrial (incluso de Parque);

la existencia del pequeño barrio de Estudiantes fuera del recinto definido

de fecha 14.5.2000

EL SECRETARIO.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL
3 MAYO 2000
DOCUMENTO INFORMATIVO

EL TECNICO
ORDINANTE

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL
18.5.2000
Madrid
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMA
Resolución 18/4/89 (BOG S.M. 5/5/89)



20 DIC. 1999

por la Circunvalación Sur, que demanda ser "arropado" por un núcleo residencial (unifamiliar al modo del vecino Sector Tres de Getafe) o universitario (tendría sentido sólo si el núcleo universitario de Getafe prefiere para su segunda extensión la reserva municipal 4); y la mala accesibilidad por transporte público.

- 7: Terreno municipal obtenido por cesión de la actuación de la "Ciudad del Automóvil" -27-.
- 8: Terreno municipal en la puerta del barrio de Estudiantes.
- 9: Terreno actualmente vacío junto al Hospital: su gran tamaño relativo, en situación muy céntrica, lo valora como área de oportunidad "de Centro de Ciudad".

PARQUESUR: Potentísimo centro comercial y de ocio, de alcance metropolitano e incluso mayor; va a ampliar su contenido comercial a costa de sus instalaciones acuáticas; importante concentración de empleo terciario; aparcamiento y accesos conflictivos en vías de solución.

- 10: Intento de ubicación -por el Ayuntamiento de Madrid- de un nuevo centro comercial dentro del PAU de Carabanchel. Congestionaría especialmente el acceso principal Leganés-centro de Madrid.

- 11: Hospital de San José (término de Madrid), junto a La Fortuna.

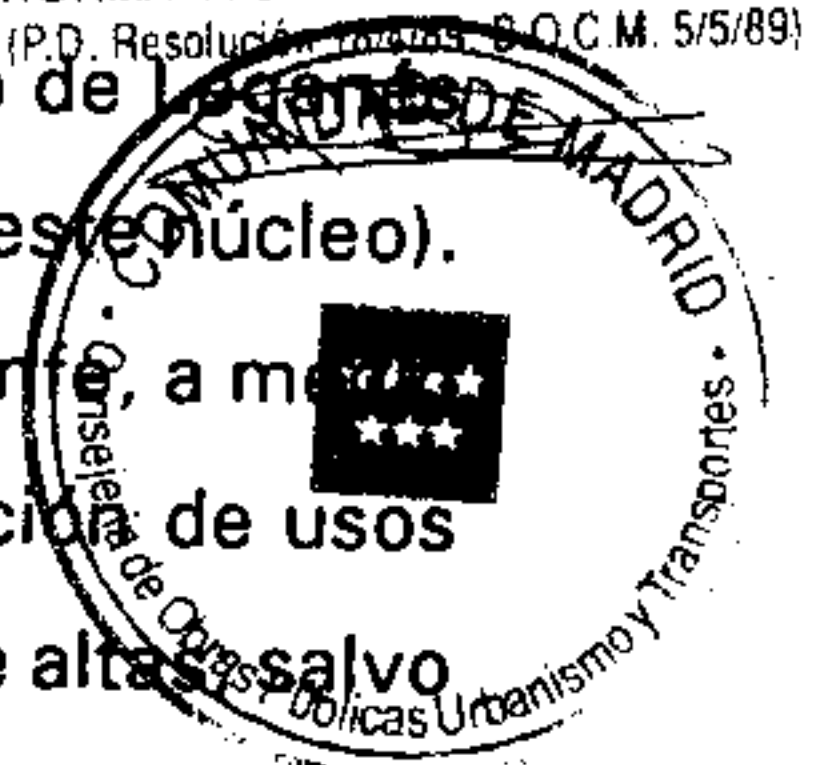
- 12: Dentro del PAU Arroyo Culebro, ésta es el área con mejor situación para asumir funciones de centralidad; fue calificada inicialmente como "Parque Científico" en conexión con el núcleo universitario politécnico de Leganés (podría ser también una buena alternativa para la extensión de este núcleo). La posibilidad de crear una nueva estación de Cercanías de Renfe, a medio camino entre las de Leganés y La Serna, sugiere una ordenación de usos que implique densidades de atracción de viajeros relativamente altas, salvo en el borde del Parque de Polvoranca, que exige presiones urbanísticas mínimas y además se halla más alejado de la línea de Renfe.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000
19-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(P.D. Resolución de 18-5-89, B.O.C.M. 5/5/89)



el Ayuntamiento Pleno
Aprobado por la C. M.
de fecha 14 SET. 1999 20 DIC. 1999
EL SECRETARIO.

- 13: PAU Arroyo Culebro. Areas muy accesibles desde la M-50 en vocación de baja densidad y uso productivo de carácter estratégico, con la importancia de situarse en el eje Leganés-Fuenlabrada. Imprescindible lograr buena imagen desde la M-50.
- 14: PAU Arroyo Culebro. Fuerte relación con la Estación de Cercanías de La Serna, que sugiere una ordenación de usos que implique densidades de atracción de viajeros relativamente altas. La decisión sobre los usos adjudicables a esta zona debe prever los problemas derivados de su doble vinculación: a Leganés por pertenencia municipal, y a Fuenlabrada por vecindad física.
- 15: PAU Arroyo Culebro. Area con vocación de actividades productivas muy ligadas al eje de la M-50. Posible ampliación hacia el Norte, limitada por los terrenos del futuro Cementerio.
- 16: PAU Arroyo Culebro. Area de uso muy limitado por accidentes del relieve; usos estratégicos ligeros con alta proporción verde.

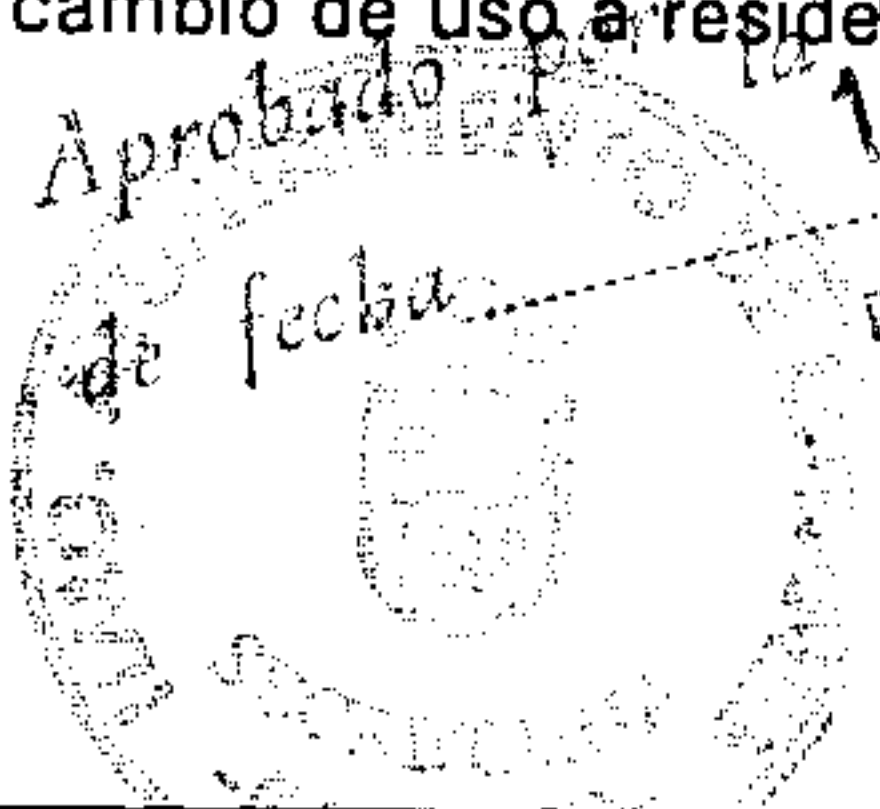
Zonas Industriales de Leganés:

- 17: Polígono Butarque (modelo tradicional; el mayor de Leganés).
- 18: Zona industrial de San José de Valderas (problema de acceso).
- 19: Prado Overa (en proceso de reforma interior).
- 20: Ciudad del Automóvil (nuevo modelo de polígono especializado).
- 21: Sector 6-Polvoranca (con una gran parcela de Tabacalera).

Observaciones sobre zonas ocupadas por usos no consolidados:

- 22: Conjunto heterogéneo de usos muy poco integrados en la trama urbana cuya marginalidad desaparecerá al completarse la Ronda Interior. La reordenación debe tratarse conjuntamente. Incluye:
- El Polígono Industrial Polvoranca, bastante incompleto y en posición muy céntrica, más apropiada para uso residencial, sobre todo si se posibilita una entrada a la Estación de Leganés del lado de San Nicasio y un amplio y cómodo paso a través suyo; en la parte más próxima a la Estación se halla en trámite una modificación de P.D.U. para cambio de uso a residencial/equipamiento.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
Madrid, 18-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 18/4/89. B.O. C.M. 5/5/89)



EL SECRETARIO

- La parcela prevista para un gran proyecto de nuevo Hospital Psiquiátrico siguiendo un modelo ya obsoleto, cuyo uso actual es muy reducido.
- Dos colegios, varias naves y unas instalaciones de Butano, entre terrenos de cultivo.

23: Terrenos con usos dispersos, algunos de carácter marginal, entre el núcleo compacto de La Fortuna, el Arroyo Butarque y el límite municipal con Madrid y Alcorcón. En las cercanías del arroyo las pendientes son muy acentuadas. Su adecuada ordenación debe servir para completar el recinto básico de La Fortuna con auténtica calidad urbana-ambiental.

24: Construcciones desperdigadas, sin carácter urbano, en el borde de la autovía de Toledo; destacan unas instalaciones antiguas de IRYDA y un hotel de carretera con equipamiento deportivo.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION URBANA

9 MAYO 2000

INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

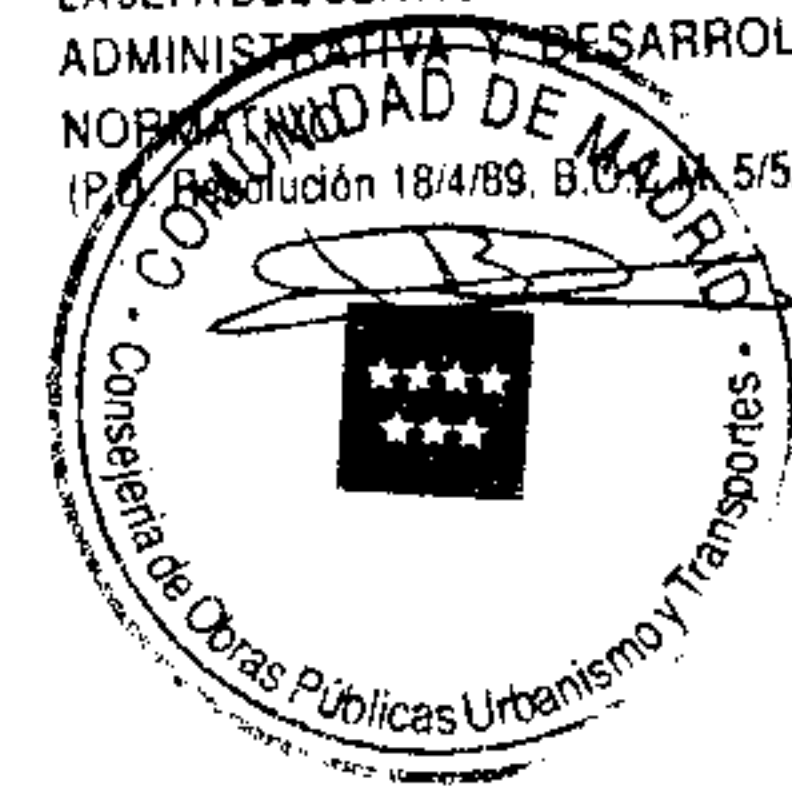
Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
de la C. M.

de fecha 14 SET. 1999
EL SECRETARIO.

20 DIC. 1999

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000
19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMA DE MADRID
(P.O. Resolución 18/4/89, B.O. 11/5/89)

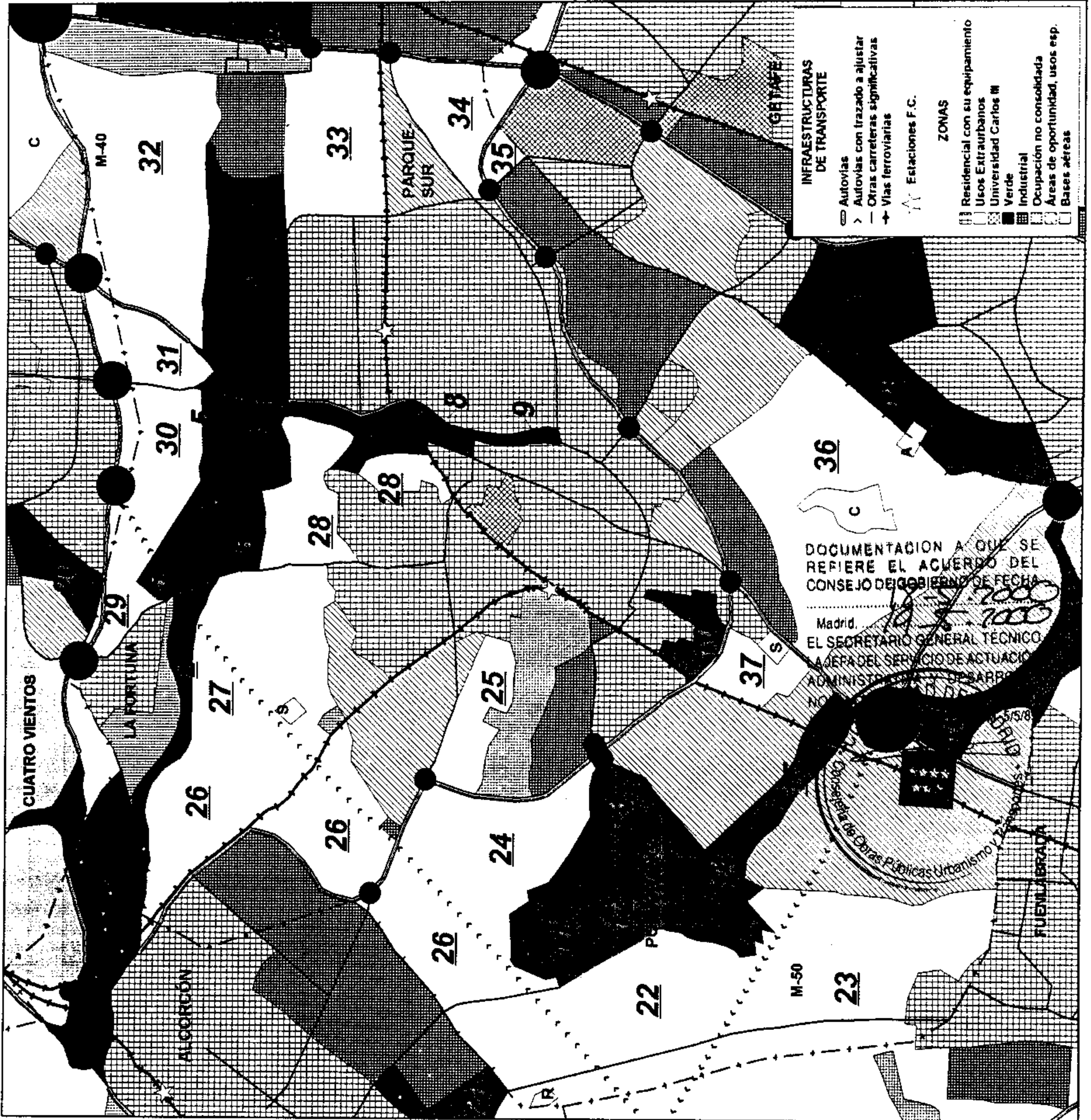


9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

[Signature]



Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.
14 SET. 1999 20 DIC. 1999



EL SECRETARIO

[Signature]

Zonas verdes significativas: existentes o definidas por el planeamiento vigente.

MAYO 2000
DOCUMENTO INFORMADO

A) Futuro eje verde del Arroyo Butarque:

EL TECNICO
INFORMANTE

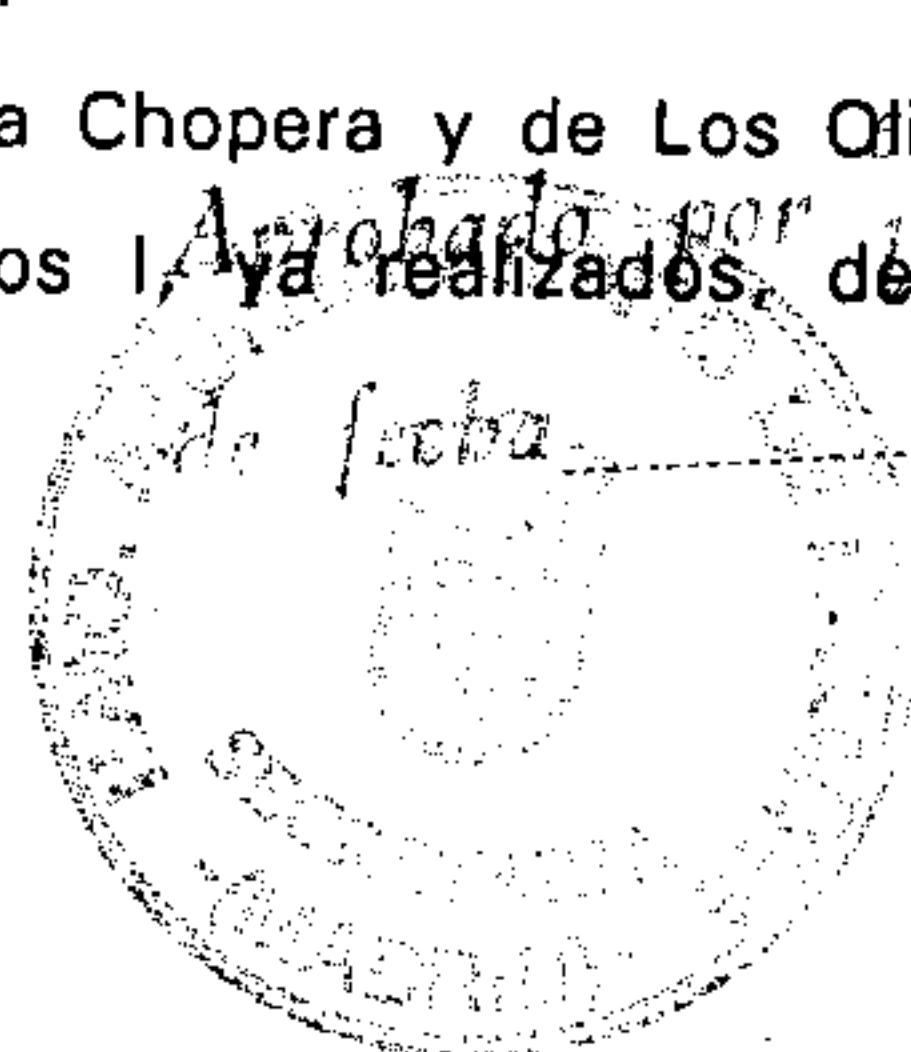
- 1: Pinares de Alcorcón formando la cabecera de este eje verde.
- 2: Arroyo Butarque en su tramo del núcleo de La Fortuna. Con vocación de parque semi-natural integrado en el conjunto urbano.
- 3: Parque con embalse, en uso.
- 4: Zona deportiva municipal, en uso.
- 5: Otros terrenos incluidos por el PGOU vigente dentro del eje verde del Butarque, en su tramo entre la carretera de La Fortuna y las de Carabanchel, pero aún no desarrollados como sí lo han sido las zonas 3 y 4.
- 6: Terrenos previstos para del eje verde, formando el tramo entre las carreteras de Carabanchel y la zona industrial de Prado Overa, cuyo desarrollo, matizado, debe vincularse estrechamente con el futuro barrio de Leganés Norte.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
URBANO
(P.D. Resolución 18/4/89, B.O. 5/5/89)

B) Zonas verdes integradas en la Ciudad; sin olvidar varios pequeños espacios verdes dispersos en la trama, y franjas en los bordes de la Ciudad como el Carrascal, o en el borde de varias avenidas, hay que destacar dos casos, el conjunto 7-8-9 y la zona 10, en los que la combinación de un tamaño importante y una situación muy urbana proporcionan a la zona verde un valor destacado dentro de la estructura de la Ciudad. El área 7, no desarrollada, debería alejarse de la carretera de Carabanchel.

- 7-8-9: Idea de un eje verde entre Leganés Alto y Leganés Bajo, ocupando el desnivel intermedio, con excesiva incidencia del viario que discurre cerca de este desnivel.
- 7: Tramo no realizado, que permitiría conectar el eje verde existente 8-9 con el actual Cementerio y sus miradores anejos. Para ello sería necesario un buen paso peatonal bajo las vías de Renfe. La idea es totalmente válida, aunque posiblemente haya que modificar la delimitación no muy adecuada de esta franja.
- 8: Parques de La Chopera y de Los Olivos, entre las vías de Renfe y la Av. Juan Carlos I, ya realizados, de calidad muy apreciable, tal vez



Ayuntamiento Pleno

14 SET. 1999 - 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO

demasiado afectados por la presencia de las carreteras

- 9: Parque de Pablo Ruiz Picasso, en el eje de la Av. de la Manzana, ya realizado; convendría encauzar bien los tránsitos peatonales entre el Centro y Zarzaquemada.
- 10: Parque de Los Frailes, el más grande de los relacionados con el Centro de la Ciudad; realizado en parte.

C) Parque de Polvoranca y su prolongación en el futuro eje verde del Arroyo Culebro:

11-12-13-14: Parque de Polvoranca, en curso de realización. Vocación de centro de pasillos verdes y de creación de nueva imagen.

- 11: Laguna de Mari Pascuala, con dos embarcaderos.
- 12: Jardines de diseño geométrico.
- 13: Futuro ámbito arbolado semi-natural del Parque, recorrido por el cauce encajado del Arroyo Culebro (con agua fluyente).
- 14: Restos del antiguo pueblo de Polvoranca.

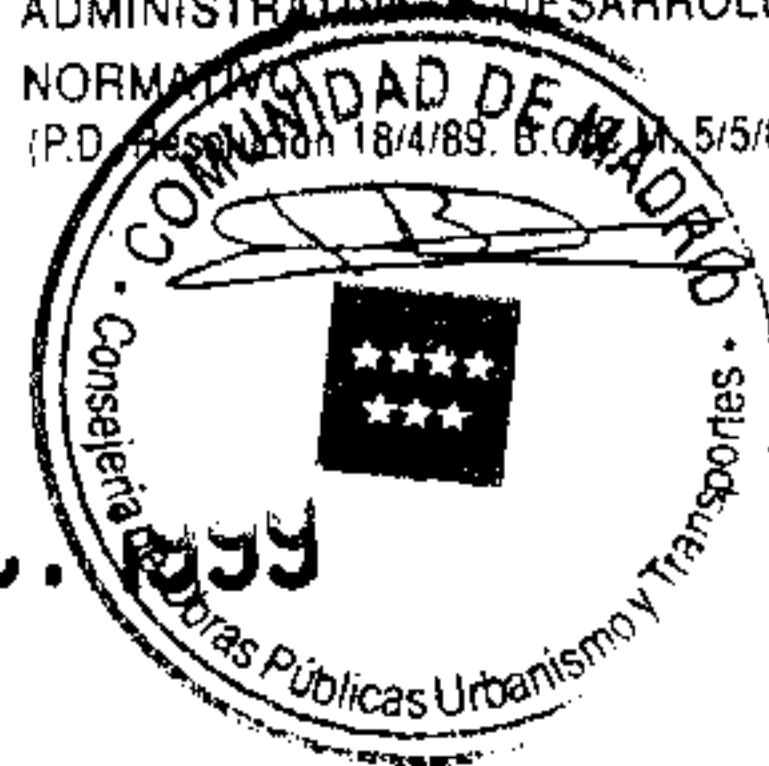
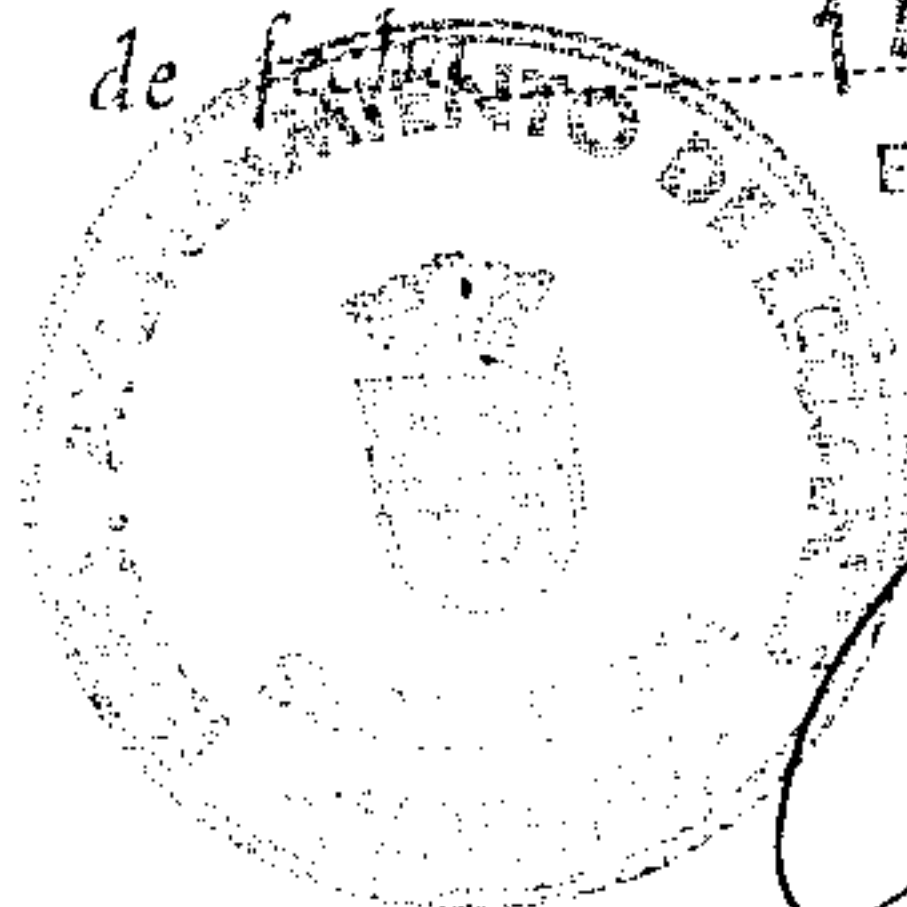
15 y 16: Futuro eje verde del PAU Arroyo Culebro (hasta la N-IV).

- 15: Futuro parque lineal del Area de Centralidad del PAU.
- 16: Futuro parque junto a Fuenlabrada; se prevén dos embalses.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
.....
Madrid, ...
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 18/4/89. B.O. 11/5/89)

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

de fecha 14 SET. 1983 20 DIC. 1989
EL SECRETARIO



D) Otras zonas verdes, situadas en términos municipales vecinales, con posible continuidad dentro del término de Leganés:

DOCUMENTO INFORMADO

- 17: Parque de la Alhóndiga -el parque central de Getafe-.
- 18: Futura extensión verde formando el remate del conjunto de viviendas unifamiliares del Sector Tres de Getafe en las pendientes del Cerro de Buenavista.
- 19: Parque de Villaverde Alto, realizado en parte (Cerro de la Plata).
- 20: Pinar junto al Hospital de San José.
- 21: Futuro Parque de la Fuente del Palomar (Alcorcón).

Observaciones sobre los espacios no urbanizados, todavía clasificados como suelo no urbanizable (trama punteada clara), dentro del término de Leganés:

- 22: Area de pendientes entre la cresta divisoria de aguas y el Parque de Polvoranca, delimitada en el futuro por la M-50 y el Eje del Suroeste: espacio paisajísticamente muy valioso si sus usos se ordenan con adecuados criterios de imagen.
- 23: Area con dos condicionantes: la ausencia de espacios verdes en este sector de Fuenlabrada; y la oportunidad para un pasillo verde conectando el extremo sur del Parque de Polvoranca con el Arroyo de los Combos (protegido en Móstoles) que a su vez desemboca en el Parque Regional de la Guadarrama.
- 24: Intersticio entre Leganés y la Laguna del Parque de Polvoranca: oportunidad para un remate de la Ciudad de Leganés con baja densidad y máxima calidad.
- 25: Profundo intersticio aún rural en continuidad con la terminación del barrio de San Nicasio: con el cierre de la Ronda Interior se le abren buenas posibilidades funcionales.
- 26: Intersticio junto a carreteras de borde de zonas industriales: no tiene gran valor funcional salvo de cara al sistema de pasillos para la red eléctrica y otras infraestructuras.
- 27: La situación en la ladera sur del valle de La Fortuna le otorga algún valor para zona verde extensiva con equipamientos o usos compatibles,

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
19.5.2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
ENCARREGADO DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DE DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)



Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
de fecha 14.05.1999
EL SECRETARIO

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
AUTORIZANTE

- vinculados a La Fortuna.
- 28: Vocación de remate estratégico del Norte de la Ciudad.
- 29: Vocación de extensión natural de La Fortuna.
- 30: Meseta junto a la M-40 con vocación similar a 27.
- 31: Area con potencialidad para equipamientos al transporte.
- 32: Rincón sin gran interés funcional de cara a Leganés.
- 33: Oportunidad para un remate no residencial de la Ciudad con gran valor representativo, paralelo al de Parquesur.
- 34: Vocación de oportunidad entre zonas industriales y Parquesur.
- 35: Triple vinculación estratégica: a la reserva universitaria de Getafe, al Polígono Butarque, y al barrio del Carrascal.
- 36: El entorno del futuro Cementerio y del Depósito de Agua debe tener carácter de espacio verde extensivo en la meseta del Cerro de Buenavista; y de eje verde con miradores en la periferia de esta meseta y sus caídas; abajo queda un margen para ampliar los usos de la Ciudad del Automóvil y de la Reserva de Estudiantes.
- 37: Vocación de usos de gran importancia funcional en consonancia con su situación junto al Area de Centralidad del PAU Culebro, a la previsible nueva Estación de Cercanías, y al Parque de Los Frailes. Presencia conflictiva de la subestación eléctrica.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
18-5-2000
Madrid.
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)



14 SET. 1999 20 DIC. 1999



RECAPITULACION SOBRE LOS TEMAS SECTORIALES DEL SUELO DE LEGANÉS

8 MAYO 2000
DOCUMENTO INFORMADO

Se ha realizado un examen de problemas, oportunidades y vocaciones del suelo leganense en relación con las infraestructuras de transporte y los grandes grupos de usos. Partiendo de una perspectiva metropolitana que considera Leganés en el centro de un conjunto que incluye los distritos sureños de Madrid y las otras cuatro ciudades vecinas con más de 140.000 habitantes.

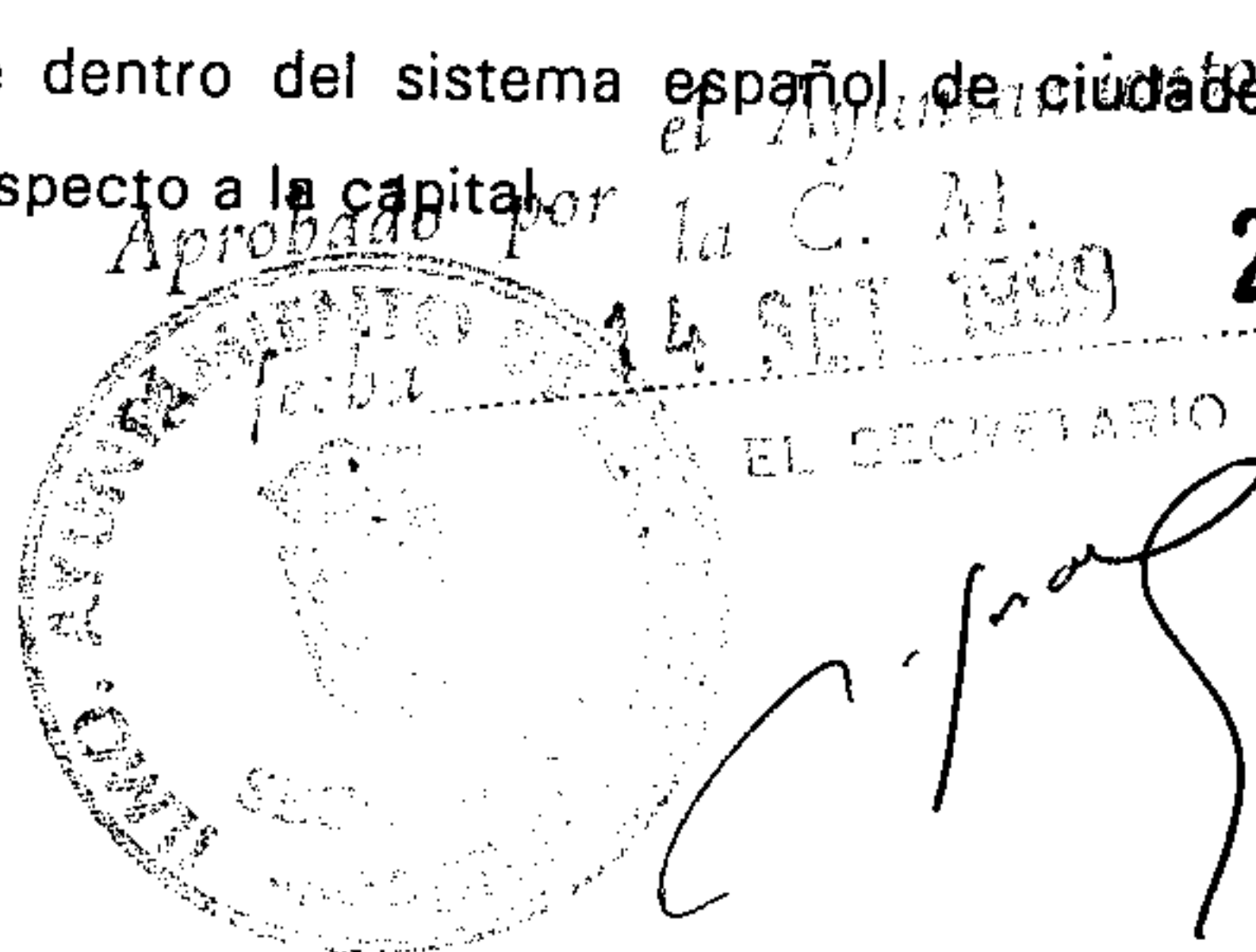
En la posición en que se sitúa este primer examen, no se tienen en cuenta, todavía, los plazos de realización efectiva de estas oportunidades y vocaciones del suelo. Tampoco se plantea todavía un orden cronológico de prioridades, y por tanto no se considera hasta dónde pueden llegar las realizaciones incluidas en el programa de actuación del presente Plan General. Más adelante se procederá a identificar y diferenciar...

- actuaciones prioritarias con efectos multiplicadores,
- actuaciones que tienen que esperar a la realización efectiva de otras actuaciones "llave" (infraestructuras, etc),
- y actuaciones que por indefinición y/o exigencias de una máxima calidad conviene reservar para cuando las anteriores estén ya terminadas para el momento en que surjan demandas de implantación de actividades a nivel de lo que "merecen" las oportunidades funcionales de la zona respectiva.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
Madrid, 18-5-2000
19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
DE LA DIRECCIÓN DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución A/1719/99 G.O.M. 5/5/99)



Pero es preciso contemplar previamente un cierto modelo de cómo puede quedar ordenado todo el término municipal con un conjunto de usos y relaciones totalmente consolidado, ya que empiezan a escasear los terrenos todavía rústicos o con usos no consolidados y a la vez sin previsiones concretas, que podrían ofrecer nuevas oportunidades. Y estas oportunidades no deben malgastarse por cualquier tipo de prisas poco justificadas, o por falta de visión de futuro, ya que lo que está en juego es la efectiva maduración de Leganés como ciudad "normal" de 200.000 habitantes, apuntando todo lo alto que se pueda; y la participación del término municipal de Leganés en la empresa de construir un Madrid-Sur con el mayor rango posible dentro del sistema español de ciudades, con la mayor autonomía posible respecto a la capital.



20 DIC. 1999

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMATIVO

EL TECNICO
INFORMANTE

As

Propuestas

DOCUMENTACION A LA QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

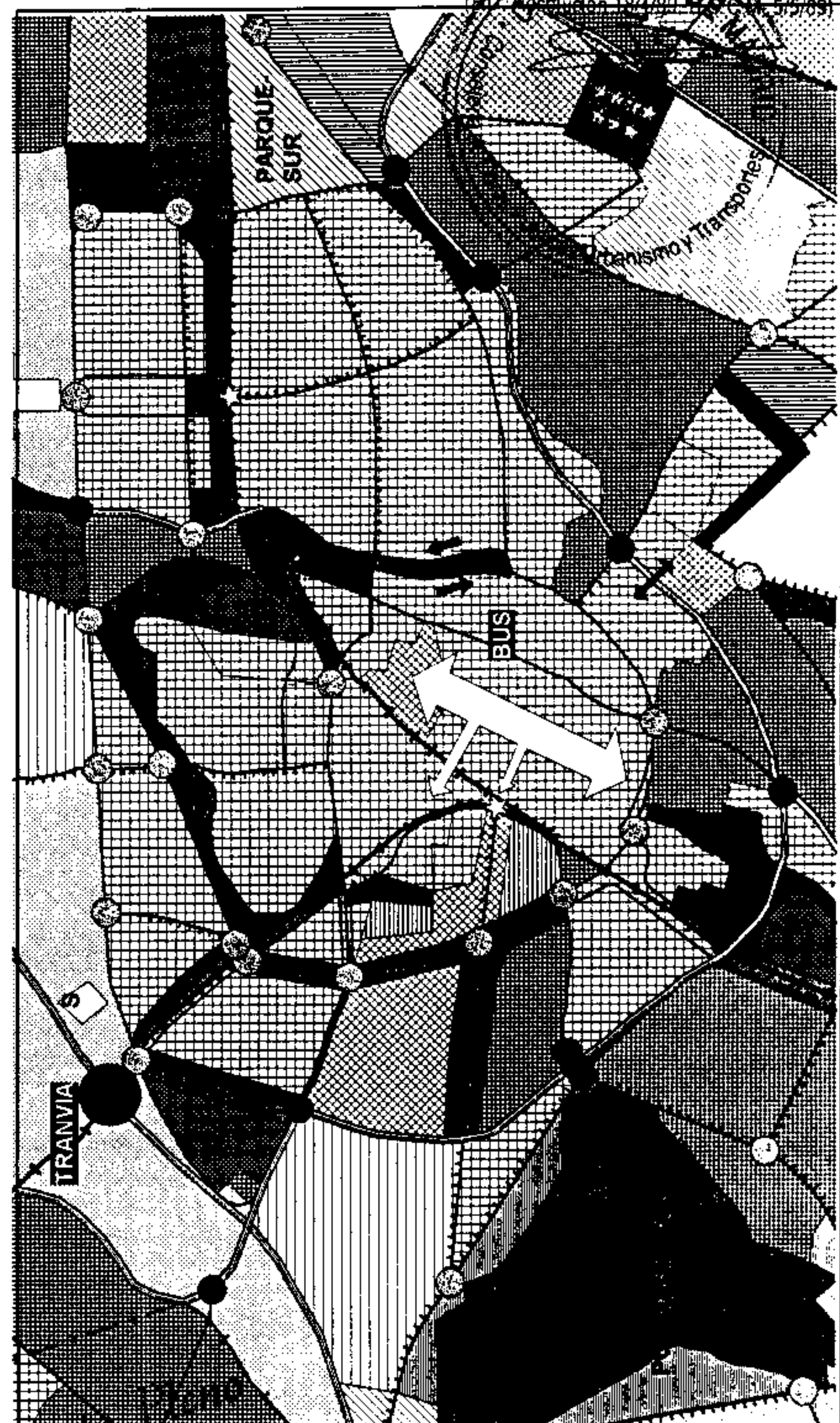
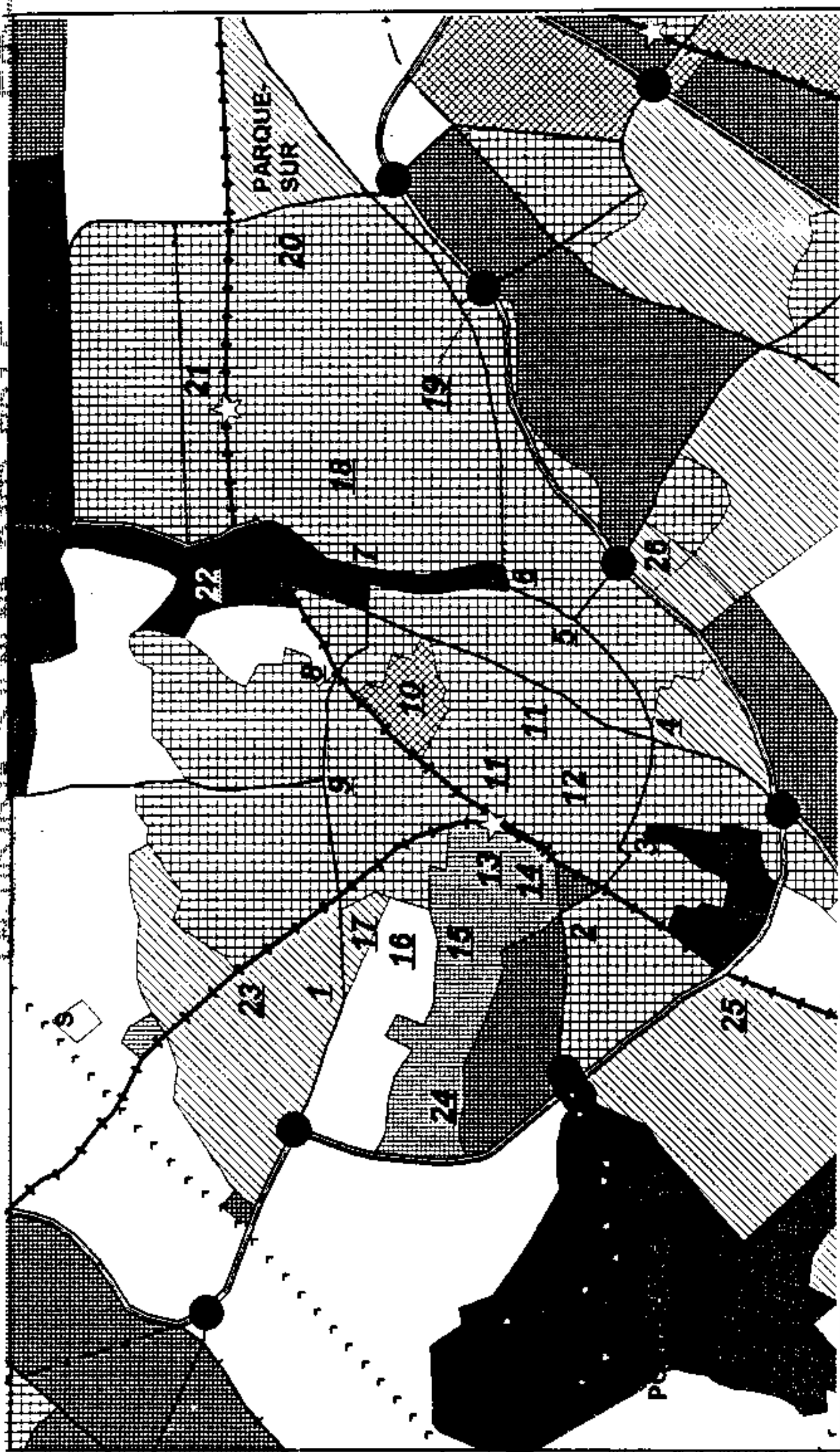
Madrid, 19-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

NORMA COMUNIDAD DE MADRID
18/1999 (BOCM 18/11/99)

ZONA CENTRAL DENSA

Esquema de observaciones



Aprobado por el Ayuntamiento de la C. M.
14 SET 1999
EL SECRETARIO.



INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE	
	Autovías
	Otras carreteras significativas
	Bulevar, paseo o vía parque
	Vías ferroviarias
ZONAS / VOCACIONES	
	Residencial de baja densidad
	Remate de San Nicasio
	Industria escarpada
	Residencial con su equipamiento
	Usos Extraurbanos
	Universidad Carlos III
	Verde
	Verdes muy extensivos
	Industrial
	Ocupación no consolidada
	Áreas de oportunidad, usos esp.
	Bases aéreas
	Terciario + Verde + Gran equip.
	Industria escarpada
	Equipamiento deportivo
	Equipamiento privado
	PAU Culebro en Leganés

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

RECORRIDO ZONA POR ZONA.

El examen realizado anteriormente necesita un paso más, ya que ha sido realizado por sectores: primero las infraestructuras de transporte, luego el suelo residencial con su equipamiento, etc... Falta un recorrido por zonas para poder comprobar los efectos de la suma o cruce de las distintas observaciones sectoriales aplicadas al mismo lugar. Además, la observación directa de cada zona, en su conjunto, permite detectar temas de estructura que se escapan a una observación puramente sectorial.

Este recorrido empieza por el cuerpo fundamental de la Ciudad, es decir, por el conjunto residencial de alta densidad definido por primera vez en el PGOU de 1966: la "Zona Central Densa" compuesta por el Centro, San Nicasio, Zarzaquemada y Carrascal. No sólo se considera el interior de este conjunto sino también sus vías de borde y las conexiones inmediatas de estas vías con el exterior.

El recorrido continúa por la Zona Norte del término municipal, entre la Zona Central Densa anteriormente tratada y la M-40. A continuación prosigue por las Zonas Este, Sur y Oeste.

Para cada una de estas cinco grandes zonas, y sobre la base de un esquema de observaciones numeradas de forma similar a los anteriores esquemas sectoriales, se procede a reconocer problemas y oportunidades, y en consecuencia a expresar propuestas de transformación o de nueva orientación, que se recogen en sucesivos esquemas de propuestas. Estos esquemas de propuestas no son sino cortes parciales de un esquema conjunto de ordenación de todo el término municipal, que se mostrará al final del recorrido ("Esquema resultante")

Este recorrido se mantiene todavía en la escala propia de la estructura urbana y territorial, considerando incluso la perspectiva metropolitana, y por tanto sin descender a detalles.

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.
14 SET. 1999 20 DIC. 1999
de [firmado]
EL SECRETARIO.



[Handwritten signature]

8 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TÉCNICO
INFORMANTE

LA ZONA CENTRAL DENSA: El cuerpo fundamental de la Ciudad.

Está claro que en las extensiones residenciales de la Ciudad que se han promovido y seguirán promoviéndose a partir de 1985, no van a alcanzarse ni remotamente densidades de 150-200 viviendas por hectárea como las del Centro, San Nicasio y Zarzaquemada, ni series de edificaciones en altura como las de Zarzaquemada y El Carrascal. Por eso este "cuerpo fundamental de la Ciudad" va a seguir siendo la materia fundamental sobre la cual debe ir madurando la Ciudad futura; la gran mayoría de los leganenses va a seguir viviendo en estos cuatro grandes conjuntos residenciales aunque la extensión residencial de la Ciudad llegue a duplicarse.

Con este objetivo general de lograr la maduración de la Ciudad futura, las actuaciones más oportunas en la Zona Central Densa, referidas a la numeración del primer esquema (de observaciones) se reparten en cinco grupos; su concreción se plasma a grandes rasgos en el segundo esquema (de propuestas). Los cinco grupos de actuaciones son:

1-2-3-4-5-6-7-8-9: Operación Ronda Interior del Centro y San Nicasio, con carácter básico: cierre del anillo (1-2) y regularización completa con dos calzadas de dos carriles cada una, excepto en los puentes. Reconsideración urbanística de las fachadas que bordean esta Ronda, y de sus encrucijadas principales (nuevas glorietas muy urbanas; desdoblamiento de la salida a Alcorcón).

10-11-12: Operación Centro: se trata de seguir avanzando, en la misma línea de la política municipal de los últimos tiempos, hacia la constitución de un verdadero Centro a la altura de una Ciudad de 200.000 habitantes. Orientación hacia un eje básico: Universidad-Plazas centrales-Hospital, apoyado en la red peatonal comercial, monumentos, nuevos espacios verdes de los terrenos del Psiquiátrico y Estadio, y una Av.Fuenlabrada convertida en Calle Mayor con preferencia para autobuses. Como remate de este eje básico: la integración del Hospital y su delantera ajardinada en un conjunto de Centro Moderno. Las vinculaciones transversales de este eje básico hacia San Nicasio y la Estación deben mejorarse para equilibrarlas de algún modo con las que ya prolongan el centro en sentido contrario (Av.Martín Vegué, C/Getafe).

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-1988

EL SECRETARIO GENERAL TECNICO

LA JEFE DEL SERVICIO DE SITUACION

ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

NORMATIVA (P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)

COMUNIDAD DE MADRID

CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS, URBANISMO Y TRANSPORTE

DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y PLANIFICACION REGIONAL

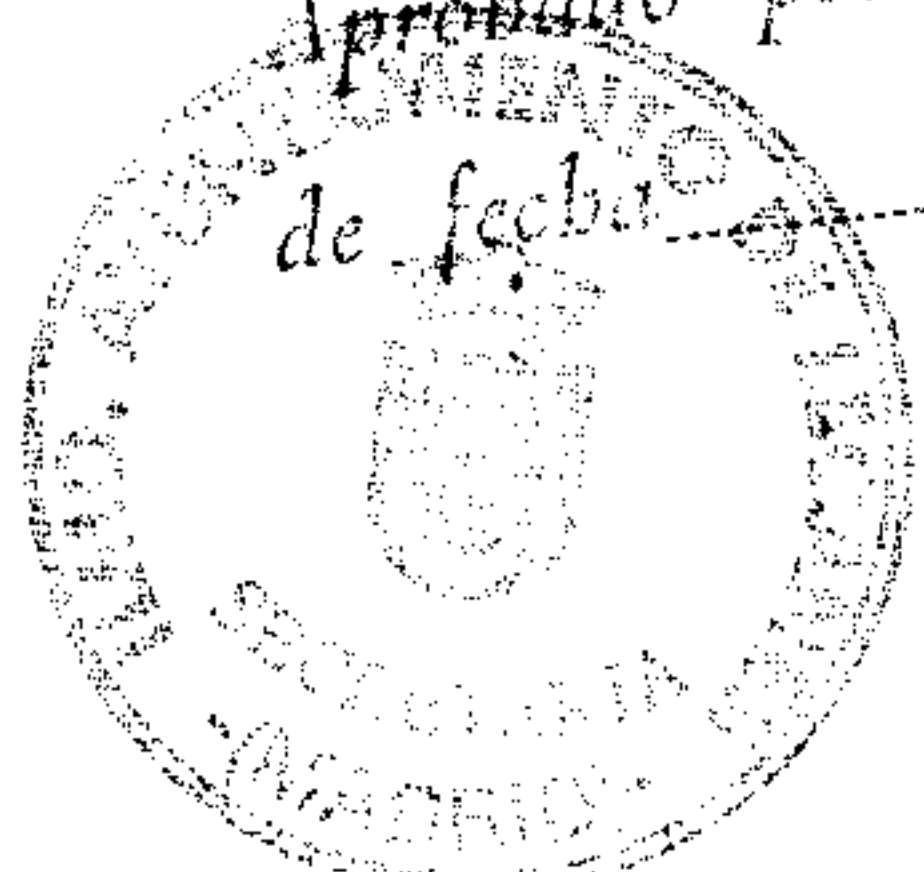
SECRETARIA

14 SET 1999

20 DIC. 1999

EL SECRETARIO

121



13-14-15-16-17: Operación de remate de San Nicasio: a partir del cierre del anillo de la Ronda Interior, y de la reforma de la Estación y su entorno, se trata de completar la incorporación a la Ciudad de todo el recinto natural de San Nicasio, resolviendo los problemas del barrio actual dentro del futuro ensanche.

18-19-20-21: Algunas actuaciones posibles (lamentablemente no pueden ser muchas) sobre el conjunto de Zarzaquemada-Carrascal.

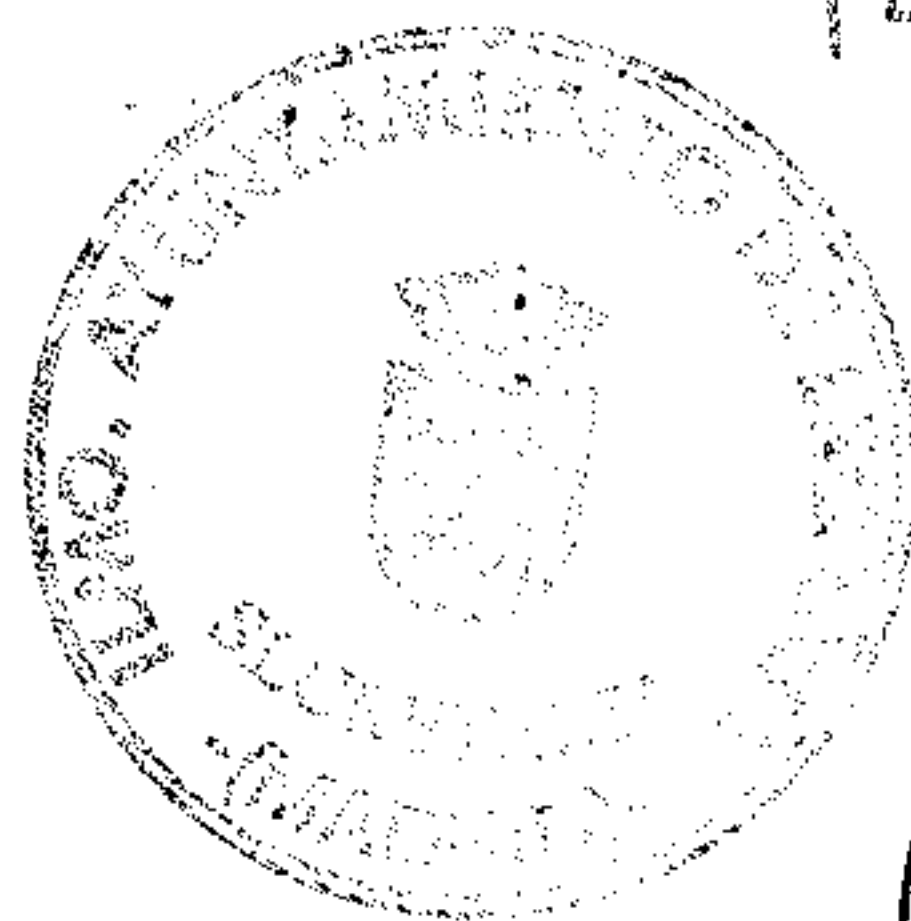
22-23-24-25-26: Nuevas conexiones exteriores desde la Ronda Interior, o transformación de las existentes. Modelo: bulevar, paseo o vía parque, con intersecciones muy urbanas tipo glorieta, sin dar prioridad a la circulación rápida del vehículo privado. Tratamiento urbanístico de los nuevos ejes resultantes. (Tendencia funcional de los grandes ejes viarios de Zarzaquemada-Carrascal a aproximarse a este modelo).

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAYO 2000

EL TECNICO
INFORMANTE

14 SET. 1999 20 DIC. 1999



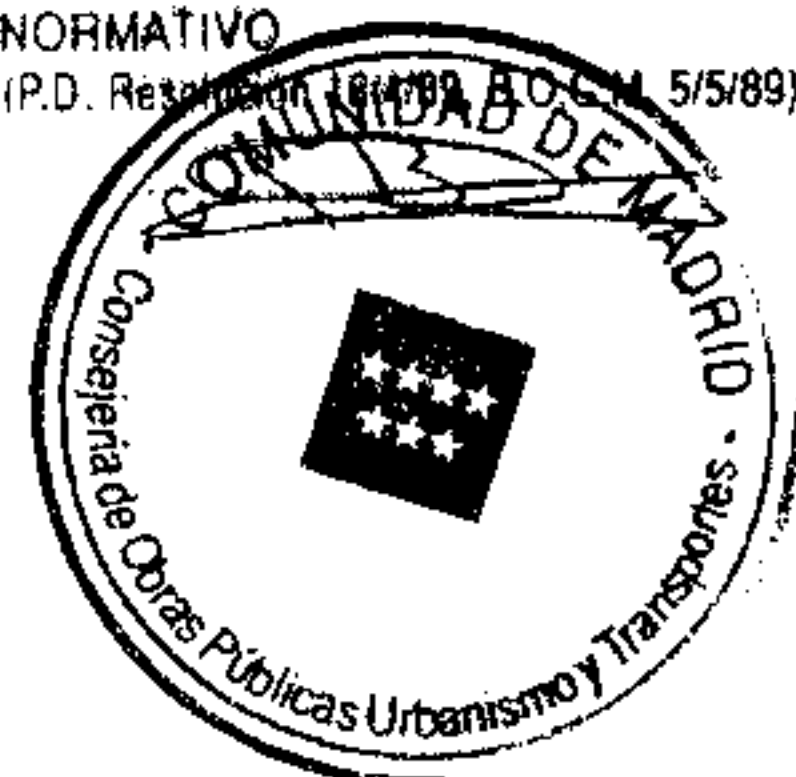
[Handwritten signature]

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 19.5.2000

EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(P.D. Resolución 184/99, B.O.C.M. 5/5/99)



9 MAYO 2000

I) OPERACION RONDA INTERIOR (1-2-3-4-5-6-7-8-9):

1-2: Construcción del tramo de cierre de la Ronda, con una sección que permita una capacidad de tráfico importante pero sin intentar ~~sustituir~~ a la ~~autovía~~ de circunvalación sur. Ante todo debe ser una avenida representativa, no carretera: 2 + 2 carriles, aparcamiento en línea en ambas márgenes, mediana o bulevar central, y aceras arboladas amplias pero ante todo de anchura constante: si las fachadas que den a esta avenida no pudieran ser paralelas, se procurará que por lo menos sean rectas entre bocacalles, y que las variaciones de anchura sean absorbidas en forma de variaciones de anchura del bulevar central.

La existencia de este bulevar central facilitará los cruces, incorporaciones y cambios de sentido; pero interesa que no funcione como un mero encauzador de tráfico, ni tenga esa imagen, y que en gran parte de su trazado ~~se utilice~~ por peatones.

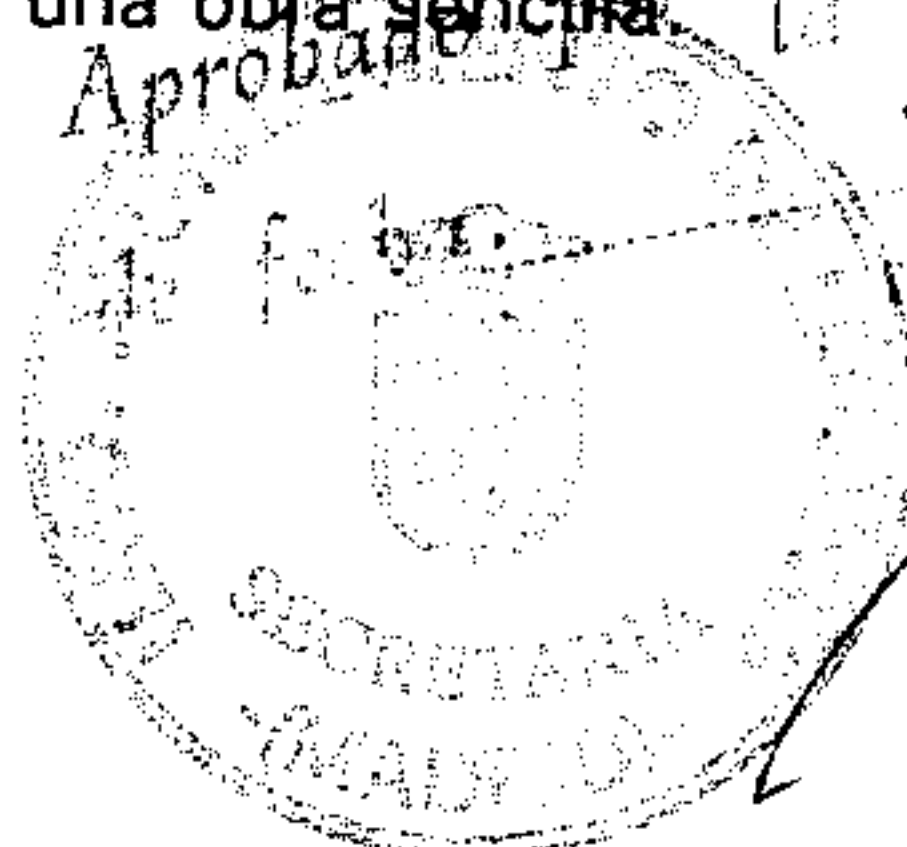
La longitud de este tramo admite una o dos intersecciones con ~~glorieta~~ ~~externas~~ de las correspondientes a los extremos 1 y 2.

Este modelo básico de avenida puede readaptarse a las condiciones particulares de su tránsito entre el Polígono Industrial Polvoranca y las industrias del Sector 6: establecimiento de alguna vía de servicio, adecuación de las fachadas, etc. Inversamente, también se puede readaptar a las "reglas del juego" de la avenida la ordenación o la nueva edificación de estas fachadas, que deben alcanzar la máxima dignidad posible.

Es una de las obras que deben realizarse en Leganés con mayor prioridad, dada la potencia y multiplicidad de sus repercusiones:

- sobre la distribución del tráfico en la Ciudad,
- sobre el remate de San Nicasio y la revalorización funcional de todo el Oeste de Leganés,
- y en cuanto modelo para la reconsideración de las ~~avenidas~~ ~~que~~ ~~forman~~ la Ronda Interior como verdaderas avenidas urbanas, confortables y dignas.

Es, por otra parte, una obra sencilla.



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

Esta actuación se complementa con la readaptación de sus dos encrucijadas extremas, 1 y 2:

- 1: La "Puerta de Alcorcón" queda así como el nudo de la Ronda Interior con la Carretera de Alcorcón, más la incidencia de Mendiguchía Carriche.

Existe además una ruta histórica Norte-Sur pasando por este nudo, que es además una línea destacada en el parcelario rústico: el Camino de Moraleja. Su transformación en arteria de tráfico de gran importancia tiene bastante interés, como veremos, desde la "Puerta de Alcorcón" hacia el Norte (1-23). Hacia el Sur este Camino pasaba por el actual nudo de Polvoranca en la Circunvalación Sur, pero quedó interrumpido por la parcela industrial de Tabacalera.

Con ello la "Puerta de Alcorcón" queda como un nudo de cuatro vías importantes de tráfico rodado, más una secundaria (la Av. Mendiguchía Carriche: principal eje del barrio de San Nicasio pero conflictivamente utilizado como carretera de penetración al Centro; con el cierre de la Ronda Interior se le puede quitar esta función de carretera).

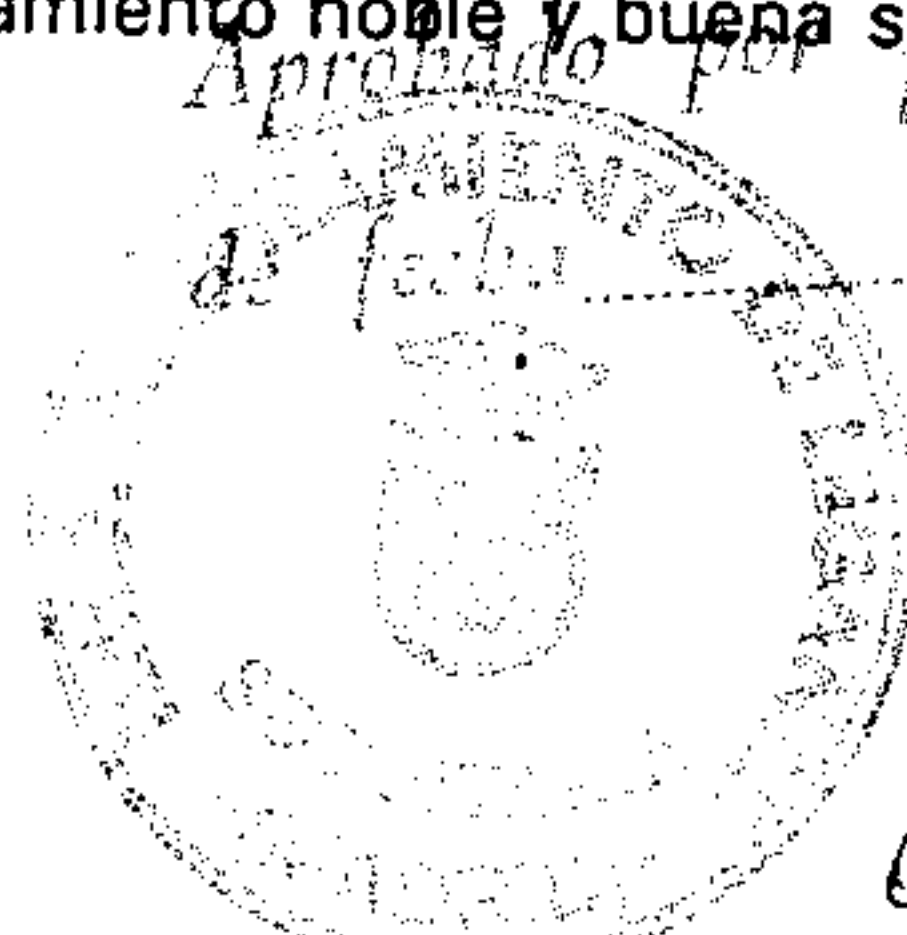
De este modo se tiene una oportunidad magnífica para la creación de una verdadera gran plaza radial: un tipo de elemento urbanístico que se echa muy en falta en una Ciudad de este tamaño.

En esta gran "Plaza de la Puerta de Alcorcón" habría que conjugar las siguientes funciones:

- conjunto de edificios con fachadas representativas de los distintos sectores de la Ciudad que confluyen en la Plaza, con simetría central (en torno a la glorieta con carácter proporcionadamente monumental) e idéntica altura;
- localización de servicios de nivel Ciudad, no sólo de barrio, integrados en dichos edificios;
- nudo de tráfico de vehículos, resolviendo fuera de la Plaza las entradas a garajes;
- nudo de trayectos peatonales, incluso de trayectos de paseo: ajardinamiento noble y buena solución para los cruces.

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
18/5/2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

NORMATIVA DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO (B.O.C.M. 5/5/89)



EL SECRETARIO

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

Dada la solución a diferente nivel que se acaba de realizar en el enlace de la salida a Alcorcón con la Circunvalación, situada a corta distancia de esta "Puerta de Alcorcón", parece adecuado que para evitar conflictos este tramo entre dicho enlace y la "Puerta" se desdoble en autovía, remitiendo los cruces y giros a la glorieta de la "Puerta".

2: "Puerta de Polvoranca", mucho más modesta que la anterior: se trata de transformar la pequeña glorieta existente, nivelándola y ampliándola, para encauzar un cruce que va a hacerse más importante: el de la Ronda Interior, ya completa, con la avenida radial existente que por un lado alcanza lo que será la futura fachada de la Estación a San Nicasio, pasando junto a Tapón Corona, y por el lado opuesto va al enlace de Polvoranca en la Circunvalación Sur, con accesos laterales a Valdepeayo y al Sector 6. La posibilidad de conectar también la Avenida del Cobre a esta glorieta presenta más inconvenientes que ventajas.

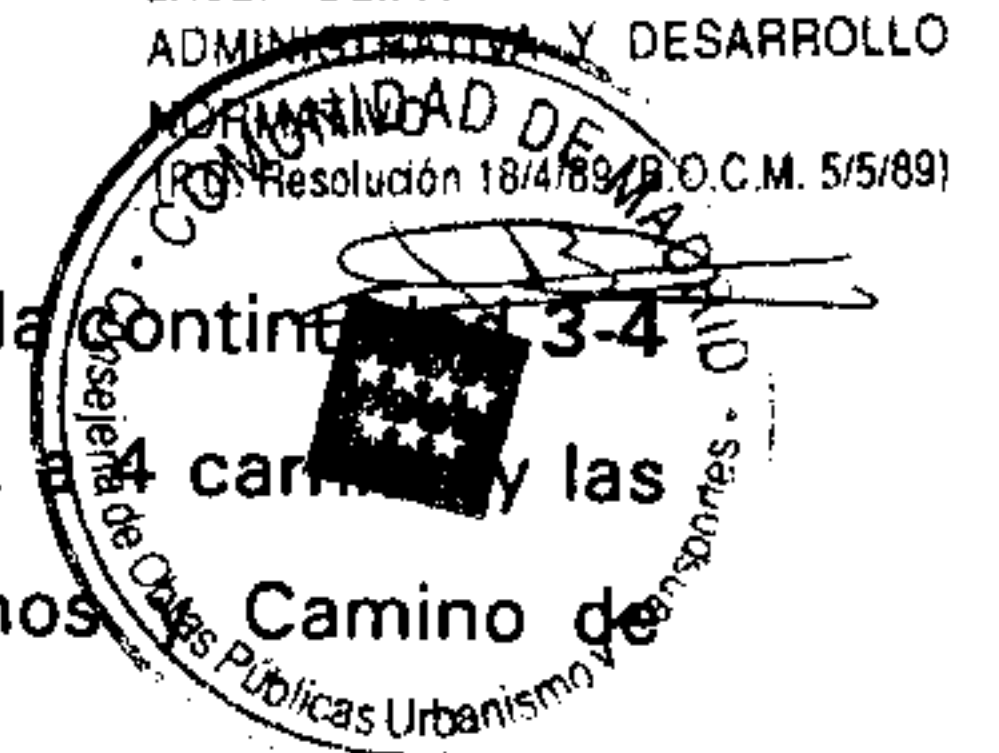
2-3: Este tramo de Ronda Interior es un puente sobre el ferrocarril, con dos carriles, que en principio no parece necesario ampliar a cuatro, aunque en el diseño definitivo del entorno no debe impedirse que pueda ser ampliado cuando se considere necesario. En el diseño de las glorietas 2 y 3 se encauzará adecuadamente esta discontinuidad entre 2 y 4 carriles.

Es fundamental conseguir para este tramo un mayor carácter urbano, mejorando su funcionalidad peatonal y mediante las actuaciones en 2 y en 3- corrigiendo la brusquedad de las pendientes en los extremos.

3: Nueva glorieta de forma elíptica, permitiendo regularizar la continuidad de la Ronda (ahora es un zigzag) junto con el paso de 2 a 4 carriles y las conexiones con Av.Orellana, c/Loreto, Av. de los Pinos y Camino de Fuenlabrada.

4: "Puerta de Fuenlabrada": la obligada creación de una glorieta forma parte de una operación de transformación del área del Hospital en un remate moderno del eje de la Av.Fuenlabrada. La zona ajardinada se transformaría en gran Plaza rectangular, con sus cuatro fachadas adecuadamente

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
Madrid, 19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVIDAD DE MADRID
(R.D. Resolución 18/4/89 D.O.C.M. 5/5/89)



14 SET. 1999

20 DIC. 1999

formalizadas; la Carretera de Fuenlabrada se duplicaría dignamente con solución de bulevar en su tramo recto.

El espacio actualmente vacío entre el Hospital y la "Ciudad de los Monachos" cobra una importancia extraordinaria al ocupar, juntamente con el Hospital, el lugar del remate Sur del Centro de la Ciudad, precisamente en la dirección teóricamente con mayor futuro (o sea la dirección hacia el área de centralidad del PAU Arroyo Culebro). El destino de este terreno debe ser para usos terciarios de alto nivel, o para grandes equipamientos: tal vez sea conveniente esperar a que la Ciudad esté en condiciones de construir su primer conjunto de edificios de oficinas, o/y su primer hotel significativo; tal vez la ocupación de este terreno deba vincularse a la maduración de la Operación Culebro.

4-5-6: Ampliación a 4 carriles.

5: Regularización de la "Puerta de Getafe", espacio de ~~propiedades~~ ya en su forma actual, en función de la solución que se adopte para el enlace 26 de la Circunvalación Sur. La consolidación del Centro Administrativo en 6 hará prácticamente obligada la transformación a uso terciario de los terrenos entre aquél y la salida a Getafe, actualmente ocupados por el ferial y campos de fútbol: usos que pueden tener una más adecuada localización.

6-7: Transformación de la Av. de La Mancha en dos calzadas de sentidos únicos, lo que exige pequeñas actuaciones en sus extremos. Particularmente se hace necesario conseguir en 7 un cambio de sentido sin entrar en la Av. Juan Carlos I.

8: Regularización del área peatonal obtenida por el cubrimiento de la vía de Renfe, en la forma de una verdadera Plaza integrada en el eje de la Ronda, con la dignidad adecuada a su función de entrada a la Universidad. Arranque de una nueva avenida-paseo para acceder a nuevo desarrollo entre "Leganés Norte" y el área del Cementerio. Interpretación del conjunto de ambas actuaciones como otra "Puerta", "Puerto de Carabanchel".

8-9-1: Ampliación a 4 carriles, salvo en el puente, con las mismas observaciones

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAYO 2000
DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
RESPONSABLE

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
18-5-2000

Madrid.
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACION
Y DESARROLLO

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL
Resolución de 18/5/2000
de 18 de mayo de 2000
del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid
en materia de Urbanismo y Transportes

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
de fecha 14-5-2000
EL SECRETARIO

que en 2-3. Los 2 carriles, uno por sentido, que le faltan al puente, se sustituirían por sendas calles a nivel, adosadas al puente por debajo, hasta conectar con los pasos inferiores del puente, paralelos a la vía militar.

Difícil mejora de la conexión 9, cuya transformación en una lógica "Puerta de La Fortuna" a la escala debida, parece imposible por falta de espacio.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

[Signature]

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

de fecha 14 SET. 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO



[Large handwritten signature]

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid 18-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(P.D. Resolución 184/89, B.O.C.M. 5/5/89)



II) OPERACION CENTRO (10-11-12):

- 10: La culminación de la Universidad imprime al Centro de la Ciudad una direccionalidad Norte-Sur muy acentuada, con crecimiento de la importancia peatonal, comercial y simbólica de la c/Butarque, que debe ser peatonalizada, y refuerzo del carácter de la Av. Fuenlabrada como principal arteria urbana en esta misma dirección, que debe perder absolutamente todas las funciones que le quedan de su pasado como carretera.
- 11: El "centro-centro" de la Ciudad coincide con el núcleo originario de Leganés: en lugar de una Gran Plaza Mayor, esta centralidad se asienta diversificadamente en un área de las plazas centrales (Fuente Honda, España, Andalucía, Salvador, París, esquina Madrid/Juan Muñoz y puerta principal del antiguo Psiquiátrico) El tramo central (estrecho) de la Av. Fuenlabrada es el único lugar con posibilidades de constituir la "gran parada de autobuses del centro-centro", por lo que la supresión del tráfico privado, salvo para residentes, parece inevitable.

Este polo de transporte público se empareja así con el otro polo que es la estación de Renfe, cuya conexión peatonal cómoda y honorable con el centro-centro y con la Universidad aparece como prioridad absoluta, afectando en especial a su "plaza" (inexistente como tal), a la C/ Vicente Aleixandre (tradicional Paseo de la Estación) y a la C/ Santa Rosa, que, como la "plaza", supone para los peatones una verdadera carrera de obstáculos.

Perpendicularmente a la direccionalidad básica Norte-Sur hacia la que evoluciona el Centro, los tradicionales ejes Este-Oeste se han readaptado a las exigencias modernas de la nueva escala de la Ciudad de manera muy diferente. Mientras la C/ Getafe y la Av. Martín Vegué lo han hecho de forma natural, no ha sucedido lo mismo en las calles entre el centro-centro y la vía de Renfe. La estrechez de estas calles, junto con la pequeñez de las parcelas, la protección inadecuada de ciertas edificaciones antiguas no readaptables, y los problemas del desarrollo de las unidades de actuación del PGOU de 1985, explican este bloqueo, que redundo en la marginación de San Nicasio.

Aprobado por la C. M.

de fecha 14 SET. 1999

EL SECRETARIO.

20 DIC. 1999

9 MAYO 2000

EL TÉCNICO
INFORMANTE

Este problema obliga a plantear con cierto radicalismo la selección de al menos dos calles Este-Oeste como objetivos directos dentro de la estrategia de recalificación del Centro. Una de estas calles no puede ser sino Juan Muñoz por tradición y por enlazar directamente con San Nicasio. Su vocación de calle comercial se ve bloqueada por la protección de edificaciones ruinosas, o casi, cuyos valores "de casas de pueblo" no compensan los perjuicios que supone insistir en su no sustitución, e incluso van en contra de la dimensión simbólica que debe adquirir esta calle. La otra seleccionada sería Vicente Aleixandre. El incremento de la calidad de los servicios de Cercanías de Renfe y la transformación de los terrenos del Psiquiátrico inciden en el interés de darle a la C/ Vicente Aleixandre un valor representativo preeminente, dejando de estar tan determinada por los coches aparcados, las tapias de los colegios y las edificaciones sin carácter, con la excepción del edificio del Colegio de la Inmaculada. La presencia de este edificio, la fachada del antiguo Psiquiátrico y la supervivencia de la doble línea de árboles deben orientar la reordenación exigida.

- 12: La rehabilitación del antiguo Psiquiátrico para un uso representativo que implique una alta frecuentación de personas, la apertura y transformación de su espacio libre convertido en área verde pública integrada en la red peatonal del Centro, y la transformación del Estadio

Municipal en la misma línea, constituyen el núcleo Sur de las actuaciones sobre el ámbito. Con su conexión con la "Puerta de Fuenlabrada" por un lado (4), y con el Parque de los Frailes por el otro (3), estas actuaciones terminan de configurar la gran orientación Norte-Sur del Centro, cuyo polo opuesto es la Universidad.

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
de fecha 14 SET 1999

EL SECRETARIO.

20 DIC 1999

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid 18-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)



III) OPERACION DE REMATE DE SAN NICASIO (13-14-15-16-17-18 MAYO 2000)

DOCUMENTO INFORMATIVO
DOCU

Con el cierre de la Ronda Interior aparece claramente, entre ésta y la vía de Renfe, un recinto de San Nicasio, ocupado en su Mitad Nordeste por el barrio consolidado de San Nicasio, y en su Mitad Suroeste por usos dispersos con distintos problemas de inadecuación al céntrico lugar que ocupan (industrias, unas más compatibles que otras), o de inadecuación a su superficie (parcela para Nuevo Psiquiátrico "José Germain" desproporcionadamente extensa), y por terrenos de cultivo en distintos grados de abandono.

La proximidad al Centro y las buenas comunicaciones aportadas por el cierre de la Ronda definen a esta Mitad Suroeste, hoy marginada por el efecto de segregación de la vía de Renfe y de la situación trasera respecto a la Estación, como la de mayor potencial para el crecimiento de la Ciudad. No tanto por su propio desarrollo, sino sobre todo porque desbloquea las enormes posibilidades de extensión de la Ciudad hacia el Oeste.

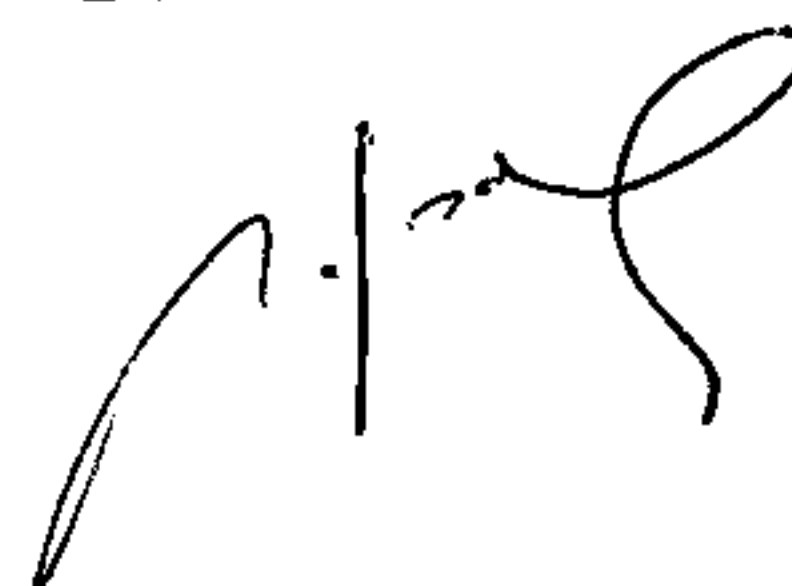
A la vez, el actual barrio de San Nicasio sufre por causa de su falta de terminación, que aumenta su marginalidad y que le priva de una serie de equipamientos (verde, deportivo, cultural).

La respuesta a esta situación es obvia: completar el barrio de San Nicasio con usos residenciales y de verde-equipamiento, a costa de la desintegrada Mitad Suroeste de su recinto. En esta línea el Ayuntamiento está tramitando una Modificación del PGOU de 1985 para transferir a dichos usos un sector desocupado de uso industrial situado entre la Estación y la parcela del Nuevo Psiquiátrico.

A continuación se plantea una propuesta que, recogiendo básicamente la idea de dicha Modificación, la complementa con una reforma de mayor alcance (impropia de una Modificación, correspondiendo más bien a una Revisión de Plan General), con efectos de transformación estructural para toda la Mitad Suroeste del Recinto de San Nicasio.

El Ayuntamiento Pleno
Aprobado por la C. M.
fecha 14 SEP 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.



9 MAYO 2000

La propuesta tiene como actuaciones básicas:

DOCUMENTO INFORMADO

- 13: La transformación radical del conjunto de la Estación y, junto a ella, la configuración del espacio verde público planteado por la Modificación citada, en la forma de una **gran plaza representativa, foco de la operación de remate de San Nicasio**. La realización efectiva de las previsiones de la Modificación podría llevarse a cabo independientemente del plazo de ejecución de la obra de la Estación, pero teniendo a ésta en cuenta, a fin de lograr un encaje correcto entre ambas.

En el diseño de esta gran plaza abierta al ferrocarril se consideraría:

- la creación de un espacio verde noble;
- el lógico esmero en la calidad del diseño de las fachadas orientadas a la gran plaza;
- del lado Norte-Nordeste, una buena conexión con Av. Mendi-guchía Carriche por el borde de la vía militar/calle Asturias, apuntando a que la gran plaza se integre con la serie de espacios abiertos del centro actual del barrio de San Nicasio, de modo similar a como están articuladas las distintas plazas del centro-centro;
- del lado Sur, asegurar una amplia continuidad viaria por el borde entre Tapón Corona y el ferrocarril, con la glorieta "2" de la Ronda Interior ("Puerta de Polvoranca"), que enlazaría también en perfecta continuidad (mediante la conexión del párrafo anterior) con Mendi-guchía Carriche;
- del lado Oeste, abrir una avenida-paseo arbolado por el borde Sur de la gran parcela del Nuevo Psiquiátrico, integrando el edificio existente como referencia de alineación de fachadas, hasta la Ronda Interior: sería uno de los ejes básicos de la Operación de remate de San Nicasio, y sustituiría a la inoperante franja verde "de borde de la Ciudad" (el "borde" se aleja ahora) que aparece dibujada en el planeamiento vigente pero no ha sido realizada;
- del lado de la Estación, la ubicación de un intercambiador entre ferrocarril y demás medios de transporte, bien conectado con la Ronda; y de un buen paso hacia la actual "plaza delantera de la



Aprobado por la C. M.
de fecha 14 SEPT. 1999 20 DIC. 1999
131

EL SECRETARIO

Estación" y de ahí al Centro. (Más adelante se tratará con cierto detalle el tema del área de la Estación).

EL TECNICO
INFORMANTE

9 MAYO 2000

DE EL TECNICO INFORMADO

14: La orientación progresiva del área industrial "Polvoranca" hacia su integración a medio plazo en la Ciudad: desencadenando por diversos procedimientos una dinámica...

- ...que desplace hacia otras ubicaciones la industria incompatible con la vecindad de usos residenciales, los cuales (junto con sus equipamientos) ocuparían su lugar;
- y que "domestique" las actividades industriales compatibles, apuntando a la cristalización de una verdadera "área de servicios industriales a los ciudadanos", que tienda a concentrar los talleres de reparaciones y empresas similares que en estos momentos se hallan dispersas por la Ciudad en condiciones frecuentemente inadecuadas.

De cualquier manera, será oportuno evitar la ubicación de viviendas en los bordes de esta área con la vía de Renfe, sobre todo en el triángulo situado entre el Sur de Tapón Corona, que en el esquema adjunto se mantiene como industrial, no incluyéndolo en la operación de remate de San Nicasio.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
17-5-88
Madrid.
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMA
(P. Resolución 18/4/89, B.O. M. 5/5/89)

Inversamente, será preferible orientar poco a poco la transferencia a usos residenciales en el borde Norte, por su mayor cercanía al actual San Nicasio a la avenida-paseo arbolado planteada en el apartado anterior (13).

COMUNIDAD DE MADRID
SECRETARÍA DE Obras Públicas Urbanismo y Transportes

Otro criterio complementario para la orientación a usos residenciales será la proximidad a la Estación, salvo en los bordes de la vía de Renfe.

15: A la gran parcela antiguamente destinada por entero al nuevo Psiquiátrico "José Germain", le sobra actualmente la mayoría de su superficie. Con el planteamiento de la operación de remate de San Nicasio, estos terrenos quedan englobados dentro de la Ciudad. Es, pues, el momento de destinar un uso a los terrenos sobrantes, en función de las coordenadas lógicas del barrio y de las condiciones de la Consejería responsable. La operación de remate de San Nicasio.

14 SET 1999
de fecha
EL SECRETARIO.

20 DIC 1999

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

es incompatible con una parcela de longitud tan grande: sería imprescindible dividirla en dos por una calle transversal Norte-Sur yendo desde la Calle Aragón hasta el paseo arbolado definido en 13 por el borde sur de la parcela.

La edificación debería ayudar a configurar las arterias principales de este ámbito, según el siguiente orden de prioridades: 1) Fachada a la Ronda. 2) Fachada al paseo arbolado, en línea con el edificio existente. 3) Fachada a la Calle Aragón. 4) Fachadas a la nueva calle transversal Norte-Sur, y a la Avenida del Cobre.

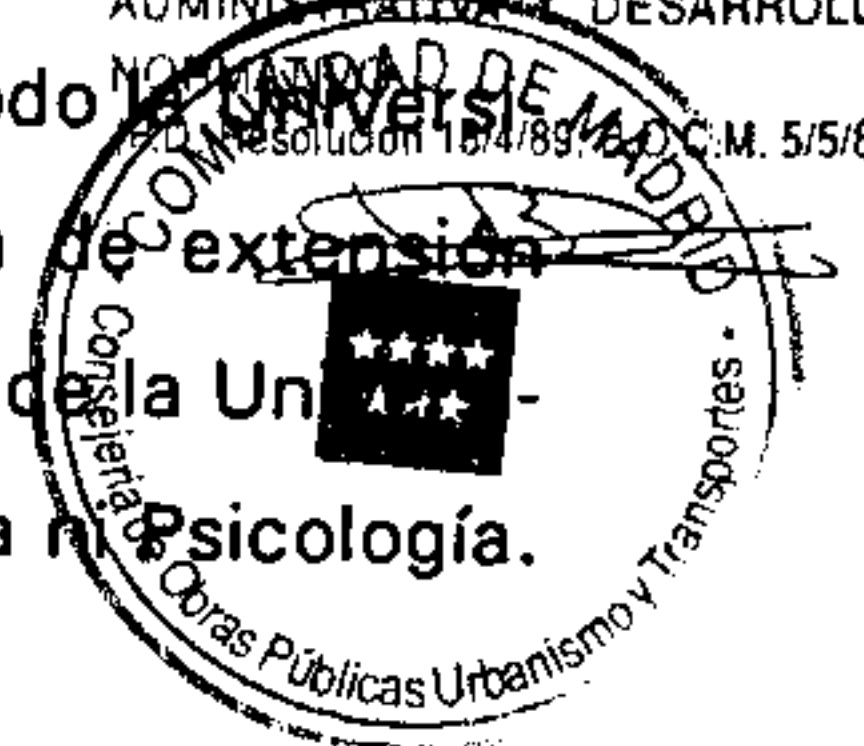
La estrategia de desbloqueo de la extensión Oeste de la Ciudad demandaría para los terrenos sobrantes de esta parcela un uso de equipamiento, o de servicios singulares, no de nivel barrio sino de nivel Ciudad (para incrementar la centralidad del lado de San Nicasio y con prioridad para los usos que aprovechen la proximidad de la Estación y la accesibilidad proporcionada por el cierre de la Ronda).

Las condiciones de la Consejería responsable no se conocen, dependiendo de las condiciones de contorno del moderno Psiquiátrico existente, del destino proyectado para el edificio antiguo situado en el centro del borde sur de la parcela, y, en general, de las prioridades políticas de dicha Consejería. Posiblemente, también dependerán de las condiciones de la adquisición de los terrenos.

Sería muy interesante dedicar los sobrantes de esta parcela, incluido el edificio de su borde Sur, a un uso relacionado con la Universidad. De este modo la Universidad existente podría tener un pasillo de conexión con su zona de extensión futura. En esta línea de opciones es una contrariedad que la parte de la Universidad Carlos III destinada en principio a Leganés no incluya Medicina ni Psicología.

16 y 17: En el terreno agrícola que quedaría entre el actual barrio de San Nicasio y el cierre de la Ronda Interior (16) y en el de la pequeña Reserva Municipal de Suelo de la Carretera de Alcorcón (17), se plantea proceder a un elegante remate del barrio hasta la gran Plaza de la Puerta de Alcorcón (1). Sería adecuado mantener libre el espacio intermedio entre la edificación de dicho remate residencial

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
15-5-2000
Madrid, 15-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFES DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NO. MADRID DE MADRID
Resolución 18/4/89 (B.O.C.M. 5/5/89)



Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
de fecha 14 SET 1999 20 DIC. 1999
EL SECRETARIO.

y el actual barrio, para espacio verde, con algún pequeño equipamiento infantil o para la tercera edad integrado en el

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION
9 MAYO 2000
DOCUMENTO INFORMADO

Como ya se ha dicho, la estrategia de diseño de la "Puerta de Alcorcón" (1) apunta a quitarle funciones de carretera a Mendiguchía Carriche. Desde el punto de vista de la red principal de tráfico, la calle Río Guadiana tendría prioridad sobre aquélla, ya que puede prolongarse hacia el otro lado del puente (en la construcción de éste se le reservó paso expresamente).

Detalle sobre el área de la Estación (13):

Junto con el cierre del anillo de la Ronda Interior, la "llave" de la Operación de remate de San Nicasio es la transformación radical del conjunto de la Estación,

- porque es en el conjunto Estación-vías donde reside el principal factor de marginación del sector (tremenda fractura de la Ciudad en un lugar neurálgico, y con una anchura injustificada; ausencia de entrada por el lado de San Nicasio, que provoca innumerables saltos de tapias, recorridos sobre balasto, etc);
- funcionalmente la Estación es obsoleta: es una antigua Estación de un pueblo de cuatro o cinco mil habitantes con una amplia playa de vías auxiliares determinada por una implantación militar desaparecida;

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
14-5-2000
Madrid,
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. 18/4/89, B.O. 14/5/89)

ni el edificio ni el sistema de accesos a los andenes son los propios de una Estación de Cercanías;
la falta de entrada desde San Nicasio, el gran rodeo (no siempre respetado) para acceder a la cercanísima Universidad, el cruce peatonal de las vías por el 100 % de los usuarios, contrastan espectacularmente con la modernidad de los Servicios de Cercanías magníficamente mejorados por Renfe;

las irregularidades del comportamiento de los usuarios son claramente interpretables como una silenciosa protesta contra la situación.

El Ayuntamiento Pleno
1999
2000
de fecha
EL SECRETARIO.
134

ria que se ejerce pacíficamente todos los días a todas horas, esperando alguna respuesta; es muy probable que tal grado de obsolescencia esté restando viajeros a la línea;

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTES
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL
9 MAYO 2000
DOCUMENTO INFORMADO
EL TIPO DE DOCUMENTO

- además, es una Estación que carece de los complementos urbanos más elementales: una buena plaza o espacio abierto adosado, con amplitud para los peatones y las paradas de autobús; también carece de los complementos urbanos construidos que van haciéndose habituales (cierto tipo de comercio, cafeterías, etc); curiosamente la Estación es céntrica y sin embargo las edificaciones de su entorno carecen de locales comerciales).

Está claro que la solución perfecta sería el enterramiento total de la línea de Renfe a su paso por la Ciudad, pero esta solución es inviable. Las molestias a los vecinos de unos edificios adosados a las vías (que nunca debieron haberse construido) no justifican una inversión varias veces superior a la necesaria para construir viviendas de mejor calidad a todos estos vecinos en lugares próximos, y por otra parte se pueden atenuar mediante distintas soluciones de pantallas anti-ruido. El efecto de segregación urbana se puede resolver de otras maneras.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Es sabido que la pauta que en estos momentos orienta las decisiones del Ministerio (responsable de la infraestructura) y de Renfe en situaciones como esta, no es proclive a enterrar líneas en prácticamente ningún caso. En cambio, emprendiendo operaciones mixtas actuando al mismo tiempo sobre la modernización funcional ferroviaria y sobre la transformación urbanística radical de áreas Estaciones céntricas de ciudades importantes, condicionadas a una buena relación entre coste y beneficios para la explotación ferroviaria y para la trama de la Ciudad (lo cual se cumpliría en el caso de Leganés). Un factor adicional favorable, aunque secundario, sería la existencia de terrenos de Renfe sobrantes cuya edificación correctamente integrada en la ciudad pudiese financiar parte de la operación (lo cual en Leganés sería más dudoso pero posible).

Madrid, 19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO DE LA COMUNIDAD DE MADRID
(P. 5/5/89)



Para las situaciones de barrera urbana provocada por la infraestructura ferroviaria, la pauta establecida es la de preferir soluciones en las que el ferrocarril pase por

Aprobado en el Pleno
de fecha 20 de mayo de 1999
EL SECRETARIO.

encima de la calle transversal: los costes son menores, la rigidez de la infraestructura ferroviaria respecto a pendientes es mayor, y también lo son los costos exigidos por el ferrocarril.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTES
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION TERRITORIAL
9 MAYO 2009
DOCUMENTO INFORMADO
EL TECNICO
INFORMANTE

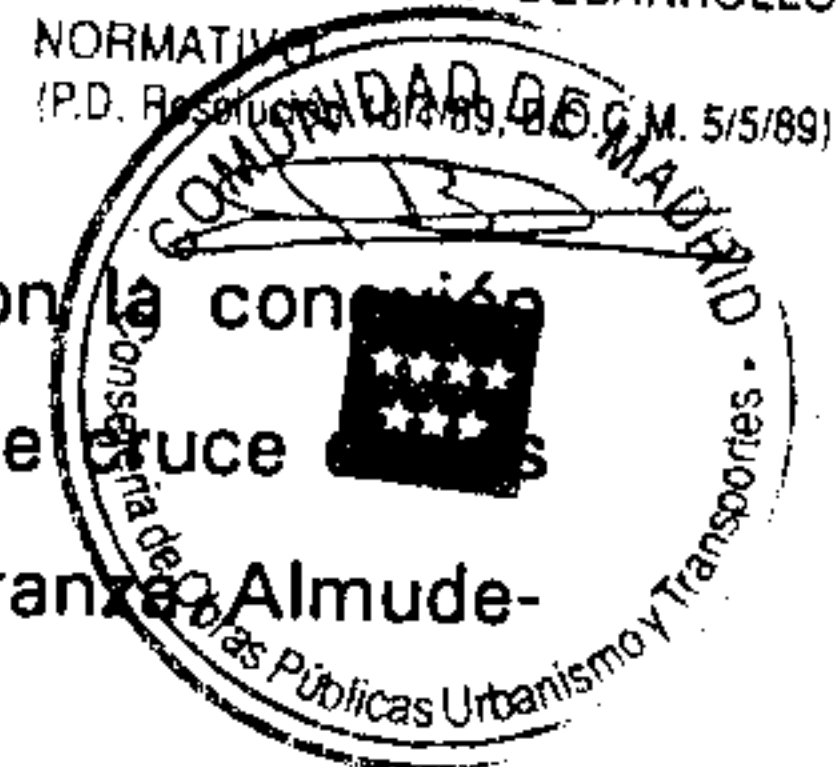
Otra condición importante: los costes y la viabilidad de la operación están muy determinados por el mantenimiento del servicio ferroviario durante el tiempo de la obra. Si en el caso de Leganés se puede resolver el problema con el simple apoyo de las vías auxiliares, limitando la obra por tanto al tramo de la Estación, la posibilidad de la actuación aumentará considerablemente.

Dicho esto, lo que aquí se plantea es la apertura de una negociación entre el Ayuntamiento y el MOPTMA y Renfe partiendo de unos objetivos amplios que pueden definirse como sigue:

- a) Estación por debajo de las vías, desde cuyo hall se accedería a los dos andenes directamente mediante escaleras mecánicas.
- b) Accesos de los usuarios: encauzados desde el nivel subterráneo hasta los siguientes cuatro puntos de la trama superficial de la Ciudad (dos a cada lado del ferrocarril):

- Calle Santa Rosa (con la conexión peatonal más cómoda posible con la Universidad).
- Actual "plaza" delantera de la Estación (con la conexión peatonal más cómoda posible con el múltiple cruce de las calles Vicente Aleixandre, Santa Teresa, Esperanza, Almudena y Espejo).
- Calle Asturias (con la conexión peatonal más cómoda posible con el centro de San Nicasio).
- Gran Plaza/espacio verde planteado en la actual trasera de la Estación (intercambiador con fácil acceso a la Ronda).

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
Madrid, 14-5-2009
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 137/89, D.O.G.M. 5/5/89)



Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
de fecha 14 SET. 1999
EL SECRETARIO.

9 MAYO 2000

EL TECNICO
EXAMINADO

DOCUMENTO INFORMADO

- c) Estos accesos no serían estrechos y sombríos túneles, sino amplias escalinatas intercomunicadas con un extenso espacio central subterráneo, dando entrada a la Estación y sirviendo de paso generoso entre ambos lados de la Ciudad, dotado con cafetería y locales comerciales y de ocio.

- d) Esta solución se abreviaría y mejoraría en carácter urbano si se suprimieran todas las vías estrictamente inútiles para los Servicios de Cercanías de Renfe. Es decir, todas menos las dos vías centrales y una única vía para la línea militar. Junto a ello se liberaría el espacio vinculado al actual edificio de la Estación.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 19-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACION

ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMAS

(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)

Toda esta considerable liberación de espacio no se agotaría evidentemente, con su dedicación a la accesos y pasos entre ambos lados de la Ciudad. Sobraría espacio para dar mayor altura a las paradas de autobuses y a las calles de borde. Tal vez habría suficiente espacio para usos edificados en piezas estrechas funcionalmente interesantes para la definición urbanística del área de la Estación. Junto con los locales subterráneos ligados a la nueva Estación, estas piezas ayudarían a financiar la operación conjunta.

En todo este apartado "d" se presupone la inutilidad de las vías auxiliares. De no ser así, se plantea la posibilidad de trasladar la función que puedan cumplir estas vías auxiliares a la nueva Estación que desde instancias de nivel regional se ha esbozado a mitad de camino entre la Estación de Leganés y la de La Serna en un espacio actualmente vacío, cuya ordenación puede desarrollarse sin estrecheces.

Aprobado por la Comisión de Planeamiento Urbanístico
de fecha 14 SEP 1999
EL SECRETARIO

- e) El paso de vehículos entre ambos lados de la Ciudad no sería, en principio, una exigencia imprescindible, puesto que con el cierre del anillo de la Ronda Interior y la creación de buenos accesos a la Estación por el lado Oeste (que posibilitarían nuevas líneas de

autobuses) se solucionaría la mayor parte de los actuales problemas. Y no es cuestión de estimular los viajes en automóvil privado atravesando de Este a Oeste el recinto de la Ronda Interior, sino precisamente de lo contrario. Además, está claro que, sin la consideración del tráfico rodado, la transformación de la Estación sería más fácil y limpia.

EL TECNICO
INFORMANTE

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

En todo caso podrían considerarse algunas posibilidades:

- Sustituir el actual paso inferior de vehículos bajo las vías de Renfe, por otro más digno situado en el área de la Estación; y readaptar el existente para un uso solamente peatonal, dando con ello mayor valor a la continuidad peatonal/comercial de C/ Juan Muñoz-Av. Mendiguchía Carriche.
- Tratar de dar salida al tráfico rodado de C/Santa Rosa hacia la glorieta 2 de la Ronda Interior ("Puerta de Polvoranca") conectándola bajo las vías de Renfe con la calle de borde de éstas con Tapón Corona, logrando un eje diametral del anillo de la Ronda Interior que sería paralelo a la Av. Fuenlabrada. Con ello se podrían compensar los efectos negativos de la reserva del tramo central de la Av. Fuenlabrada al transporte público.
- Promover el acceso rodado bajo el Ferrocarril (prioritariamente) a los autobuses, con miras a crear un intercambiador tren/autobús con recorridos mínimos, en lugar de ubicarlo adosado a la gran plaza que se plantea en el lado de San Nicasio (o, como ahora, en la actual fachada de la Estación).

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
Madrid, 18/4/89, B.O. 5/5/89)
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO DE MÓVIL



- f) Resolver el futuro de la línea ferroviaria militar. Con unos plazos que no dependen exclusivamente de una negociación Ayuntamiento-MOPTMA-Renfe, por lo que conviene independizar la actuación concretamente referida a la línea militar respecto al conjunto de las

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

actuaciones sobre el área de la Estación.

Por otra parte, la utilización de esta línea -se supone que tras ser liberada del uso militar- para el transporte público metropolitano, sería decidida tras el correspondiente estudio de viabilidad y alternativas realizado por el Consorcio de Transportes de Madrid; y los plazos de esta decisión serían independientes del momento concreto en que tuviera lugar la desmilitarización efectiva de la línea.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid

SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(P.D. Resolución 10/1999 B.O.C.M. 5/5/99)

Dado que es una línea que atraviesa a nivel el área de San Nicasio, por su mismo centro, y además su destino afecta a la actuación clave sobre la Estación, parece necesario que el Consorcio de Transportes sobre la realización inmediata de dicho estudio, por lo menos hasta el nivel necesario para saber si la línea podrá suprimirse físicamente, enmascararse provisionalmente en espera de su utilización, o pasar a utilizarse para transporte público a corto plazo. Las alternativas son claras:

- Mantenimiento íntegro de la línea, para un **servicio de metro ligero o tranvías** perfectamente compatibles con el tránsito por calles urbanas. El recorrido podría ser entre los andenes de las Estaciones de Renfe de San José de Valderas y de Leganés (sería un by-pass de la línea C5), con intercambios cómodos tranvía/tren/autobús en dichas estaciones terminales, y con una o dos paradas urbanas cercanas a ambos extremos de la línea. La duplicación del actual pasillo para vía única no sería imprescindible en los tramos urbanos extremos (en la gran longitud intermedia entre ciudades consolidadas no habría problema para realizar esta duplicación).
- Uso ferroviario, como una línea más dentro de la red de Cercanías: sería obligatorio enterrar la vía a su paso por San Nicasio, y probablemente duplicarla, o bien llevarla a confluir con la Estación por otro trazado, cuyos conflictos con el

Aprobado por el Pleno

de fecha

14 SET 1999
EL SECRETARIO.

proceso de urbanización la llevarían igualmente al enterramiento. Con ello sería obligatorio enterrar la línea actual de Renfe en todo su recorrido por Leganés Alto.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
PLANIFICACION Y DESARROLLO
9 MAYO 2000
DOCUMENTO INFORMADO

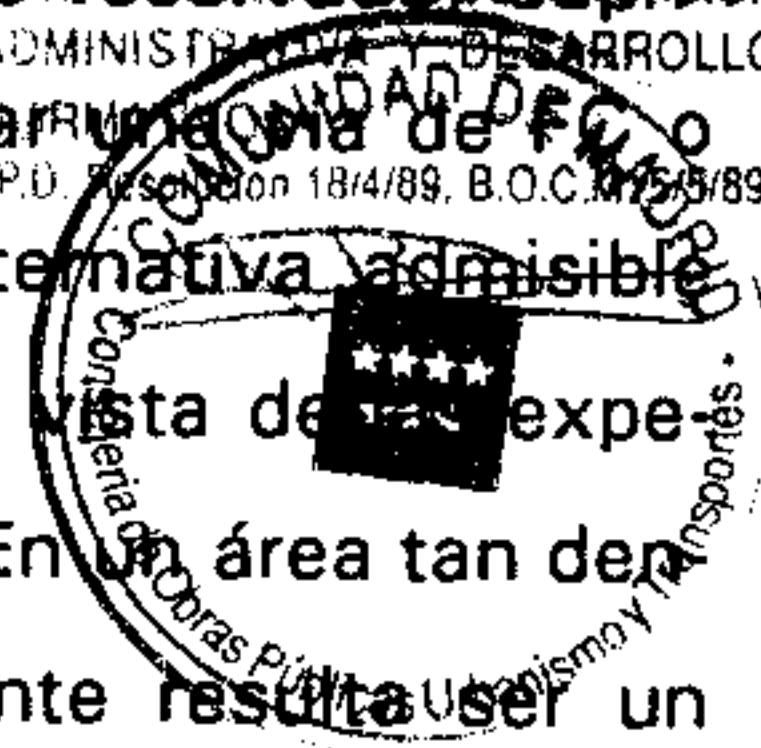
EL TECNICO
INFORMANTE

La viabilidad de esta alternativa, con unas demandas aparentemente pequeñas, parece nula a corto y medio plazo, aunque no despreciable a largo plazo. La decisión a corto plazo en favor de la alternativa precedente (tranvía) no hipoteca el paso a esta alternativa más adelante.

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
GOBIERNO DE FECHA

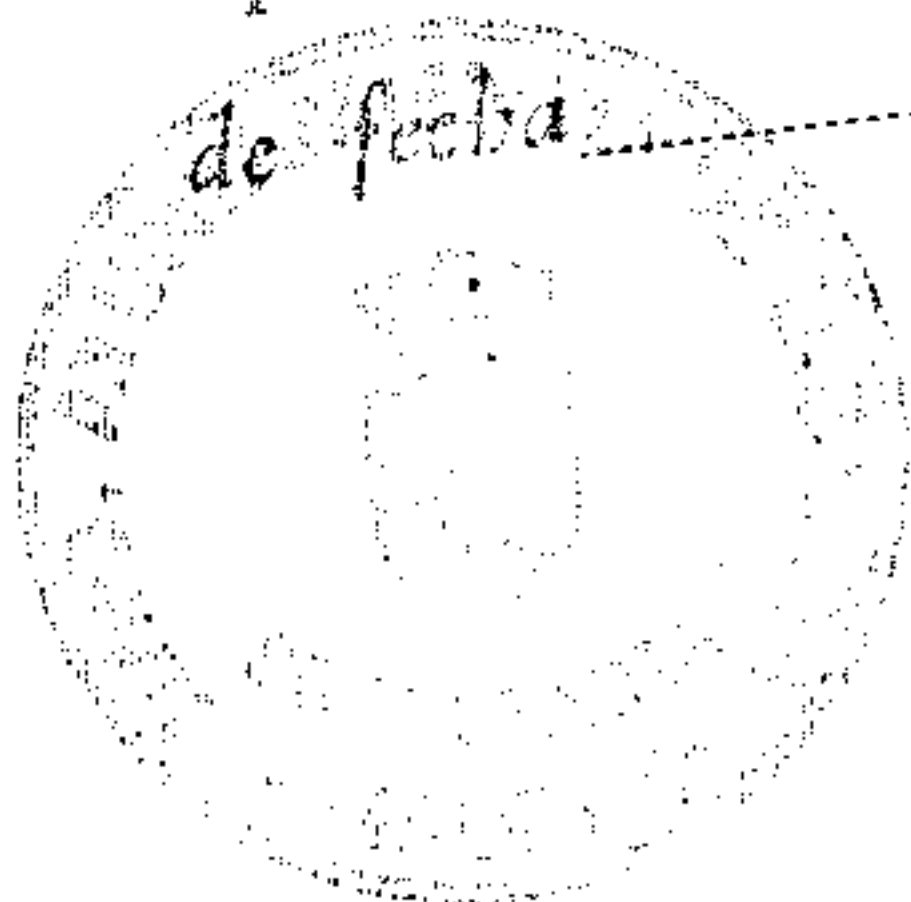
Madrid, 18-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
DE OBRAS PÚBLICAS Y DESARROLLO
ADMINISTRATIVO Y DESARROLLO
URBANO DE LA
(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C. 17/5/89)

Eliminar físicamente la línea y su pasillo reservado, descomponiendo la posibilidad de volver a instalar un tranvía en el futuro: no parece una alternativa admisible dentro de un ámbito metropolitano, a la vista de las experiencias que se han tenido hasta ahora. En un área tan densa, cualquier línea de ferrocarril existente resulta ser un recurso muy valioso, mientras que cualquier propósito de construir una nueva línea tropieza con dificultades desproporcionadas. La eliminación sólo sería admisible, desde este planteamiento, garantizando su inmediata recuperabilidad en cualquier momento. Por ejemplo, consagrando la plataforma exclusivamente a carril-bus.



Tras el repaso a estas alternativas, en principio lo más aconsejable podría ser optar por la primera. De cualquier manera, está claro que sin los resultados del correspondiente estudio realizado por el Consorcio no cabe pensar en actuaciones de mejora urbanística que supongan la ocupación o destrucción de la plataforma y de sus condiciones de permeabilidad, aunque la desafectación militar de la línea se produjese a corto plazo.

el Ayuntamiento Pleno
Aprobado por la C. M.
1999 20 DIC. 1999
EL SECRETARIO.



Handwritten signature of the Secretary.

IV) ACTUACIONES SOBRE ZARZAQUEMADA-CARRASCAL (18-19-20-21).

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE URBANISMO Y
URBANISMO Y OBRAS PUBLICAS,
DIRECCION DE URBANISMO Y
PLANEACION
9 MAYO 2000

Son barrios muy rígidos donde ya no es posible realizar actuaciones que mejoren su estructura, y en general no existen siquiera posibilidades de pequeñas actuaciones de ordenación de los usos del suelo. Más allá de las previsiones heredadas del planeamiento vigente para El Carrascal y aún no realizadas, que son proporcionalmente muy escasas y que no plantean motivos de modificación, sólo se puede actuar en detalles de infraestructura/urbanización y de ajustes del borde exterior a los barrios.

Antes de sugerir estas actuaciones, conviene hacer una observación. En el esquema de propuestas se dibujan con el símbolo de "bulevar, paseo o vía parque" las dos grandes avenidas de Europa y Juan Carlos I que forman los ejes principales del conjunto, respectivamente Norte-Sur y Este-Oeste. Este símbolo indica más una exigencia funcional que un objetivo concreto, ya que sólo apunta a realizarlo el tramo de Juan Carlos I dentro del Carrascal.

El tramo de esta avenida dentro de Zarzaquemada cumple más bien funciones de aparcamiento. La presencia de los vehículos aparcados domina excesivamente sobre la función de Juan Carlos I como gran Paseo, aunque la la redatación últimamente realizada se ha esmerado todo lo posible en optimizar la coexistencia de ambos. Pero de todas formas para cumplir las exigencias de lo que debe ser la gran avenida central de un barrio muy populoso (para lo que tiene unas dimensiones excelentes) hubiera sido necesario que las edificaciones laterales configuraran verdaderas fachadas "de avenida central", y lamentablemente lo que ofrecen a la avenida son sus traseras, prácticamente sin locales. Aunque la presión del aparcamiento pudiera aliviarse, esta última circunstancia es irreparable.

En realidad, como es sabido, la Av. Juan Carlos I no es el verdadero eje de Zarzaquemada sino la separación entre dos sub-barrios diferentes cuyos ejes son las calles curvas de Los Monegros y de La Rioja, que con sus extremos conectados forman el anillo básico de Zarzaquemada. Significativamente, por este anillo circulan las líneas de autobuses.

De modo similar, la Av. de Europa no es tampoco un eje, sino un elemento

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
17-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. 1258/1999 de 10.11.99, O.C.M. 5/5/89)



el Ayuntamiento Pleno

Aprobado
de fecha

EL SECRETARIO.

20 DIC. 1999

separador entre Zarzaquemada y El Carrascal, con unas fachadas laterales aún menos formalizadas.

18: Las actuaciones posibles en el interior de la zona son:

- la construcción de aparcamientos subterráneos a lo largo de todo el anillo Monegros-Rioja;
- la regularización de algunos espacios inter-bloques, actuando en ocasiones sobre la titularidad de la gestión de su mantenimiento;
- y la reconversión de algún colegio en otro tipo de equipamiento, a medida que la pirámide de población vaya envejeciendo.

19: En el borde Sur del Carrascal, el diseño definitivo y la sucesiva construcción del último tramo de la Circunvalación Sur (eje de circunvalaciones N-IV/N-V) determinarán ajustes (por razones de paisaje y anti-ruido) en el diseño de las zonas verdes del Sur del Carrascal, especialmente de la situada entre la carretera de Villaverde y dicha Circunvalación.

La carretera de Villaverde, aliviada de gran parte de su tráfico actual gracias a la Circunvalación, podrá evolucionar hacia un funcionamiento de *Vía Parque*, con rediseño adecuado.

20: La fachada de Parquesur al Carrascal es actualmente el remate más claro de la Ciudad de Leganés. En el lado del Carrascal, la dignidad de este remate está lograda; no así en el lado de Parquesur, en el que corresponde al encauzamiento del tráfico y las paradas de autobuses.

La terminación de la Autovía de Circunvalación Sur permitirá una buena entrada lateral de vehículos por la actual Carretera de Villaverde, con lo que Parquesur podrá proceder a la dignificación de su espacio delantero, y los tránsitos peatonales podrán reacomodarse, del mismo modo que las paradas de los autobuses.

21: Al igual que en su momento Zarzaquemada consiguió dotarse de equipamientos en su borde Sur y en la franja Oeste del Carrascal, la próxima

Aprobado por la C. M.
de fecha 14 OCT. 1999
EL SECRETARIO.

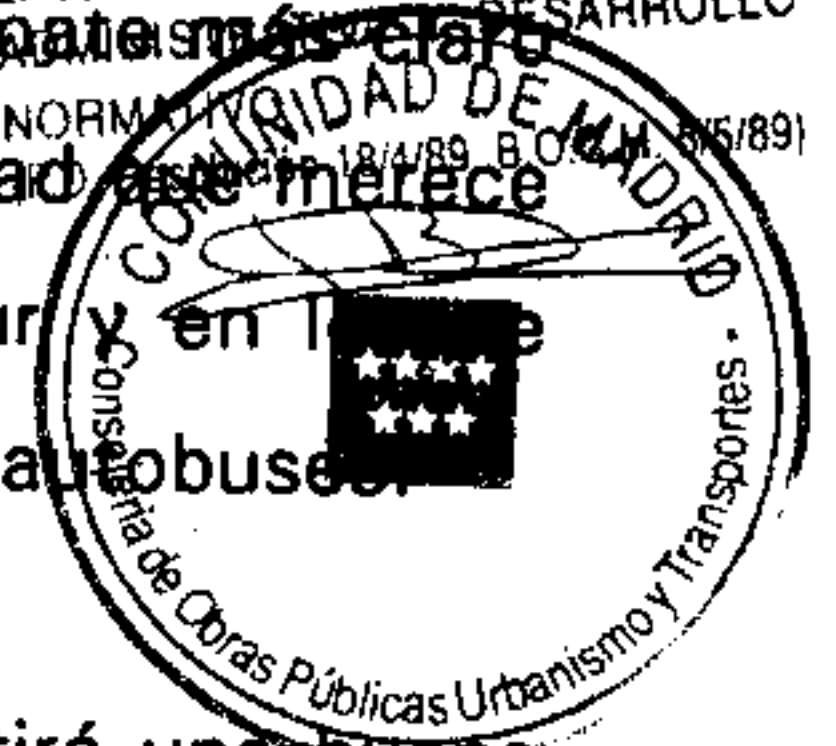
COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJO DE GOBIERNO DEL
URBANO
DIRECCIÓN GENERAL DE
19 MAYO 2000

EL TÉCNICO
INFORMANTE

DOCUM.

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
19-5-2000

Madrid, 19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
URBANA Y DE DESARROLLO
NORMATIVO
19/5/99 B.O.M. 8/5/89



construcción de "Leganés Norte" apunta a completar por el Norte el conjunto Zarzaquemada-Carrascal con espacio verde y de paseo, arterias de tráfico y aparcamiento para la Estación. En el diseño de los tránsitos bajo la línea de Renfe y a través de la franja no residencial de "Leganés Norte" es preciso atender al problema de la peligrosidad nocturna.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PÙBLICAS
URBANISMO Y TRANSPORTES
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y TRANSPORTES
PLAN DE ORDENACION DEL TERRITORIO

9 MAYO 2000

DOC

EL TECNICO
INFORMANTE

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
18-5-2000
19-5-2000
Madrid, ...
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 16/5/89)



14 SET. 1999 20 DIC. 1999



[Handwritten signature]

V) NUEVAS CONEXIONES EXTERIORES DESDE LA RONDA INTERIOR O TRANSFORMACION DE LAS EXISTENTES (22-23-24-25-26):

EL TECNICO
INFORMANTE

DOCUMENTO INFORMADO

La operación de establecimiento de una verdadera Ronda Interior de carácter muy urbano en torno al conjunto Centro-San Nicasio hace posible la realización de cinco nuevas avenidas que completan la trama hacia el exterior (8-22, 17-23, 13-24, 2-25, 3-25) y la mejora sensible de alguna de las existentes (5-26 y la ya aludida transformación en bulvar de la Carretera de Fuenlabrada a partir de 4).

Se plantea como modelo común a todas estas avenidas el de un bulvar, paseo o "vía parque", con intersecciones tipo glorieta, en el que no se daría prioridad a la circulación rápida del vehículo privado, por tener gran importancia su carácter acentuadamente urbano (comodidad para los peatones, arbolado potente, locales comerciales dando a fachadas bien regularizadas).

8-22: De la Av. Mediterráneo a la glorieta que enlazará con "Leganés Norte". Acceso básico al área de nuevo desarrollo que ~~romatará por~~ el Norte el principal eje del Centro de la Ciudad.

17-23: Prolongación de la C/ Río Guadiana por debajo del puente sobre la vía militar, paralela a ésta, hasta un histórico cruce de caminos (23) que marca el punto neurálgico del borde de la Reserva de S. de S. con los terrenos del Campo de Tiro. El punto 23 es también el más adecuado para realizar el primer paso que cruzaría la línea ferroviaria militar más allá del puente de la Av. Mediterráneo. En este paso se establecería una glorieta a cada lado. Caso de instalarse un servicio de tranvías utilizando la línea militar, el paso podría ser a nivel y este punto 23 sería idóneo para situar una parada.

13-24: Se trata de prolongar, hasta las inmediaciones de la Circunvalación Sur, el Paseo anteriormente planteado por el borde Sur de la parcela del Nuevo Psiquiátrico "José Germain". Esta prolongación bordearía por el Sur los Colegios Miguel de Cervantes y Pequeño Príncipe, y cerraría por el Norte la parcela de Tabacalera.

Aprobado por la C. M.

de fecha

20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.

144

9 MAYO 2000

El objetivo de esta prolongación es construir una segunda fase de la que terminará siendo el "Paseo al Lago", desde la nueva Gran Plaza de la Estación (13) hasta un "atajo urbano" al Parque de Polvoranca que pasaría por encima de la Circunvalación Sur (sin enlace con ésta) accediendo directamente a la Laguna de Mari Pascuala. Con ello se conseguirá integrar mejor con la Ciudad el punto de mayor atractivo del Parque de Polvoranca.

Este Paseo al Lago se plantea también como acceso representativo desde el Centro a la Zona Universitaria futura, convirtiéndose por tanto en uno de los dos ejes vertebradores del futuro desarrollo Oeste de la Ciudad, como se verá más adelante.

2-25 y 3-25: Se trata de aprovechar para la Ciudad la encomiable previsión en el diseño de la Autovía de Circunvalación Sur en el punto 25, dejando un hueco a cada lado de la vía de Renfe, para el paso de sendas avenidas de acceso al área de centralidad del PAU Arroyo Culebro. Una de estas avenidas bordearía el barrio de Valdepeñal (para lo cual debe hacerse la correspondiente previsión en el desarrollo de su trama urbana). La otra sería un ramal de la Avenida de Los Pinos.

6-24: Ya se ha aludido al posible reajuste del diseño de la salida ("Puerta") de Getafe en función de la solución definitiva de la intersección 26. Se trataría de integrar dentro de este reajuste la rehabilitación de la edificación agrícola existente junto a Las Dehesillas, seguramente la más interesante que queda en Leganés como testimonio de su historia rural, dándole un uso que funcionalmente no resultara desconectado de su situación junto al cruce Dehesillas-Estudiantes.

Aprobado por el Ayuntamiento de Madrid
la C. M.
de fecha 14 SET. 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

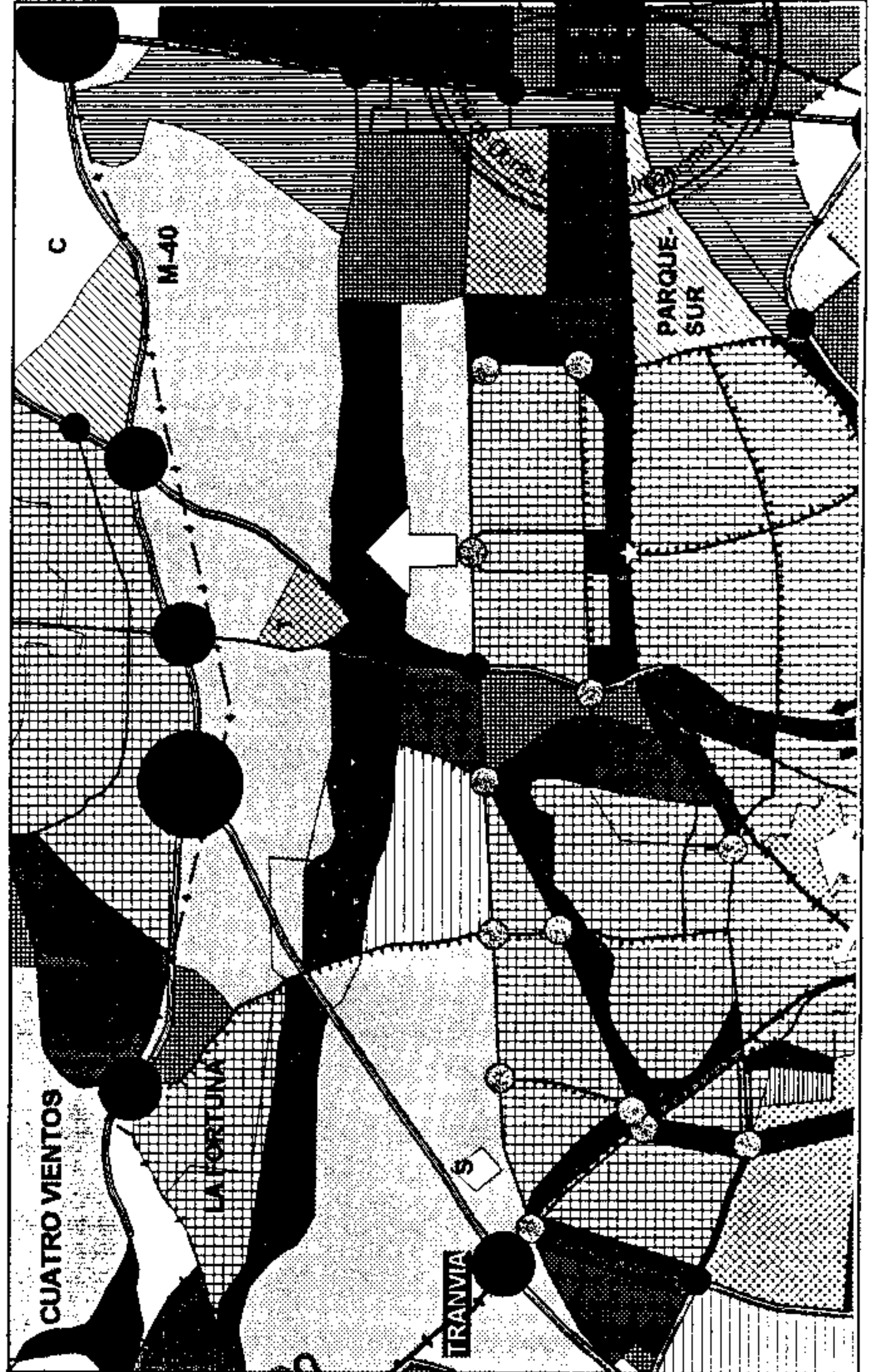
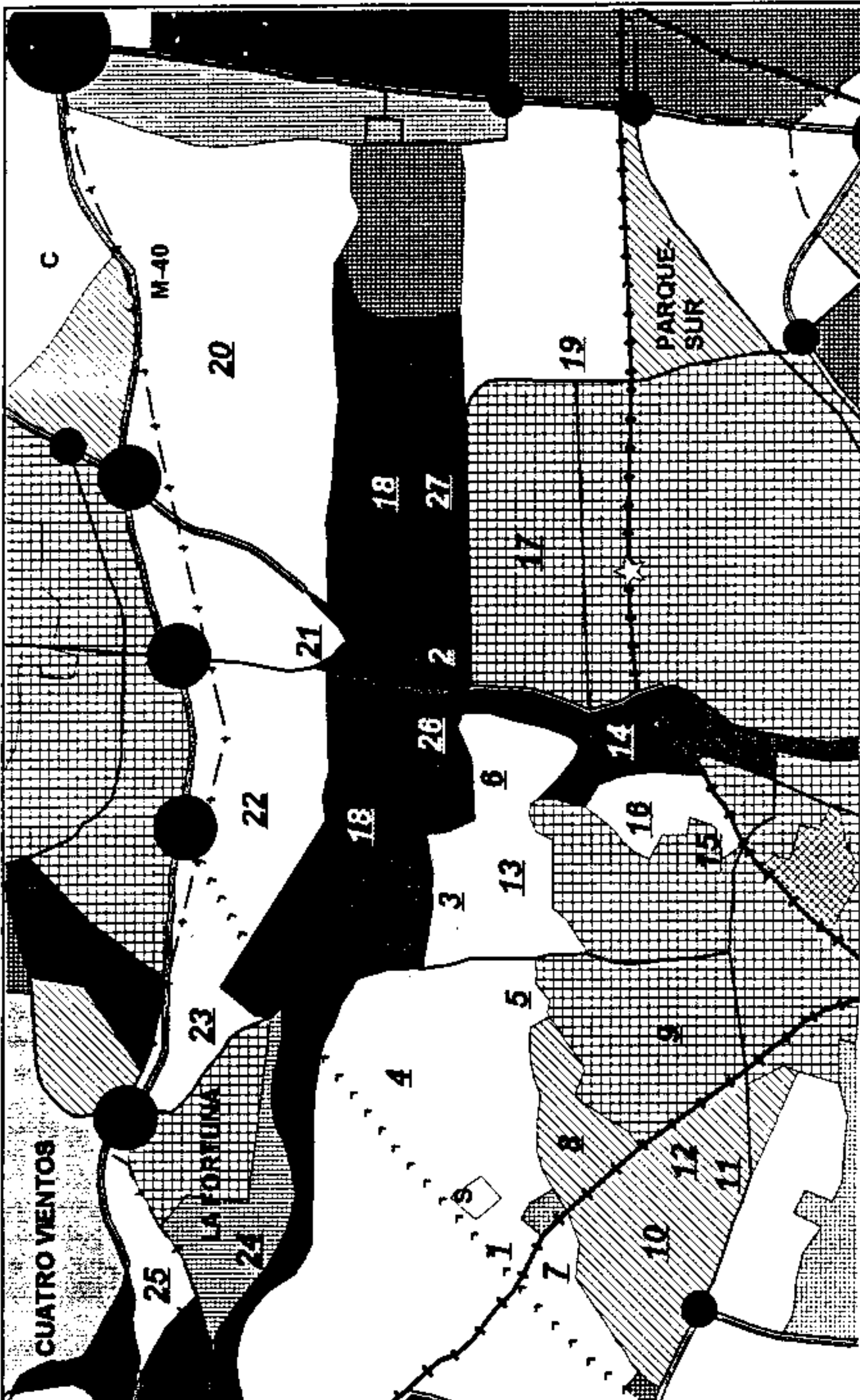
EL TÉCNICO
INFORMANTE

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA DE CARROZO
NORMATIVO
(Resolución 16/4/89, B.O.C.M. 66/79)

ZONA NORTE

Esquema de observaciones



INFRAESTRUCTURAS
DE TRANSPORTE

- Autovías
- Otras carreteras significativas
- Bulevar, paseo o vía parque.
- Vías ferroviarias

ZONAS / VOCACIONES

- Residencial de baja densidad
- Remate de San Nicolás
- Industria escapearte
- Residencial con su equipamiento
- Usos Extraurbanos
- Universidad Carlos III
- Verde
- Verde/Usos muy extensivos
- Industrial
- Ocupación no consolidada
- Áreas de oportunidad, usos esp.
- Base aéreas
- Terciario + Verde + Gran equip.
- Industria escapearte
- Equipamiento deportivo
- Equipamiento privado
- PAU Culebro en Leganés



[Handwritten signature]

20 DIC. 1999

9 MAYO 2000

LA ZONA NORTE: La fachada definitiva de la Ciudad frente a Carabanchel; el espacio intermedio; y el núcleo de La Fortuna.

EL TECNICO
INFORMANTE

DOCUMENTO INFORMADO

Desde los primeros intentos de fijar pautas de ordenación en el Area Metropolitana de Madrid, existe una constante: mantener civilizadamente entre Leganés y Carabanchel a ambos lados del límite municipal una ancha franja sin masas urbanas densas, con carácter de intersticio verde reservado a un tratamiento más bien extensivo. Pero con la presentación del PAU de Carabanchel, el ayuntamiento de Madrid plantea llevar la extensión urbana hasta la M-40 con densidades importantes (últimamente algo rebajadas), pensando por tanto que debe ser el término de Leganés el que asuma en su totalidad las funciones recreativas demandadas a esta franja, cuando la gran mayoría de los demandantes pertenecen al municipio de Madrid.

DOCUMENTACION A LA QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
ADMINISTRATIVO Y DESARROLLO

ORDENACIÓN DE ACTUACIÓN
(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)

Mientras tanto, en Leganés se ha estado manteniendo el respeto a la definición, por el PGOU de 1985, de un límite -entonces remoto- de la Ciudad Densa según una línea Este-Oeste bastante al sur del Arroyo Butarque, más allá de la cual definió un amplio eje verde. Posteriormente la extensión norte de Leganés Bajo (futuro barrio denominado "Leganés Norte") se lleva hasta una avenida de borde que coincide exactamente con esa línea. En el lado de Leganés Alto se han planteado nuevos desarrollos pero sin concretar claramente la fachada límite del casco compacto de la Ciudad, en espera del ajuste definitivo del trazado de la futura autovía "Eje del Suroeste" que debería servir de borde norte; la transformación de dicha idea de autovía en la idea de la Nueva Radial N-V yendo directamente a la M-40 ha eliminado esa referencia, pero la resolución establecida de cara a este Plan General es de seguir fijando el límite del casco compacto de Leganés Alto en perfecta continuidad con el citado frente de "Leganés Norte", aunque responda a distintas -y variadas- razones. En el área del Cementerio hasta la vía del Ferrocarril cabe aprovechar la oportunidad de rematar por el Norte el Eje Básico del Centro de la Ciudad (análogamente a lo ya indicado para su remate Sur en el área del Hospital), y también de conectar directamente a través de dicha área la trama principal de "Leganés Norte" con la del Campo de Tiro, mediante una avenida de borde o Circunvalación Norte, tendiendo a unificar el frente Norte de la Ciudad futura.

Se observa sin embargo la excesiva rotundidad del contraste que a veces se

de fecha

EL SECRETARIO

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

establecería entre el frente de la Ciudad "compacta" y un eje verde muy ancho y poco funcional respecto a los nuevos barrios, caso de respetarse la demarcación de la franja del Butarque tal como la definió el Plan de 1985.

Por otra parte, en dicha franja cabe diferenciar dos semi-franjas: la mitad Norte es la que corresponde a la zona de riberas del Arroyo Butarque, mientras que la mitad Sur, adosada al frente de la Ciudad "compacta", tendría más bien un carácter de zona transitoria. Esto sugiere un nuevo enfoque para el eje del Butarque: dar a la zona de riberas el verdadero carácter de Parque, de zona verde intensivamente tratada, y a la zona transitoria un estilo de espacio "colchón" donde se mezclarían orgánicamente usos deportivos, paseos, alguna zona de viviendas unifamiliares, y equipamientos ligeros. La teórica pérdida de cantidad de superficie de zona verde se deberá compensar en donde funcionalmente sea más oportuno.

De este modo se plantean para la Zona Norte cinco grupos lógicos de actuaciones, a los que se añade un sexto grupo singular consagrado al núcleo de La Fortuna:

1-2-3-4-5-6-7: El ajuste del trazado y enlaces de la nueva N-V y de la Circunvalación Norte, en relación con la formalización de la Fachada Norte de Leganés Alto.

8-9-10-11-12: Consecuencias de la solución anterior sobre la ordenación urbanística de los terrenos del Campo de Tiro y de la Reserva Municipal de Solagua, con lo que se termina de definir el remate norte de Leganés Alto.

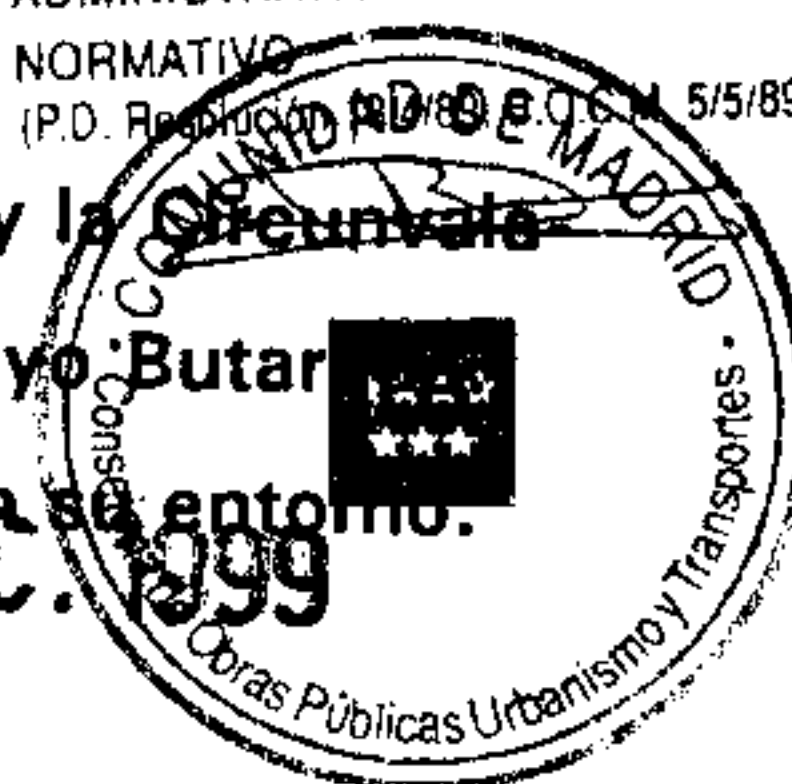
6-13-14-15-16: Operación en torno al Cementerio, remate norte del Centro de la Ciudad, e interconexión de todos los barrios norte.

14-17-19: Definición de las relaciones del nuevo barrio de "Leganés Norte" con sus alrededores: terminación de Leganés Bajo.

3-18-20-21-22-26-27: El destino final de la franja entre la M-40 y la Circunvalación Norte de la Ciudad; nuevo enfoque para el eje verde del Arroyo Butar

23-24-25: Consolidación del núcleo de La Fortuna en relación con su entorno.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
18-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 14/89 de 5/5/89)



EL SECRETARIO.

I) LA NUEVA N-V, LA CIRCUNVALACION NORTE Y LA FORMALIZACION DE LA
FACHADA NORTE DE LA CIUDAD (1-2-3-4-5-6-7):

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

La terminación norte de la Ciudad está ya definida, en un tramo, por la arteria de borde del futuro barrio de "Leganés Norte", que marca la delimitación de este ensanche norte de Leganés Bajo frente al "eje verde" del Arroyo Butarque.

Falta definir con la misma claridad esta terminación en el tramo restante, entre la vía militar (1) y los accesos a Carabanchel (nudo 2), que debe hacerse mediante una Avenida de Circunvalación Norte, con cruces a nivel, conectada con la futura N-V cerca del obligatorio puente de ésta sobre la vía militar. Se trata ahora de definir los criterios para el ajuste preciso de su trazado, desde el punto de vista de lograr el mejor remate posible para la Ciudad:

- La Reserva de Solagua (8 y 10) y el grupo de naves existente en su borde junto a la vía militar, determinan el borde Este del corredor por donde debe moverse el trazado de la Autovía. La potente presencia de la Subestación Eléctrica "S" determina claramente la bifurcación de las trazas de la nueva N-V y de la Circunvalación Norte, ya que para la N-V no parece procedente dar un rodeo por el Sur de la Subestación, y por otra parte conviene que el trazado de la Circunvalación Norte la deje fuera del recinto de la Ciudad. Por lo que en el entorno del punto 1 el trazado está prácticamente definido.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
18-5-2000
Madrid, 19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
URBANO
(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)

- A partir de ahí, se observa que, en la mayor parte del segmento 1-2, la solución de mínima distancia coincidiría casi exactamente con la divisoria de aguas entre los pequeños valles de los arroyos de Butarque y de Valdegrullas, o, lo que es lo mismo, con la divisoria visual entre las cuencas paisajísticas de Leganés y de La Fortuna. Si la Ciudad de Leganés continuase creciendo más allá de esta línea entraría en la cuenca de La Fortuna: de modo que el trazado de la Circunvalación Norte rematando la Ciudad por esta divisoria subraya un límite natural destacado. No es, pues, un límite artificioso.

Debe procurarse evitar la incidencia excesiva de las molestias del

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
de fecha 14 SET. 1999

20 DIC. 1999 148

EL SECRETARIO.

tráfico de la Circunvalación Norte sobre el borde **9 MAYO 2000**
observamos más detalladamente el relieve de esta divisoria, vemos
que es una cresta aplanada: una franja alta de **pendiente mínima** en
direcciones norte-sur, a cuyos dos lados el terreno **suele** bajar
bruscamente, tanto hacia el arroyo Butarque como hacia el
Valdegrullas.

Se trataría, por tanto, de ajustar el trazado al interior de dicha franja
plana, sin asomarse a las pendientes laterales; y complementaria-
mente plantar barreras arboladas a ambos lados. Si artificialmente
se procediese a elevar la cota del terreno muy ligeramente en ambas
márgenes de la Autovía, respecto a la cota del pavimento, el efecto
protector de las barreras arboladas sería mucho mayor.

La conexión 2 de este tramo con el nudo de la salida de Leganés hacia Caraban-
chel está totalmente determinada por la actual forma del nudo. El trazado
resultante 1-2 plantea el problema del destino urbanístico de los terrenos a ambos
lados:

- al Norte de dicho trazado el intersticio 3 queda muy vinculado al
nuevo enfoque de la franja del Butarque (o sea, de la semi-franja
transitoria entre la Ciudad Compacta y las riberas del Arroyo),
mientras que el espacio 4, ladera sur del pequeño valle del Butarque
enfrente de La Fortuna, cruzado por líneas eléctricas, no presenta
interés funcional (vocación de "verde extensivo" en el **esquema de**
propuestas);
- al Sur de la Avenida de Circunvalación Norte, el intersticio 5 es muy
estrecho y no puede asignársele otro destino que el de **proteger**
escasamente los usos de los terrenos del Campo de Tiro **del N.E.**
de la Reserva de Solagua, dándoles un cierre coherente.

La Circunvalación Norte cumpliría funciones distribuidoras sobre la **trama de calles**
del norte de Leganés **Alto**, en particular la Carretera de La Fortuna; además,
conectaría en continuidad con la arteria de borde de "Leganés Norte". Esta

EL SECRETARIO.

149

continuidad sería, pues, la auténtica avenida urbana de borde norte del conjunto de la Ciudad.

Las conexiones de la Circunvalación Norte con la red de autovías se representan simbólicamente en el Esquema de Propuestas mediante los enlaces 2 y 7. El enlace 7 aprovecharía la oportunidad de establecer una penetración en la Ciudad mediante una doble "avenida-parque", inicialmente con sentidos separados (7-12), que utilizaría como mediana la vía ferroviaria militar oportunamente arbolada en ambas márgenes.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(P.D. Resolución Adm. D.G.C.M. 5/5/89)

Aprobado por el Ayuntamiento de Madrid
la C.M. 14 SET. 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.



II) CONSECUENCIAS DE LA SOLUCION ANTERIOR SOBRE LA ORDENACION URBANISTICA DE LOS TERRENOS DEL CAMPO DE TIRO Y DE LA RESERVA MUNICIPAL DE SOLAGUA (8-9-10-11-12):

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTES
DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTES

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

Con estas consideraciones se termina de definir el remate norte de Leganés Alto.

- 8: La cuña nordeste de la Reserva de Solagua, rotundamente separada del resto de la Reserva por la amplia avenida-parque 7-12 trazada en torno a la línea ferroviaria militar, presenta por su situación (incluso sin la avenida) una mayor afinidad vocacional hacia un destino de prolongación de los usos del Campo de Tiro 9, responsabilizándose de su conexión con la Circunvalación 6-7. Si los usos de 9 son residenciales, 8 debe ser residencial y componer con 9 una misma unidad de barrio.

- 8 + 9: El conjunto así establecido como una unidad de barrio corre el riesgo de configurarse como un compartimento estanco, "paquete residencial" inorgánico respecto al conjunto de la Ciudad, vicio habitualmente asociado a la idea de "ciudad dormitorio" que debería clausurarse en aras de la maduración de una Ciudad más centrada sobre sí misma.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
12.5.2000
12.5.2000
Madrid,
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

Por ello en el Esquema de Propuestas se trazan desde la glorieta 12 dos ejes estructurantes de distinto carácter: un eje verde hasta el área del Cementerio y un eje de tráfico pero tratado como "bulevar, paseo o vía parque" yendo hasta la Circunvalación en un punto intermedio entre sus conexiones con 7-12 y Carretera de La Fortuna. La finalidad de esta idea es marcar la necesidad de una trama de avenidas lo menos periféricas posible que tiendan a dar unidad de trama a toda la extensión Norte de la Ciudad, desde "Leganés Norte" hasta la Reserva de Solagua.

(Dicho sea de paso, la denominación "Leganés Norte" debería desterrarse por inducir a confusión: tan Leganés Norte es el futuro barrio así denominado, como el conjunto 8+9 o el conjunto Quinto Centenario + área del Cementerio. Sería más propio llamar ZARZAQUEMADA NORTE a lo que ahora se llama "Leganés Norte", ya que "Zarzaquemada" es el nombre de la Estación de Cercanías, punto focal de la trama de dicho futuro barrio. En

EL SECRETARIO.

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

el presente texto se usa la denominación "Leganés Norte" referida a lo que estrictamente es el ensanche norte de Leganés Bajo, escribiéndola siempre entre comillas, para no confundir).

Pero hay que advertir que el trazado de dicho eje, en el Esquema de Propuestas adjunto, no es sino simbólico, ya que tal como está dibujado se correría otro riesgo: el de inundar de tráfico un interior de barrio coincidente con un fondo de valle (del arroyo Valdegrullas) que debe mantenerse tranquilo, pues la propuesta prevista para los terrenos del Campo de Tiro se basa en una idea de baja densidad. Más adelante se ajustará este trazado en detalle, con miras a limitar este riesgo.

Por otra parte, la progresiva exigencia de desdoblamiento de la Carretera de La Fortuna debe evitar los riesgos de conflicto de una autovía dentro de la Ciudad: al menos en su tramo interior la duplicación de calzada debe ser compatible con la utilización de la carretera como un paseo, usando los cruces con glorieta como limitadores de la velocidad.

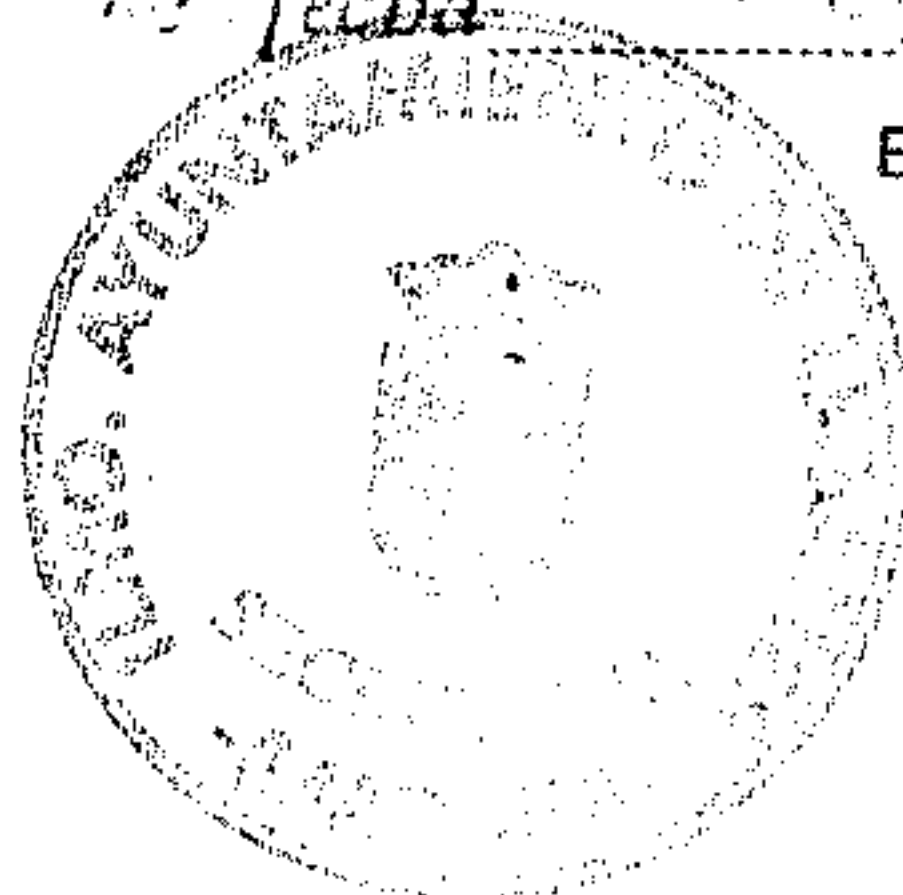
- 10: El cuerpo fundamental de la Reserva de Solagua, con gran accesibilidad por estar situado entre las dos penetraciones arteriales directas desde Alcorcón (hasta 11) y desde la nueva N-V (hasta 12), aparece como un estratégico remate Oeste de toda la extensión residencial del Norte de la Ciudad, con el colofón de la zona deportiva de Solagua (ampliada).

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
18-5-2000
Madrid, 19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

de fecha 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.



III) OPERACION EN TORNO AL ACTUAL CEMENTERIO (6-13-14-15-16)

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
TRANSPORTE
9 MAYO 2000

La vocación de esta área, claramente no residencial, está muy determinada por el lugar que terminará ocupando dentro de la estructura final de la futura Ciudad de Leganés:

- por una parte, deberá cumplir la función de articular mutuamente las terminaciones Norte de Leganés Bajo y de Leganés Alto, conectadas mediante la continuidad de la Avenida de Circunvalación Norte, y mediante una conexión de tipo Paseo o Vía-Parque entre 6 y 14;
- por otra parte, la situación de estos terrenos ocupa el lugar del remate norte del eje básico del Centro de la Ciudad, con dos componentes fundamentales:
 - remate norte de un eje de equipamientos singulares según la dirección norte-sur (Universidad-Ayuntamiento-Antiguo Psiquiátrico-Hospital), con las posibilidades representativas-escaparatísticas que implica una situación junto a la entrada principal en la Ciudad;
 - conexión del eje de Parques Norte-Sur de la cornisa entre Leganés Alto y Bajo (Av. de La Mancha, Parque de los Olivos y de La Chopera) con el área deportiva municipal del Arroyo Butarque, a través de los terrenos obligadamente inedificables del entorno inmediato del Cementerio (que además cuentan con superficies de fuerte inclinación y excelentes posibilidades para establecer miradores).

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
18-5-2000
19-5-2000
Madrid
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
COMUNIDAD DE MADRID
(P.D. 1869/1987, 18/4/89, 5/10/89, 5/5/89)

Consecuentemente, se trataría de un área intersticial con eje en la continuidad de Paseos 6-14-15 y con vocación de usos terciarios en borde de la carretera de Carabanchel y de zona verde y de grandes equipamientos en las estribaciones del cerro del Cementerio (combinación de usos simétrica, por otra parte, a la del entorno del Hospital, en el otro extremo de este Eje Básico del Centro de la



20 DIC. 1999

EL SECRETARIO

Ciudad) entre los que la localización representativa del nuevo Estadio Municipal sería un excelente ejemplo. En cambio, resultarían totalmente inadecuados los usos industriales actuales.

El diseño del espacio verde tal como figura en el PGOU vigente debería reconsiderarse en función de la nueva distribución de usos, si bien parece claro que los terrenos con pendiente fuerte en torno al Cementerio tienen esa vocación, y que debe restablecerse la continuidad peatonal a lo largo del camino histórico a Carabanchel, por debajo de la vía de Renfe.

En el intersticio 13 la presencia de antiguas escombreras (necesariamente abocadas a su transformación en zona verde) y la monumentalidad natural del relieve del Cementerio limitan notablemente las posibilidades de edificación, pero no parece que por ello debiera interrumpirse la continuidad urbana entre los ensanches norte de la Ciudad.

En 16 el relieve natural ofrece la singularidad de una plataforma elevada que es imprescindible aprovechar, destacándola, para realzar el carácter singular de este remate del Centro. Entre esta plataforma y el Instituto Julio Verne de Formación Profesional existe una vaguada natural que resulta cauce obligado para el acceso (de tráfico rodado o sólo peatonal) de la arteria 14-15 hasta la actual área de equipamientos del entorno del Cementerio.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

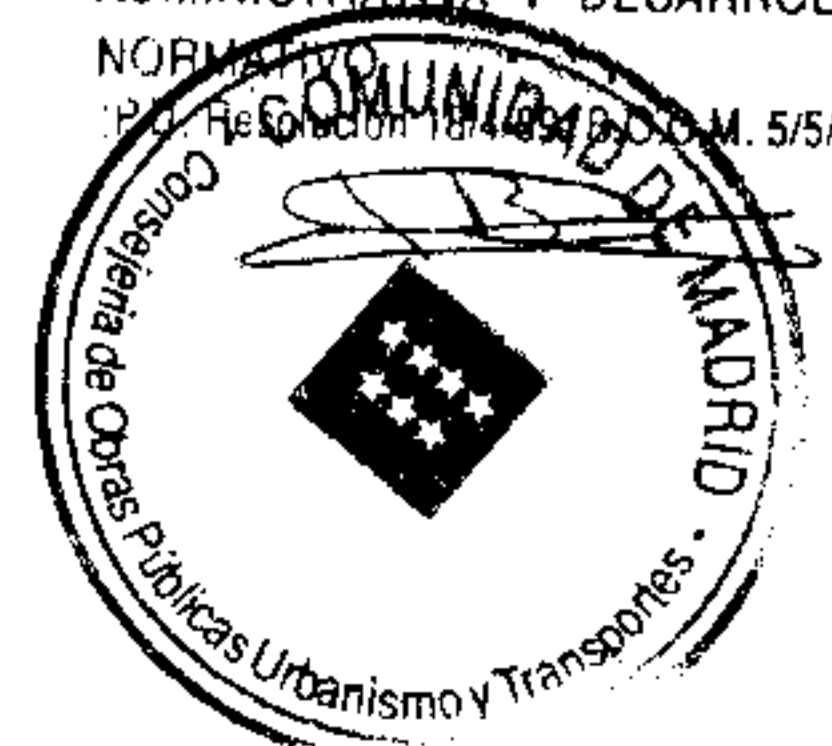
Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.
14 SET. 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
Madrid. 18-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

NORMATIVO
P.O. Resolución 18/5/89 (D.O.M. 5/5/89)



9 MAYO 2000

IV) LAS RELACIONES DEL NUEVO BARRIO DE "LEGANÉS NORTE" CON SUS ALREDEDORES (14-17-19):

DOCUMENTO INFORMADO

EL TÉCNICO
INFORMANTE

El diseño de la estructura de "Leganés Norte" (17) se basó en la creación de dos ejes perpendiculares: el bulevar 14-19 y la prolongación de la Avenida de Europa por el norte de la Estación de Zarzaquemada, desdoblada en dos calles principales paralelas.

Por regularse a partir de una Modificación de Plan General y no desde la perspectiva de una Revisión, quedó como tarea pendiente el reacomodo de esta estructura dentro de la Ciudad, más allá de sus relaciones hacia el Sur, con Zarzaquemada-Carrascal. Quedó pendiente por lo tanto la definición de las relaciones de "Leganés Norte" hacia el Oeste, el Norte y el Este. Esta tarea pendiente es la que se trata de cumplimentar ahora.

Hacia el Oeste: conexión rodada y peatonal mediante la glorieta 14; se plantea asimismo (ya se ha dicho) la integración de la arteria de borde de "Leganés Norte" como tramo de la Avenida de Circunvalación Norte. Se plantea observar un especial cuidado en el diseño de las edificaciones en la franja adosada a la Autovía de Carabanchel, en función de su representatividad de entrada principal a la Ciudad (esto se refiere al área de equipamientos y -en caso de sustitución al enclave de uso industrial no integrado en la ordenación del futuro barrio).

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000
19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DE DESARROLLO
NORMATIVO

(B.O. Resolución 18/4/89, B.O. G.M. 5/5/89)

Hacia el Norte: el doble eje viario que prolonga la Avenida de Europa dentro de "Leganés Norte", terminando en una representativa glorieta de intersección con la arteria de borde norte del futuro barrio, será indudablemente el principal factor de penetración de los peatones del barrio en el Parque del Arroyo Butarque (futuro tramo Este, 18). Por ello resultaría oportuno que en la ordenación de dicho Parque se considerase la prolongación muy representativa de dicho eje, desde la citada glorieta hasta el Arroyo Butarque, mediante la creación de un potente paseo arbolado y demás recursos propios del diseño de las grandes zonas verdes. En el Esquema de Propuestas esta actuación aparece simbolizada por una gran flecha blanca penetrando en el ámbito del Parque.

Aprobado por la C. M.

de fecha 14 SET 1999

EL SECRETARIO.

20 DIC. 1999

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

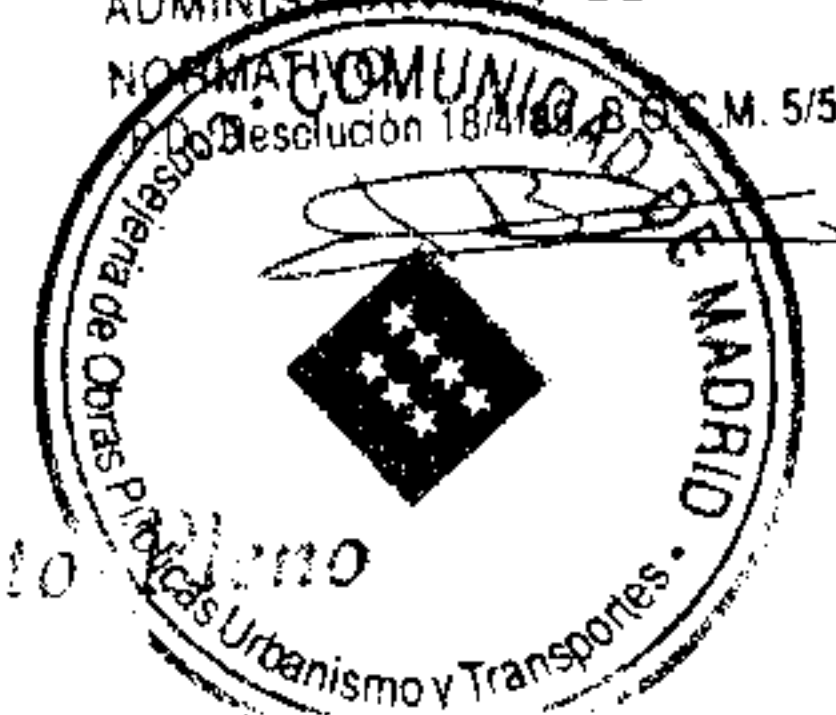
EL TECNICO
INFORMANTE

Hacia el Este: con la importancia concedida al bulevar 14-19 (y más aun si a partir de 14 se establece una buena conexión con el área del Campo de Tiro y Reserva de Solagua), la glorieta 19 se convierte en un punto con valor funcional singular,

- sea para prolongar el bulevar en línea recta hasta enlazar con la Autovía de Toledo (pero este enlace sería imposible, por cercanía a los dos existentes, y no recomendable porque favorecería un excesivo uso del bulevar para tráfico rodado),
- sea, más bien, para ubicar al Este de la glorieta 19 una implantación destacada de equipamiento (de carácter preferiblemente privado, compensando la excesiva orientación de Leganés a un concepto público de los equipamientos) cuya fachada conformaría el remate visual del bulevar: de modo similar a como Parquesur remata visualmente la Avenida Juan Carlos I, pero a escala reducida. Esta implantación con fachada representativa destacaría dentro de una franja de borde Este de "Leganés Norte" que, con esa sola excepción, debe ser una terminación verde pública creándose un pasillo verde de conexión entre el eje verde del Arroyo Butarque y la terminación verde de la Ciudad Densa entre El Carrascal y Parquesur.

Por lo demás, se regularizarían conexiones viarias lógicas con el Polígono Prado Overa.

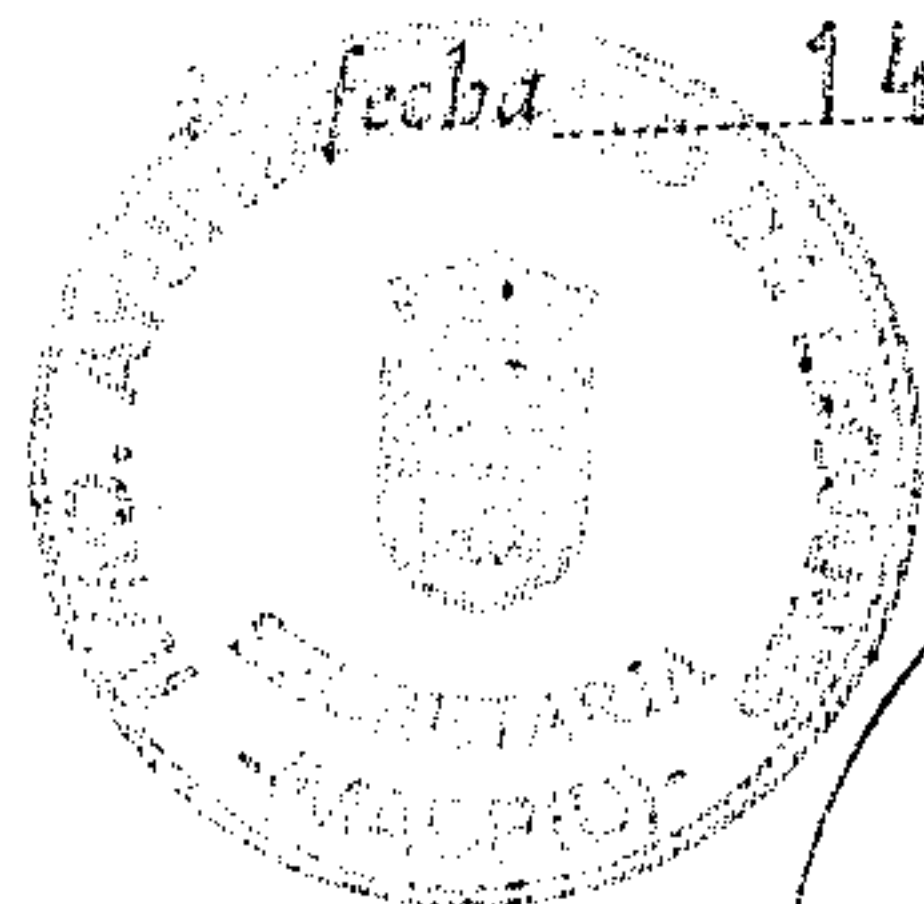
DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
18-5-2000
18-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVA COMUNIDAD DE MADRID
Resolución 18/4/99 B.O.C.M. 5/5/99



robado por el Ayuntamiento
la C. M.

14 SET. 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO



[Handwritten signature]

V) EL DESTINO FINAL DE LA FRANJA ENTRE LA M-40 Y LA CIRCUNVALACION

NORTE (3-18-20-21-22-26-27). Se deben diferenciar: por un lado la franja del Butarque, y, por otro, el espacio entre ésta y la M-40 y entre ésta y la autovía de Toledo.

9 MAYO 2000

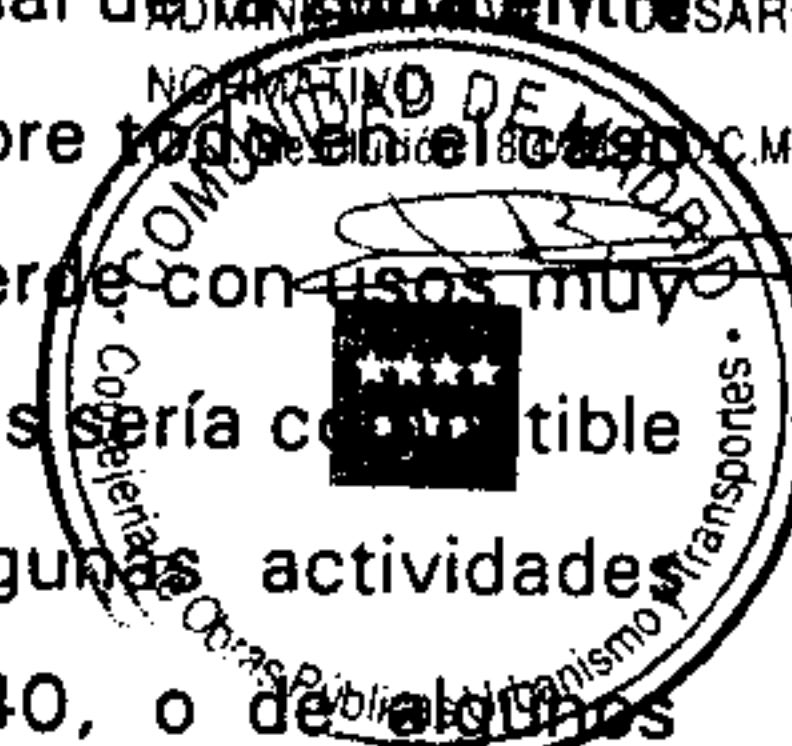
DOCUMENTO INFORMADO

En la franja del Butarque, con arreglo al enfoque antes esbozado, se diferencia la semi-franja Norte 18 limitada a las riberas del Arroyo, ya desarrollada como Parque en el tramo próximo a La Fortuna que incluye el pequeño embalse, y que cabe seguir desarrollando con pautas similares en el resto de dichas riberas; y la semi-franja 3-26-27 de usos transitorios entre la anterior y la Circunvalación Norte. Entre estos usos transitorios se concretan al Oeste dos propuestas: pequeña zona residencial unifamiliar-aislada con complementos deportivos (3), y zona deportiva municipal 26 ya existente, pero que debe ampliarse y reestructurarse; al Este (27) no se concretan usos sino lo que aquí es más importante: el criterio geométrico de la ordenación (flecha blanca antes indicada).

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Como ya se ha dicho al hablar de los espacios actualmente clasificados en el entorno de La Fortuna como no urbanizables, el interés funcional de la zona entre el eje del Butarque y la M-40 es mínimo de cara a Leganés, sobre todo en el caso del rincón 20. La vocación básica de la franja sería de "zona verde con usos muy extensivos"; la regularización de corredores de líneas eléctricas sería compatible con este concepto; así como la ubicación dispersa de algunas actividades interesantes para situarse en el horizonte visual de la M-40, o de algunos equipamientos ligados al ocio. Pero sin la exigencia de calidad y esmero en la creación de un verdadero Parque que debe presidir la ordenación del eje verde del Arroyo Butarque, verdaderamente adecuado a este tipo de uso en relación con los ciudadanos de Leganés y La Fortuna.

Madrid, 18-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
PLANIFICACIÓN DE DESARROLLO
NORMATIVO DE M. 5/5/89)



El ajuste del límite entre esta franja verde-extensiva y el eje verde-Parque del Arroyo Butarque debería hacerse según líneas naturales del relieve o/y caminos rurales, más que a base de líneas rectas o quebradas agresivas. Este criterio llevaría a alterar quizá algún borde de la demarcación del eje verde según el PGOU de 1985.

el Ayuntamiento Pleno

En el punto 21 aparece una gran accesibilidad que posibilitaría una interesante

fecha 14 SET 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO

157

ubicación de equipamientos al transporte, con un posible gran aparcamiento nocturno para vehículos pesados muy bien conectado con la Ciudad (en el Esquema de Propuestas se señala con una "T"): siempre y cuando se cuidase su aspecto exterior, ya que se encuentra en la entrada principal a Leganés.

Y en la meseta 22 la ubicación dispersa de actividades visualizables desde la M-40, o de equipamientos de ocio extensivo, tendría mayor interés, por vincularse al núcleo de La Fortuna marcando una cierta "área de influencia natural" de este núcleo, extensible al área 4.

Esto último nos conduce a plantear el tema de la consolidación urbana del núcleo de La Fortuna.

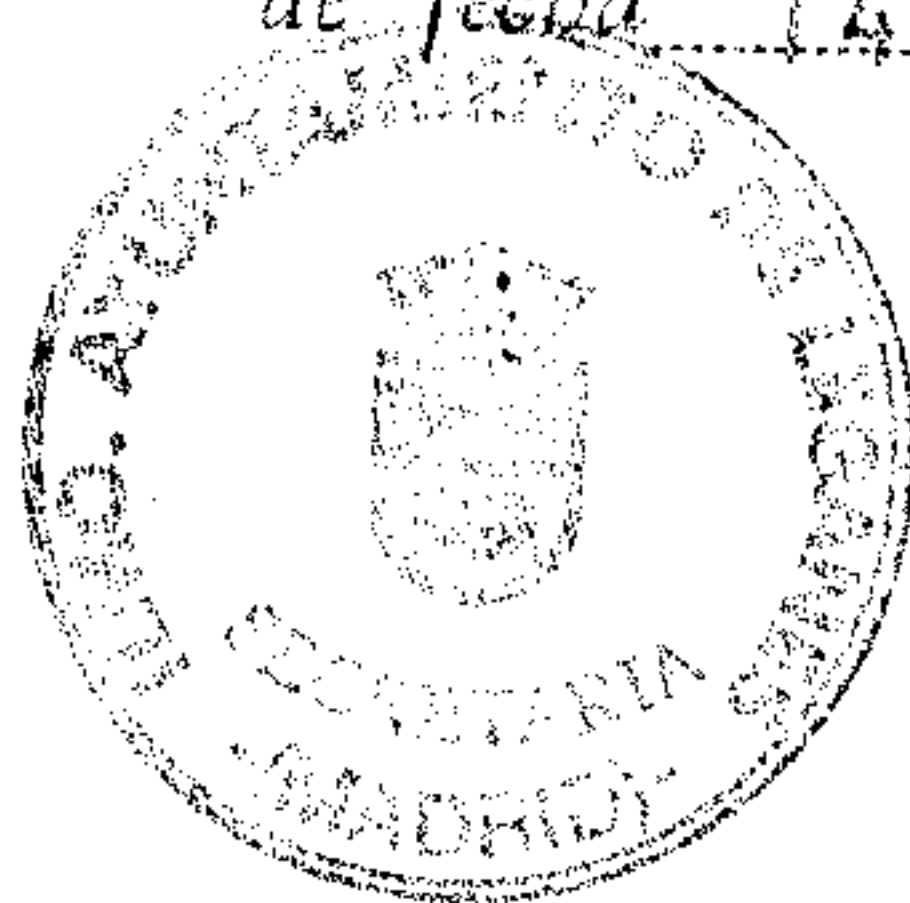
COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION URBANA
9 MAYO 2000
DOCUMENTO INFORMADO
EL TECNICO
INFORMANTE

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
Madrid, 18-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO DE MADRID
(P.O. Resolución 18/4/89, B.O. 11/5/89)

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

de fecha 14 SET. 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.



VI) LA CONSOLIDACION DEL NUCLEO DE LA FORTUNA EN RELACION CON SU ENTORNO (23-24-25):

Uno de los efectos secundarios de la construcción de la nueva N-V va a ser el de una cierta individualización de un "recinto de La Fortuna" entre dicha autovía futura y la M-40, con lo que este núcleo sin tradición histórica empezaría a poder echar raíces en el interior de una cuenca relativamente propia.

Esta cuenca "natural" incluye la cuña 23 entre la Carretera de La Fortuna y la M-40, adecuada para encauzar la demanda de suelo industrial de forma mucho más idónea que en las cuestas del borde del Arroyo Butarque.

Por lo demás, el área de crecimiento natural del uso residencial de La Fortuna se orienta claramente al relleno completo del triángulo entre la Carretera de La Fortuna municipal y el Parque del Butarque (que debería crecer hasta ocupar la totalidad de las pendientes fuertes de su borde norte), asimilando de una u otra manera los usos no consolidados que aparecen dispersos en estos terrenos (2).

La cuña 25 del término municipal de Madrid al sur de la M-40 es un terreno funcionalmente inútil para Madrid, con vocación de zona verde en continuidad con los vecinos pinares de Alcorcón, pero cuyo previsible abandono puede ser perjudicial para el núcleo de La Fortuna. Sería oportuno prevenir este riesgo, y a ser posible intentar un mínimo desplazamiento de la demarcación intermunicipal, ya que La Fortuna podría tener allí un remate más digno y sobre todo mejor adaptado a las pendientes del terreno.

QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

NORMATIVO (PSUO)
18/11/88 (M-5/5/89)



COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

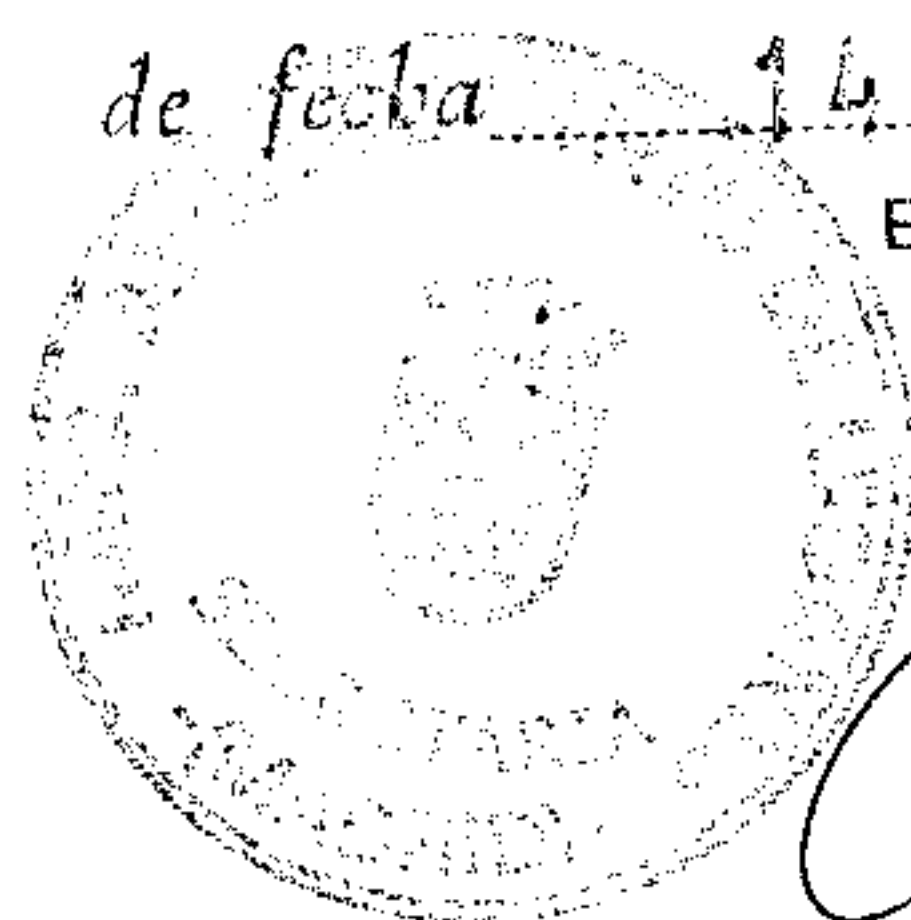
9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

de fecha 14 SET. 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID

- INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE**
- Autovías
 - Otras carreteras significativas
 - Bulevar, paseo o vía parque
 - Vías ferroviarias
- ZONAS / VOCACIONES**
- Residencial de baja densidad
 - Remate de San Nicolás
 - Industria escarpate
 - Residencial con su equipamiento
 - Usos Extraurbanos
 - Universidad Carlos III
 - Verde
 - Verde/Usos muy extensivos
 - Industrial
 - Ocupación no consolidada
 - Áreas de oportunidad, usos esp.
 - Base aérea
 - Terciario + Verde + Gran equip.
 - Industria escarpate
 - Equipamiento privado
 - PAU Culebro en Leganés

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

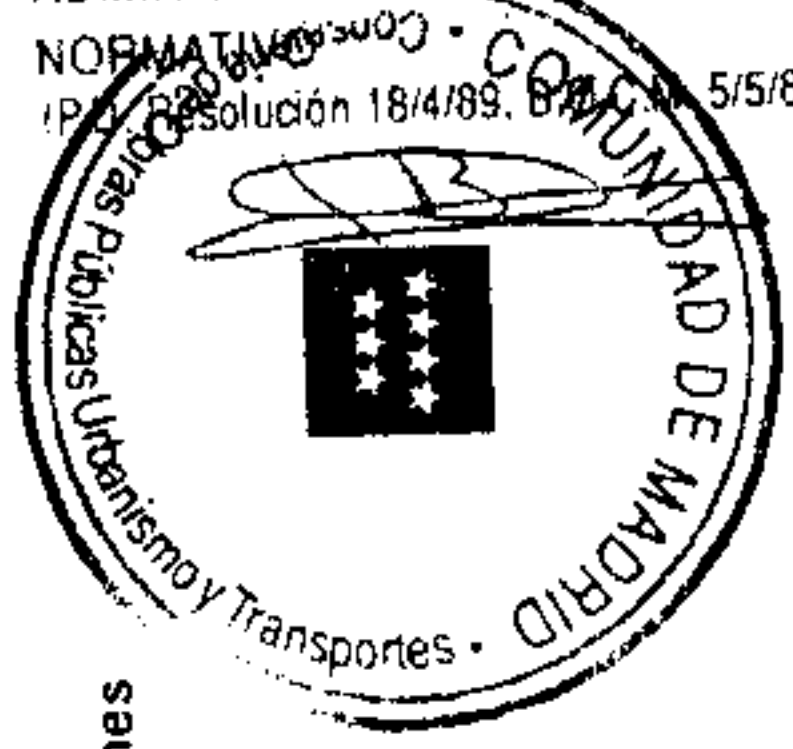
ZONA ESTE

Esquema de propuestas

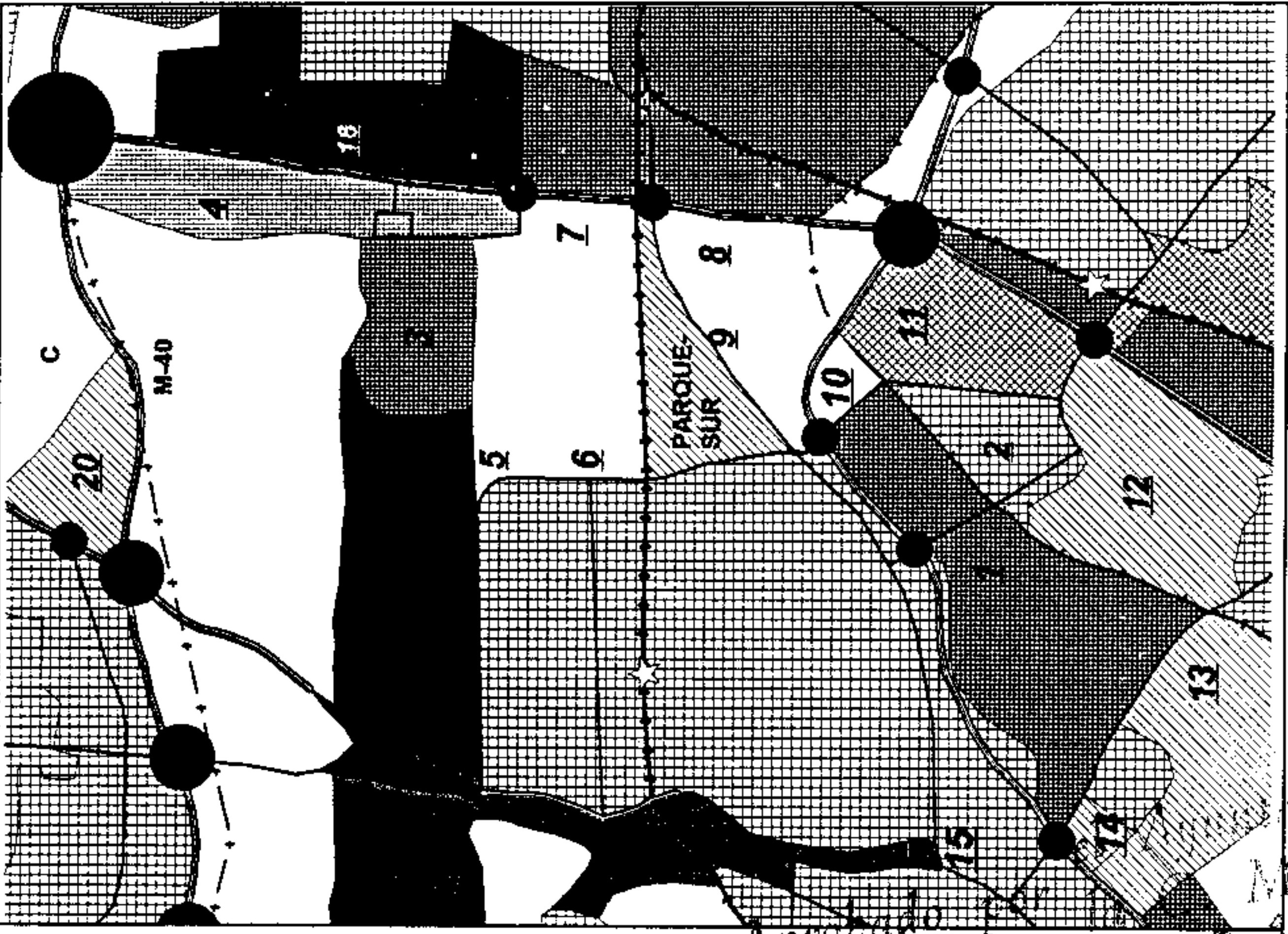


DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO



Esquema de observaciones



de fecha

14 SEPT. 1999

20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

LA ZONA ESTE: Las dificultades que plantea la terminación ordenada de un borde no residencial afectado por usos discordantes.

Son pocas las decisiones que quedan por tomar en el Este del término municipal, estando las posibles alternativas muy determinadas por la necesidad de armonizar discordancias entre usos de terrenos limítrofes:

La localización de la más representativa zona industrial de Leganés (el Polígono Butarque, 1) junto al límite con Getafe, estuvo dictada por una idea muy clara de vincular Leganés al eje industrial Villaverde-Getafe. La coherencia con esta idea suponía en el lado de Getafe consagrar a usos industriales el espacio intermedio desde este Polígono hasta la cuña industrial entre la carretera de Toledo y la vía de Renfe. Sin embargo el desarrollo industrial de Getafe se orientó hacia la N-IV, y en ese espacio intermedio se localizó un conjunto residencial (barrio del Bercial, 2), y posteriormente una Reserva Municipal de Suelo (11-12) destinada en parte a extensión de la Universidad.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 19-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 18/4/89, B.O. 6 M. 5/5/89)

En los otros casos del área industrial de Prado Overa (3) y de los usos dispersos de la franja 4, el factor de localización no tuvo relación con Leganés-ciudad, sino con la accesibilidad proporcionada por la carretera de Toledo. La continuidad industrial que pudo haberse mantenido entre 1 y 3 (favorecida esta vez por el planeamiento de Madrid que consolida este uso industrial hasta el borde de Villaverde) fue alterada por una lógica igualmente no-residencial pero más moderna: la poderosa implantación de Parquesur en 1991. Parquesur divide ahora esta franja Este de Leganés en dos tramos de distinto carácter, norte y sur. Finalmente, ya se ha aludido a los factores contradictorios que pesan sobre la asignación de usos a la Reserva de Estudiantes (sería un tercer tramo).

De lo anterior se deduce que son tres los grupos lógicos de actuaciones que precisa la Zona Este: al Norte de Parquesur junto a la autovía de Toledo; entre Parquesur y el Polígono Butarque; y entre éste y la Ciudad del Automóvil. A estos tres grupos podría añadirse un cuarto grupo especial apuntando de nuevo a las posibilidades funcionales de la ordenación del rincón Nordeste del término de Leganés, entendiéndolo ahora como cuña entre Carabanchel y Villaverde, y no solamente como franja de separación entre Carabanchel y Leganés-ciudad.

de fecha 20 DICIEMBRE 1999

EL SECRETARIO.

9 MAYO 2000

Con ello, los objetivos de la ordenación de la Zona Este se sintetizan así:

- I) Al Norte de Parquesur, formalizar una fachada ligera a la Autovía de Toledo con acceso desde la prevista vía de servicio, y armonizar la continuidad de los desarrollos existentes (4-5-6-7):

Zona orientada hacia un uso de industria escaparate con baja edificabilidad y mucho espacio libre, cuidando en el diseño y destino de las nuevas edificaciones la creación de una buena imagen de entrada en Leganés por dicha autovía. Tolerancia para usos terciarios como el Hotel existente. La (doble) vía de servicio posibilitará en 16 una conexión a distinto nivel de gran interés para esta zona y para Prado Overa (conexión también planteada por el PGOU de Madrid en función de Villaverde Alto).

- II) Al Sur de Parquesur, solucionar la continuidad de dos ejes intermunicipales que se cortan perpendicularmente (8-9-10-11):

El eje industrial Villaverde-Pol. Butarque, y el eje terciario/residencial Getafe-Parquesur o Getafe-Carrascal.

Las respuestas lógicas a los objetivos anteriores se plasman en el Plan de Propuestas. Al norte de Parquesur, la distribución de las edificaciones dentro de la franja adosada a la autovía de Toledo daría por razones de dignidad paisajística una presencia mayor al espacio verde arbolado. Y en la asignación de usos (siempre no residenciales) al espacio entre el polígono de Prado Overa y Parquesur, se opta por un reparto "transicional" a medias entre un uso industrial de calidad junto a Prado Overa y un área de equipamiento privado singular junto a Parquesur (pero separado de éste por la línea de Renfe) prolongando la pieza de remate del bulvar de "Leganés Norte".

Se plantea en 7 la mejora del rudimentario enlace existente a distinto nivel con la autovía de Toledo, vinculado a Alcatel, con una mejor articulación con la trama resultante para esta zona, pero sin que esto signifique desplazar el paso inferior ni pretender dar a este enlace un nivel funcional mucho mayor del que tiene ahora. Esto último sólo sería posible apuntando a combinar mediante las previstas vías



EL SECRETARIO.

161

8 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
URBANISMO

de servicio este enlace y el de la carretera de Villaverde en uno solo de capacidad.

(Por otra parte no parece conveniente una conexión rápida de la arteria de borde de "Leganés Norte" con la Autovía de Toledo, que tendería a dar a aquella funciones de autovía: a la larga la transformación en autovía se haría efectiva, con evidente perjuicio para la franja residencial contigua y para la relación de la Ciudad con el Parque del Butarque-Este).

Con la decisión de asignar un uso industrial-comercial a los terrenos con posibilidades de efecto escaparate situados al Sur de Parquesur (tras una estrecha franja verde) se concede prioridad a la continuidad del eje industrial Villaverde-Polígono Butarque. En el punto 9 de la Carretera de Villaverde se plantea una glorieta para conseguir un acceso directo a Parquesur y, a la vez, a la propuesta industrial-comercial. Bien diseñada, esta glorieta podría convertirse en la "Puerta de Villaverde", siempre que se acierte con una adecuada ordenación de las nuevas fachadas en su entorno.

Pero en 10 se propone interrumpir esta continuidad industrial, sólo relativamente, dado el interés de este pequeño sector, singularmente situado, como área de oportunidad para uso terciario, ligada simultáneamente a la reserva universitaria getafense 11 y al eje industrial 1-8.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)



14 SET. 1999 20 DIC. 1999

[Handwritten signature]

III) Armonizar los factores contradictorios de la asignación de usos a la Reserva de Estudiantes (12-13-14-15):

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

Si para el conjunto transmunicipal 12-13 no se opta por un uso universitario, parece que la vocación de la Reserva de Estudiantes es mixta de uso industrial y residencial. La zona industrial se extendería detrás, tendiendo a conectar con la Ciudad del Automóvil, y rebasaría los límites de la Reserva hasta alcanzar el piedemonte del Cerro del Cuerno. La localización residencial se concentraría tendiendo a crear una sola pieza Estudiantes-Dehesillas. Está claro que, al resultar exterior al recinto definido por la Circunvalación Sur, podría no resultar atractiva para la demanda de vivienda. Serán necesarias condiciones especiales que compensen este factor de segregación:

- condiciones de integración particular con la Ciudad;
- de potenciación del breve eje Leganés-Getafe;
- y de ventajas ambientales que compensen, además, los efectos de la proximidad de zonas industriales.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

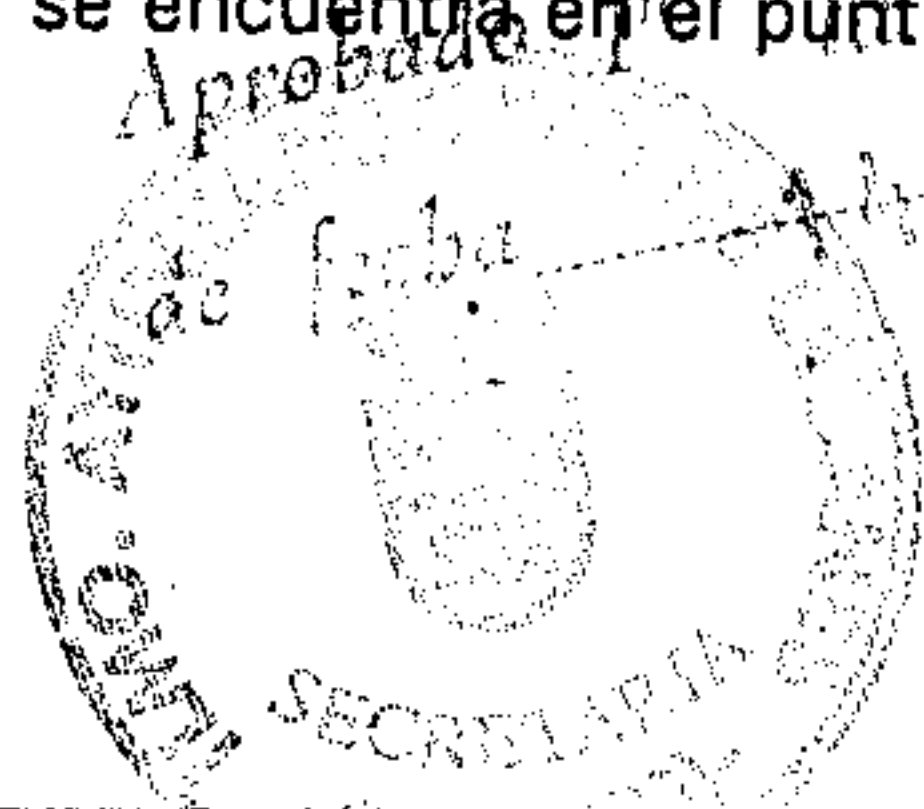
Madrid, 18-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

NORMATIVO
18-5-2000 (B.O.C.M. 5/5/89)

- a) Las condiciones de integración particular con la Ciudad se basarán en la puesta en valor de la cercanía física a las áreas próximas de Leganés con centralidad: la dignificada "Puerta de Getafe" con la zona de usos terciarios antes propuesta, y el Nuevo Centro Administrativo (15), exigiendo por tanto una consideración especial del cruce de la Circunvalación Sur con un puente peatonal Estudiantes-Dehesillas, que debe ser lo más urbano y menos inhóspito posible, y una buena dotación de servicios de autobuses.

- b) La potenciación del eje entre los centros de Leganés y Getafe implica no sólo la progresiva "domesticación" del itinerario 14-15 y de la carretera Leganés-Getafe con sus vías de servicio, sino además que la margen Sur de esta carretera-avenida se valore en su conjunto como tal eje, añadiendo desde Leganés, a las actuales implantaciones singulares en término de Getafe, otras de actividad productiva "de prestigio" en los terrenos de fachada de la Reserva de Estudiantes a la carretera Leganés-Getafe, cuyo valor de localización para un uso productivo estratégico es difícilmente rebatible: se encuentra en el punto medio entre los centros tan próximos



EL SECRETARIO.

de ambas Ciudades; frente a la fachada más representativa del Polígono Butarque; y además presentando esquina a la futura arteria de borde entre ambos términos municipales (que irá desde Parquesur hasta la M-50).

Como complemento a la potenciación de este eje, parece interesante la creación de una avenida paralela a la Carretera Leganés-Getafe, tipo paseo o vía-parque, prolongando la arteria que separa en Getafe los terrenos del Parque y del Hospital: sería la nueva versión de la tradicional "Vereda de Estudiantes".

- c) Las ventajas ambientales compensadoras de la vecindad industrial residen en las potencialidades existentes para la creación de una continuidad verde con miradores que tiene toda la cornisa de borde de los cerros del Cuerno-Buenavista, fácil de conectar además con el Parque de la Alhóndiga de Getafe. Por otra parte, es sin duda obligatorio reservar una banda verde de separación entre las áreas industrial y residencial de esta Reserva.

COMUNIDAD DE MADRID
OBRAS PÚBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACIÓN REGIONAL

9 MAYO 2000

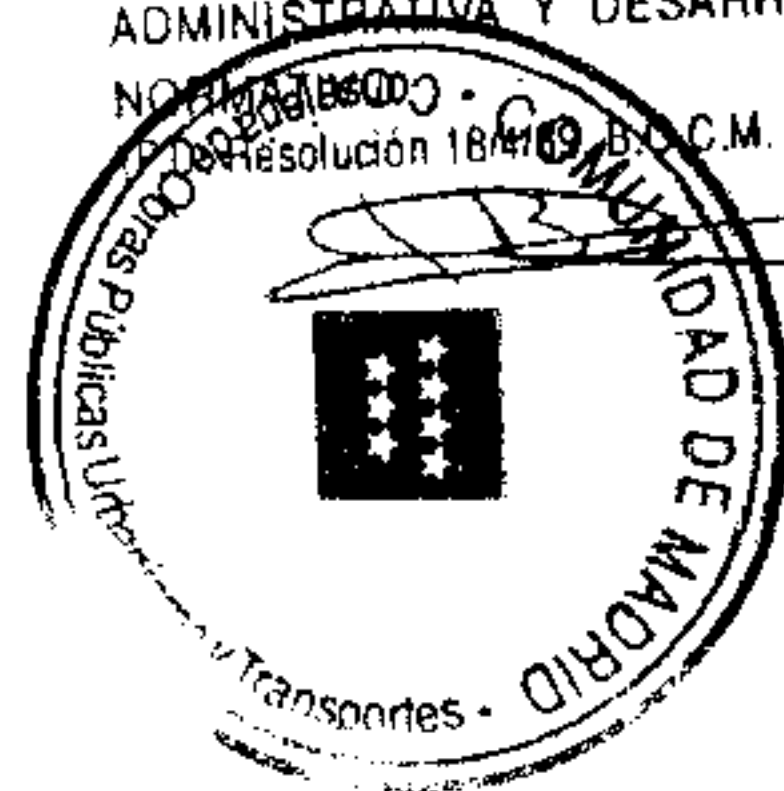
DOCUMENTO INFORMADO

EL TÉCNICO
INFORMANTE

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000
19-5-2000
SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFATURA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMAS DE ORDENACIÓN
Resolución 18/1999 (B.O.C.M. 5/5/99)

Aprobado por el Ayuntamiento de Getafe
la C. M.
de fecha 14 JUL 1999 20 DIC. 1999
EL SECRETARIO.



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

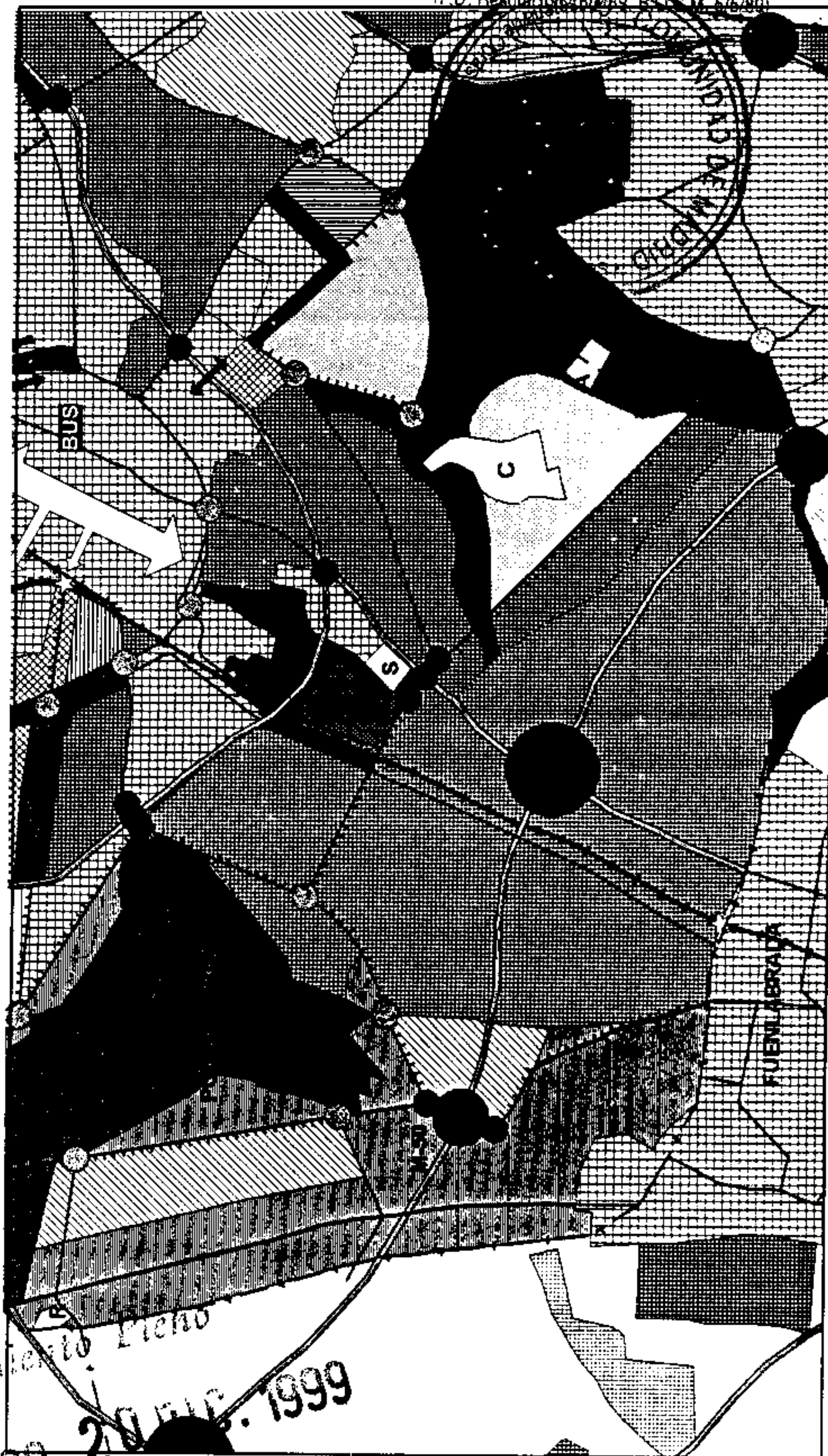
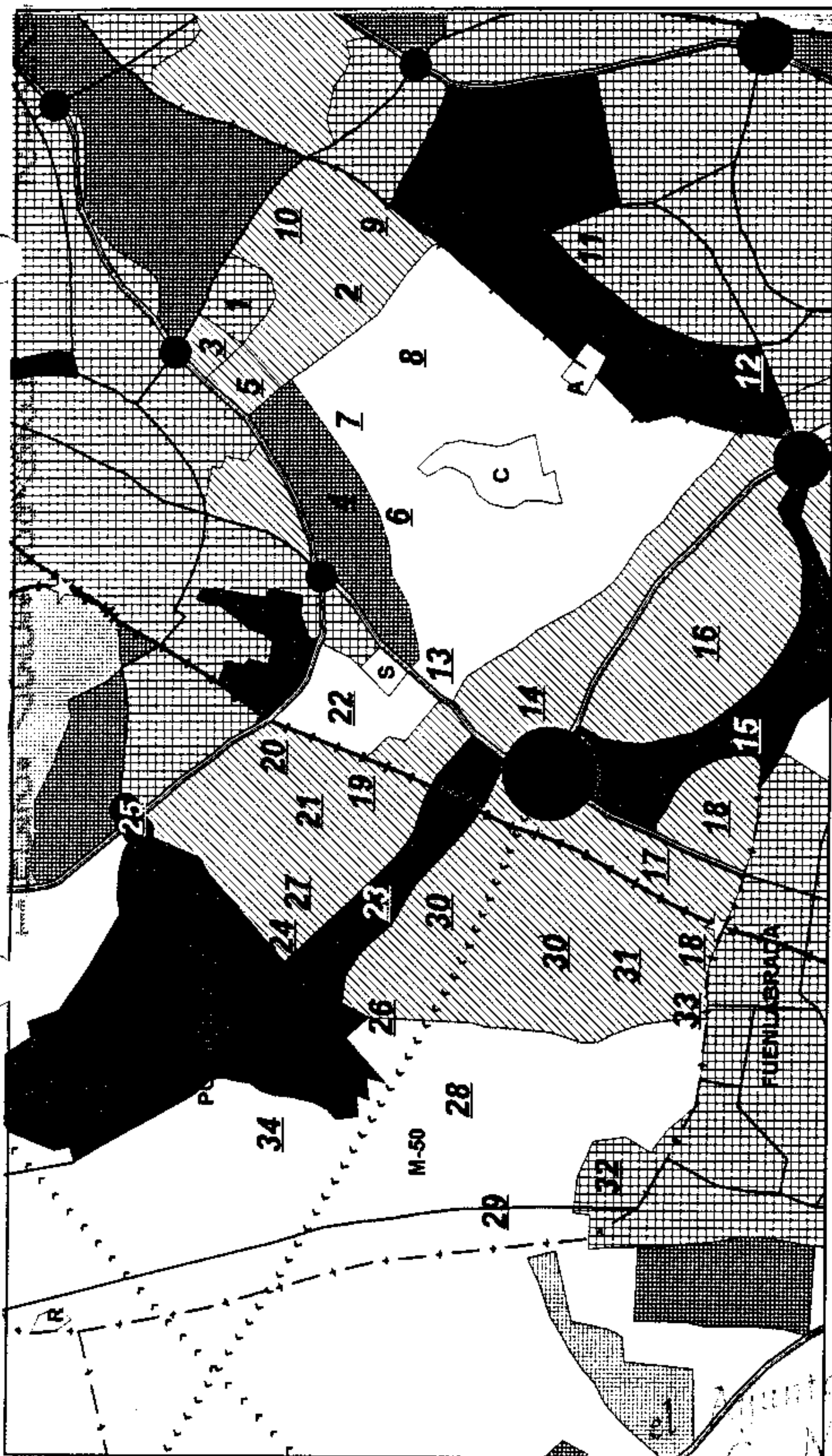
Madrid, 18-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

IPD, Resolución 484/89, B.O.M. 5/5/89

ZONA

Esquema de observaciones



Aprobado por la C. M. de fecha 20 de mayo de 1999

EL SECRETARIO

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE	
Autovías	—
Otras carreteras significativas	- - -
Bulevar, paseo o vía parque	— + —
Vías ferroviarias	— + —
ZONAS / VOCACIONES	
Residencial de baja densidad	[Pattern]
Remate de San Nicolás	[Pattern]
Industria escarpante	[Pattern]
Residencial con su equipamiento	[Pattern]
Usos Extraurbanos	[Pattern]
Universidad Carlos III	[Pattern]
Verde	[Pattern]
Verde/Usos muy extensivos	[Pattern]
Industrial	[Pattern]
Ocupación no consolidada	[Pattern]
Áreas de oportunidad, usos esp.	[Pattern]
Bases aéreas	[Pattern]
Terciario + Verde + Gran equip.	[Pattern]
Industria escarpante	[Pattern]
Equipamiento deportivo	[Pattern]
Equipamiento privado	[Pattern]
PAU Culebro en Leganés	[Pattern]

LA ZONA SUR: La ocupación de los grandes espacios entre las ciudades de Leganés, Getafe y Fuenlabrada (terrenos que pertenecen totalmente al término de Leganés) implica afrontar un desafío trascendental.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL
9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

Estos grandes espacios constituyen el capital más importante del término de Leganés a la hora de plantearse un desarrollo socioeconómico y ambiental de nuevo cuño para el Sur Metropolitano.

La operativización de este "capital" mediante unas u otras infraestructuras, su inversión en unos u otros usos, y la elección de los momentos adecuados para realizar dicha inversión, componen un grandioso desafío cuyo abordaje entraña una grave responsabilidad para el Ayuntamiento. Sean cuales fueren los entes públicos y privados que instrumentalicen efectivamente las distintas partes de la operación, los aciertos o errores en unas u otras decisiones sobre infraestructuras, usos o tiempos (apresuramientos, retrasos) tendrán grandes repercusiones irreversibles.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

En este gran ámbito que hoy se halla prácticamente desprovisto de edificaciones, pero apretadamente rodeado de ciudades densas, y en trance de ser atravesado por la M-50, pueden diferenciarse tres unidades principales (I-II-III):

15-5-2000
19-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
JEFATURA DE SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
Resolución 182/89 D.O.C.M. 5/5/89)

- I) Al Este, entre Leganés-ciudad y Getafe: el Cerro de Buenavista y su entorno, con dos mitades diferenciadas. La mitad Sur/Oeste se integra toda en el PAU Arroyo Culebro. La mitad Norte/Este de la meseta que corona el Cerro está marcada por la presencia del Depósito de Agua y de los terrenos destinados a futuro Cementerio, por lo que debe quedar libre de otras edificaciones; éstas deben ceñirse a los terrenos bajos entre la Ciudad y el arranque de las pendientes. El espacio libre de las cotas altas está bien situado para servir en el futuro como parque extensivo conectando con el arroyo Culebro y con el parque de Getafe, y sus bordes permiten amplias vistas sobre Leganés-ciudad.



Aprobado por el Ayuntamiento
de fecha 14 SET. 1999

20 DIC. 1999

EL SECRETARIO



DOCUMENTO CONFIRMADO
amplio formato

**EL TECNICO
INFORMANTE**

- DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 14-5-89
El SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución de 1989 de 5/5/89)

- denación de su

de fecha 14 SET. 1999 20 DIC. 1999

166



- III) Al Oeste, el Parque de Polvoranca y su entorno fuera del PAU Arroyo Culebro. Para orientar el destino de los terrenos más allá del Parque de Polvoranca es fundamental considerar las referencias de la Zona Oeste del término, pero pueden avanzarse algunas ideas desde la perspectiva de la Zona Sur.

Se plantean, en consecuencia:

- I) dos grupos de actuaciones (IA y IB) para las dos mitades del ámbito correspondiente al Este de la autovía Leganés-Fuenlabrada, teniendo ambas como referencia fundamental el Cerro de Buenavista;
- II) cinco grupos de actuaciones (IIA, IIB, IIC, IID y IIE) para el desarrollo del PAU Arroyo Culebro entre Leganés y Fuenlabrada y entre dicha autovía y el Parque de Polvoranca, y terrenos limítrofes, en función de las cinco principales referencias infraestructurales;
- III) orientativamente, una primera aproximación a la ordenación de los terrenos más occidentales.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJO DE OBRAS PÚBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACIÓN REGIONAL

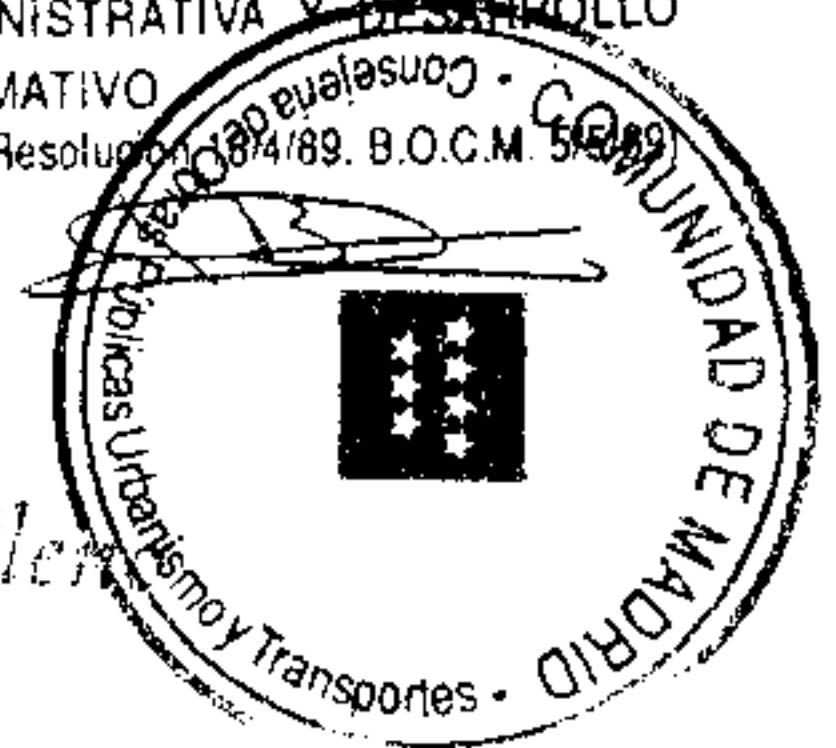
9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TÉCNICO
INFORMANTE

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

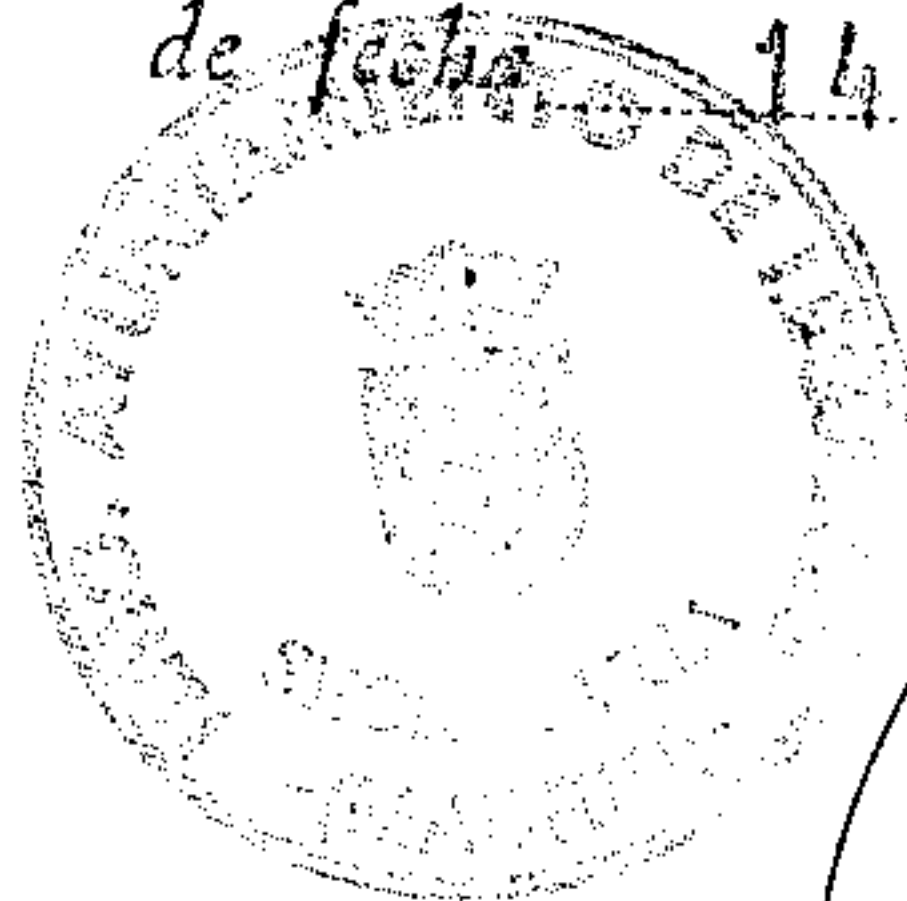
Madrid, 18-5-2000
19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(R.D. Resolución 1384/89, B.O.C.M. 5/9/89)



Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

de fecha 14 SET 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO



[Handwritten signature]

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

I) EL CERRO DE BUENAVISTA Y SUS BORDES:

- IA) La formación de una fachada a lo largo del reborde Norte-Este del Cerro del Cuerno/Buenavista (1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11): la operación consiste en prolongar brevemente hacia las alturas del Cerro los usos residenciales o industriales existentes (o decididos), terminando cuando las pendientes, progresivas, empiezan a sobrepasar el 10 %, iniciándose a partir de esa terminación o "fachada" un espacio verde que englobará al Depósito y al futuro Cementerio.

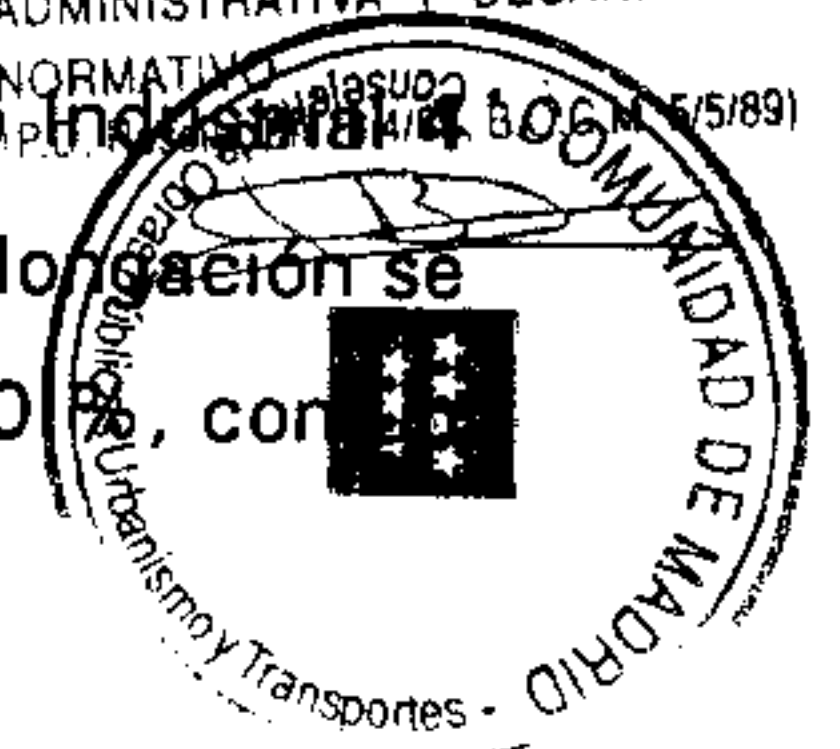
Referencias:

- 1: Actual barrio de Estudiantes.
- 2: Reserva municipal de Estudiantes: área anteriormente definida (al hablar de la Zona Este del término) como de vocación residencial en el sector más orientado a la Ciudad, e industrial hacia el Cerro del Cuerno-Buenavista.
- 3: Conexión peatonal privilegiada Estudiantes-Dehesillas
- 4: Polígono Industrial El Portillo, o "Ciudad del Automóvil"
- 5: Parcela municipal vacante, perteneciente al anterior.
- 6: Planteamiento de una prolongación breve del Polígono Industrial en dirección a las alturas del Cerro del Cuerno: esta prolongación se detiene cuando las pendientes alcanzan en torno al 10 %, con borde viario que discurre adaptándose al relieve.
- 7: Loma del Cerro del Cuerno avanzando hacia la Ciudad, con vistas amplias: vocación de penetración verde separando 6 y 7.
- 8: Por encima de la zona industrial junto a Estudiantes, el ámbito con vocación "verde" del Cerro del Cuerno-Buenavista consta de dos partes: un espacio central relativamente plano en torno al futuro Cementerio "C", con tratamiento de "verde extensivo" en todo

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000
19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

NORMATIVA DE SUJECIÓN
P.U. 14/97 BOE M. 5/5/89



EL SECRETARIO.

9 MAYO 2000

caso, y una periferia de miradores y pendientes fuertes (arboladas) en continuidad con el ámbito verde de Getafe y con la penetración 7.

- 9: Glorieta de intersección de la prevista arteria de borde entre Leganés y Getafe con el planteado "Paseo de la Vereda de Estudiantes": sería además el origen de la vía de borde del área industrial 8, la cual debería conectar con la vía de borde de la prolongación industrial 6 sin deteriorar la penetración verde 7 (posible solución mediante falso túnel). La continuidad resultante al conectar ambas vías de borde suministraría el acceso al futuro Cementerio.
- 10: Implantación de actividad productiva "de prestigio" dentro de la Reserva de Estudiantes y de la operación de potenciación del Eje Leganés-Getafe, planteada al hablar de la Zona Este: es uno de los focos a tener en cuenta para la organización interna de la trama compuesta por las áreas 1, 2 y 8.
- 11: El extremo del área unifamiliar-adosada de Getafe que quedará más próximo a la Ciudad de Leganés: otra referencia cercana a considerar de cara al diseño de este singular rincón leganense.

- IB) Las transformaciones en el Sur y el Oeste del Cerro de Buenavista que se derivan de la Operación Culebro y de la construcción de la M-50 (12-14-15-16):

La inauguración del primer tramo ejecutado de la M-50 genera la posibilidad de poner en marcha el desarrollo del PAU Arroyo Culebro dentro del término de Leganés. Pero limitando de momento las actuaciones a los terrenos del PAU correspondientes al Cerro de Buenavista, con menor amplitud y potencialidad que los situados sobre la llanura entre las Ciudades de Leganés y Fuenlabrada, a donde la M-50 no ha hecho sino asomarse.

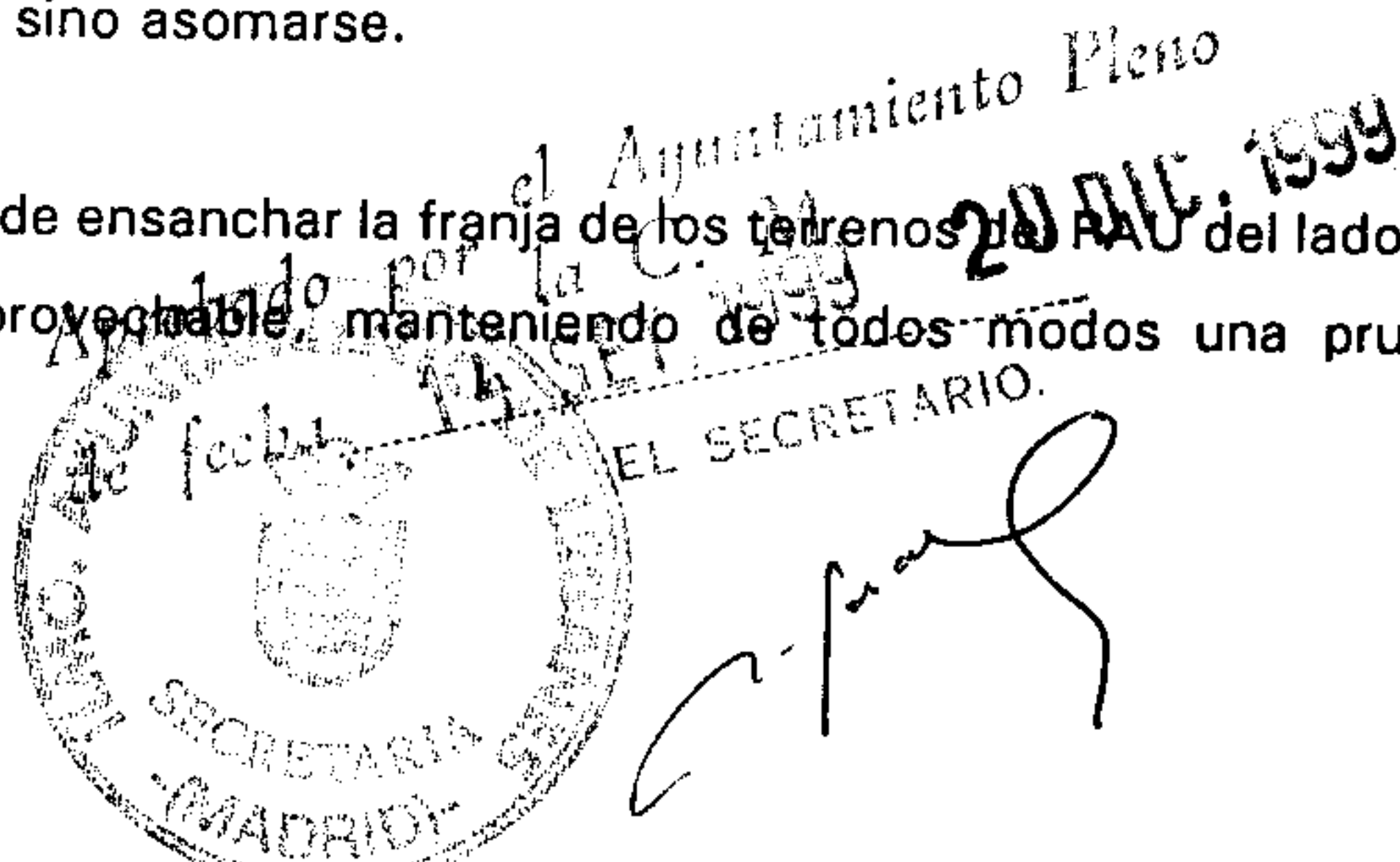
Se observa el interés de ensanchar la franja de los terrenos del PAU del lado norte de la M-50, más aprovechable, manteniendo de todos modos una prudente

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
VISTO EN SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

COM. MADRID, 12-12-14
(P.O. Resolución 1841/89, B.O. M. 5/5/89)



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO
EL TÉCNICO
INFORMANTE

distancia respecto al futuro cementerio "C". Esta propuesta de ensanche formó parte de la propuesta más general de un intento de ampliación del PAU Culebro (en la forma de un eje de actividades estratégicas en torno a todo el tramo de la M-50 entre N-IV y N-V), y tendría como borde la construcción de una interesante vía-parque 12-13, paralela a la M-50, enlazando con una línea prácticamente recta dos puntos neurálgicos de la trama del Sur Metropolitano.

De cualquier modo, es evidente la prioridad del desarrollo del PAU propiamente dicho: este ensanche de la franja quedaría para fases posteriores.

Vocaciones de los terrenos del PAU:

- 14: Uso industrial en la margen norte de la M-50, en cierta continuidad con la Ciudad del Automóvil y su prolongación.

Se mantiene un estrecho corredor verde para crear una continuidad entre el área verde del Cerro del Cuerno y el tramo alto (23) del Parque Lineal asociado a las riberas del Arroyo Culebro.

- 15: Tramo del Parque Lineal del Arroyo Culebro más próximo a Fuenlabrada que se prevé dotar con dos embalses.

- 16: Entre el anterior y la M-50 el terreno es relativamente accidentado en gran parte de su extensión: la vocación de sus barrancos y quebradas incorporados al desarrollo urbanístico del PAU, no puede ser otra que la de servir de prolongaciones del Parque 15. En el resto de los terrenos sería lógico mantener la primera idea de un área de equipamientos metropolitanos, resultando una baja edificabilidad global.

Para evitar el efecto barrera de la M-50 se hace necesaria una nueva carretera local 13-18 paralela a la Leganés-Fuenlabrada, interconectando 14 y 16, sin enlace con la M-50, lo más adaptada posible al relieve natural: esto último debe ser la regla en toda la periferia del Cerro de Buenavista. El cruce del Parque 15 por esta carretera tendría lugar entre los dos embalses previstos.

Aprobado por la C. M.

de fecha 14 SET. 1999

20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

II) **DESARROLLO DEL "PAU ARROYO CULEBRO" ENTRE LEGANÉS Y
FUENLABRADA, Y TERRENOS LIMITROFES:**

- IIA) **Operación La Serna**, ocupando los terrenos actualmente vacíos del término de Leganés cercanos a la Estación de Cercanías que lleva ese nombre.

Estos terrenos se sitúan por delante de la mitad Este de la fachada de Fuenlabrada (18). Tienen por límite norte (17) una vaguada afluyente del Culebro, el barranco del Canto Echado, que conviene subrayar asignándole funciones de corredor verde confluyente en el Parque Lineal del Culebro. Pero el objetivo de esta operación no es "añadir" en el término de Leganés un "telón delantero" a Fuenlabrada para mejorar y complementar la fachada existente, sino aprovechar al máximo la Estación de La Serna como factor de localización de un Area de Oportunidad para Actividad Económica con fuerte atracción de viajeros, dentro del eje Leganés-Fuenlabrada, que por proximidad estará más vinculada funcionalmente a Fuenlabrada que a Leganés: será por tanto una unidad del PAU Arroyo Culebro relativamente densa y con personalidad propia.

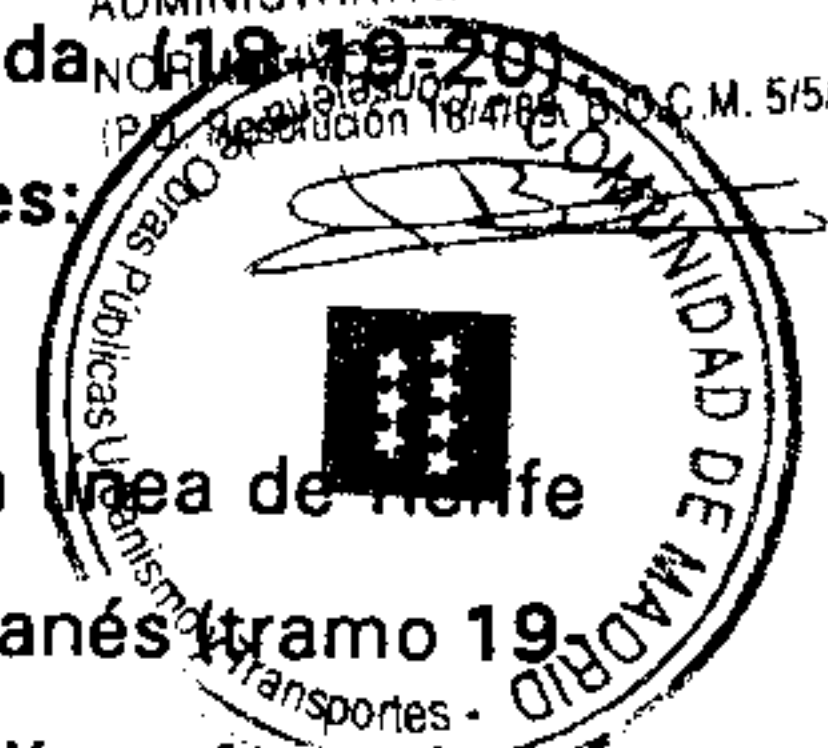
Esta unidad quedaría conectada con las 15-16-14 continuando la carretera antes planteada, 13-18, que aquí pasaría a discurrir paralelamente a la fachada de Fuenlabrada, con un enlace con la autovía Leganés-Fuenlabrada en 17, apuntando a delimitar claramente (con una franja verde adosada) el espacio del Culebro M-50 de nivel metropolitano, frente a la Ciudad de Fuenlabrada.

- IIB) **Tratamiento del corredor ferroviario Leganés-Fuenlabrada** complementario de la actual autovía entre las dos ciudades:

Se trata de aprovechar las oportunidades de permeabilidad de la línea de Renfe bajo las autovías para adosarle una carretera (18-19); cerca de Leganés (tramo 19-20) podrían ser dos carreteras, una a cada lado, separadas de la línea ferroviaria por franjas arboladas.

Con esto se consigue una nueva arteria Leganés-Fuenlabrada complementaria de la autovía existente: ésta asume la función de canalizar gran número de viajes veloces, sobre todo entre las dos ciudades y con la M-50 y sus conexiones son a distinto nivel; la "ruta ferroviaria" es más bien una travesía local que cruza a

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
18.5.2000
19.5.2000
Madrid, ...
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMAS DE URBANISMO Y TRANSPORTE
(P.O. Resolución 18/4/89, D.O.C.M. 5/5/89)



fecha: 14.5.2000
EL SECRETARIO.

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

distinto nivel las autovías sin conectar directamente con ellas, pero sin embargo accede a las estaciones, puntos neurálgicos de la afluencia de personas dentro de este tramo del PAU Arroyo Culebro.

IIC) Operación Nueva Estación de Polvoranca, conectada directamente con la Ciudad de Leganés y con todas las actuaciones importantes de la Zona Sur del término municipal (19-20-21-22-23):

Este ámbito tiene el mayor potencial de centralidad dentro de la Zona Sur del término de Leganés...

- gracias a la posibilidad de una Nueva Estación de Cercanías en 19, punto situado exactamente a 2 km al sur de la Estación de Leganés y a 2 km al norte de la de La Serna: la asignación de usos y ordenación de este ámbito deben estar a la altura de las ventajas proporcionadas por la Nueva Estación (que, por otra parte, no se construirá si no se garantiza una cierta demanda, y si no se construyera se perdería un importante factor de centralidad); y
- en virtud del destino fijado por el PAU Arroyo Culebro para los terrenos 21 entre la vía de Renfe y el Parque de Polvoranca: un **Parque Científico-Empresarial** vinculado al sector Politécnico de la Universidad Carlos III (ubicado en Leganés) y localizado en un área ambientalmente cualificada por el Parque de Polvoranca y por el tramo inicial 23 del Parque Lineal del Arroyo Culebro, sirviendo de remate sur a esta implantación.
- Tiene además la ventaja de su práctica continuidad con el Centro de la Ciudad, a través del doble paso 20 bajo la Circunvalación Sur de Leganés; contando adicionalmente con la accesibilidad proporcionada por el inmediato nudo 13 de la autovía Leganés-Fuenlabrada y por otras posibilidades de conexiones hacia el Oeste que se verán en IID).

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
18-5-2000
19-5-2000

Madrid, ...
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFATURA DE SERVICIOS DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
URBANO
I.P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 5/5/89



Este uso de Parque Científico-Empresarial puede garantizar a partir de un cierto tamaño, una apreciable demanda de viajes por tren de Cercanías. Para superar este

EL SECRETARIO.

9 MAYO 2000

tamaño umbral, la concepción del Parque Científico-Empresarial, en los terrenos de 21 más cercanos a la Estación y al barrio de Valdepelayo, debería apuntar a una densidad de puestos de trabajo relativamente elevada (incluyendo en esta cantidad de puestos la correspondiente a implantaciones complementarias "de centralidad"). Más lejos de la Estación estas densidades irían descendiendo progresivamente, hacia el borde del Parque de Polvoranca, cuya proximidad exige mínima densidad y máxima calidad ambiental.

Por otra parte, resulta procedente la complementariedad que puede aportar al Parque Científico Empresarial, en segunda fase, la ubicación de equipamientos deportivos de alto nivel en los terrenos 22, situados al Este de la línea de Renfe y no incluidos en el PAU, pero que debieran tratarse de forma homogénea con los anteriores. La situación de estos terrenos junto a la ubicación de la futura Estación y muy próximos al área de centralidad del Hospital, llevaría igualmente a apuntar a densidades de viajeros por tren relativamente elevadas.

(Por todo ello, la presencia de la subestación eléctrica "S" y de las líneas de alta media tensión convergentes en ella, ya con problemas de cierta incompatibilidad con su vecino el Colegio Legamar, sería entonces mucho más conflictiva a medio plazo, con la urbanización rápidamente progresiva que se está desarrollando a partir del desarrollo de la M-50 y el PAU Culebro, será indudable la necesidad de reestructurar radicalmente la red eléctrica del conjunto del Sur Metropolitano encauzándola por pasillos adosados a las principales autovías. Muy pronto dejará de tener sentido ir resolviendo uno a uno los problemas dándoles soluciones puntuales).

A esta primera demanda cercana, de viajeros que irían a pie entre la Estación y el trabajo, se sumaría la procedente de barrios próximos de Leganés que acudiría a la Estación en autobús o coche privado, por arterias relativamente despejadas y contando con que el entorno de la nueva Estación estaría libre de constricciones para la ubicación de aparcamientos; pero por sí sola esta segunda demanda no justificaría una nueva Estación.

Como alternativa o complementariedad a estos usos cabe el interés de ubicar una zona residencial densa junto a la nueva Estación y en cierta continuidad con Valdepelayo.

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

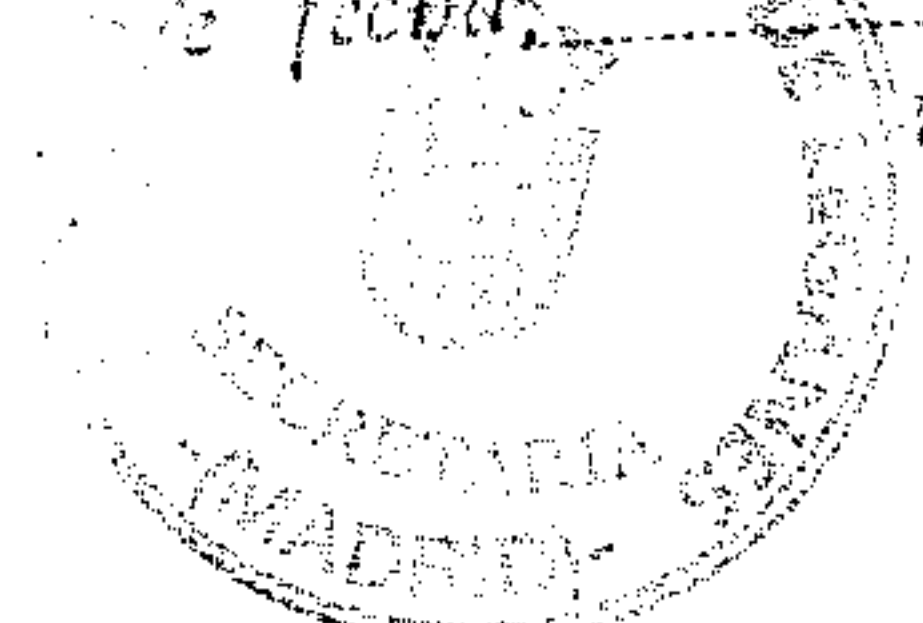
Madrid, 18-5-2000
19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
JUNTA DE GOBIERNO DE LA COMUNIDAD DE MADRID
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 6/5/89)



el Ayuntamiento de Madrid
probado por la C. M.
20 DIC. 1999
20 SET. 1999

EL SECRETARIO.



Finalmente, está clara la exigencia de una excelente calidad de diseño formal para la ordenación de toda esta Operación Estación de Polvoranca y para cada uno de los elementos que participen en ella, ya que en cierta proporción va a cumplir funciones de Centro para el conjunto del Sur Metropolitano.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION

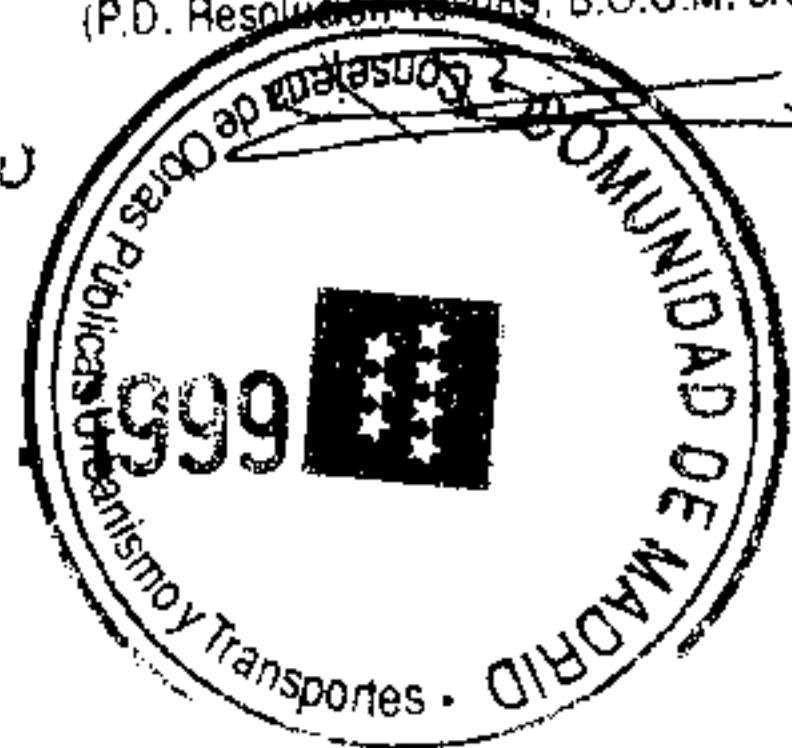
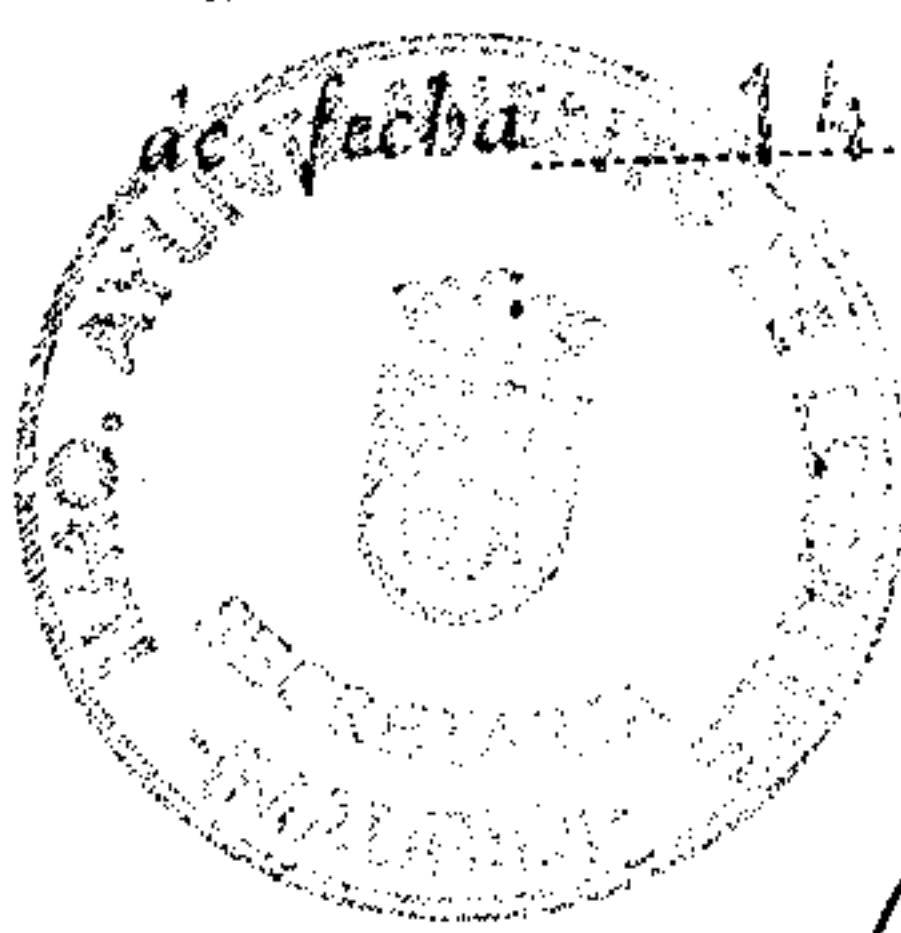
9 MAYO 2000

EL TECNICO
INFORMANTE

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
18-5-2000
Madrid, 19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

de fecha 14 SET. 1999 20 DIC. 1999
EL SECRETARIO.



[Handwritten signature]

9 MAYO 2000

IID) Construcción de una nueva carretera Leganés-Fuenlabrada, por Polvoranca, y conexiones con la operación Nueva Estación (24-25-26-27-28-29):

EL TECNICO
FORMADOR

La idea de una nueva carretera Leganés-Fuenlabrada, desde el nudo de Polvoranca en la autovía de Circunvalación Sur de Leganés, 25, con una sección de "Vía Parque" para velocidad moderada, y con intersecciones mediante glorieta no demasiado espaciadas, debe subordinarse a las conveniencias de la ordenación del Sur del término de Leganés. Ya que el servicio a esta ordenación es, precisamente, el objetivo principal de la carretera; y no a la inversa (no tiene sentido subordinar la ordenación urbanística de un territorio estratégico a una nueva carretera de segundo nivel que tiene gran libertad para elegir su trazado).

Por otra parte, la débil capacidad del nudo 25 y las exigencias ambientales del trazado cercano al Parque de Polvoranca orientan a esta carretera a una función muy local: de ningún modo puede plantearse como sustitutoria de la carretera actual Leganés-Fuenlabrada, o de igual rango que ésta.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

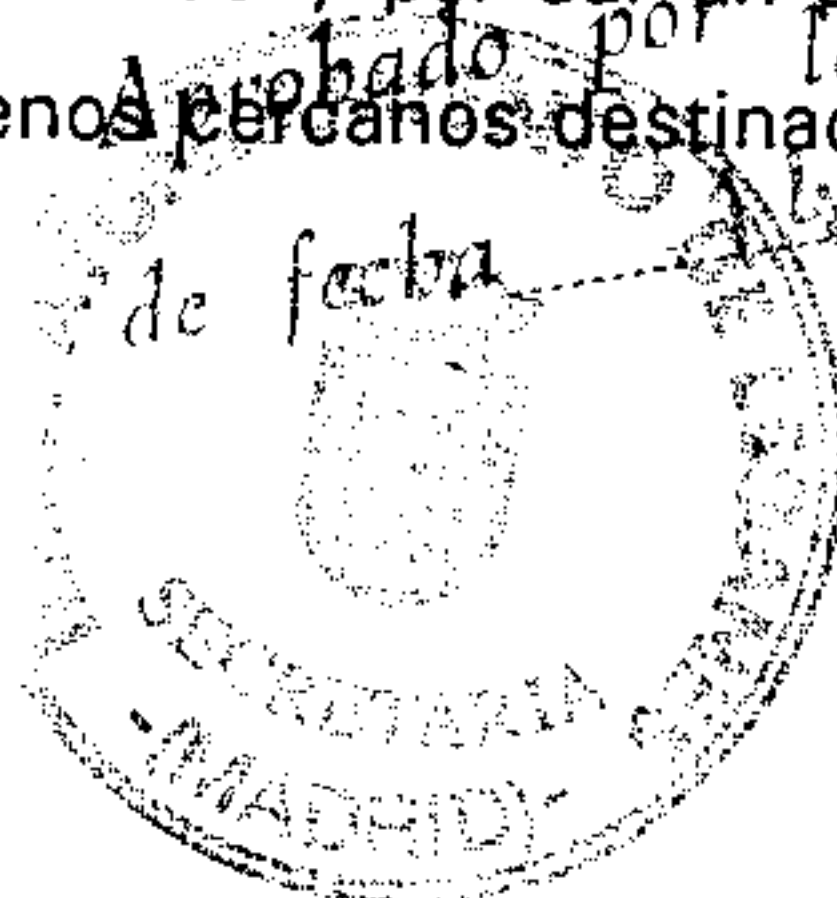
Madrid, 18-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

IPD. Resolución de 18/5/2000, de 18/5/891

Si el trazado fuese lo más recto posible, en el punto 24 esta carretera rozaría las ruinas del antiguo pueblo de Polvoranca, y en general el trazado adosado al borde del Parque por 24-25 sería altamente pernicioso. Como idea general, lo correcto respecto a todo el viario de circunvalación motorizada del Parque de Polvoranca es separarse razonablemente de éste, dejando en medio una "franja-colchón" de transición con edificaciones de muy baja densidad intercaladas entre áreas arboladas. Y en todo caso la Agencia de Medio Ambiente prevé un circuito para peatones y ciclistas que debe ir entre el perímetro del Parque y la carretera asfaltada más cercana, tampoco muy cerca de ésta. (No confundir este circuito, por fuera del Parque, interconectando sus entradas, con su vía de servicio interior).

Por lo demás, junto al borde 24-25 las ideas más recientes de la ordenación del PAU Arroyo Culebro apuntan a la ubicación, adosada al Parque (sin carretera intermedia), de la mini-promoción de viviendas unifamiliares de muy baja densidad y alta calidad que se preveía para las proximidades de Leganés, ligadas a un equipamiento deportivo abierto. Esta localización es adecuada por su buena vinculación con la Ciudad y por dar un primer paso hacia la modificación de la imagen de los terrenos cercanos destinados al área de centralidad 21. Por otra



EL SECRETARIO

parte, lo correcto es que la nueva carretera responda a funciones de acceso a esta
área 21, de previsible gran atracción.

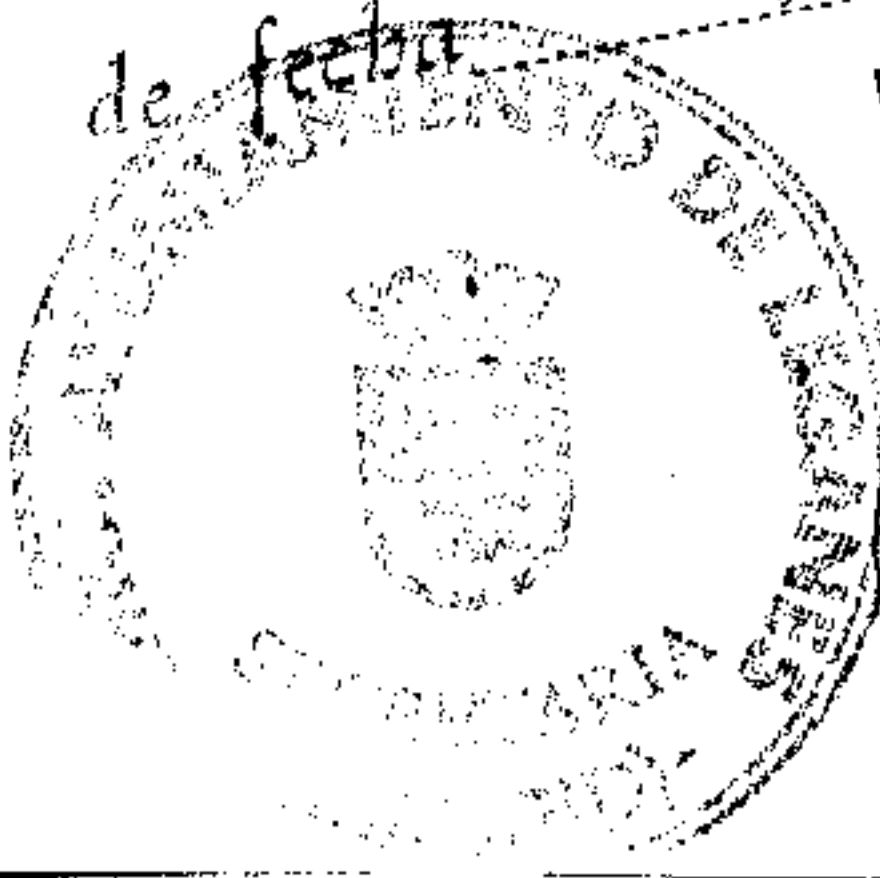
Tan importante es la relación viaria 25-27 como la 21-27, y ambas lo son tanto
como la 21-25. Se tiene en cuenta que el Parque Lineal del Arroyo Culebro 23 no
debe ser atravesado por la circulación rodada más allá de lo mínimo necesario. La
glorieta 26 debe servir para el acceso al aparcamiento ligado a la localización del
viejo pueblo de Polvoranca.

La posible continuación del trazado hasta la Circunvalación Sur de Fuenlabrada
está más determinada por los obstáculos que aparecen a partir de 29 en el término
de Fuenlabrada, que por posibles estrategias de ordenación: las industrias locali-
zadas en esta zona plantean problemas de permeabilidad cuya solución será
prioritaria.

En 28 aparece el problema del enlace con la futura M-50, a unos 2 km al Oeste
del ya realizado con la autovía Leganés-Fuenlabrada. Lo más probable es que la
nueva carretera Leganés-Polvoranca-Fuenlabrada se realice antes que este tramo
de la M-50, pero con el diseño del enlace ya predeterminado. Este enlace será el único posible en todo el tramo de la M-50 comprendido entre
sus intersecciones con la autovía Leganés-Fuenlabrada y con la nueva M-50. Por
ello, al situarse en un área de especial interés territorial, hay que prever que en el
futuro este enlace va a ser objeto de demandas diferentes que las de la
carretera Leganés-Polvoranca-Fuenlabrada a la que nos estamos refiriendo.
Concretamente, demandas de confluencia de dos vías importantes: hacia el centro
de la fachada de Fuenlabrada (28-33, ya demandada por esta ciudad); y hacia
Alcorcón por el Oeste del Parque de Polvoranca, 28-34-..., que no es otra que el
tramo final de la Autovía del Culebro de 1988 tal como se planteaba antes de
convertirse en la M-50; el interés de este tramo no ha perdido vigencia.

Estas dos vías forman en realidad un solo eje Alcorcón-Fuenlabrada cuya
incidencia directa en el enlace 28 es necesaria. Por lo que este enlace puede
apuntar a una solución tipo "pesas" por la C. M.

Aprobado por la C. M. 20 DIC. 1999
14 SET. 1999
de fecha
EL SECRETARIO



IIE) Construcción de un nuevo tramo de la M-50 y decisión sobre el destino de los estratégicos terrenos atravesados por ella entre Leganés y Fuenlabrada (30):

Hemos visto que los terrenos del PAU Culebro adosados a las ciudades de Leganés y Fuenlabrada (o a la Estación de La Serna y a la que se plantea en 19 para Polvoranca) tienen en su mayor parte cierta vocación hacia usos con densidades relativamente altas en cuanto a afluencia de personas. En cambio el espacio intermedio 30, próximamente atravesado por la M-50, parece abocarse más bien, por su situación, hacia funciones-usos...

- de interés estratégico por su relación con los procesos de otras actividades generables a lo largo de la M-50;
- instalaciones más bien de gran extensión (grandes parcelas; quizá una sola gran parcela a cada lado de la M-50);
- de baja densidad en cuanto a afluencia de personas;
- con necesidades de ofrecer una imagen espectacular de calidad.

Este espacio 30 queda demarcado, por el Norte y el Sur, mediante sendas áreas verdes lineales con ejes en los arroyos Culebro y Canto Echado, a la altura de 23 y 31, ya comentadas. Es susceptible de crecer con una posible prolongación Oeste hasta el enlace 28 en segunda fase, fuera del PAU Culebro,

Por lo demás, está claro que el trazado definitivo de la M-50 debe **alejarse todo lo posible** del Parque de Polvoranca.

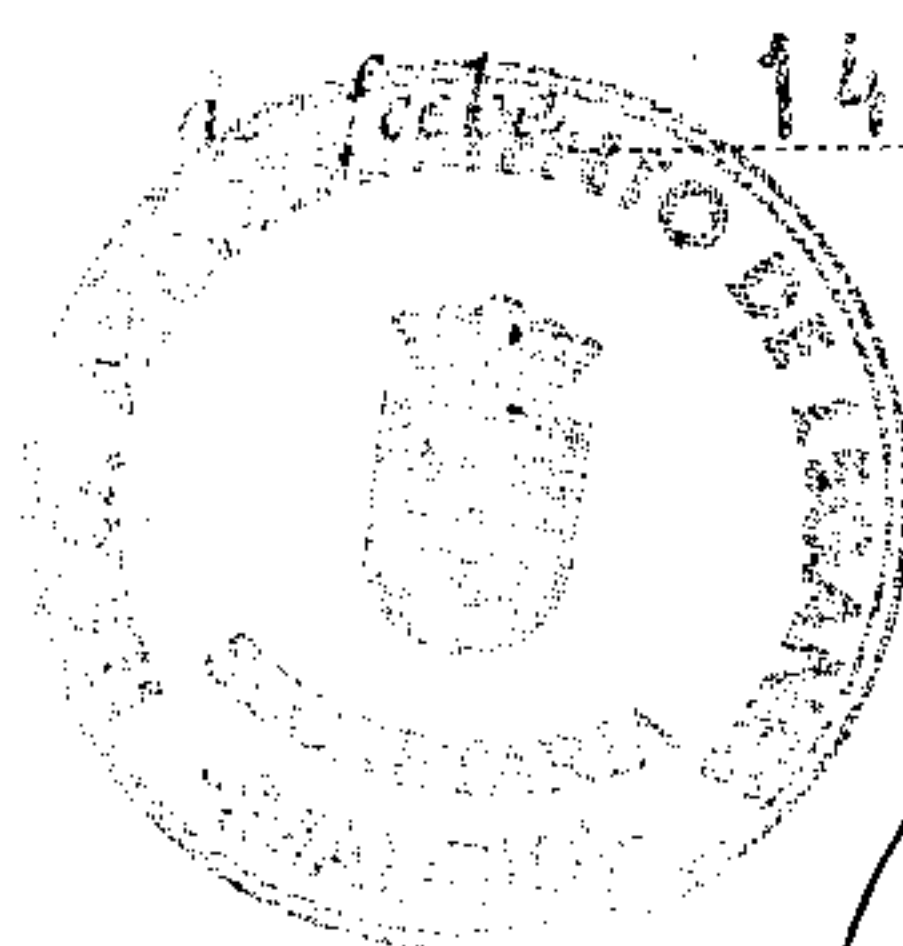
COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TÉCNICO
INFORMANTE

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.



14 SET. 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO

[Handwritten signature]



COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJO DE ALCALDES PUBLICAS.
UNION DE ALCADES PUBLICAS.
DIRECCION DE ALCADES PUBLICAS.
FEB 19 2000
Este de los límites
29, 32-33, y 34):
DOCUMENTO DE MADRID

TECNICO
DOMINANT

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid. 18-5-2000

LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
NORMATIVA

nte PGOU.

plantean estas ideas sobre la vocación de estos
exponen las referentes a la estructura.

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
20 de Mayo de 1999

SECRETARIO

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO, TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

La idea principal respecto a la vocación de estos terrenos más occidentales de la Zona Sur del término de Leganés es de formar una prolongación de los desarrollos del PAU Arroyo Culebro pero aplazada en el tiempo, yendo a mayor calidad y menor densidad, con alta proporción de espacio verde; las asignaciones de usos a estos terrenos no pueden preverse ahora, pues serán función de los acontecimientos que definan la concreción del desarrollo del PAU, y de nuevas coyunturas socioeconómicas insospechables en estos momentos.

Resumiendo, se trata de terrenos de reserva para demandas estratégicas futuras de la máxima calidad. Sólo parece claro que quedará excluido el uso residencial. Dentro de este uso residencial que se excluye se consideran los equipamientos de barrio para Fuenlabrada: no tiene sentido que los desarrollos de este tipo iniciados en 32 continúen entre 32 y 33 dentro de un término municipal ajeno, cuando el término de Fuenlabrada cuenta con abundantes terrenos libres al Oeste, entre dicha ciudad y Loranca, con vocación residencial, equipamiento de barrio incluido; mientras que los terrenos entre Fuenlabrada y Leganés pueden aspirar a destinos más rentables para el conjunto del Sur Metropolitano.

Consiguientemente, en el Esquema de Propuestas para la Zona Sur del término de Leganés, dentro de este sector occidental se indican solamente dos tipos de usos, que en este caso significan dos matices de una misma vocación:

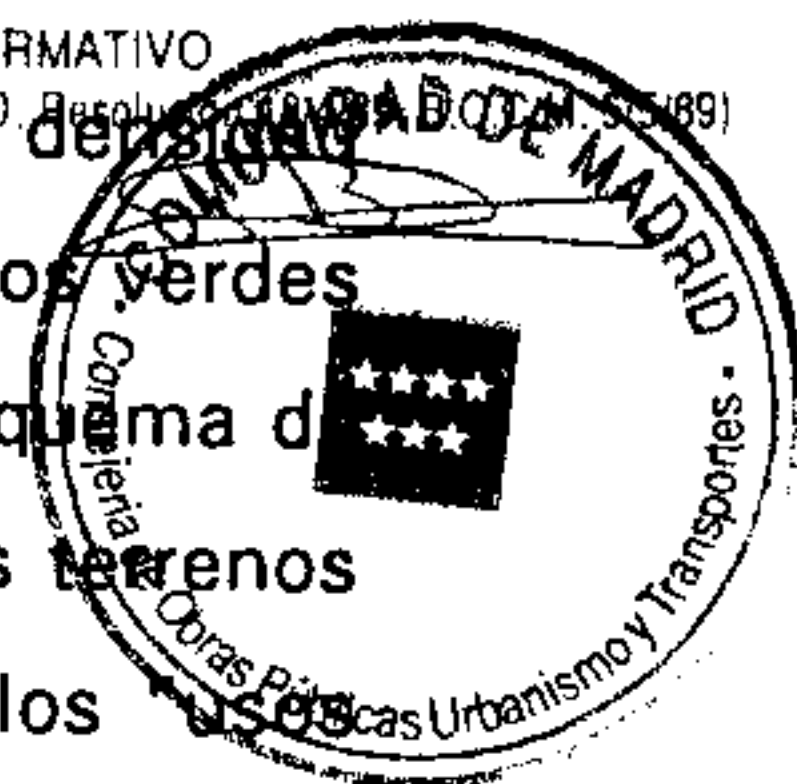
- "Areas de oportunidad para uso terciario": mayor densidad relativa.
- "Terciario + Verde + Grandes equipamientos": menor densidad relativa, por incluir una proporción importante de espacios verdes cuya delimitación concreta (que no se dibuja en este Esquema de Propuestas) no depende tanto de la vocación de algunos terrenos para usos de Parque, como de la estructura global de los "espacios verdes" dentro de Madrid-Sur.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000

EL JEFE DEL SERVICIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(P.D. Resolución 11404/1999 de 18-5-1999)



Aprobado por el Ayuntamiento de
la C. M.

de fecha

20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.



Las ideas principales que pueden tenerse ahora sobre la **estructura orgánica** que convendrá a la futura ordenación de estos terrenos, se relacionan con:

- las infraestructuras de transporte ya indicadas;
- el interés de conectar por pasillos verdes el eje del Arroyo de los Combos (Parque Regional del Guadarrama, Suelo No Urbanizable Protegido del PGOU de Móstoles) con la zona verde lineal **31** del Barranco del Canto Echado, y con el vértice sur del Parque de Polvoranca, con un paso digno sobre la M-50;
- el camino histórico que va de Fuenlabrada a Alcorcón por **29**, corriendo paralelamente al límite del término municipal, **coincidiendo con la línea divisoria de aguas entre el Guadarrama y el Manzanares**; como se ha dicho, es una ruta de gran valor paisajístico, más que como infraestructura de transporte; puede interesar como eje de localización de usos muy destacados pero de pequeña ocupación y vinculados a sus especiales condiciones ambientales;
- se observa que la M-50 cortará este camino histórico-paisajístico, sin interconexión posible; dado que el camino va por una arista naturalmente elevada, y el punto de cruce con la M-50 coincide con el recorrido del posible pasillo verde de conexión entre el Parque de Polvoranca y el Arroyo de los Combos, este cruce podría resolverse mediante un falso túnel que resolvería todos los problemas de continuidad.

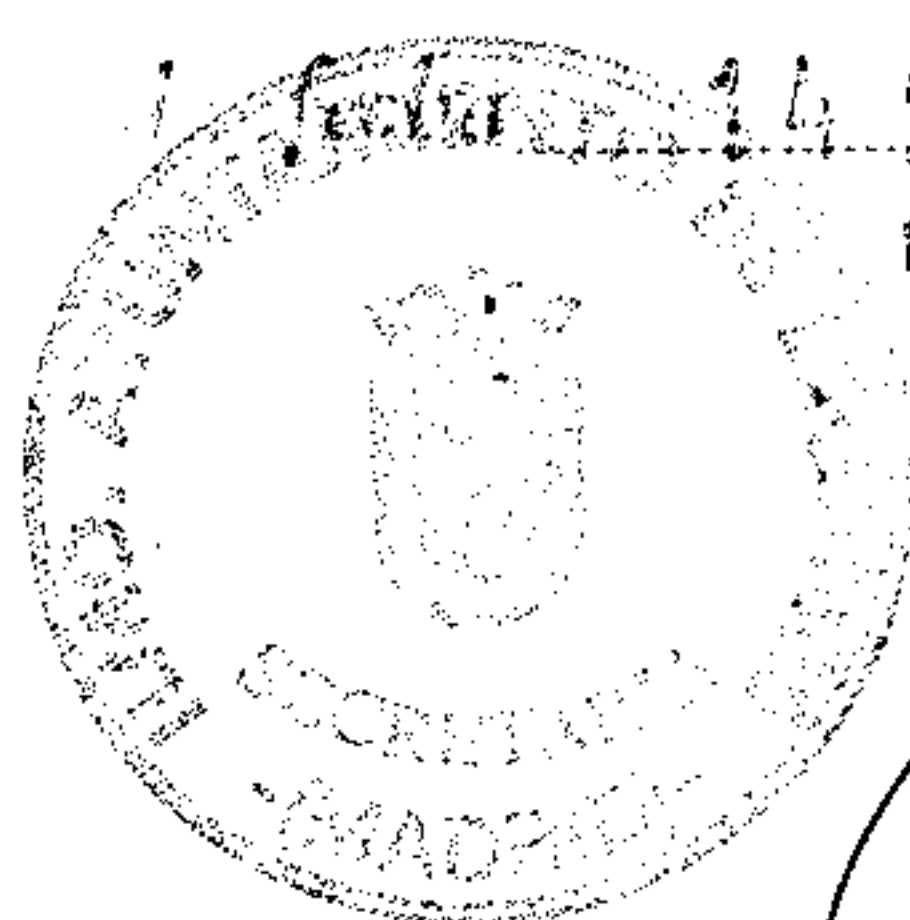
COMUNIDAD DE MADRID
DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE ORGANISMO Y
PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TÉCNICO
INFORMANTE

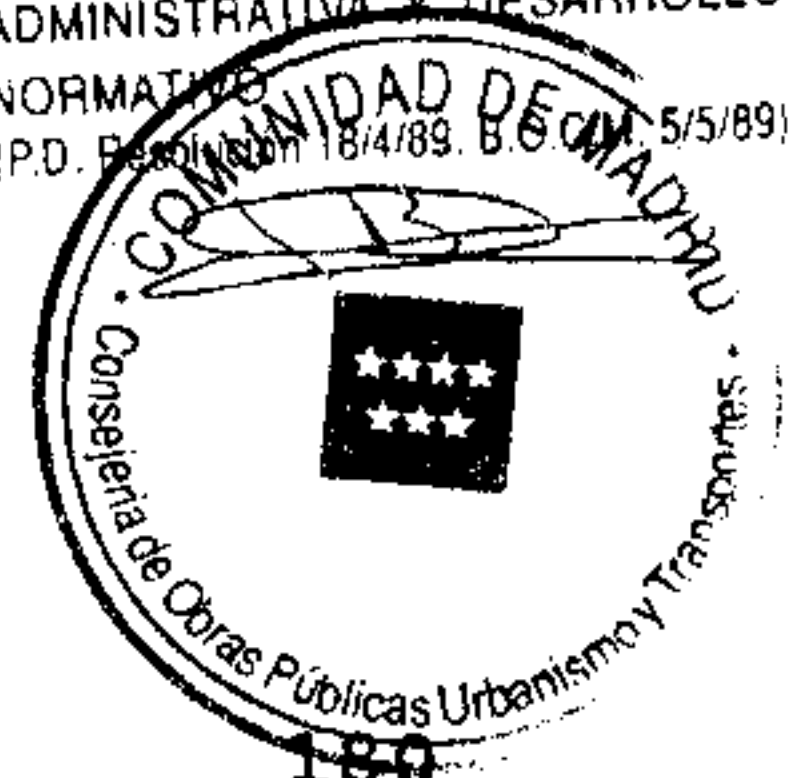
robado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.



EL SECRETARIO.

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 18/4/89. B.O.M. 5/5/89)



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-1999
19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DE DESARROLLO
NORMATIVO DE

Esquema de propuestas

ZONA OESTE

Esquema de observaciones



INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE	
	Autovías
	Otras carreteras significativas
	Bulevar, paseo o vía parque.
	Vías ferroviarias
ZONAS / VOCACIONES	
	Residencial de baja densidad
	Remate de San Nicolás
	Industria escarpada
	Residencial con su equipamiento
	Usos Extraurbanos
	Universidad Carlos III
	Verde
	Verde/Usos muy extensivos
	Industrial
	Ocupación no consolidada
	Áreas de oportunidad, usos esp.
	Bases aéreas
	Terciario + Verde + Gran equip.
	Industria escarpada
	Equipamiento deportivo
	Equipamiento privado
	PAU Culebro en Leganés



14 JUL 1999

20 DIC. 1999

[Handwritten signature]

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

LA ZONA OESTE: Entre las ciudades de Leganés y Alcorcón, que se dan la espalda mutuamente, y hasta el Parque de Polvoranca.

EL TÉCNICO
INFORMANTE

Se observa que la Ciudad de Alcorcón ofrece su "fachada noble" a la N-V, rematándola con la operación de nueva centralidad actualmente en marcha, y organiza su fachada industrial hacia Leganés, rematándola con una vía de borde en el límite municipal. Simétricamente, en Leganés se ha tendido a extender la Ciudad en sentido opuesto, hacia el Este del Ferrocarril, abortándose el crecimiento de San Nicasio, e intentándose prolongar en dirección a Alcorcón la implantación industrial originada junto a la Estación, a partir de Tapón Corona (PGOU de 1985). A su vez, la parte de término de Leganés más involucrada con Alcorcón (San José de Valderas) se ha ordenado en concordancia con esta ciudad vecina.

La prolongación de ambas tendencias conduciría teóricamente a la fusión de ambos desarrollos industriales en un único gran ámbito con este carácter. Uniendo las dos traseras, el efecto trasera desaparecería. Pero acontecimientos posteriores lo contradicen:

- a) La creación del Parque de Polvoranca, de carácter metropolitano, pero en término de Leganés, con su área de mayor atracción (Laguna de Mari Pascuala) muy próxima a Alcorcón, altera profundamente esta lógica. Es incompatible con una posición trasera, y tampoco puede quedar como actuación aislada, rodeada de campos de cultivo. El Parque impone para su entorno usos más bien nobles en cuanto a diseño, imagen o representatividad, y de baja densidad. Y ante el proyecto de la autovía "Eje del Suroeste" una exigencia está bien clara: que su trazado definitivo se aleje al máximo de la Laguna de Mari Pascuala.
- b) La opción de Alcorcón por la creación del Parque de la Fuente del Palomar, en el extremo Sureste de la Ciudad, confluye con los efectos del Parque de Polvoranca. Parece evidente el interés de conectar ambos parques mediante un corredor verde.

- c) La tendencia de los desarrollos industriales innovadores en el término de

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

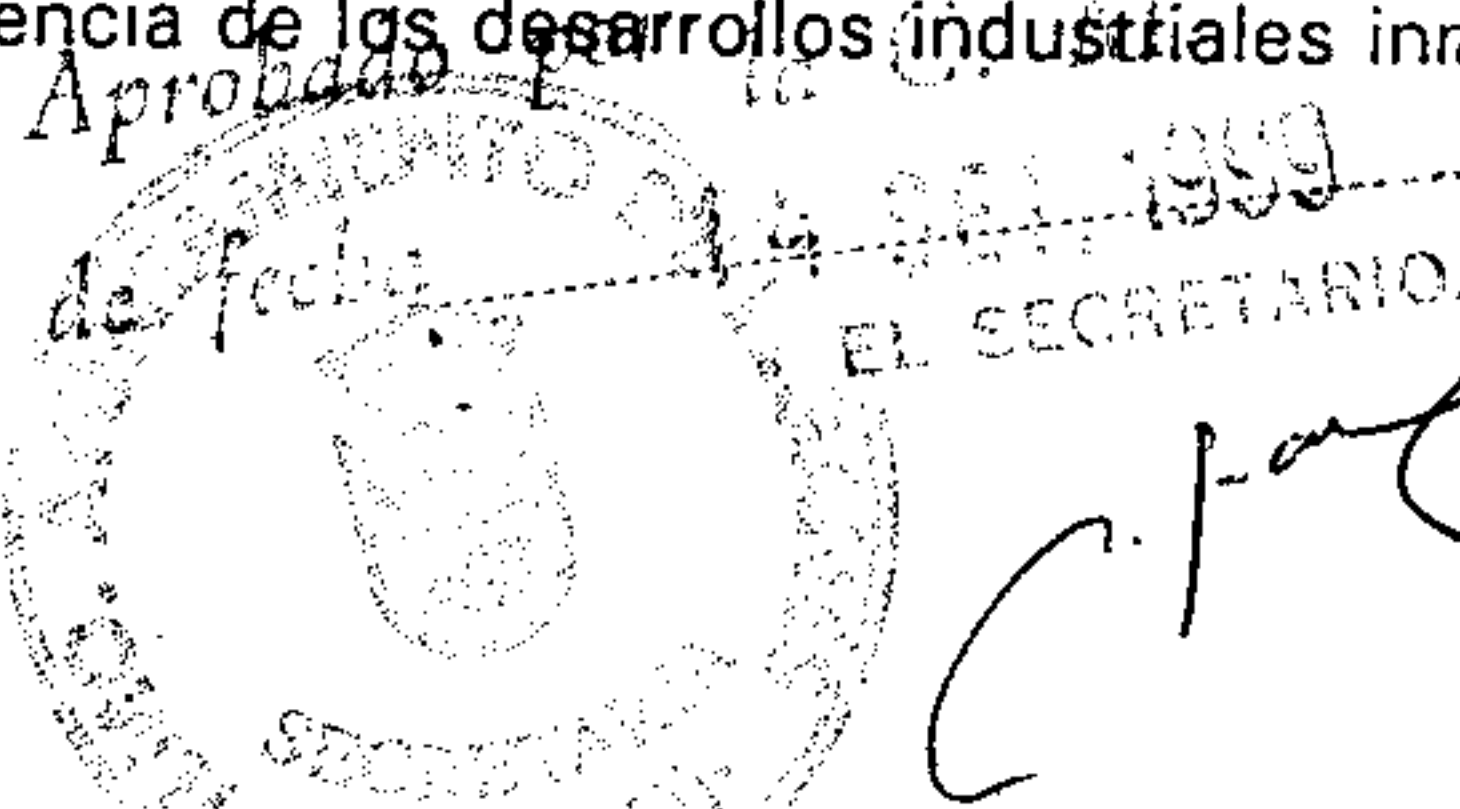
Madrid, 18-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
Jefe del Servicio de Actuación
Administrativa y Desarrollo

NOB. 18-5-2000
Resolución 104/1999, B.O.C.M. 5/5/89)



el Ayuntamiento Pleno



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

Leganés no se orienta hacia el Oeste sino hacia el Sur (PAU Culebro), y en todo caso la tradicional orientación industrial vinculada al eje Villaverde-Getafe sigue siendo más lógica que hacia Alcorcón.

- d) Las opciones más recientes de Leganés en dirección Oeste, al Norte de la carretera Leganés-Alcorcón, son residenciales (terrenos del Campo de Tiro, Reserva de Solagua).
- e) Al Sur de dicha carretera, se ha visto que los trabajos del presente PGOU plantean, como opción básica, el cierre de la Ronda Interior y el desbloqueo del crecimiento Oeste orientándolo a usos residenciales y universitarios: desbloqueo ya planteado previamente por el Ayuntamiento con una Modificación de PGOU actualmente en tramitación.

Se percibe con todo ello una necesidad peculiar de la Ciudad de Leganés: al estar totalmente rodeada de cerca por cuatro ciudades de 140-200.000 habitantes y por barrios de Madrid, resulta inadecuado que produzca "traseras". Si las ha producido, debe tratarse de darles la vuelta y sustituirlas por fachadas "delanteras".

La anunciada "Nueva N-V" supondrá desde luego un nuevo eje de penetración en Madrid por el Suroeste, pero su funcionalidad implícita como "nuevo eje de concunvalaciones" no debe perderse del todo. Servirá, cuando se realice, referencia regularizadora de la fachada Oeste de Leganés-ciudad, igual que para la fachada Sur de Móstoles. Si se aleja lo más posible del Parque de Polvoranca (como aquí se propone) también servirá para subrayar la fachada Este de Alcorcón y el límite municipal Alcorcón/Leganés: la actual carretera de borde de Alcorcón podría funcionar como su vía de servicio.

Se propone sustituir el enlace con la carretera Leganés-Alcorcón en 11 (no sería correcto) por dos enlaces en 2 y 12, con lo que se mantiene una frecuencia de un enlace cada dos kilómetros.

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.
de fecha 14 SET. 1999 20 DIC. 1999
EL SECRETARIO.

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

Las actuaciones para la configuración de la extensión y remate de Leganés-ciudad por el Oeste, más allá del cierre de la Ronda Interior, se plantean en dos grandes fases. La primera fase consiste en la revalorización funcional de este ámbito occidental, desde todos los frentes a la vez. Con esto se termina de darle la vuelta a la tendencia histórica que ha producido la "trasera Oeste" de Leganés-ciudad. Tres operaciones:

1-2-3-4-5 (y 16): Revalorización funcional del espacio entre Alcorcón y la Laguna de Mari Pascuala, y de las posibilidades de un segundo acceso a Alcorcón, relacionando esta puesta en valor con la ubicación más adecuada de un enlace con la nueva N-V, al menos con sus vías de servicio.

4-5-6-7-8: Consideración de las nuevas arterias desde la Estación de Leganés hacia la Laguna de Mari Pascuala y hasta la Reserva de Solagua como ejes vertebradores del desarrollo Oeste de la Ciudad.

8-9-10-11-12: Solución al problema de la conexión de la futura N-V con el área de Solagua: de este modo los dos ejes vertebradores conectarán con la nueva N-V (o con sus vías de servicio) configurando todo el desarrollo Oeste de la Ciudad de Leganés como un área de oportunidades enganchada a dicha autovía.

La segunda fase consiste, sin más, en articular nuevos desarrollos de Ciudad sobre las anteriores operaciones revalorizadoras:

13-14-15-16-17-18 (y 5-6): Definición de los usos adecuados para el espacio, funcionalmente revalorizado, que queda comprendido entre el remate de San Nicasio, Solagua, la nueva N-V y el Parque de Polvoranca.

Siguen dos apartados finales sobre sendos ámbitos que no corresponden a la Ciudad estrictamente considerada:

19-20: Soluciones para San José de Valderas.

21-22-23-24: Planteamiento inicial de la ordenación de los terrenos situados al Oeste del Parque de Polvoranca, en continuidad con lo reseñado para los terrenos más occidentales de la Zona Sur del término municipal.

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.
de fecha 20 DIC. 1999
EL SECRETARIO.

SECRETARIO

9 MAYO 2000

I) REVALORIZACION FUNCIONAL DEL ESPACIO ENTRE ALCORCON Y LA LAGUNA DE MARI PASCUALA, Y DE LAS POSIBILIDADES DE UN SEGUNDO ACCESO A ALCORCON (1-2-3-4-5, y 16):

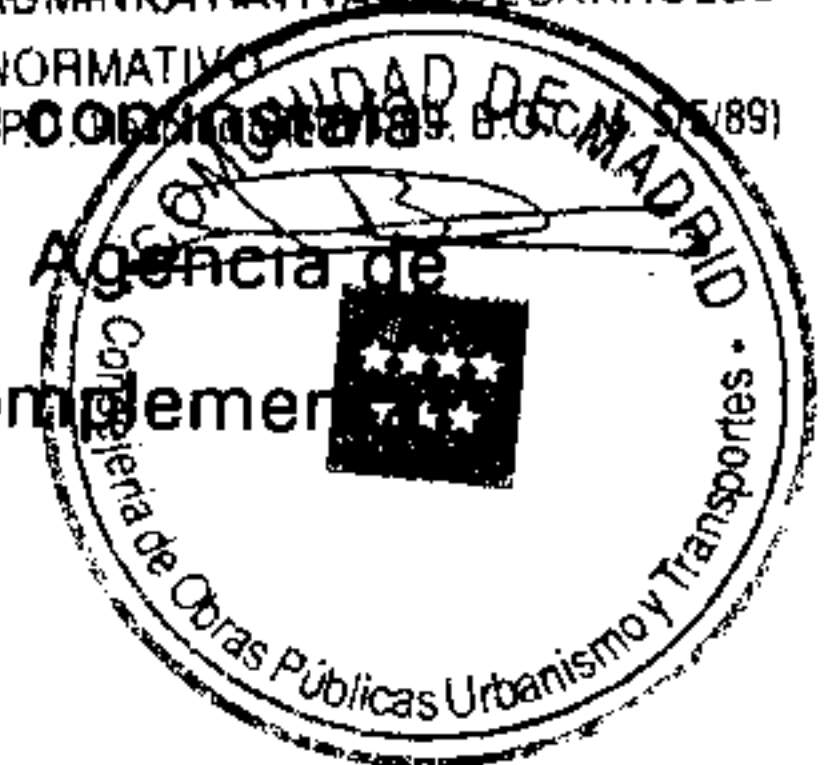
El foco de las posibilidades de tal revalorización es el área 1. Terrenos muy próximos a la Laguna de Mari Pascuala (hoy más conocida como "Lago", 4), que es el sector más atrayente, con mucho, del Parque de Polvoranca.

La vocación de estos terrenos es de área de oportunidad para usos de alta cualificación relacionable de alguna manera con la proximidad al Lago y con su atracción sobre un amplio público. Su accesibilidad desde Alcorcón es excelente, por 2, y desde Leganés puede conseguirse con la prevista Vía-Parque de borde del Parque de Polvoranca por el Norte (5-16). Esta localización de usos de calidad interesaría a Leganés no sólo por los usos en sí, sino además...

- porque contribuiría a la revalorización funcional de todo el espacio entre Leganés y Alcorcón al norte del Parque;
- porque el destino concreto que podría asignarse a estos terrenos puede definirse, quizá, en función de la idea de financiar los cuantiosos gastos anuales de mantenimiento del Parque y de instalaciones complementarias en su periferia (esta idea de la Agencia de Medio Ambiente sigue en vigor); estas instalaciones complementarían además el servicio ofrecido por el Parque.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 14-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
PP-URB-PLAN-19-85/89)



Sin embargo, el primer diseño aproximativo del trazado de la Nueva N-V con que se cuenta, pasa por 1, rozando el límite del Parque; si se insiste en mantener este trazado...

- se perderán las oportunidades antes indicadas al crearse una barrera entre la Laguna y la posible área de oportunidad;
- se contaminará el Parque y se generarán molestias a los usuarios;
- la amplia franja de terrenos de Leganés que quedará delimitada en-

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M. de Madrid
20 DIC. 1999
Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M. de Madrid
20 DIC. 1999
de fecha...
EL SECRETARIO.

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

tre la Nueva N-V y las industrias de Alcorcón, tendrá muy poco
interés funcional: se observa que en cualquier caso la demarcación
de hecho entre Alcorcón y Leganés va a quedar definida por la
Nueva N-V, pase por donde pase.

La conclusión es lógica: la nueva N-V debe aproximar todo lo posible su trazado
al límite municipal Leganés-Alcorcón.

Admitiendo esto, y observando que 2 quedará a unos 2 km de la intersección de
la nueva N-V con la M-50, y que desde 2 se consigue una penetración en el centro
de Alcorcón tan buena al menos como desde 10, se hace posible y deseable crear
junto a 2 un enlace con el Eje del Suroeste:

- conectando por 5-16 con el centro de Leganés;
- conectando por 2 con el centro y la vía de borde de Alcorcón (y a
través de esta vía de borde, con el centro de Móstoles, y, por 10,
con la actual N-V);
- conectando con la Vía-Parque de borde Oeste del Parque de
Polvoranca, y por ella con el centro de Fuenlabrada.

En consecuencia, este enlace se constituye complementariamente en nudo de
varias importantes rutas del Sur Metropolitano, todas ellas interesantes de cara a
definir en el futuro una red de líneas de autobuses yendo de centro de ciudad a
centro de ciudad, entre Leganés, Alcorcón, Móstoles y Fuenlabrada, y pasando por
numerosas áreas funcionalmente revalorizadas.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL VEREDICTO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000
19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)

Por otra parte, el "Parque de la Fuente del Palomar" que se ha definido en el
vértice Sur de la Ciudad de Alcorcón, limita con el término de Leganés en el borde
3, muy próximo al extremo N.O. del Parque de Polvoranca: lo más lógico sería
establecer un pasillo verde 3-4 intercomunicando los dos Parques. Este p
verde delimitaría por el Sur el área de oportunidad 1.

El problema del cruce de este pasillo verde por la nueva N-V podría solucionarse
fácilmente mediante un falso túnel, dado que el relieve del terreno en el área 3 es
adecuado para ello.

Aprobado por la C. M.

de fecha

EL SECRETARIO.



14 SET. 1999 20 DIC. 1999

II) CONSIDERACION DE LAS NUEVAS ARTERIAS DESDE LA ESTACION DE LEGANÉS HACIA LA LAGUNA DE MARI PASCUALA Y HASTA LA RESERVA DE SOLAGUA, COMO EJES VERTEBRADORES DEL DESARROLLO OESTE DE LA CIUDAD: 4-5-6-7-8.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJO DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
TRANSPORTE

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

La primera se apoya en la creación de la glorieta 5 dentro de la Vía-Parque 2-5-16: glorieta necesaria para el acceso al Parque de Polvoranca más cercano a la Laguna 4. Sólo queda entonces construir un tramo de "Paseo al Lago" 5-6 para completar, tras lo indicado a propósito de la Zona Centro, un largo eje prácticamente recto desde la Estación, 15, hasta la glorieta 5 de acceso al Lago, y de ahí al área de oportunidad 1 y a Alcorcón.

Los usuarios de este tramo 5-6 pasarán cómodamente por encima de la Circunvalación Sur de Leganés, sin enlace: el enlace correspondiente a esta función sería 16.

De la arteria Estación-Rio Guadiana-Reserva de Solagua ya se ha hablado en el apartado relativo a la Extensión Norte de la Ciudad. Lo importante ahora es entenderla como configuradora del "marco" de la Extensión Oeste, junto con la anterior: ambas diseñadas de acuerdo con un criterio de máxima calidad que es necesario para "dar la vuelta" radicalmente a lo que ahora es una trasera de la Ciudad.

III) SOLUCION AL PROBLEMA DE LA CONEXION DE LA FUTURA AUTOMIA "EJE DEL SUROESTE" CON EL AREA DE SOLAGUA (8-9-10-11-12):

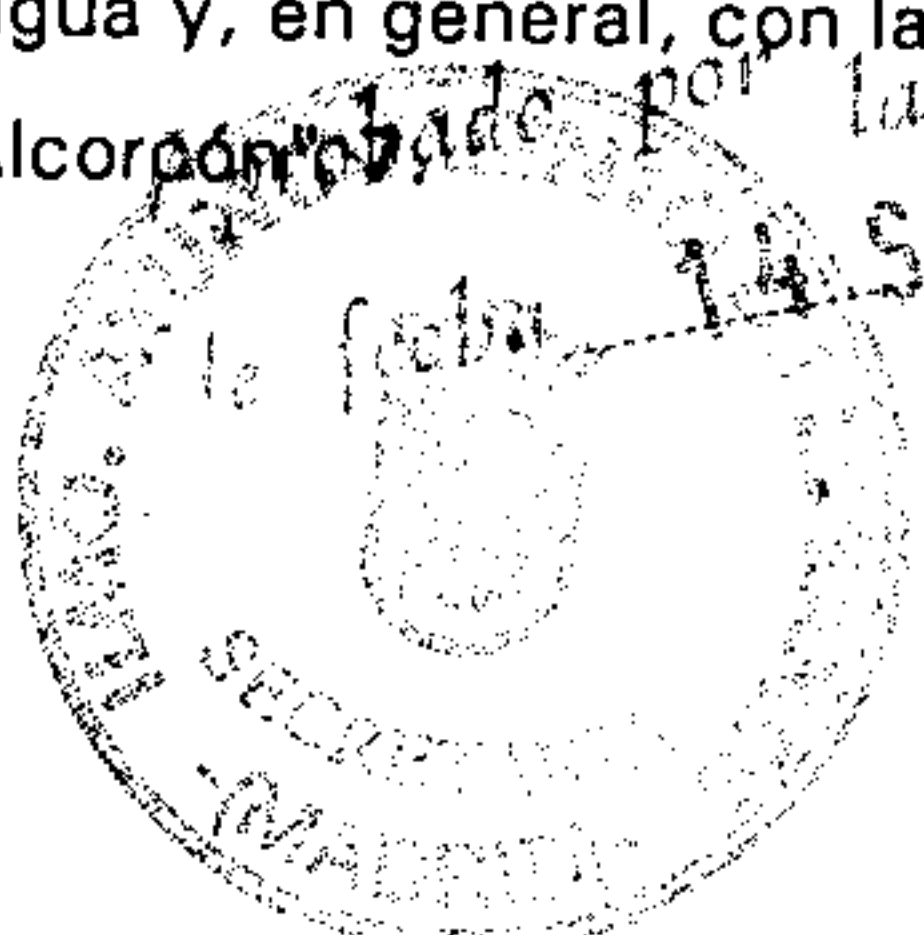
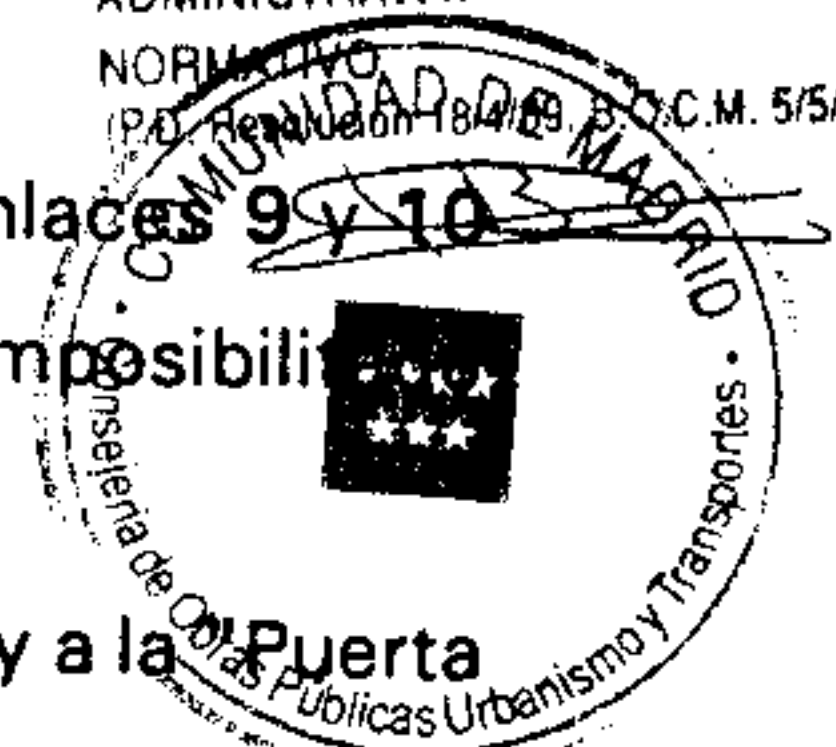
DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

18-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)

Las soluciones a distinto nivel que acaban de construirse para los enlaces 9 y 10 hacen incorrecto un enlace intermedio en 11, al igual que en 9 se ha imposibilitado conectar con una posible penetración en Solagua.

En las propuestas antes desarrolladas con referencia a la Zona Norte y a la "Puerta de Alcorcón" ya se ha resuelto este problema con un enlace en 12, distante 2 km del anterior enlace en 2. El ramal 12-8, con dos calzadas separadas por la línea del F.C. militar (posible línea de metro ligero o tranvía en el futuro), asegura la conexión con Solagua y, en general, con la trama del Oeste de Leganés, a través de la "Puerta de Alcorcón".



EL SECRETARIO

Con esto no van a aportarse novedades en cuanto a la localización del enlace, sino en cuanto a la perspectiva: la justificación de aquellas propuestas se refuerza al comprobarse su aportación a la revalorización funcional de los terrenos al Oeste de la Ciudad: muy superior en comparación con la que podría conseguirse con la solución "ortodoxa" de un enlace en 11.

En consecuencia, no parece procedente insistir en que, de todas formas, se realice el enlace en 11 (con un diseño forzado, o una solución más peligrosa, o retocando los recién terminados enlaces 9 y 10), pues entonces se impedirían los enlaces 2 y 12, mucho más necesarios cara al futuro de Leganés. La breve historia de la autovía de Circunvalación de Leganés (su extraño trazado con demasiadas pretensiones "multifuncionales", y pensado para menor capacidad e intersecciones a nivel; sus intersecciones a nivel sucesivamente cambiadas a distinto nivel según perspectivas propias del momento) ha sido suficientemente elocuente en ejemplos que muestran los resultados de unas ópticas demasiado cortas en visión de futuro.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJO DE OBRAS PÚBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO Y
TRANSPORTE

9 MAYO 2000

FORMADO

EL TECNICO
INFORMA

Así

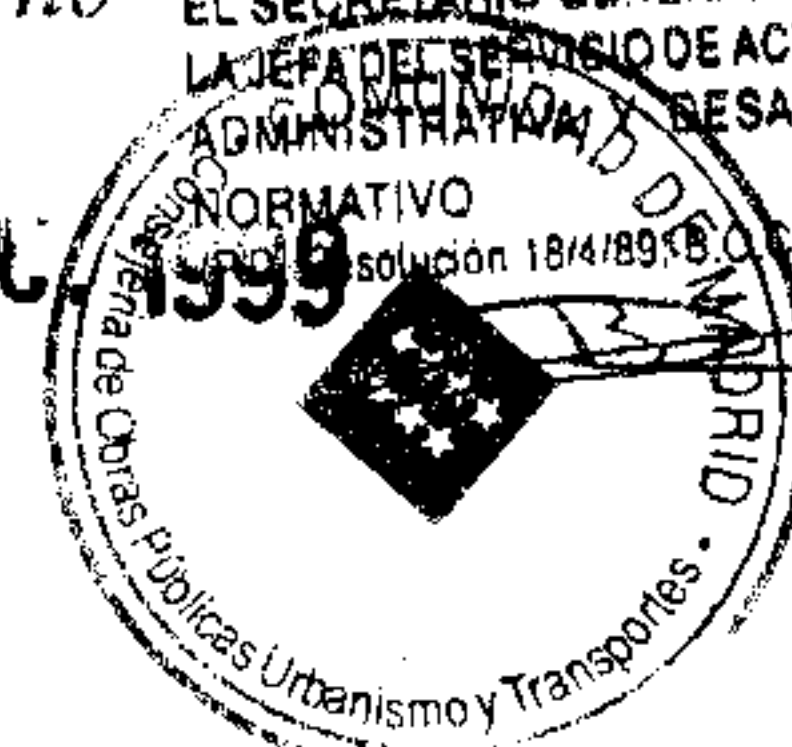
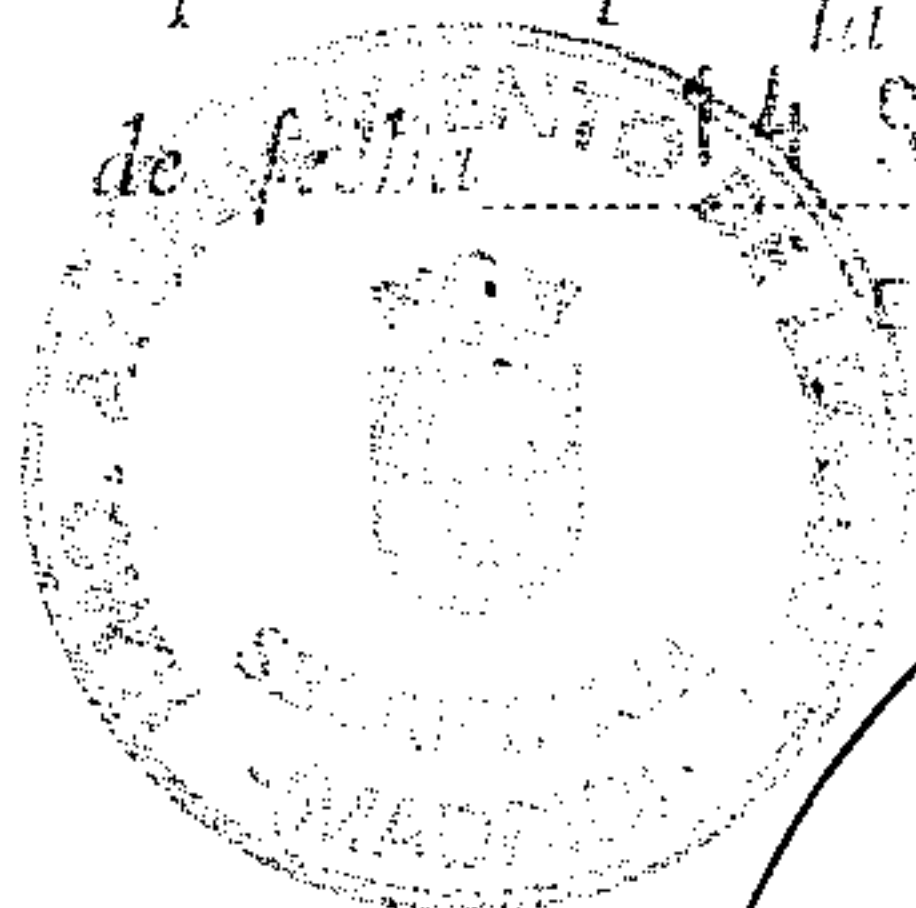
DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000
19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA DEPARTAMENTO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
Resolución 18/4/89 (B.O.C.M. 5/5/89)

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

de fecha 4 SET. 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.



IV) DEFINICION DE LOS USOS ADECUADOS PARA EL ESPACIO, FUNCIONAL-
MENTE REVALORIZADO, QUE QUEDA COMPRENDIDO ENTRE LAS DISTINTAS
ACTUACIONES DEL REMATE DE SAN NICASIO (13,14,15,18), SOLAGUA (18
partir de 7), LA NUEVA N-V, Y EL PARQUE DE POLVORANCA, Y VERTEBRADO
POR LOS EJES LAGUNA-ESTACION Y SOLAGUA-ESTACION (4-5-6-14-15, y 12-
8-13-15):

CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS.
DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTES Y
PLANIFICACION URBANA

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

- a) Entre el Parque de Polvoranca, la nueva N-V y la Autovía de Circunvalación Sur de Leganés: la vocación de estos terrenos no puede ser otra que la de un uso residencial con predominio de la baja densidad, vinculado a la vecindad del Parque de Polvoranca. Constituirá el digno remate final de la Ciudad por el Oeste, con terminación ante la Laguna 4 y el área de oportunidad 1 de modo relativamente simétrico a su terminación por el Este ante Parquesur.

Ahora bien, la realización efectiva de este barrio, con exigencia de gran calidad, no tendría sentido a corto plazo, sino a partir de un momento de mayor madurez urbana, y en el que las expectativas ligadas al PAU Culebro se hubieran desarrollado suficientemente (lo mismo que la vegetación del Parque de Polvoranca). Lo cual sitúa esta operación más allá del horizonte de la programación del presente PGOU, con casi total seguridad. Pero es importante tenerla en cuenta como referencia de futuro para las actuaciones efectivamente programadas, como sucede con los desarrollos posibles a medio-largo plazo en los terrenos al Oeste del PAU Culebro y del Parque de Polvoranca.

DOCUMENTO A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFATURA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

RESOLUCIÓN 18/2000 (B.O.C.M. 5/5/89)

En el Esquema de Propuestas esta zona aparece con una trama de uso "residencial de baja densidad". Salvo un sector triangular situado entre Tabacalera y Parque de Polvoranca, con trama residencial similar a la de los otros barrios de la Ciudad. Esto no significa exactamente una concentración de densidades en este sector, sino la necesidad de considerarlo de modo diferente al resto del futuro barrio: por razón del entorno visual (cercanía de Tabacalera; diseño específico para una cuna tan estrecha entre la autovía de Circunvalación y el Parque y por situación (nexo de unión entre Valdepeyayo y el futuro barrio).

Aprobado por la C. M. 20 DIC. 1999

de fecha 14 SET. 1999 EL SECRETARIO.

- b) Entre la Ronda Interior y la Circunvalación Sur: el área industrial del Sector 6-Polvoranca, con Tabacalera como principal implantación, debe continuar su desarrollo dentro de sus límites actuales, como polígono moderno compatible con su excelente ubicación interior a la Ciudad, entre las dos significativas piezas que van a ser la Nueva Zona Universitaria de Solagua y el Parque Científico-Empresarial del PAU Culebro.

El área 6, inmediatamente al Norte, cuenta con una ocupación no consolidada, por parte de algunas naves industriales antiguas; pensando en su reconversión fue calificada como suelo urbanizable de uso industrial por el PGOU de 1985. No se ha desarrollado como tal. Su destino debe lógicamente unirse al del área 17 formando una sola "pieza de oportunidad" extraordinariamente revalorizada si se cumplen las anteriores previsiones. Aunque en etapas anteriores de este trabajo se han estudiado sus posibilidades residenciales, éstas podrían quedar perjudicadas por una situación arrinconada respecto al conjunto de las áreas residenciales de la Ciudad, y en cambio su vocación para nueva Zona Universitaria conecta mejor con todas sus ventajas de posición, accesibilidad y relaciones con el entorno.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO, TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION URBANA

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

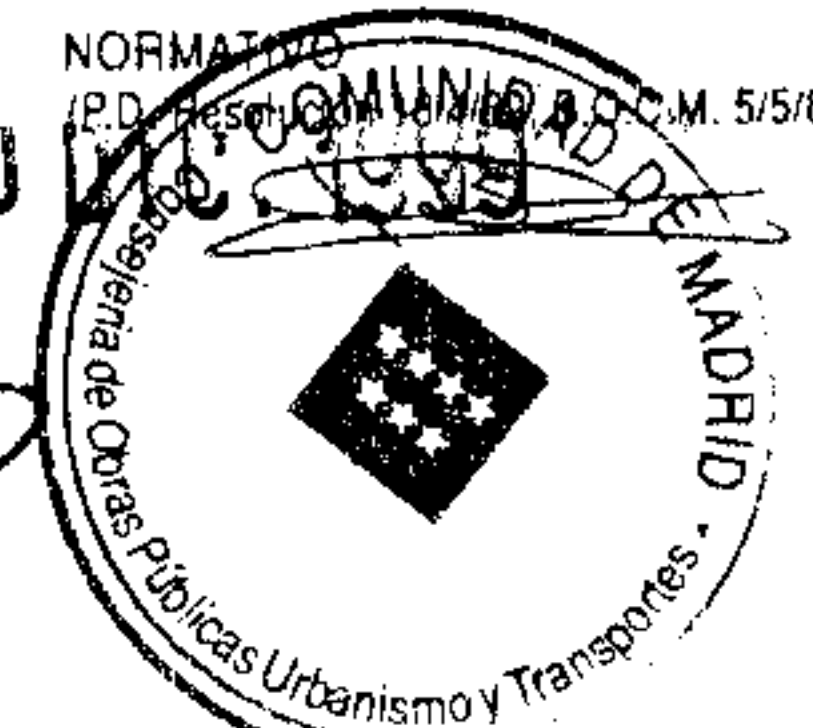
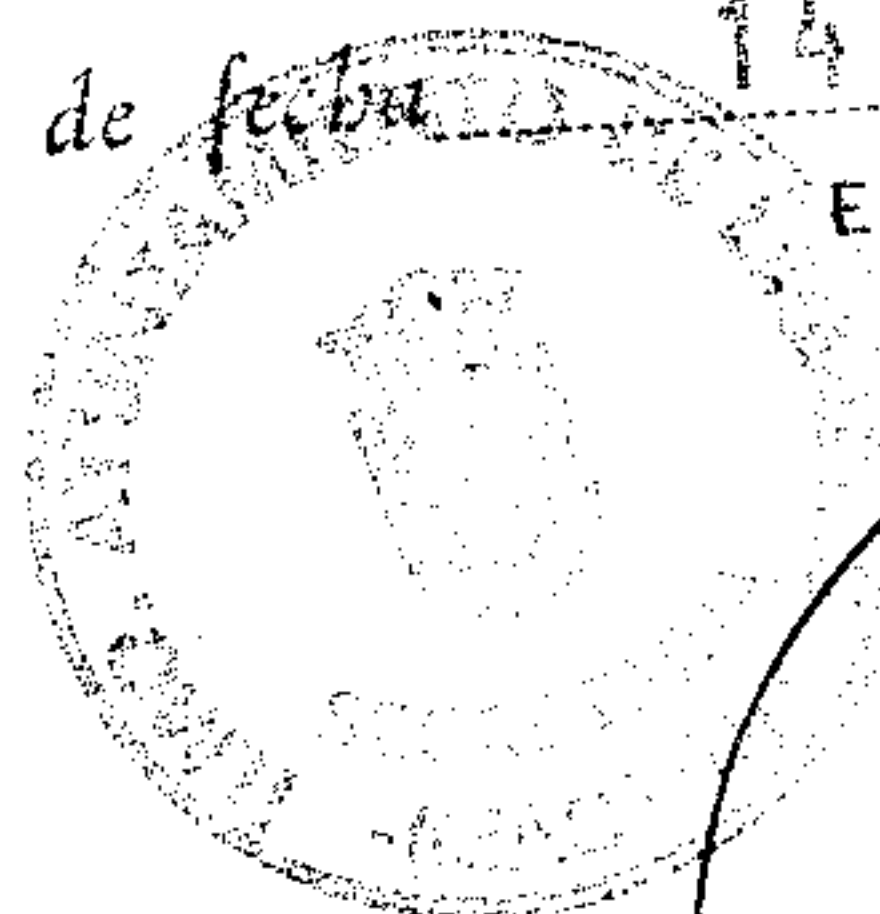
EL TECNICO
INFORMANTE

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución de la C.M. 5/5/89)

Aprobado por el Ayuntamiento de
la C. M.
14 SET 1999 2000
de fecha

EL SECRETARIO.



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

V) SOLUCIONES PARA SAN JOSÉ DE VALDERAS (19-20):

EL TECNICO
INFORMANTE

- 19: En el área de San José de Valderas, hay que diferenciar los casos del suelo residencial ("Los Castillos") perteneciente ya a Alcorcón y del suelo industrial, perteneciente a Leganés.

El área residencial planteaba problemas funcionales para sus habitantes, por su adscripción municipal a Leganés. Estos problemas se han solucionado, ya que se ha realizado un cambio de término municipal, a cambio del traspaso recíproco a Leganés de una superficie de uso industrial en el sector 20 que pueda considerarse equivalente a diversos efectos.

El área industrial actualmente dentro del término de Leganés tiene principalmente un problema de accesos que podría solucionarse a través del sector industrial 20 de Alcorcón, con el que se encuentra indisolublemente ligado.

Este problema tiene carácter puntual y se solucionará coordinadamente por los nuevos PGOU de Leganés y Alcorcón, que se están elaborando simultáneamente.

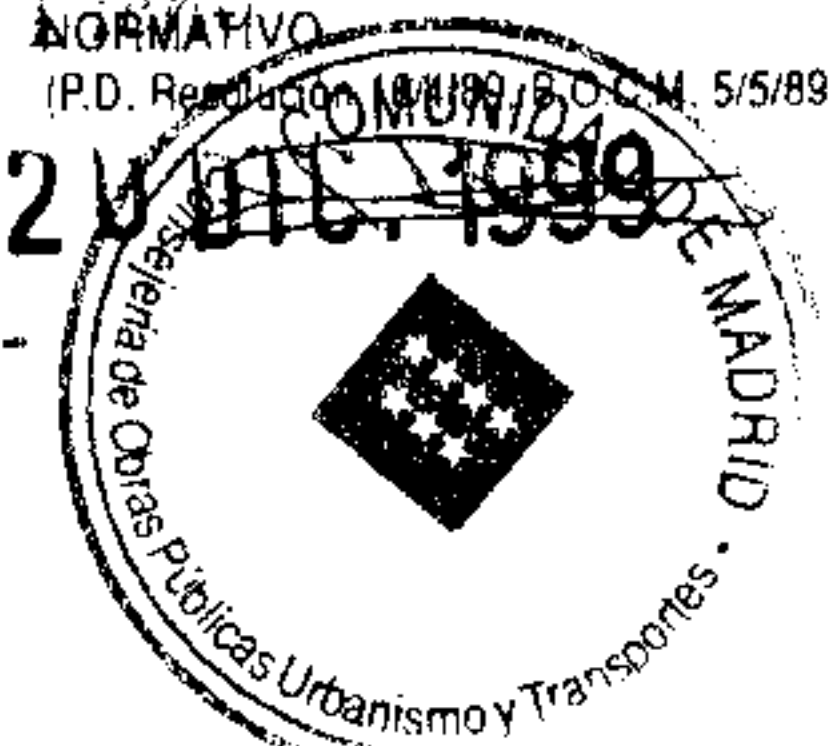
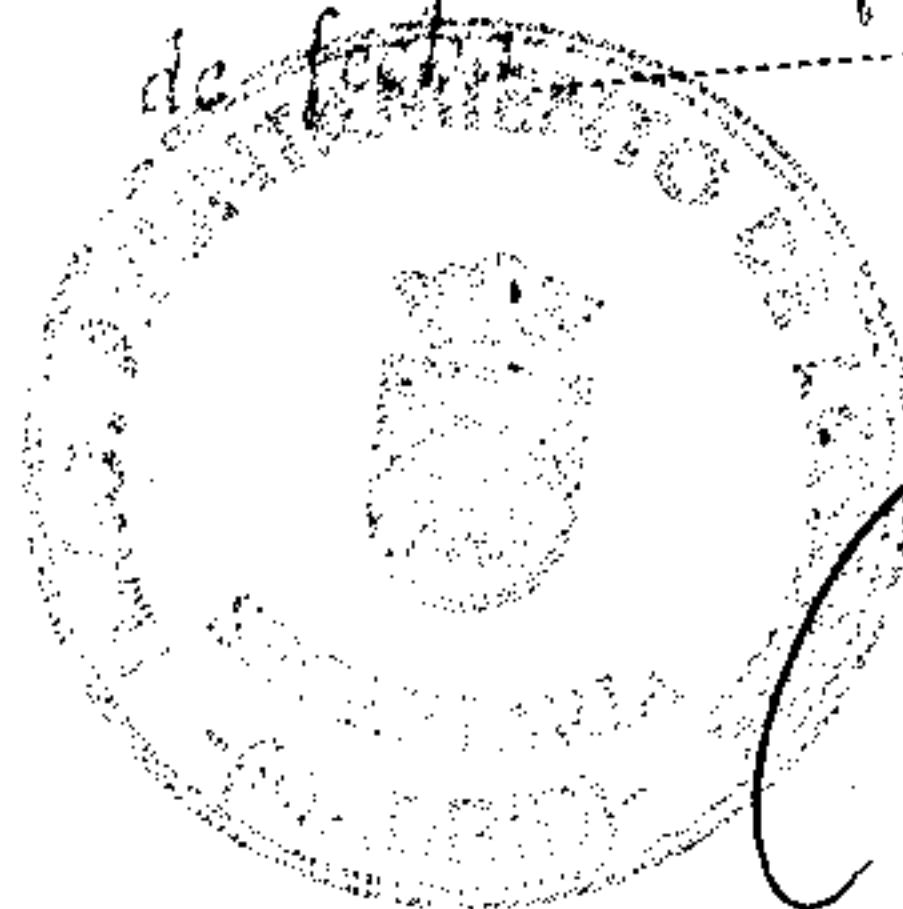
Las demarcaciones de los ámbitos de los respectivos PGOU serán los términos municipales tal como estén definidos en el momento de su aprobación, dependiendo por tanto de que el trámite de intercambio de terrenos haya culminado o no.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000
19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(P.D. Resolución 18/1999/BOCM, 5/5/99)

Aprobado por el Ayuntamiento
la C. M.
14 SET. 1999
de fecha
EL SECRETARIO.



9 MAYO 2000

VI) PLANTEAMIENTO INICIAL DE LA ORDENACION DE LOS TERRENOS SITUADOS AL OESTE DEL PARQUE DE POLVORANCA (21-22-23-24):

SEAL TECNICO
INFORMANTE

Se trata de un ámbito abocado a desarrollos de calidad a medio-largo plazo, sobre los que, sin embargo, conviene prever ciertas referencias en perfecta continuidad con lo reseñado para los terrenos más occidentales de la Zona Sur del término municipal:

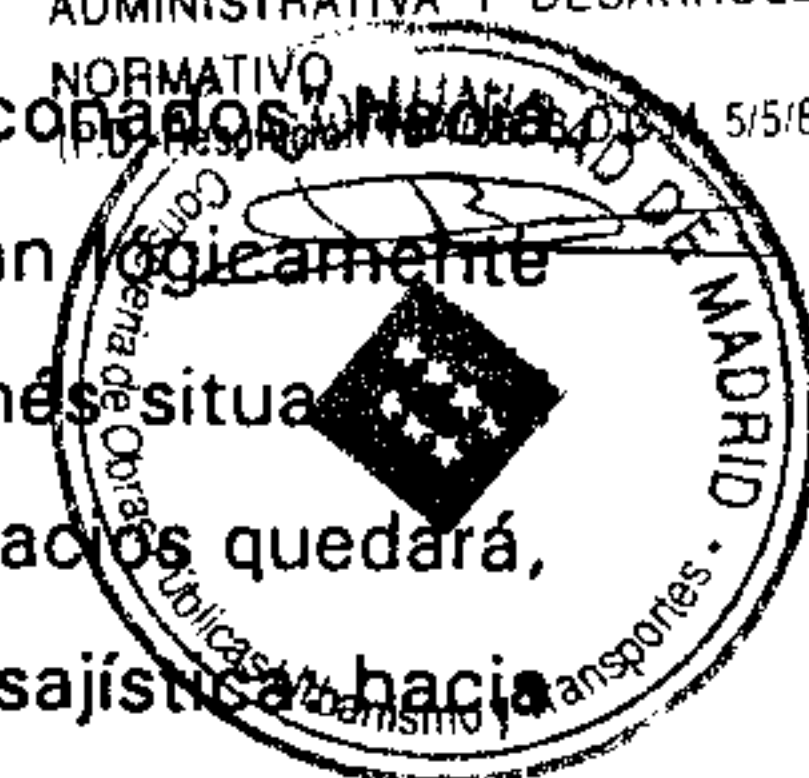
21: Franja "de oportunidad" vinculada a la vía-parque de borde Oeste del Parque de Polvoranca.

22 y 23: Franjas a ambos lados del camino histórico Alcorcón-Fuenlabrada, con el interés paisajístico propio de coincidir con la importante divisoria de aguas, y de vistas, entre las cuencas de los ríos Guadarrama y Manzanares. Vocación de usos muy destacados pero de pequeña ocupación superficial, y vinculados de algún modo con la especial circunstancia paisajística de estos terrenos.

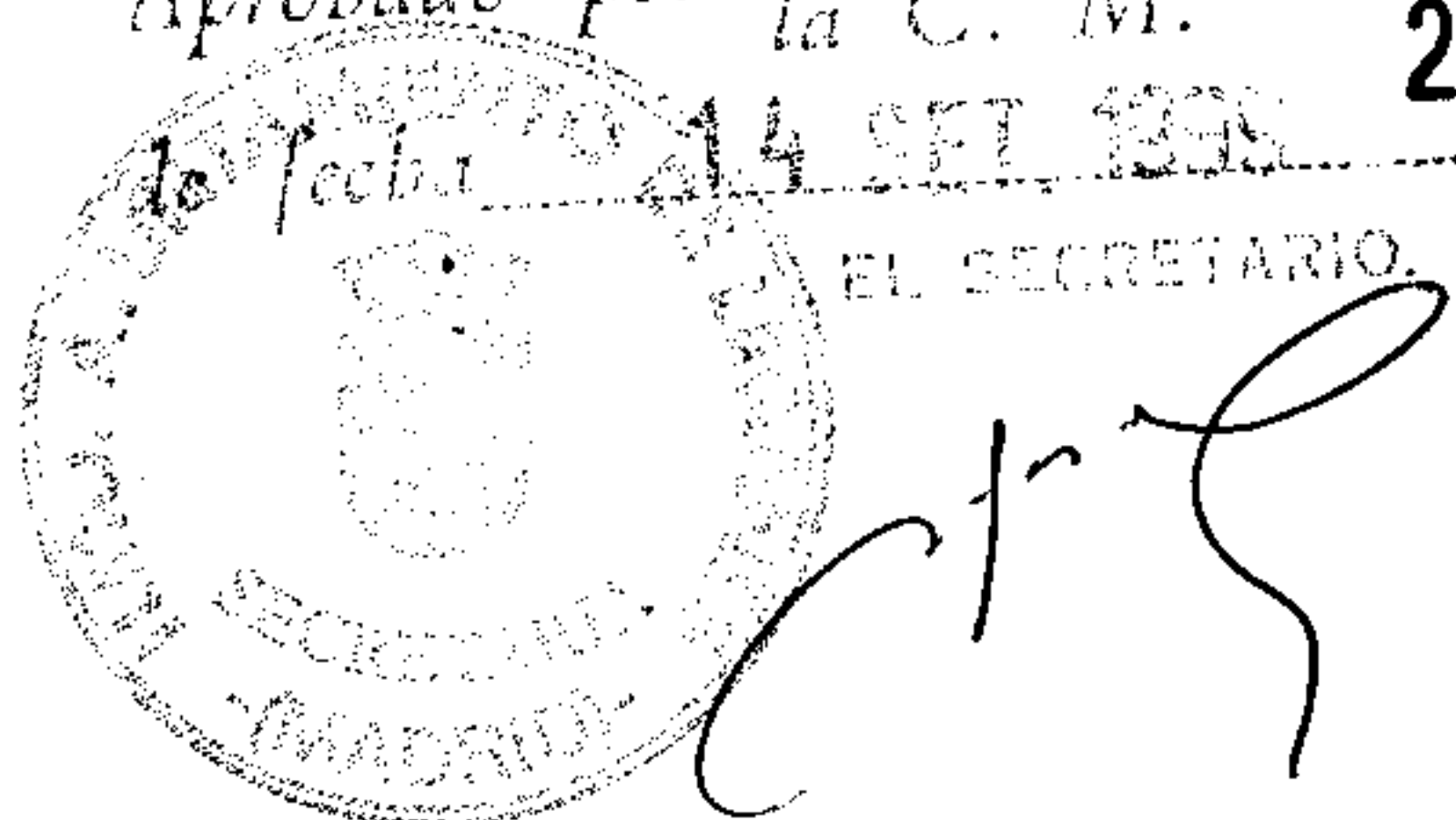
24: Los terrenos del término de Fuenlabrada que quedarán "arrinconados" por el término de Leganés por la M-50 y la nueva N-V deberán lógicamente ordenarse de forma coordinada con los terrenos de Leganés situados al Oeste del Parque de Polvoranca. El conjunto de ambos espacios quedará, pues, como una interesante unidad con doble vertiente paisajística, hacia Leganés y hacia Móstoles. Será, desde luego, una unidad a desarrollar a largo plazo.

"R": A partir de las operaciones que se han propuesto para esta zona, la estación de transferencia de residuos sólidos podría ver muy mejorada su accesibilidad, a través de un enlace exclusivo en 2 con la nueva N-V (es decir, con sus esperables vías de servicio) y las nuevas vías convergentes en él.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
18-5-1999
19-5-1999
Madrid.
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
5/5/89)



Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.
20 DIC. 1999



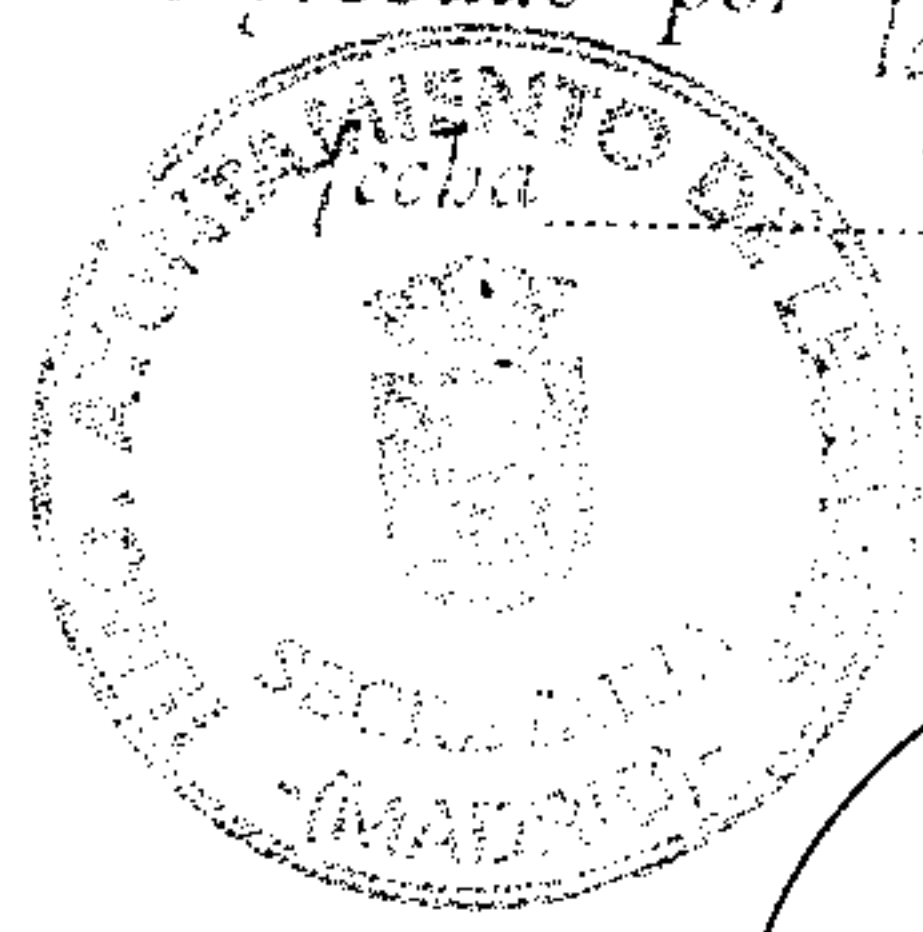
CONSEJO DE PLANIFICACIÓN URBANA



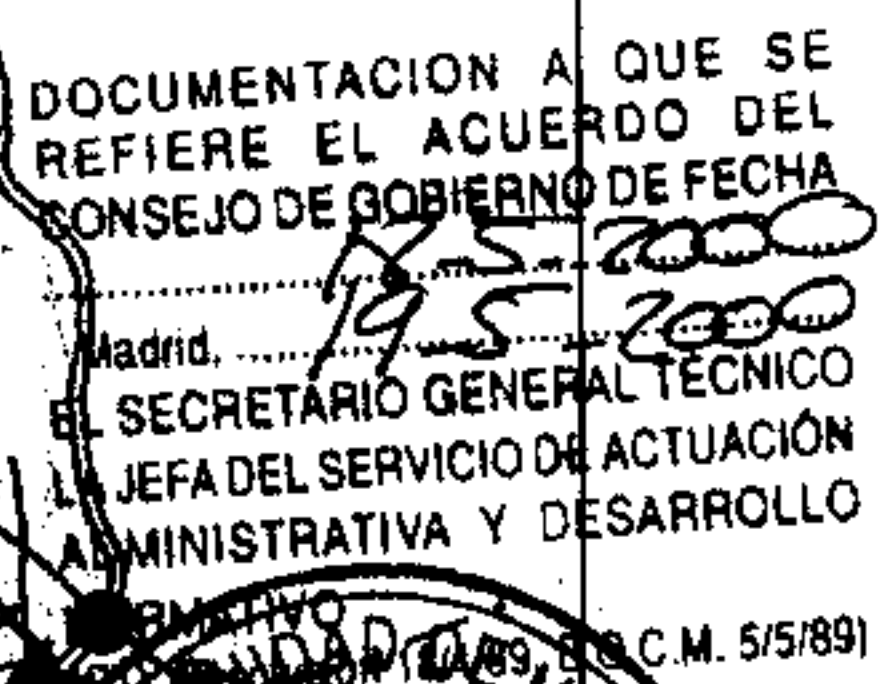
- INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE**
- Autovías
 - Otras carreteras significativas
 - Bulevar, paseo o vía parque
 - Vías ferroviarias
 - Estaciones de F.C.
 - Nueva glorieta urbana
- ZONAS / VOCACIONES**
- Residencial con su equipamiento
 - Usos extraurbanos
 - Universidad Carlos III
 - Verde
 - Verde/Usos muy extensivos
 - Industrial
 - Ocupación no consolidada
 - Áreas de oportunidad, usos esp.
 - Bases Aéreas
 - Resid. baja densidad (Leganés)
 - Equipamiento deportivo
 - Equipamiento privado
 - PAU Culebro en Leganés
 - Terciarlo + Verde + Gran equip.
 - Remate de San Nicasio
 - Industria escapearte

SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
 DE LA OFICINA DE ACTUACIÓN
 ADMINISTRACIÓN DE DESARROLLO
 URBANÍSTICO
 (Resolución 18/4/89. B.O. 24-5-89)

probado por el Ayuntamiento de Madrid
 la C. M.
 14 SET. 1999 20 DIC. 1999



EL SECRETARIO
 COMUNIDAD DE MADRID
 CONSEJERIA DE OBRAS PÚBLICAS,
 URBANISMO Y TRANSPORTE
 DIRECCION CENTRAL DE URBANISMO Y
 PLANIFICACION REGIONAL
 9 MAYO 2000
 DOCUMENTO INFORMADO
 EL TECNICO
 INFORMANTE



EL TECNICO
INFORMANTE

4. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACIÓN

DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

NORMATIVO
(P.D. Resolución 14/7/89, B.O.C.M. 5/5/89)

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

le fecha 14 SET, 1999 20 DIC 1999

EL SECRETARIO.



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TÉCNICO
INFORMANTE

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

Ay

4.1. OBJETIVOS LA ORDENACIÓN.

Objetivos del Plan General

El Ayuntamiento de Leganés realiza la revisión del Plan General desde la necesidad y obligación de adaptarlo al marco legal vigente y para definir una adecuada ordenación urbanística de su territorio.

El objeto de la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Leganés es adecuar el planeamiento urbanístico del municipio a las necesidades de la situación socioeconómica y a las características deseables de la estructura urbana, en base al desarrollo previsible. Para ello se proponen los objetivos generales siguientes:

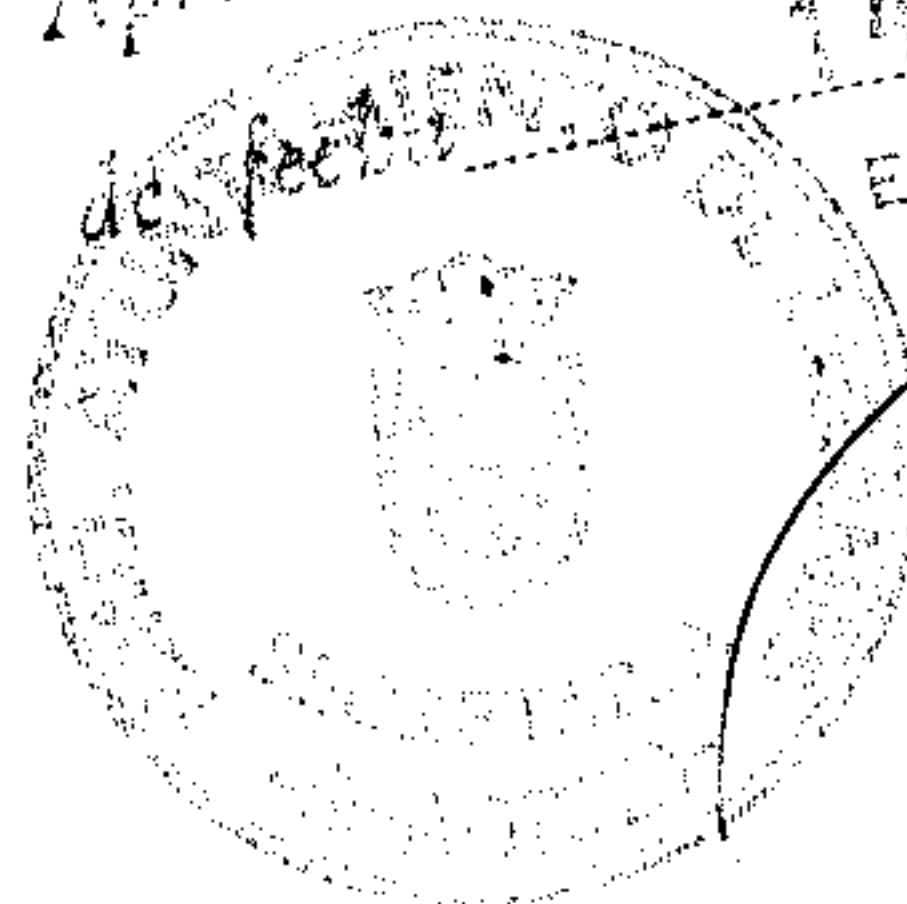
- a) Articular y mejorar la accesibilidad a la red arterial y la conectividad interna.
- b) Consolidar, reequipar y estructurar la ciudad existente.
- c) Conservar y proteger el patrimonio histórico-cultural y los elementos singulares del municipio.
- d) Prever y ordenar los desarrollos urbanísticos futuros.
- e) Mantener y proteger la oferta de trabajo actual y posibilitar la generación de nuevo empleo.
- f) Proteger y mejorar el medio ambiente urbano y rural.
- g) Definir los instrumentos urbanísticos necesarios para la gestión y desarrollo de las determinaciones del Plan General.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
Madrid, 18-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 18/4/89 de C.M. 5/5/89)



Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
de la C. M.
14 SET. 1999
EL SECRETARIO.

20 DIC. 1999



9 MAYO 2000

DCCC

Ay

EL TECNICO
DE INFORMACION

4.2. DESCRIPCIÓN DE LAS PROPUESTAS

Las propuestas del presente documento del Plan General se estructuran en nueve grandes bloques de actuación:

1. Población y empleo.
2. Suelo residencial.
3. Operaciones en el Centro de la ciudad.
4. Universidad.
5. Transporte público.
6. Viario urbano.
7. Zonas verdes.
8. Puertas de la ciudad.
9. Equipamientos.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid.

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

FORMACIÓN 16/4/89, 5.000 (5/89)

4.2.1. Población y empleo.

El Plan General pretende favorecer el equilibrio entre población y empleo, mediante la ubicación de suelo para las actividades productivas (reforma y ampliación de los actuales polígonos industriales y creación de nuevas zonas para la industria, comercio y las actividades terciarias).

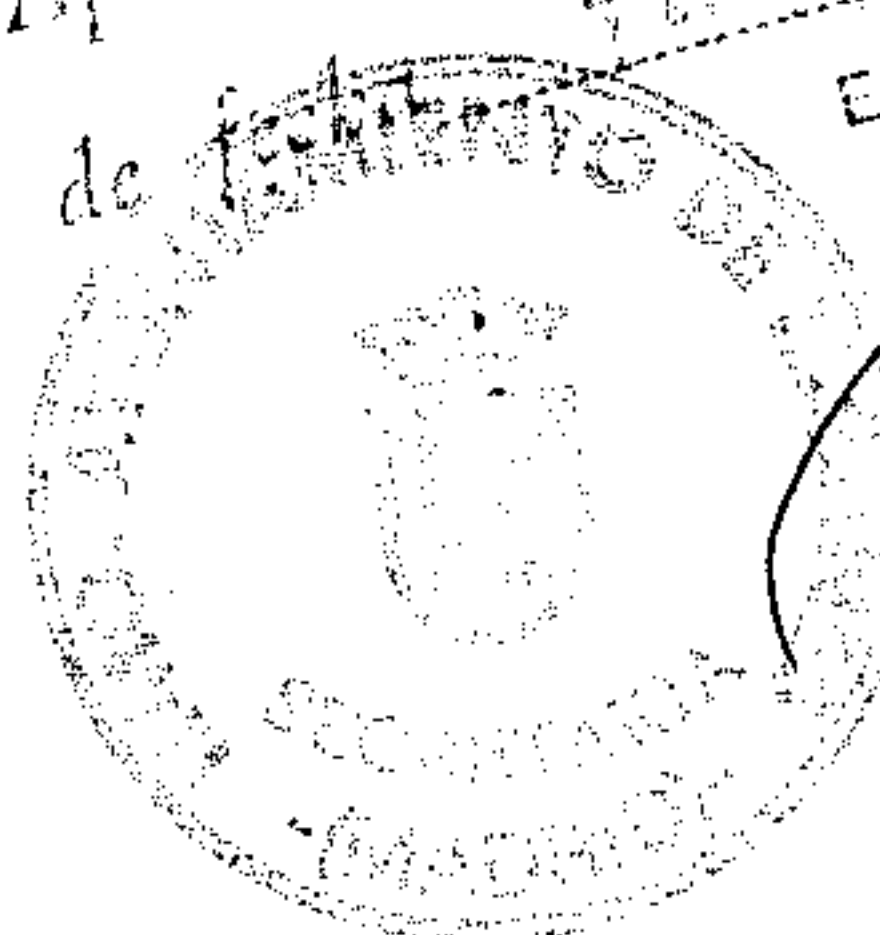
Los objetivos prioritarios son la modernización y diversificación de las actividades industriales y la transformación de las áreas marginales de pequeño tamaño.

Las propuestas tienen como complemento las iniciativas en cuanto a instalaciones estratégicas, áreas de servicio a empresas y grandes equipamientos singulares previstas en el desarrollo del planeamiento expuesto en el PAU Culebro.

Para usos productivos, el Plan prevé en Suelo Urbanizable Programado, en el primer cuatrienio:

- la ampliación del polígono industrial del Portillo
- las nuevas áreas terciarias de las "puertas" de Carabanchel y de Fuenlabrada

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
de fecha 14 de mayo de 1999
EL SECRETARIO.



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

En Suelo Urbanizable Programado, segundo cuatrienio, se desarrolla una nueva zona industrial en "El Bercial Sur" y un área de actividad terciaria, industrial, recreativa y dotacional al sur de la M-50 y del parque de Polvoranca.

En el Suelo Urbanizable No Programado, además de las áreas de terciario e industria del PAU Arroyo Culebro, las previsiones son:

- dos áreas (Norte y Sur) de industria y terciario junto a la autovía de Toledo
- la ampliación del polígono industrial de Prado Overa
- el área de industria y terciario de "El Bercial Norte"
- el área de industria y terciario en el "Cerro del Cuerno"

4.2.2. Suelo residencial.

En cuanto a nuevo suelo residencial, una vez consolidadas las actuaciones de Leganés Norte y Campo de Tiro, y la de desarrollo actual (La Fortuna), se propone el ensanche de partes de la ciudad (San Nicasio y Vereda de Estudiantes) y, con mayor extensión, las nuevas operaciones que al Norte y Noroeste conformarán este frente de la ciudad, con distintas densidades y tipologías. Esta oferta residencial responde a un crecimiento "vegetativo": mantenimiento o descenso moderado de la población y descenso del número de habitantes por vivienda, consecuencia del cambio de hábitos y del aumento de la calidad de vida.

Para uso residencial, el Plan clasifica como Suelo Urbanizable Programado, primer cuatrienio, el ensanche residencial del barrio de San Nicasio.

Como Suelo Urbanizable Programado, segundo cuatrienio:

- residencial en Poza del Agua
- residencial en Solagua
- ensanche residencial de Vereda de Estudiantes

En Suelo Urbanizable No Programado, las previsiones residenciales se incluyen en el PAU Arroyo Culebro.

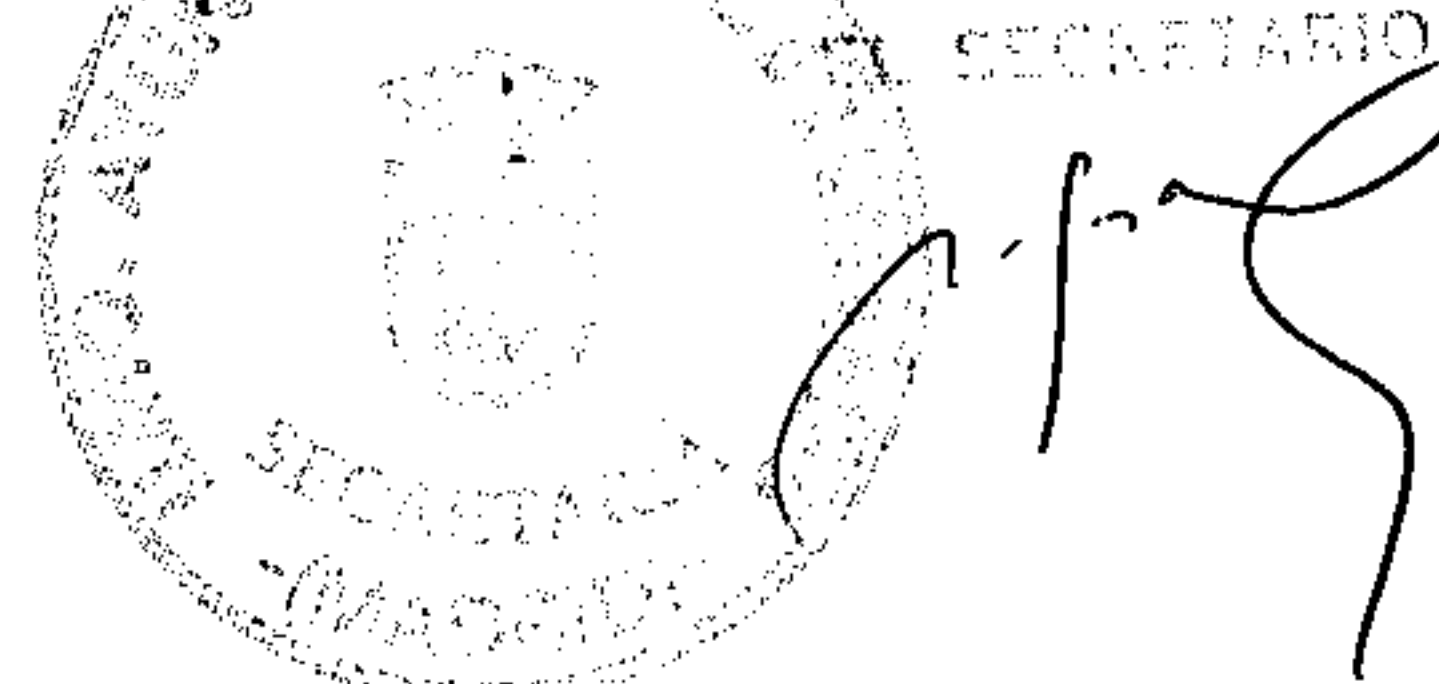
DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 17.5.2000
19.5.2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.R. RESOLUCIÓN 19/89, D.O.C.M. 5/5/89)



Aprobado por la C. M.

de fecha 14 SET. 1999 20 DIC. 1999



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

4.2.3. Operaciones en el Centro de la ciudad.

Para el ámbito central de la ciudad, se propone la redacción de un Plan Especial de Reforma Interior (PERI), que desarrolle un estudio pormenorizado del centro, resolviendo las Unidades de Actuación no desarrolladas del Plan General de 1985, buscando una solución de conjunto. El PERI estudiará el mantenimiento de los ámbitos de protección y la recalificación de los usos de equipamiento asignados a edificaciones protegidas, así como el establecimiento de las determinaciones específicas a partir de la Ordenanza 1 RCA Residencial en Casco Antiguo del Plan General.

En el casco urbano se pretende la revitalización del área central mediante la modificación de ordenanzas:

- permisión del uso de sótanos para ampliación de locales comerciales (siempre que cumplan la normativa NBE-CPI)
- posibilidad de edificación en planta baja de los patios (siempre que no haya piezas que se iluminen o ventilen a través de las partes edificadas)
- posibilidad de dedicar la planta baja a usos comerciales o de oficina, así como la planta primera, en los ejes comerciales

El Plan General de 1985 establecía para el tratamiento del **casco antiguo** criterios que conducan a la reducción de la edificabilidad potencial concedida por el Plan General de 1966, adoptando medidas restrictivas. Al mismo tiempo proponía la remodelación de algunas grandes manzanas para proporcionar al área central de Leganés espacios libres que aliviasen en alguna medida su excesiva compactación.

Estas intenciones se traducían en la delimitación de "Conjuntos Urbanos de Conservación", Unidades de Actuación y Áreas de Rehabilitación. Dentro de los **Conjuntos Urbanos de Conservación**, se establecía tres categorías para las edificaciones: Conservación de Elementos, Renovación con Limitaciones de 1er grado y Renovación con Limitaciones de 2º grado.

La altura de la edificación se fijaba en tres plantas para el casco, protegiendo afectando en las distintas categorías un número elevado de edificios, medidas excesivamente restrictivas que han producido un cierto "estancamiento" de la renovación del centro.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 19/5/2000

EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(RD. Presu. 33/1999 B.O.C.M. 2/5/99)



14 SEP 1999 20 DIC. 1999

Es conveniente reducir el número de edificios protegidos, buscando **equilibrio** entre las posibilidades técnicas de su rehabilitación y su valor **arquitectónico**, ambiental o cultural, facilitando el saneamiento de la edificación y evitando su abandono.

La protección de edificaciones pretende el reforzamiento de los ejes más significativos del centro, persiguiendo una idea de conjunto: edificios de interés, equipamientos, espacios libres, recorridos peatonales...

En cuanto a los edificios que el Plan vigente protege y destina a uso de equipamiento, la mayoría no tienen la capacidad para albergarlo, o su rehabilitación resultaría poco rentable.

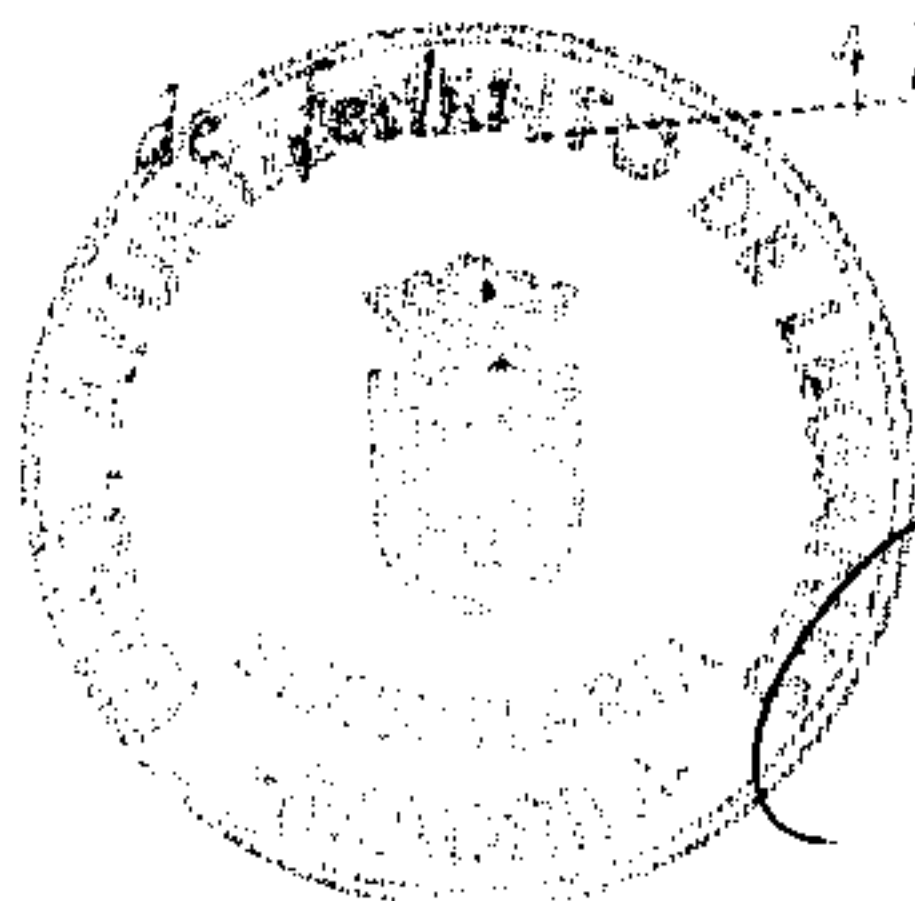
Se trata de promover la renovación del centro, sin favorecer su densificación, pero protegiendo estrictamente los edificios y conjuntos que posean un valor arquitectónico, urbanístico, histórico, artístico, cultural o ambiental real, cuya recuperación y mantenimiento sean, técnica y económicamente, posibles.

El Catálogo que se tramita paralelamente al Plan General mantiene protegidos los edificios que el Plan vigente incluye en la "Categoría 1ª. Conservación de elementos":

- Edificios de carácter religioso (Iglesia Parroquial de El Salvador, Ermita de San Nicasio, Ermita de La Soledad, hoy San Cristóbal, Ermita de Butarque, Iglesia del Hospital Psiquiátrico, Ruínas de la Iglesia de San Pedro, en Polvoranca, Iglesia del Colegio de Agustín, en el Parque de los Frailes).
- Edificios de carácter civil (Hospital Psiquiátrico de Santa Isabel, Colegio Convento de la Inmaculada, Colegio Convento de San Agustín)
- Edificios de carácter militar (edificio cuartel del regimiento de Saboya: la parte conservada, patio y portada, tras las obras para albergar instalaciones de la universidad)

aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

14 SET. 1999 20 DIC. 1999
EL SECRETARIO.



Entre los elementos/edificios de carácter popular, se mantiene la protección de la antigua bodega de la avenida de la Universidad y calle Nuncio, del conjunto de "Casas baratas" de la avenida de Fuenlabrada, y se desprotege el resto, por entender que su valor es cuestionable, que presentan problemas técnicos difícilmente solucionables, que para los distintos propietarios es inviable económicamente la rehabilitación, y que, en definitiva, su conservación plantea serios obstáculos urbanísticos.

No obstante, el PERI del casco establecerá las condiciones para las edificaciones incluidas en su ámbito.

En resumen, se plantea el desbloqueo de la protección de edificaciones de valores poco significativos, posibilitando edificaciones de nueva planta que retomen parámetros estéticos y compositivos de las anteriormente existentes.

La altura máxima de edificación en el casco se establece en IV plantas (en calles de anchura mayor o igual a 10 metros).

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTES
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
TRANSPORTES

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMATIVO

E
EL TECNICO
INFORMANTE

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

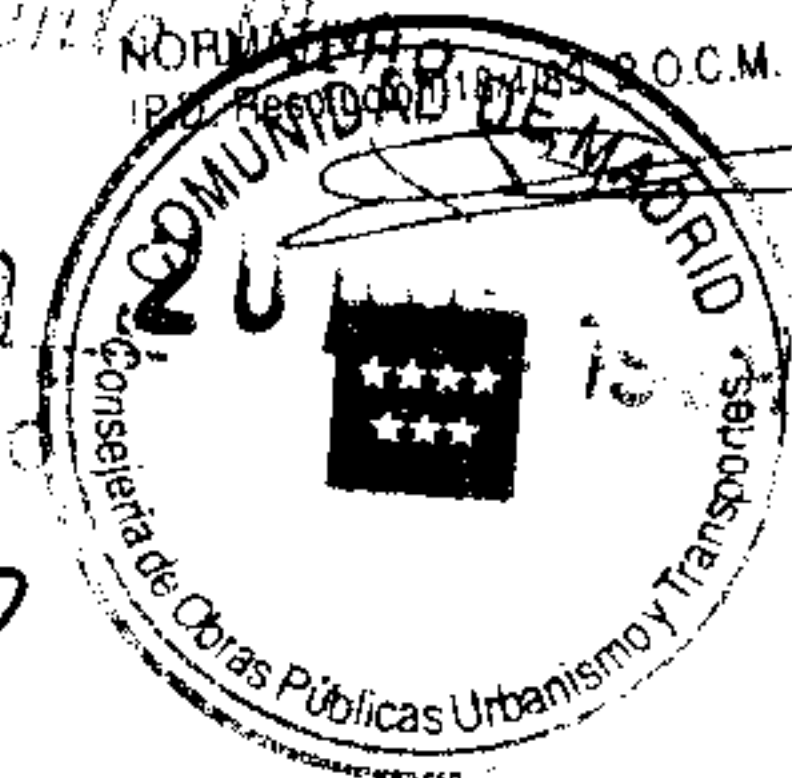
Madrid, 18-5-2000
19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

IPU. Resolución 184/89. (R.O.C.M. 5/5/89)

probado por el Ayuntamiento de
la C. M.

le fecha 14 SET. 1999

SECRETARIO



9 MAYO 2000

Planes Especiales y Unidades de Ejecución.

En Suelo Urbano se plantean varias operaciones que requieren un Sistema de Actuación para su desarrollo. Se delimitan cinco ámbitos de Plan Especial de Reforma Interior y cinco ámbitos recogidos en Unidades de Ejecución.

- PERI1 Plan Especial de Reforma Interior del casco urbano (la almendra central).
- PERI2 Plan Especial de Reforma Interior de la plataforma del ferrocarril, en el espacio liberado por el soterramiento de las vías.
- PERI3 Plan Especial de Reforma Interior "Operación Centro". Terrenos ocupados por el Campo Municipal de Deportes y el colegio público Marqués de Leganés.
- PERI4 Cementerio. Desarrollo Residencial.
- PERI5 Los Frailes. Desarrollo Residencial.
- UE9 Ámbito de la UA9 del PGOU de 1985, entre la Av. de Fuenlabrada y la calle Getafe.
- UE11 Ámbito de la UA11 del PGOU de 1985, calles Guante, Gobernador y Pluma.
- UE13 Avenida de Fuenlabrada.
- UE14 Avenida de Fuenlabrada.
- UE15 Entorno de la Ermita de San Nicasio.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18.5.2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFES DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

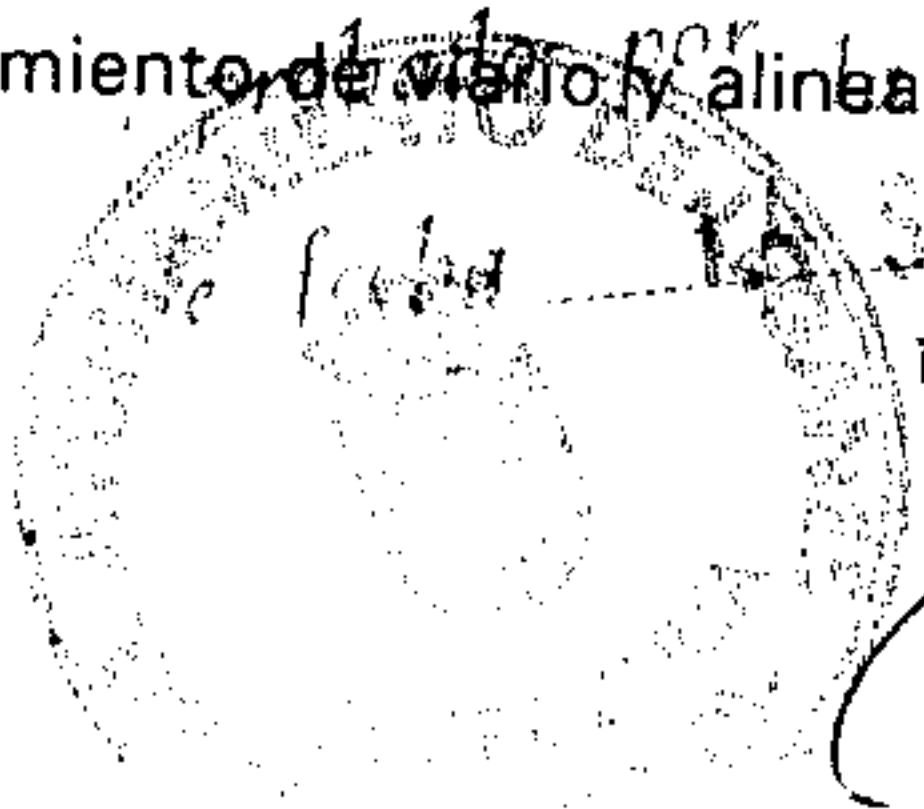
NORMATIVO
C.M. Resolución 10/89/100/CM. 5/5/89)

Parte de las Unidades de Actuación no desarrolladas del Plan General de 1985 han incluido en el ámbito del PERI1 del casco, pretendiendo que el Plan Especial plantee una solución de conjunto del centro de la ciudad.

La delimitación del Plan Especial de Reforma Interior de la plataforma del ferrocarril (PERI2), tiene como objetivo la ordenación del espacio que quede liberado por el soterramiento de las vías a su paso por el centro de la ciudad.

El PERI3 corresponde a la iniciativa municipal de intervención en el casco con la llamada "Operación Centro".

Los PERI's 4 y 5 plantean la ordenación residencial de dos áreas de suelo urbano que requieren establecimiento de vías y alineaciones.



20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.

Las unidades UE9 y UE11 recogen los ámbitos de las ya planteadas por el PGOU de 1985 (UA9 y UA11), buscando nuevas soluciones.

DOCUMENTO INFORMADO

Las unidades UE13, UE14 y UE15 se localizan en nuevos ámbitos que se han delimitado tratando de resolver problemas puntuales de la ordenación.

La determinación del sistema de actuación de las Unidades de Ejecución no se efectúa en el presente Plan General, sino que se llevará a cabo junto con la delimitación de cada Unidad.

4.2.4. Universidad.

Se propone desde el Plan General la preparación de suelo disponible para la ampliación del campus de la Universidad Carlos III, mediante la clasificación de un Sistema General de Equipamiento Supramunicipal, tanto para la implantación de nuevos edificios de facultades como para instalaciones deportivas, situándose al Norte y Sur del eje que parte de la Plaza de la Estación de ferrocarril, en fachada al cierre de la Ronda Interior y al Norte del Paseo del Lago de Polvoranca, hasta la circunvalación.

Este emplazamiento disfruta de las ventajas de encontrarse cercano al núcleo urbano y a Alcorcón, su proximidad al parque de Polvoranca, y no interrumpe la continuidad de la nueva extensión residencial de la ciudad.

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 19.5.2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

4.2.5. Transporte público.

Las propuestas para el transporte público incluyen: el soterramiento de las vías de ferrocarril a su paso por la ciudad y remodelación de la estación de ferrocarril, la plataforma carril-bus de unión con Madrid y la implantación de la nueva Estación de Polvoranca, en el ámbito del PAU Culebro, exactamente a medio camino entre las estaciones de Leganés y La Serna.

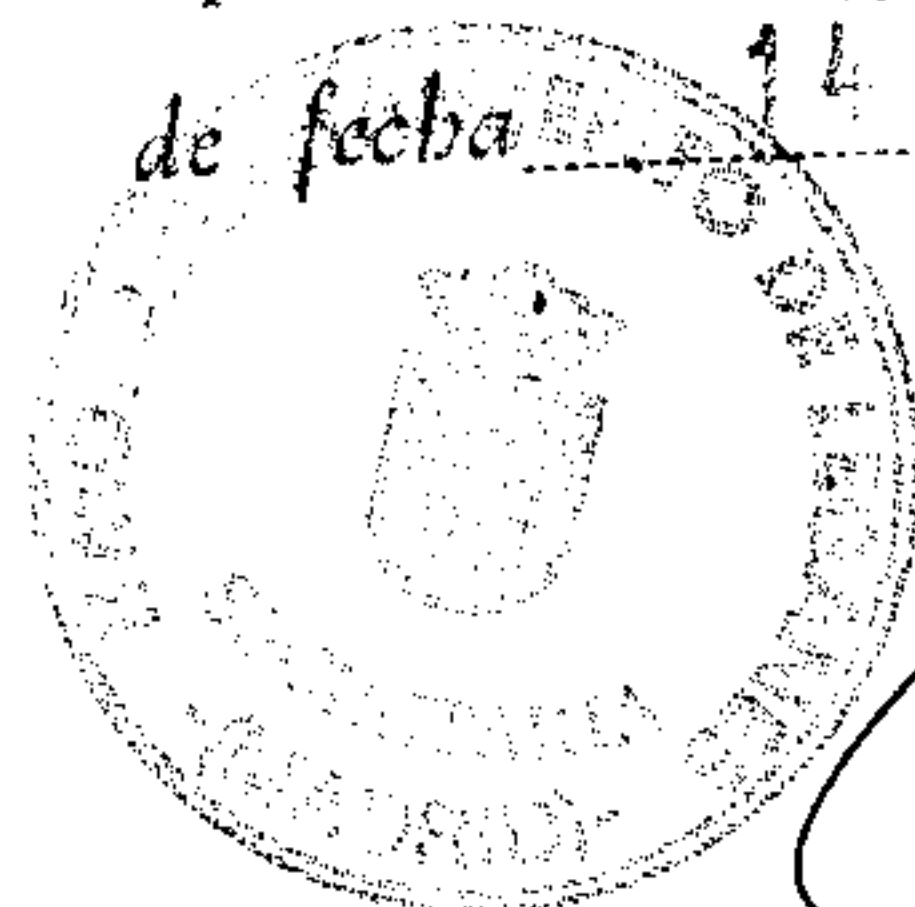
probado por el Ayuntamiento de la C. M.

de fecha

14 SET 1999

20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

Soterramiento de las vías del ferrocarril.

Como desarrollo de las propuestas de actuación en el trazado de la línea ferroviaria y la remodelación de la estación, se han realizado dos estudios técnicos específicos.

El primero, denominado "Esquema funcional de la remodelación de la estación de Leganés y su entorno" (consultora ÁREA, febrero de 1996), fue promovido por el MOPTMA, Dirección General de Actuaciones Concertadas en las Ciudades, como desarrollo de las propuestas recogidas en el Plan de Cercanías de Madrid 1996-2001.

En él se estudiaban los impactos del ferrocarril en el ámbito más urbano del trazado. Las soluciones recogían diversas medidas de corrección de dichos impactos:

- la remodelación de la estación como edificio-puente, mejorando sus accesos, reduciéndola a dos vías y dos andenes con el fin de liberar terrenos para crear dos grandes plazas-patio conectadas entre sí por un sistema de rampas
- regeneración de los bordes de trama viaria a ambos lados de la vía, eliminando zonas residuales y reduciendo el ámbito ferroviario a la plataforma estricta para vía doble
- ocupación de la plataforma del ferrocarril militar por un eje viario urbano
- eliminación del obstáculo que hoy representan las vías mejorando dos pasos viarios, creando otros dos y planteando un gran paseo-terrazza peatonal sobre las vías, accesible frecuente y fácilmente desde sus márgenes mediante escaleras y ascensores

El coste estimado de las obras es de 2.454 millones de pesetas (presupuesto de ejecución por contrata).

ON A QUE SE
ACUERDO DEL
SEJO DE GOBIERNO DE FECHA
19.5.2000
19.5.2000
SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y DESARROLLO
Resolución 18/4/99 (B.O.C.M. 5/5/99)

probado por el Ayuntamiento Pleno
de fecha 14 SET 1999
EL SECRETARIO.



El segundo trabajo, denominado "Estudio técnico-económico sobre el soterramiento de las vías del tren en el municipio de Leganés" (consultora PEYCO, S.A. abril de 1996), ha sido promovido por el Ayuntamiento de Leganés. En este trabajo se han analizado las distintas soluciones de soterramiento, desvío o integración de la línea ferroviaria de cercanías Móstoles-Fuenlabrada (C-5) dentro del ferrocarril Madrid-Valencia de Alcántara a su paso por el municipio de Leganés.

COMUNIDAD DE MADRID
SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

9 MAYO 2000

Se exponen cinco alternativas:

DOCUMENTO INFORMADO

EL TÉCNICO
INFORMANTE

- Alternativa 1: soterramiento del tramo Centro.

Comienza antes del cruce bajo la avd. del Mediterráneo (P.K. 12/087), estación subterránea de Leganés, hasta el (P.K. 15/045), después del cruce bajo la autovía M-406.

longitud: 2.958 m

coste estimado (presupuesto de ejecución por contrata): 7.872 Mpta

- Alternativa 2: soterramiento del tramo Zarzaquemada-Centro.

Comienza 400 m después del cruce bajo la autovía N-401 de Madrid a Toledo (P.K. 9/058), estación subterránea de Zarzaquemada (eliminación del terraplén), estación subterránea de Leganés, hasta el P.K. (15/045), después del cruce bajo la autovía M-406.

longitud: 5.987 m

coste estimado (presupuesto de ejecución por contrata): 14.970 Mpta

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 15/5/2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
COMUNIDAD DE MADRID
SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS, URBANISMO Y TRANSPORTES

- Alternativa 3: soterramiento del tramo Centro-Arroyo Culebro.

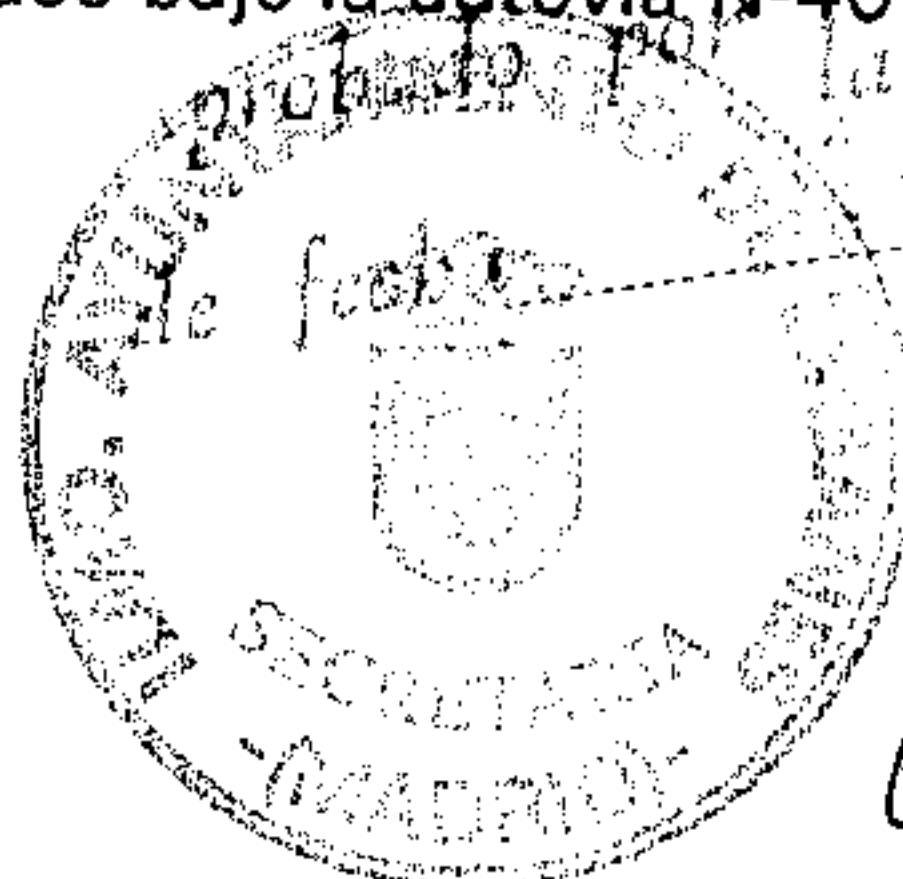
Continuación del soterramiento del tramo centro desde el P.K. (15/045), hasta el P.K. (17/060), prácticamente en el límite del término municipal.

longitud: 4.973 m

coste estimado (presupuesto de ejecución por contrata): 11.826 Mpta

- Alternativa 4: soterramiento del tramo Zarzaquemada-Centro-Arroyo Culebro.

Plantea el soterramiento de todo el tramo ferroviario que discurre por el término municipal, unión de las alternativas anteriores. Comienza 400 m después del cruce bajo la autovía N-401 de Madrid a Toledo (P.K. 9/058).



EL SECRETARIO

estación subterránea de Zarzaquemada (eliminación del terraplén), estación subterránea de Leganés, hasta el P.K. (17/060), prácticamente en el límite del término.

longitud: 8.002 m

coste estimado (presupuesto de ejecución por contrata): 19.139 Mpta

EL TECNICO
INFORMANTE

- Alternativa 5: variante.

Se contempla la posibilidad de realizar una variante de trazado, que tendría la ventaja de eliminar todos los problemas de ejecución manteniendo en servicio la línea. La variante discurriría soterrada por el Sur y requeriría la ejecución de dos nuevas estaciones, que sustituirían a las actuales.

longitud: 7.150 m

coste estimado (presupuesto de ejecución por contrata): 17.814 Mpta

Desde el Plan General se estima que la solución perfecta para Leganés sería el soterramiento de todo el tramo de vías de ferrocarril a su paso por la ciudad, coincidiendo con la anteriormente expuesta "Alternativa 4: soterramiento del tramo Zarzaquemada-centro-Arroyo Culebro". Pero la solución más realista es la "Alternativa 1: soterramiento del tramo Centro", además de la implantación de la nueva Estación de Polvoranca, en el ámbito del PAU Culebro. Esta alternativa tendría una afección a la explotación ferroviaria "grave", a la demanda de usuarios "moderada", urbanística "severa" y medioambiental "severa", según los parámetros definidos en el citado estudio.

DOCUMENTACIÓN QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
12-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
DE LA JEFATURA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.O. Resolución 1874/89, B.O.C.M. 5/5/89)

Para la reordenación de los espacios urbanos del ámbito se considera necesaria la redacción de un Plan Especial. La liberación del suelo permitiría mejoras importantes en el viario y generaría plusvalías de edificación que contribuirían a la financiación de la operación.

4.2.6. Viario urbano.

Los principales nuevos ejes de viario urbano planteados son:

- los cierres de la Ronda Interior en el Oeste y de la circunvalación en el Norte, enlazada con la nueva variante de la N-V mediante la combinación

de dos nudos, uno en la parte de San José de Valderas y otro en la parte de Alcorcón, ampliando los movimientos del nudo de la circunvalación con la carretera de Alcorcón, las avenidas radiales: la unión de la estación de ferrocarril con el Parque de Polvoranca y el amplio paseo que será recorrido por el futuro tranvía.

4.2.7. Zonas verdes.

El sistema de zonas verdes completa un anillo que rodea la ciudad: desde el Norte, bordeando el cementerio, continuando por el Campo de Tiro, San Nicasio, cierre de la Ronda Interior en bulevar y conexión con el Parque de Polvoranca. Se aumenta el suelo destinado al Parque del Arroyo Butarque, y se crean nuevas zonas de espacio libre al Este y Sur de la ciudad.

4.2.8. Puertas de la ciudad.

La consolidación de la imagen de la ciudad se plantea incluso desde sus entradas o "Puertas": Puerta de Carabanchel con equipamiento deportivo y área de actividades productivas; Puerta de Alcorcón con Universidad y residencial; Puerta de Fuenlabrada en bulevar con terciario y equipamiento; Puerta de Villaverde con nuevos accesos a Parque Sur e industria escaparate; nuevo desarrollo residencial en la Puerta de Getafe y áreas productivas en la fachada a la autovía de Toledo.

4.2.9. Equipamientos.

Los nuevos grandes equipamientos, tanto públicos como privados, tienen que equilibrar su disposición en la ciudad: Norte deportivo junto al cementerio y de infraestructura del transporte entre las carreteras M-421 y M-425 de Leganes; Carabanchel; Oeste a continuación de Solagua, al Sur de la nueva circunvalación; Sur entre la circunvalación, la vía del ferrocarril y el PAU Culebro; y Este entre Parquesur y la ampliación del Polígono de Overa.

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
La C. M.



EL SECRETARIO.

14 FEB 1999 20 DIC. 1999

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

4.3. CLASIFICACIÓN DEL SUELO.

El Plan General de Ordenación Urbana, como planeamiento general en tramitación (Aprobación Inicial 30 de Septiembre de 1997, BOCM 26 de Noviembre de 1997), se acoge a la disposición transitoria tercera de la vigente Ley 6/1998 sobre régimen del suelo y valoraciones, en virtud de la cual puede seguirse tramitando sin adaptar su clasificación de suelo a dicha ley.

Por tanto, se establece la siguiente clasificación de suelo:

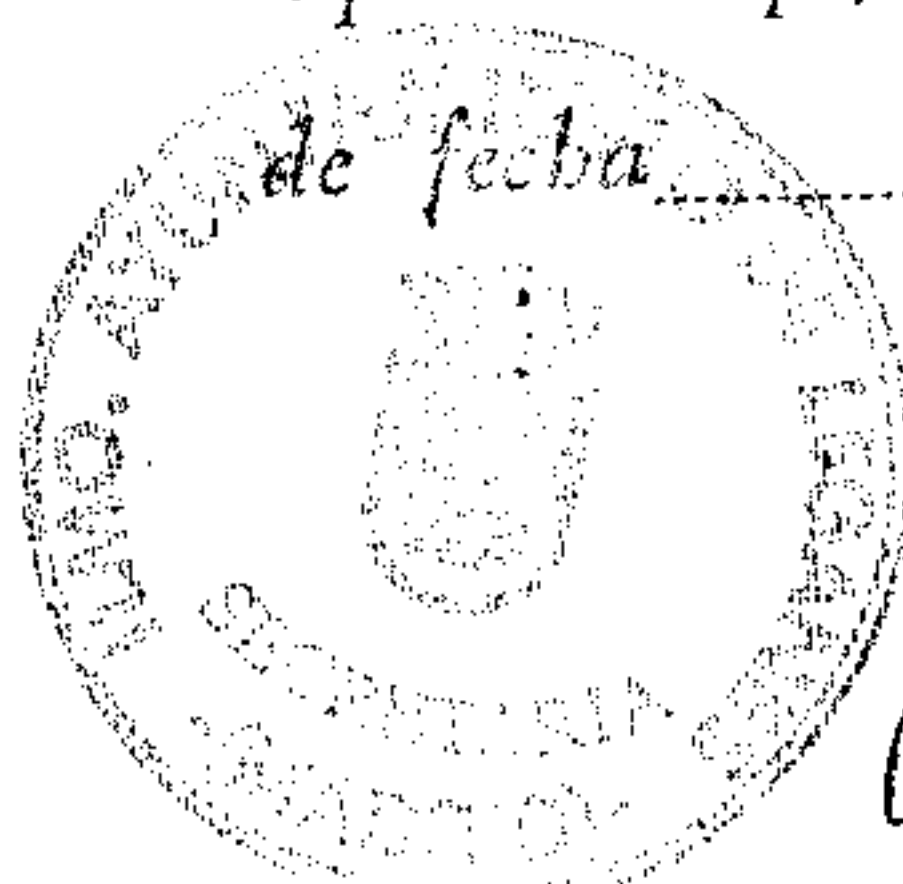
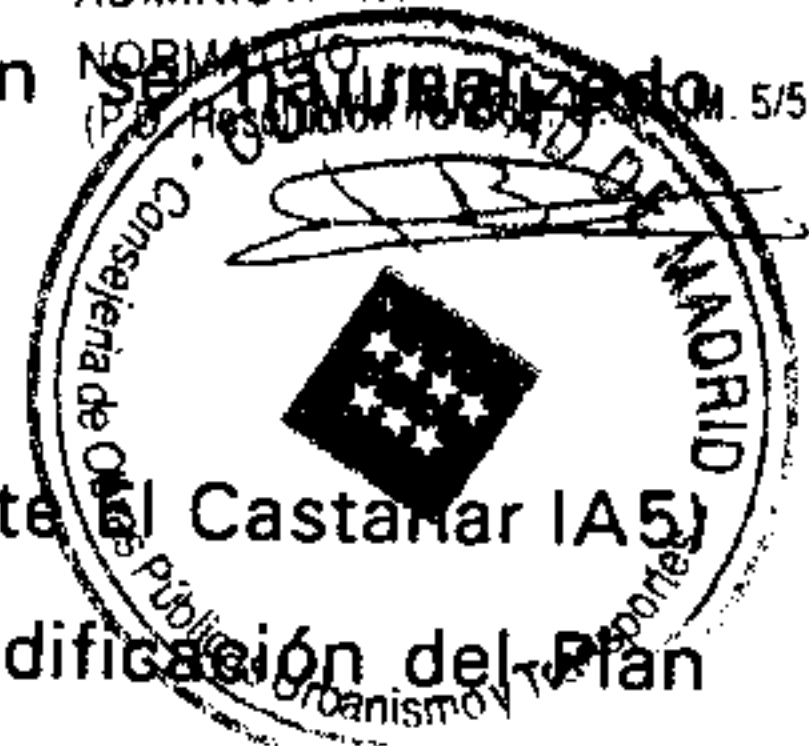
- Suelo Urbano (SU)

Suelo consolidado o ya transformado por contar con acceso rodado, abastecimiento de agua, evacuación de aguas y suministro de energía eléctrica o por estar edificado al menos en las dos terceras partes del espacio servido por las redes de los servicios indicados; terrenos que en ejecución del planeamiento hayan sido urbanizados de acuerdo con el mismo.

Dentro del ámbito delimitado por el Plan General como suelo urbano consolidado, y grafiado en los planos de ordenación, se incluyen algunas zonas en las que es conveniente aclarar el grado en que se ha realizado el cumplimiento de las obligaciones adquiridas por el planeamiento que las afectaba. Estas zonas son las siguientes:

- Polígono El Portillo (Ciudad del Automóvil IA26)
Desarrollada a través de Plan Parcial aprobado definitivamente con fecha 28 de junio de 1989, su urbanización completamente.
- Polígono industrial de Prado Overa (anteriormente al Castañar IA5)
Ámbito ampliado del Plan Parcial mediante modificación del Plan General aprobada el 9 de marzo de 1989, cuyas cesiones se han realizado. Según el artículo 14.1. de la Ley 6/1998 sobre régimen del suelo y valoraciones, se incluye dentro del suelo urbano,

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
18-5-2000
Madrid, 18-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.R. Resolución 10084/1999 de 5/5/89)



14 SET. 1999 20 DIC. 1999
EL SECRETARIO.

teniendo sus propietarios la obligación de completar a su costa la urbanización necesaria para que los terrenos que aún no la tuvieran alcancen la condición de solar.

EL TECNICO
INFORMANTE

20 JUN 2000
INFORMADO

- Leganés Norte

Procedente de la modificación de Plan General de fecha 4/11/1992, sus modificaciones y Plan Parcial correspondiente, su urbanización ha sido recepcionada definitivamente por el Ayuntamiento.

- Campo de Tiro

Reclasificación de suelo mediante modificaciones de Plan General de 9/2/1990 y 1/6/1995. Las cesiones se han realizado y la urbanización ha sido recepcionada provisionalmente por el Ayuntamiento.

- Suelo Urbanizable Programado (SUP)

Suelo que no tiene la condición de Urbano o de No Urbanizable, que podrá ser objeto de transformación en los términos establecidos en la legislación urbanística y en el presente Plan General.

Su programación se divide en dos cuatrienios.

El ámbito del Suelo Urbanizable Programado (SUP) comprende NUEVE áreas o unidades de suelo, a las que el Plan considera aptas para urbanizar y conveniente incluir en el Programa de Actuación, dividido en dos cuatrienios, a desarrollar mediante la elaboración de los correspondientes Planes Parciales.

Primer cuatrienio:

- PP1. Residencial.
- PP2. Industrial.
- PP3. Terciario.
- PP4. Terciario.

"Ensanche San Nicasio"

"Ampliación del Portillo"

"Puerta de Carabanchel"

"Puerta de Fuenlabrada"

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 17-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(P.D. Resolución 17/89 B.O.C.M. 5/5/89)



20 DIC 1999

20 DIC 1999



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

Segundo cuatrienio:

- | | | |
|---------|-----------------------|--|
| - PP5. | Residencial. | "Poza del Agua" |
| - PP6. | Residencial. | "Solàgua" |
| - PP7. | Industrial. | "El Bercial Sur" |
| - PP8. | Residencial. | "Ensanche Vereda de Estudiantes" |
| - PP10. | Terciario/industrial. | "Área de Actividades Terciarias SUR-M50" |

EL TECNICO
INFORMANTE

[Signature]

Suelo Urbanizable en Desarrollo (SUED)

Suelo cuya tramitación se ha iniciado antes de la aprobación inicial del presente Plan General.

En este ámbito se delimita un único sector, cuyo planeamiento el Plan General incorpora, el Plan Parcial de La Fortuna (denominado PP9), con PAU aprobado en fecha 29 de julio de 1997 y PP aprobado en fecha 14 de octubre de 1997.

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 19.5.2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 1774/99 S.O.C.M. 5/5/89)

Suelo Urbanizable No Programado (SUNP)

Suelo no previsto en el desarrollo del Programa y que podrá ser objeto de transformación a Urbanizable Programado en los términos establecidos en la legislación urbanística y en el presente Plan General.

Este ámbito incluye siete áreas o unidades de suelo, seis de ellas establecidas por el Plan General que considera conveniente incluir en programa, siendo aptas para urbanizar mediante su desarrollo por medio de Programas de Actuación Urbanística (PAU's) y una correspondiente al ámbito supramunicipal del PAU Arroyo Culebro en el término municipal de Leganés, que contiene la delimitación de varios Planes Parciales, con usos Residencial, Terciario e Industrial.

Aprobado por la C. M.
de fecha 14 SET 1999 20 DIC. 1999
EL SECRETARIO.



9 MAYO 2000

Los PAU's establecidos por el presente Plan General son los siguientes:

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

- | | | |
|---------|--|-----------------------------|
| - PAU2. | Industrial-Terciario. | "Autovía de Toledo-Norte" |
| - PAU3. | Industrial-Terciario. | "Autovía de Toledo-Sur" |
| - PAU4. | Industrial. | "Ampliación de Prado Overa" |
| - PAU5. | Industrial-Terciario. | "El Bercial Norte" |
| - PAU6. | Industrial-Terciario. | "Cerro del Cuerno" |
| - PAU7. | Equipamiento Infraestructura transporte. | |

En el Plan General se incorpora, como "PAU1 Arroyo Culebro", el ámbito situado en el término municipal Leganés del planeamiento supramunicipal PAU Arroyo Culebro, aprobado con fecha 28/9/1989 (BOCM 24/10/1989) y la modificación de dicho PAU aprobada en fecha 17/12/1993 (BOCM 4/1/1994). Actualmente se tramita una nueva modificación, aprobada inicialmente por la Comunidad de Madrid en Comisión de fecha 12/5/99.

Suelo No Urbanizable (SNU):

Suelo que se preserva del proceso urbanizador.

- Suelo No Urbanizable Común (SNUC)
- Suelo No Urbanizable de Protección Ambiental (SNUPA)
Terrenos que se considera necesario preservar por su relevante valor natural (Ley 9/95 de la Comunidad de Madrid).
- Suelo No Urbanizable de Especial Protección Las Pequeñas (SNUEPVP)

Sistemas Generales:

Suelo adscrito al SUP, SUED, o SUNP:

- Sistema General de Espacios Libres (SGEL)
- Sistema General de Equipamiento (SGE)
- Sistema General de Infraestructuras (SGI)
- Sistema General de Red Viaria (SGRV)
- Sistema General de Infraestructura Ferroviaria (SGIF)

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 14 de mayo de 1999
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

Resolución 18/4/99 B.O.M. 5/5/99

Sistemas Generales Supramunicipales:

Suelo de Sistemas Generales cuyo carácter, optención y gestión no se retringen al ámbito municipal:

- Sistema General Viario SGV-S: reservas de suelo para viario e infraestructuras establecidas en el Plan Estratégico Director Regional de Ordenación de la Comunidad de Madrid.
- Sistema General de Equipamiento SGE-S: suelo destinado a la ampliación del campus universitario.

Se establecen once nuevos sectores de **Sistemas Generales de Espacios Libres**, cuatro de **Equipamiento**, y seis de **Red Viaria**, adscritos a los suelos Urbanizable Programado y Urbanizable No Programado, además de incluir y computar los correspondientes **Sistemas Generales del Suelo Urbanizable en Desarrollo** (Extensión de La Fortuna) y al Suelo Urbanizable No Programado en el ámbito del PAU supramunicipal Arroyo Culebro.

Se delimitan dos ámbitos de **Sistemas Generales Supramunicipales**, uno como Sistema General Viario de reserva de suelo para viario e infraestructuras, y otro como Sistema General de Equipamiento SGE-S destinado a la ampliación del campus universitario.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACIÓN REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TÉCNICO
INFORMANTE

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.
de fecha 14 SET. 1999 20 DIC. 1999
EL SECRETARIO.



DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid. 18-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

(P.D. Resolución 48/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)



209

4.4. CUANTIFICACIÓN DE LAS PROPUESTAS DE VIVIENDAS PRODUCTIVO.

DOCUMENTO INFORMADO

EL TÉCNICO
INFORMANTE

Según los cálculos realizados, el Plan General debe dar cabida, como mínimo, a 14.265 nuevas viviendas.

En las últimas actuaciones (Leganés Norte y Campo de Tiro) y en la que se encuentra en desarrollo (La Fortuna), hay un remanente de 5.940 viviendas.

Como se ha expuesto anteriormente, el resultado de la ordenación propuesta en el Presente Plan General, se obtiene la siguiente oferta de viviendas:

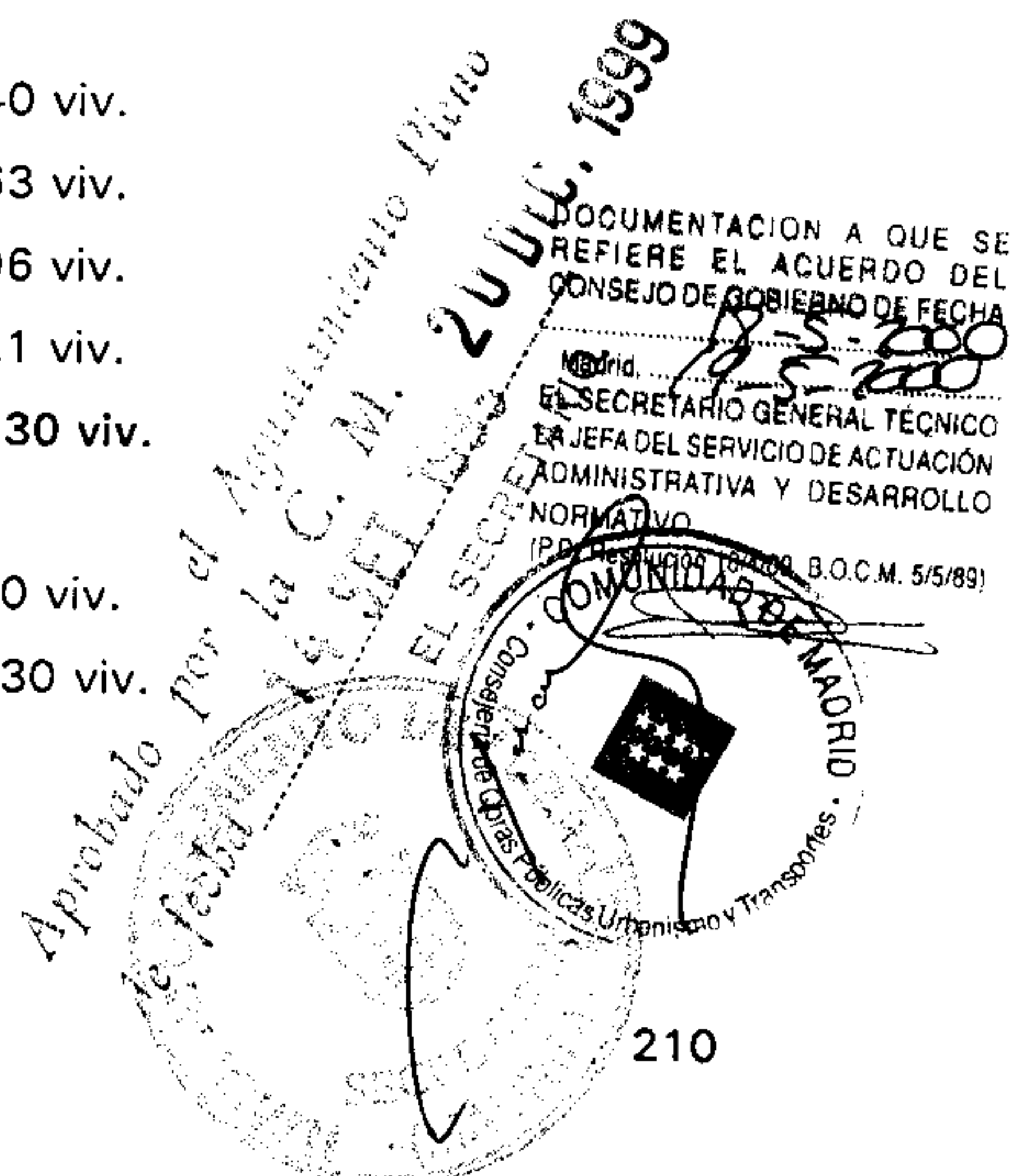
En Suelo Urbano, como consecuencia de las actuaciones de los Planes Especiales de Reforma Interior del Casco Urbano y del espacio de la plataforma del ferrocarril y las Unidades de Ejecución, hay capacidad para 2.163 viviendas.

En el nuevo Suelo Urbanizable Programado calificado para residencial se considera una densidad bruta entre 50 y 55 viviendas por hectárea. La capacidad es de 6.527 viviendas (1.306 viviendas en el primer cuatrienio y 5.221 en el segundo).

Para el Suelo Urbanizable No Programado (PAU supramunicipal Arroyo Culebro), se prevén 3.600 viviendas.

Por tanto, la ordenación ofrece cabida para un máximo de 14.630 viviendas:

Remanente:	5.940 viv.
SU:	2.163 viv.
SUP(1º):	1.306 viv.
SUP(2º):	5.221 viv.
TOTAL en período del Programa:	14.630 viv.
 SUNP (PAU Arroyo Culebro):	 3.600 viv.
TOTAL:	18.230 viv.



En cuanto al suelo para actividades económicas, la oferta del Plan se centra básicamente en los usos terciarios e industrial en el primer cuatrienio, y en los industriales en el segundo.

En total se programan 43,30 Ha para el primer cuatrienio de terciario y 60 de industrial; en el segundo cuatrienio, se programan 9,26 Ha de industrial y 62,9 Ha para terciario/industrial.

En el Suelo Urbanizable No Programado, se reservan 214 Ha para usos residenciales, terciarios e industriales (PAU Supramunicipal Arroyo Culebro); 223 Ha para industrial/terciario (PAU2); 10,89 Ha para industrial/terciario (PAU3); 21,82 para industrial (PAU4); 32,72 Ha para industrial/terciario (PAU5) y 16,23 Ha también para industrial/terciario en el PAU6.

En el ámbito de La Fortuna, se destinan 36,21 Ha a usos residenciales, terciarios e industriales.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

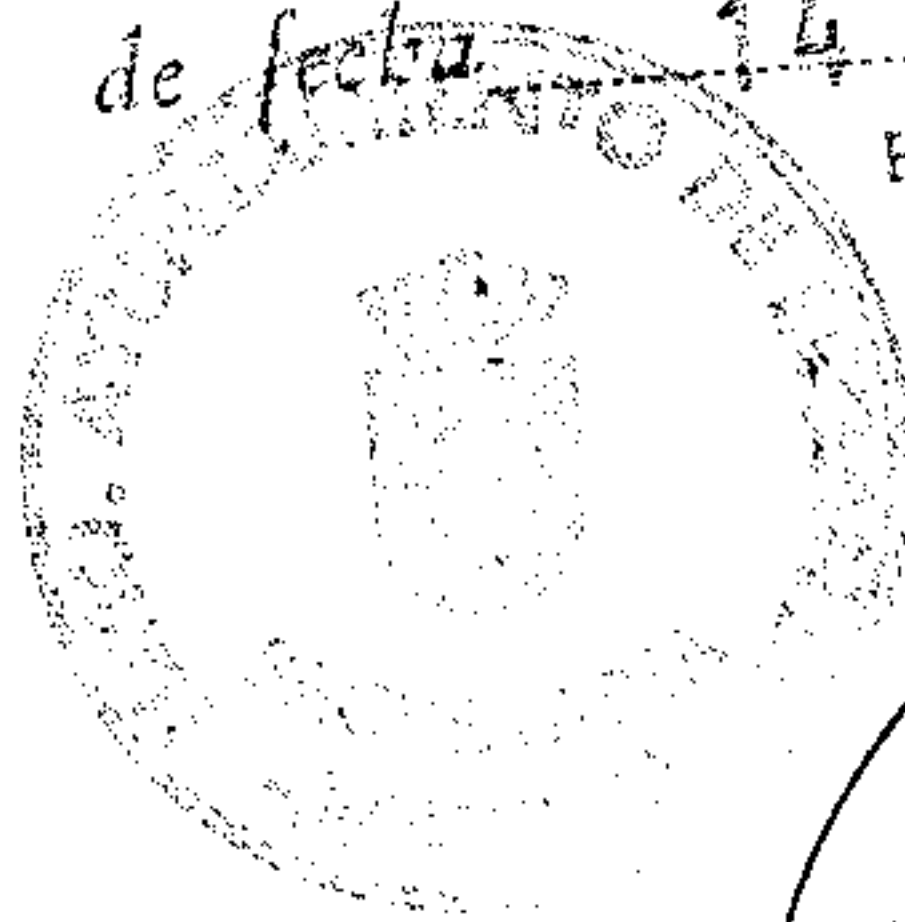
9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

de fecha 14 SET. 1999 20 DIC. 1999
EL SECRETARIO.



DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
Madrid, 14-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 12/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)



DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

212

9 MAYO 2000

A partir de los datos de la Ponencia de Valores Catastrales, la relación entre los valores de repercusión por usos entre las diferentes tipologías arroja las siguientes proporciones:

tomando como referencia el valor de repercusión de la vivienda multifamiliar de protección pública, el valor de repercusión de la vivienda libre experimenta un aumento medio de un 30%; el de vivienda unifamiliar un 40%; el de usos terciarios un 50% y el de usos industriales una disminución de un 20%.

A partir de lo anterior, la relación de coeficientes de ponderación relativa adoptados por el Plan General es la siguiente:

USO Y TIPOLOGÍA	COEFICIENTE DE PONDERACIÓN
Residencial vivienda de protección pública	1,0
Residencial vivienda libre	1,3
Residencial Unifamiliar	1,4
Terciario	1,5
Industrial	0,8

Comparación de coeficientes de ponderación

Los coeficientes de ponderación adoptados se asemejan a los correspondientes al Plan General de Madrid y al PAU Arroyo Culebro en el ámbito incluido en el término municipal de Leganés, como puede observarse en el siguiente cuadro:

	RES UNIF.	RES V. LIBRE	RES VPP	TERCIARIO	INDUSTRIAL
PG Leganés	1,4	1,3	1,0	1,5	0,8
PG MADRID	-	1,3	1,0	1,46	0,8
PAU Arroyo Culebro	1,3	1,2 1,5	1,0	1,4	0,8

DOCUMENTACION A QUE SE REFIERE EL ACUERDO DEL CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 14-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
Nº 18/4/89 (B.O.C.M. 5/5/89)



el Ayuntamiento de Leganés
Aprobado por la C. M.
14 SET. 2000
EL SECRETARIO.

20 DIC. 2000

4.6. CÁLCULO DEL APROVECHAMIENTO TIPO

El cálculo del aprovechamiento tipo se ha realizado según establece la Ley 20/1997, de 15 de Julio, de medidas urgentes en materia de suelo y urbanismo, de la Comunidad de Madrid.

En suelo urbano, el aprovechamiento tipo de cada área de reparto se ha obtenido dividiendo el aprovechamiento lucrativo total, incluyendo el dotacional privado, correspondiente a la misma, expresado siempre en metros cuadrados construibles del uso y tipología edificatoria característicos, por su superficie total excluidos los terrenos afectos a dotaciones públicas, de carácter general o local ya existentes.

En suelo urbanizable programado, el aprovechamiento tipo de cada área de reparto se ha fijado dividiendo el aprovechamiento lucrativo total de las zonas incluidas en ella, expresado en metros cuadrados construibles del uso característico, por la superficie total del área.

En el suelo urbanizable no programado el aprovechamiento tipo será fijado por el Programa de Actuación Urbanística.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

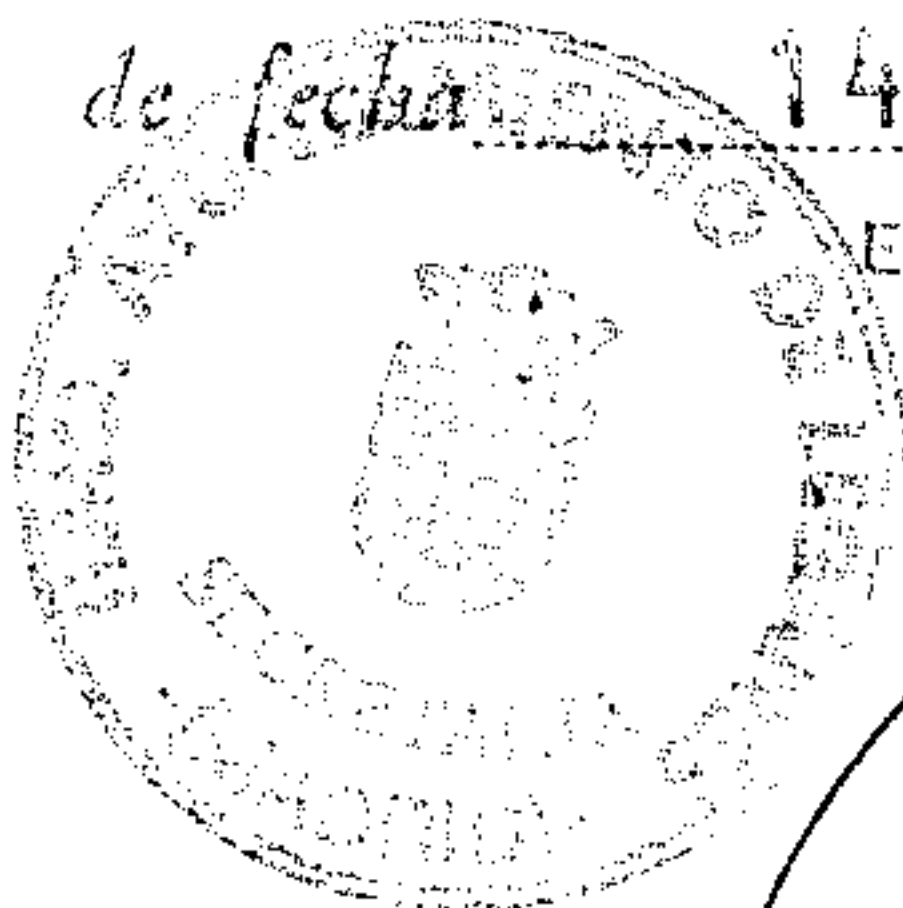
9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE



Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.
de fecha 14 SET. 1999 20 DIC. 1999
EL SECRETARIO.



DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 25/5/89)



4.7. INFRAESTRUCTURAS

4.7.1. INFRAESTRUCTURA DE SANEAMIENTO.

Descripción de la Red Principal.

Los arroyos Butarque y Culebro son los cauces naturales hacia los que drenan la mayoría de las aguas del municipio de Leganés.

En cuanto a las aguas negras y la mayoría de las pluviales recogidas en las zonas urbanizadas, son recogidas por la red de saneamiento y conducidas a través de varios emisarios hasta el Colector del Butarque, el cual discurre paralelo al arroyo del mismo nombre.

Las aguas grises son aliviadas, en época de lluvias, al cauce natural del Arroyo Butarque a partir de una determinada dilución, pero este cauce actualmente no tiene capacidad hidráulica suficiente para evacuar esa gran cantidad de caudal.

Conviene tener en cuenta que algunas zonas nuevas, Ciudad del Automóvil, y muchas de las reservas de suelo que se están desarrollando o bien van a ejecutarse en un futuro próximo, son susceptibles de verter sus aguas residuales a la cuenca del Arroyo Culebro pues se encuentran, al menos parcialmente, en la cuenca vertiente natural a este arroyo.

El total del área que actualmente vierte al Butarque utiliza un sistema basado en dos grandes colectores, el Colector del Butarque, el de mayores caudales transportados, de trazado paralelo al propio arroyo Butarque y otro que discurre junto a la C^a de Villaverde; ambos colectores se unen antes de entrar en la depuradora situada en la margen derecha del Manzanares.

Los dos colectores están próximos al agotamiento de su capacidad, lo cual encorseta posibles nuevos crecimientos y condiciona la búsqueda de soluciones que alivien la red que drena esta cuenca, añadiendo a ella los menores vertidos posibles e incluso procediendo a transvasar caudales a la red de saneamiento de la cuenca del Culebro por la C. de Villaverde.

Aprobado en la C. de Villaverde el día 14 de mayo de 1999
EL SECRETARIO.

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TÉCNICO
INFORMANTE

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

(P.D. Presidencia 18/4/99, D.O.C.M. 5/5/99)



Para mostrar como está resuelto el saneamiento en Leganés, se han marcado las cuencas de vertido, superpuestas sobre la red de colectores existente, en los planos correspondientes.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION URBANA

9 MAYO 2000

Las diferentes zonas son drenadas del siguiente modo:

DOCUMENTO INFORMADO

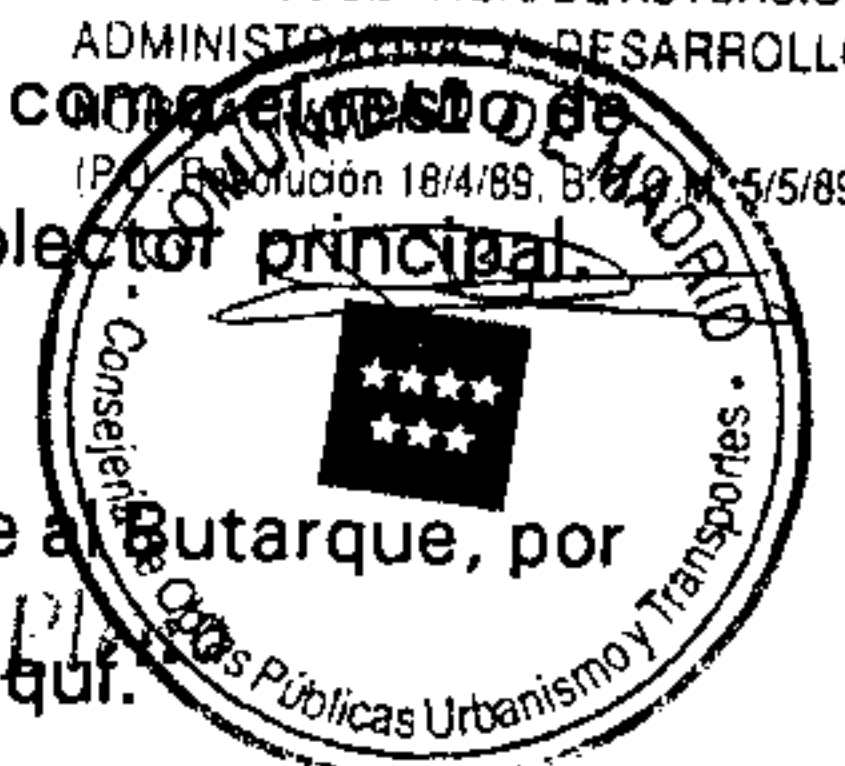
EL TECNICO
INFORMANTE

- 1a y 1b, integrada por el Casco y San Nicasio Sur, posee una red cuyo colector principal de trazado Oeste-Este se funde más adelante en el colector general.
- 2 y 3, el Carrascal y Zarzaquemada, tienen su propio emisario por el lado Este del Carrascal.
- 4a y 4b, Barrio de Vereda de Estudiantes y PI Nuestra S^a del Butarque posee un colector para servir dicha zona, éste continua por la carretera de Villaverde hasta la depuradora del Butarque.
- 5a y 5b, incorpora todos los crecimientos del sur de Leganés, como la Ciudad del Automóvil, Valdepelayo, Polvoranca, etc., Montepinos, Dehesillas, Parquesur y el PI. Ind. Prado Overa.
- 6, los vertidos de esta zona, Barrio de San Nicasio Norte y zona del Cementerio, son soportados por el denominado Colector del Cementerio.
- 7, La Fortuna, cuyos emisarios vierten al Colector del Butarque,
- 8, PI San José de Valderas, hace llegar sus vertidos, como el resto de las zonas definidas al Butarque, a través de un colector principal.
- 9, Leganés Norte, tiene previsto su emisario que vierte al Butarque, por lo que aunque no ha sido construido, se incluye aquí.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

(P.O. Resolución 18/4/89, B.O. 11/5/89)

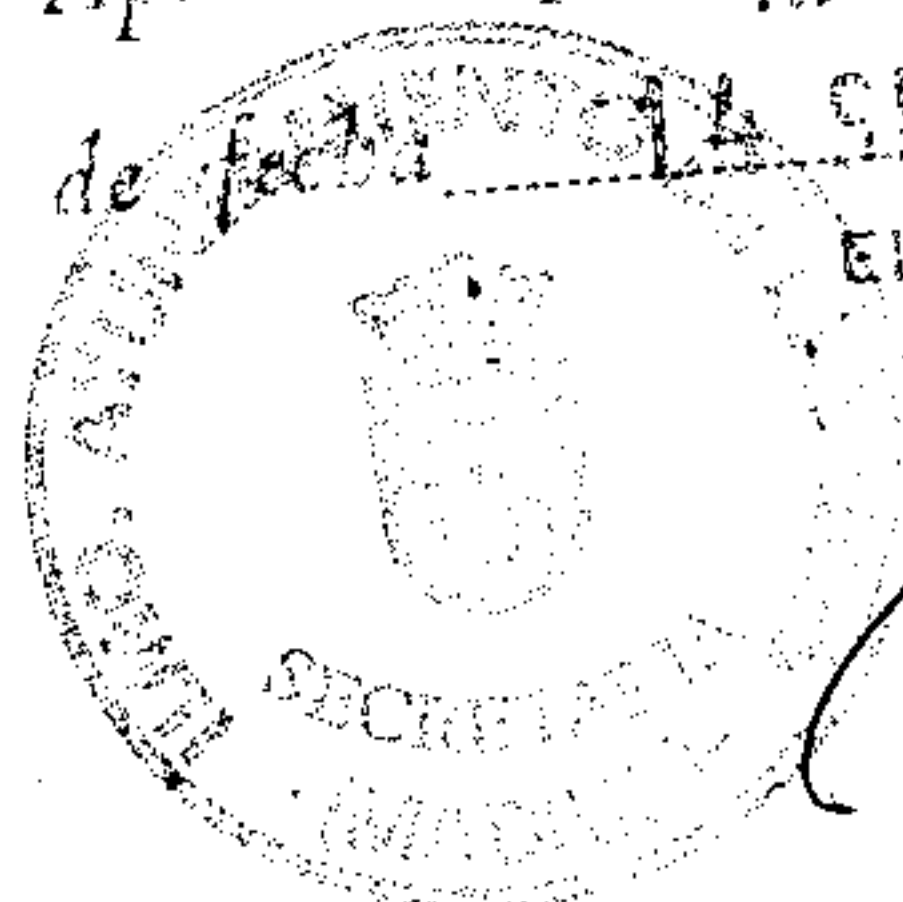


Aprobado por la C. M.

de fecha 14 SET 1999

EL SECRETARIO.

20 DIC. 1999



Del análisis del estado y funcionamiento de esta red se desprenden una serie de conclusiones de carácter general, que empiezan a introducir un problema importante para el funcionamiento de la ciudad de Leganés, hasta el punto de convertir este servicio urbano en un condicionante urbanístico.

- El sistema de saneamiento de Leganés presenta una serie de incapacidades hidráulicas, por secciones insuficientes, originados en su mayoría por la falta de previsión y control en los desmesurados crecimientos de población habidos en décadas recientes, a pesar de que la red principal de colectores haya mejorado sustancialmente con el desarrollo del Programa de Mejora de la red de Saneamiento actualmente en marcha y con actuaciones importantes aún por realizar.

- Se superpone ésto a un buen número de problemas debidos a la falta de profundidad de los colectores, como son: deficiencias mecánicas en su red por la escasa protección de las tuberías, unido a la mala calidad en la ejecución de tales obras, la difícil evacuación que presentan los sótanos, puntos bajos y/o alejados de la red general y la proximidad en cotas con la red de abastecimiento, con los potenciales problemas de contaminación del recurso para abastecimiento que esto conlleva.

- Otro de los problemas de este servicio está en la falta de pendientes de algunas de las zonas urbanas, lo cual lleva a que se necesiten secciones mayores para los caudales a evacuar y se produzca la sedimentación de parte de los materiales transportados por las aguas negras, cuando estas circulan a bajas velocidades, lo que origina una disminución de la sección real del colector.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

18-5-2000
Madrid
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
NORMATIVA DE DESARROLLO
NORMATIVO
COMUNIDAD de MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PÚBLICAS, URBANISMO Y TRANSPORTES
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL



Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

de fecha 14 SET. 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PÚBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTES
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TÉCNICO
INFORMANTE

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

La red de saneamiento como condicionante del desarrollo urbanístico.

Por los motivos que se exponen a continuación, se comprueba que la red de saneamiento del municipio es un condicionante de primer orden a la hora de plantear crecimientos en nuevas zonas:

- La falta de previsión y homogeneidad, en el desarrollo de la red, han producido un sistema de colectores débil e incoherente, para nada acorde con el rango de la ciudad a la que sirve, con lo cual se da la paradoja de que nuevas zonas urbanizadas, no solo no pueden obtener ventaja de la infraestructura existente, sino que se ven obligadas a resolver sus vertidos con soluciones prácticamente independientes de la red actual.
- La inversión necesaria en nuevas actuaciones urbanísticas puede verse disparada por el coste de los nuevos colectores emisarios que les sirvan, dado que éstos necesitan recorrer longitudes importantes antes de su vertido en el Butarque. Esto es así hasta el punto de no aconsejar dichos desarrollos con la topología actual, salvo que se planteasen densidades de ocupación extrema, es decir, una densidad muy baja que permitiese salvar el problema mediante retoques de la red actual, o bien, zonas con muy altas densidades a las cuales cargar los grandes costes de los nuevos emisarios.

Estas actuaciones, condicionadas de origen por su sistema de saneamiento, son fundamentalmente aquellas que en la cuenca natural del Butarque se encuentran más lejos del colector que recorre la vaguada de dicho arroyo. Estas zonas requieren para los nuevos caudales, por lo antes mencionado sobre la debilidad de la red, nuevos caminos de evacuación.

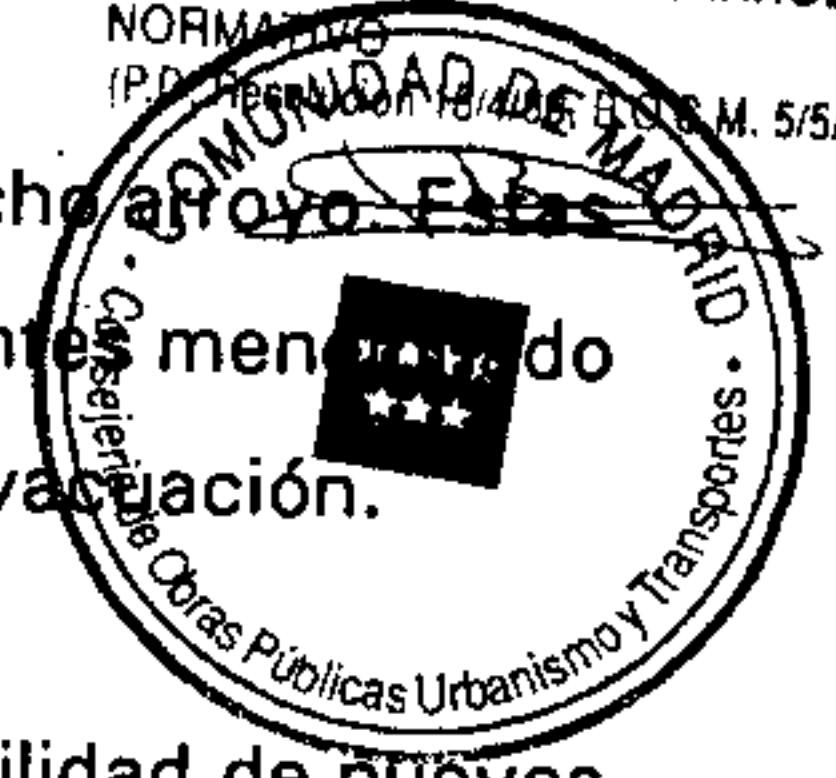
- Otra de las grandes limitaciones está en la imposibilidad de nuevos vertidos al Colector General, no previstos en la época en que éste fue diseñado. Este gran C. colector recorre el municipio

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION TERRITORIAL

REF. A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

25-7-2000
MADRID
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

NORMATIVO
(P.D. 18/4/85 E.O.S.M. 5/5/89)



robado por el Ayuntamiento de Pineda
la C. colector recorre el municipio
20 DIC. 1999
fecha 24 SEP. 1999
EL SECRETARIO.

9 MAYO 2000

perimetralmente, empezando por recorrer la zona Oeste pasando al Norte del P.I. Nuestra S^a del Butarque, cruzando Parquesur y el P.I. Prado Overa antes de llegar al Butarque. Por este motivo el colector es el cauce receptor de la gran mayoría de las aguas residuales del municipio.

Esta primacía sobre el resto de los colectores, excepción hecha del Butarque, contrasta con el escaso margen de maniobra que permite a la hora de asumir nuevos crecimientos, dado que la capacidad prevista es menor que la deseable para desarrollar las potencialidades del municipio.

Esquema final de saneamiento.

Describimos a continuación los grandes rasgos del esquema final de saneamiento, teniendo bien claro que toda solución global al problema de saneamiento para el municipio supone la resolución de un problema complejo por la magnitud del mismo y la gran interrelación existente entre las posibles soluciones, en una red del tamaño de la estudiada. La exposición que sigue tiene su apoyo gráfico en los planos correspondientes.

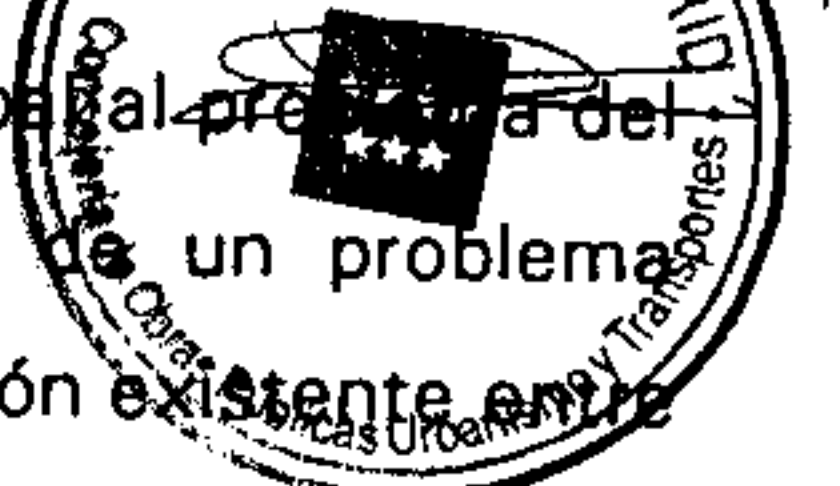
- 1) Hay que partir de la clara conciencia de que es necesario aliviar parte de los vertidos actuales tanto del Colector General como del Colector del Butarque, para que estos puedan captar nuevos caudales de crecimientos, que por condicionantes orográficos, no tengan más remedio que verter en los mismos.

Una posibilidad para esto es el derivar a la altura de la Calle de Getafe, los caudales provinientes de las zonas 1a, 4a y 5a, que discurren tanto por el Colector General como por el colector que existe bajo la Avda. del Dr. Fleming.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000
19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

Resolución URM 48.000.000 (89)



Aprobado por el Ayuntamiento de Madrid
la C. M.
14 SET. 1999
EL SECRETARIO.

20 DIC. 1999

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

Estos caudales, más los correspondientes a los nuevos crecimientos del Sur de Leganés como la Ampliación de la Ciudad del Automóvil y Vereda de Estudiantes, se derivarían a un nuevo emisario, que discurriría paralelo a la Carretera M-406 Leganés-Getafe hasta el cruce con la N-401 Madrid-Toledo, y desde aquí siguiendo la traza de la N-401 por el Oeste hasta el Enlace que da acceso al Bº Cerro Buenavista de Getafe, donde cruzaría la N-401, y cogería como alineación la línea de ferrocarril Madrid-Parla hasta la nueva Depuradora de Fuenlabrada, ubicada en la margen del Arroyo Culebro.

La longitud aproximada del nuevo colector sería de 7 Km., y su sección, teniendo en cuenta las pendientes mínimas del terreno (aproximadamente 0,5%) y los caudales de aporte al colector (considerando una superficie total de aporte de 400 Ha y la intensidad de lluvia correspondiente a esta superficie) de unos 26.500 l/s, resulta ser una galería visitable de 2,2 m. por 3,2 m. de ancho.

La nueva depuradora de Fuenlabrada (programada para ejecutarse antes de 1.996) vendrá a ser el pilar de la recuperación ambiental y paisajística del Arroyo Culebro, puesto que las aguas residuales de la cuenca una vez recicladas se bombearán a la cabecera de la corriente, Laguna de Mari Pascuala, convirtiéndose así en el soporte de la lámina de agua del cauce restaurado.

Con lo anterior se conseguiría reducir los volúmenes de agua que el colector general capta en cabecera, permitiéndole asumir nuevas cuencas en sus zonas media y baja: P.I. Prado Overa y zona al Sur de Parquesur, con ello se tendría resuelto el problema del saneamiento en dichas áreas una forma estructurada y cómoda.

El nuevo Colector tendría la función fundamental de alivio del sistema actual de saneamiento, al conseguir descargar el colector general y con ello finalmente el del Butarque, de un número de viviendas o usos industriales en la franja sur similar o superior, a los nuevos que se crean en la zona

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 17-5-2000
19-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

NORMAS DE URBANISMO DE MADRID
(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C. 16/5/89)



Aprobado por la C. 20 BIC 1999
de fecha 14 SEI 1999
EL SECRETARIO.

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO

Norte (vertientes tanto al Colector General como al Butarque), de modo que se consiga un reequilibrio hídrico con la infraestructura existente, optimizando ésta a la vez que se resuelven los conflictos fundamentales de la situación actual con una concepción global del problema.

La consecuencia principal de todo esto es un reparto más racional de caudales entre las dos principales cuencas naturales de drenaje que configuran el relieve de Leganés.

- 2) En cuanto a los desarrollos actuales de Leganés, previstos con anterioridad a este Plan, como son Leganés Norte, Zona del Antiguo Campo de Tiro y la Ampliación de La Fortuna, ya tienen previstos sus emisarios correspondientes, de tal forma que los tres desarrollos vierterán sus aguas al Colector del Butarque.

Leganés Norte como se comentó anteriormente ha ejecutado un nuevo emisario que acomete al Colector del Butarque.

La zona del antiguo Campo de Tiro ha previsto un colector que acomete al Emisario del Cementerio por su margen oeste, que sigue sensiblemente la vaguada natural que corta esta Zona.

En cuanto a la Fortuna, debido a la proximidad del colector del Butarque, es presumible que la correspondiente ampliación de la zona o bien directamente al Colector del Butarque, o a alguno de los colectores existentes de dicho Barrio.

- 3) Para el desarrollo de los diferentes Planes Parciales y Planes de Actuación Urbanística propuestos en este Plan General, se relacionan en la tabla adjunta los diferentes caudales de aguas negras y pluviales que generarán dichas áreas, así como el emisario al que presumiblemente vertirán.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

18-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TECNICO

EL SECRETARIO GENERAL TECNICO

EL SECRETARIO GENERAL TECNICO

EL SECRETARIO GENERAL TECNICO

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

(P.D. Resol. 10/2000 B.O.C.M. 5/5/89)

probado por la C. M. 20 DIC. 1999

le fecha 14 SET 1999

EL SECRETARIO.

9 MAYO 2000

A modo de conclusión se vislumbran como mayores obstáculos en interposición a esta concepción de la red de saneamiento, la posible incapacidad del Colector del Butarque, a pesar de verse aliviado, hacia el Culebro, de parte de los caudales que actualmente soporta, y la indefinición actual de la futura red de colectores tanto del PAU del Culebro como del Parque lineal M-50.

Colector del Butarque.

Para destacar la importancia del Colector del Butarque, como cauce de drenaje principal, no sólo del municipio de Leganés, resumimos aquí las aportaciones que recoge:

- Municipio de Alcorcón, San José de Valderas, y los P.I. de la zona Noroeste (tanto al parte de Alcorcón como la de Leganés)
- Barrio de La Fortuna, por su margen izquierda.
- Colector del Cementerio, que recoge a su vez el antiguo colector camino del cementerio, San Nicasio Norte y nuevos sectores de la zona Norte del núcleo.
- Un colector proveniente de Carabanchel por la margen izquierda, que vierte al colector del Butarque, sin aliviar previamente al cauce, con lo cual incide muy negativamente sobre la capacidad del Butarque en época de lluvia.
- El Colector Emisario de Zarzaquemada y El Carrascal, que por su importancia el siguiente al Colector General, por el volumen de vertidos tan enorme que suponen estos dos barrios.
- El Colector General, que recoge el Casco, San Nicasio Sur, el Barrio de los Frailes, Parquesur, P I Prado Vera, y los nuevos sectores urbanizados aún o no, es decir, la mayor parte de las aguas residuales del municipio de Leganés.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE SU ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TECNICO

LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION

ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

URBANISMO Y TRANSPORTE

(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 15/89)



de fecha 18-5-2000
EL SECRETARIO.

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

Como se ha comprobado la cuenca drenada por este colector, es enorme, afecta a varios municipios, lo que sitúa al colector como integrante de la red principal de saneamiento de la Comunidad de Madrid, esto invita a considerar si no será necesario en un futuro, dentro del período de vigencia del Plan General actualmente en revisión, su sustitución o desdoblamiento, en la totalidad o parte de su traza.

Esta idea del doblado del colector del Butarque, por la margen izquierda del arroyo, se encuentra recogida en el documento del Avance de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, 1993.

La recuperación ambiental y paisajística del arroyo de Butarque podría utilizar una infraestructura similar a la diseñada para el Culebro, con un bombeo de agua reciclada que asegure el flujo de los caudales mínimos para mantenimiento del ecosistema y/o para utilización con fines recreativos del curso de agua. Convirtiéndose así en una oferta recreativa de gran atracción para las zonas cercanas de Madrid y Norte de Leganés. Con respecto al cauce de este arroyo hay que destacar que el colector del Butarque está diseñado, minimizando su sección, para que recoja únicamente las aguas negras, puesto que todo el caudal que transporta es finalmente tratado en la depuradora en la que muere el colector. Esta sección tan ceñida al transporte de aguas negras implica que el resto del agua en época de lluvia, aguas grises, es aliviada al cauce del Butarque a través de los aliviaderos.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

18-5-2000
19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 18/4/89. B.O.C.M. 5/5/89)

En época de lluvias, cuando dicho colector entra en carga, el arroyo se ve desbordado, motivo por el cual el Plan de Saneamiento Integral proponía disponer una balsa de decantación en el arroyo antes de pasar la Carretera de Toledo. Se debe, además, tener en cuenta que el cauce a partir de este punto es prácticamente inexistente.

El curso de agua podría ensancharse formando un lago antes de pasar la N-401, el cual sería utilizado como vaso regulador del cauce, ejerciendo la función de la propuesta balsa de decantación, convirtiéndose de paso en una magnífica fachada a la autovía de Toledo.



EL SECRETARIO.

9 MAYO 2000

Entre los criterios generales de mejora de la infraestructura de saneamiento, además de los temas tocados, incluimos como ideas a tener en cuenta:

EL TÉCNICO
INFORMANTE

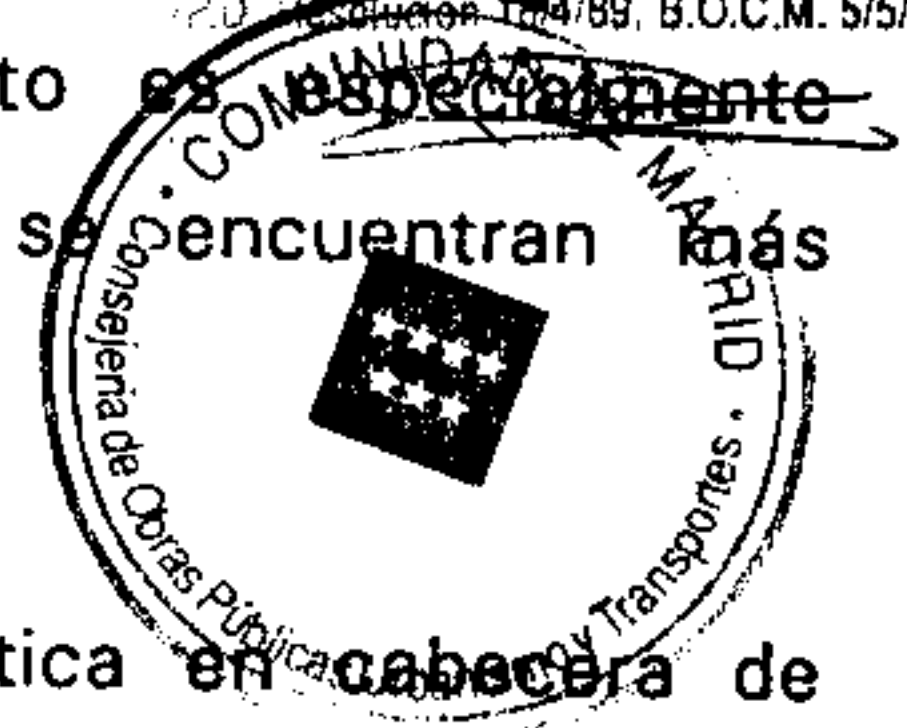
- Seguir procesos de dimensionamiento de grandes colectores, que busquen soluciones duraderas y tengan en cuenta tanto los futuros desarrollos en reservas actuales de suelo, como los posibles sobre suelos considerados como no urbanizables.

En un municipio como Leganés, en el cual se puede llegar a plantear que no exista, prácticamente, esta clase de suelo en un futuro no muy lejano, por lo que es importante el "sobredimensionamiento justificado", de los grandes colectores y emisarios, que permita futuras incorporaciones de cuencas de vertido originadas por el crecimiento urbano, sin suponer un desequilibrio de la red principal.

- En cuanto a vertidos industriales recogemos la advertencia contenida en el Plan de Saneamiento acerca del necesario control de efluentes industriales, actualmente insuficiente.

- Aireación de los efluentes de los colectores mediante la construcción de chimeneas y sistemas de ventilación, que aseguren el acceso de oxígeno a los vertidos de modo que se asegure su transporte en condiciones aerobias, es decir, higiénicas e inodoras hasta su entrada en la depuradora. Esto es especialmente importante en aquellos colectores que se encuentran más sobrecargados.

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE OBRAS PÚBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
URBANO
BOE 17/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)



- Cámaras de descarga y limpieza automática en cabecera de colectores, medida sobre todo necesaria en aquellos colectores en los que la escasez de pendiente se refleje en velocidades mínimas estrictas, es decir, con problemas de sedimentación.

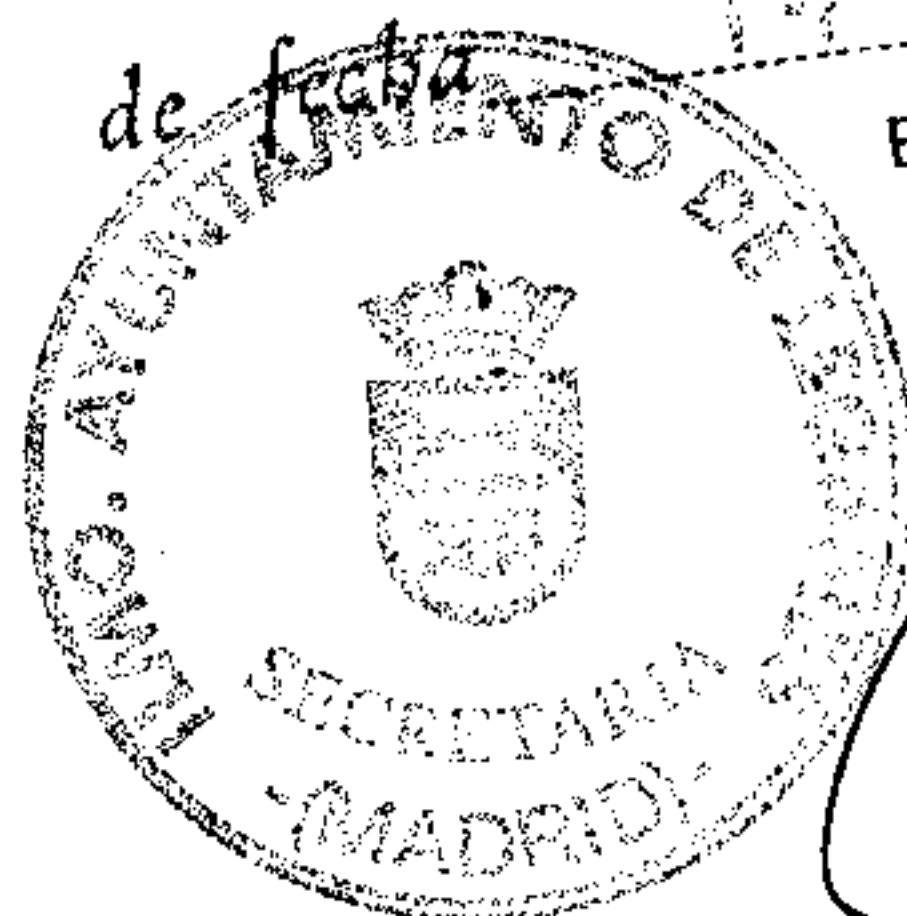
Aprobado por la C. M.

14 SET. 1999

20 DIC. 1999

de fecha

EL SECRETARIO.



Considerando lo anterior, ante el futuro desarrollo planteado, aparece como imprescindible el reestudio de la Red de Colectores encuadrándolo en un nuevo Programa Integral de Mejora del Saneamiento, en el que se desarrollarían como áreas preincipales:

- Estudio de la red general con vistas al desarrollo completo del Plan.
- Estudio de interrelación con otros municipios.
- Programa de mejora del drenaje superficial, tanto en zonas urbanas como en el resto del territorio.
- Programa de prevención de inundaciones.
- Adecuación de los cauces naturales existentes en el municipio.
- Estudio de limitaciones en materia de calidad de aguas efluentes.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y MANEJO DEL
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION URBANA

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

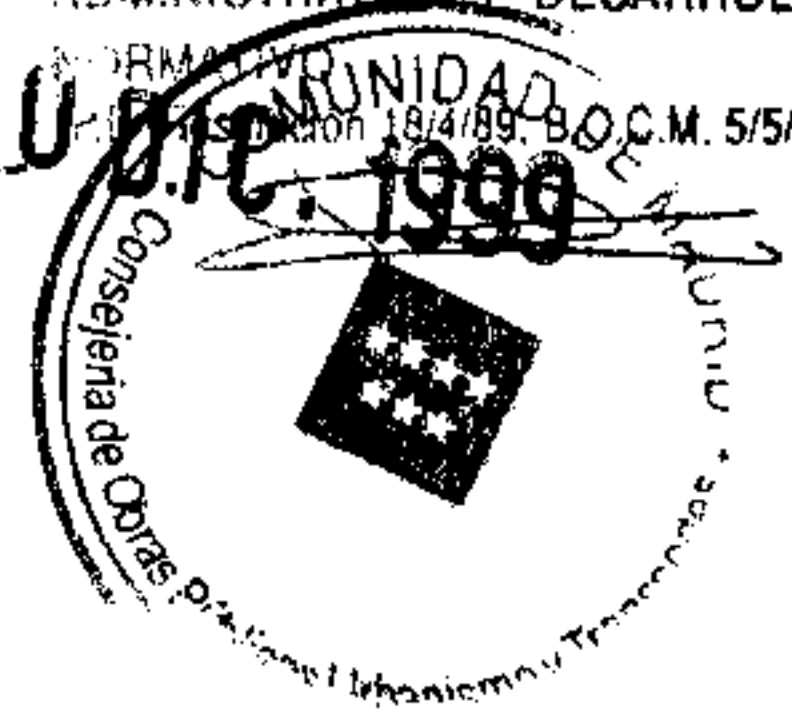
Madrid, 18-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

FORMA DE COMUNICACION
BOC.M. 5/5/89)

14 SET. 1999 20

EL SECRETARIO.



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TÉCNICO
 INFORMANTE

[Firma]

PLANES PARCIALES Y PAUS	SUPERFICIE TOTAL (m2)	USO DEL SUELO Y SUPERFICIE(m2) O Nº DE VIVIENDAS (MV)	SANEAMIENTO						
			C.esc.	Q. lluvia (l/s)	Qp neg. (l/s)	Qpn dil. (l/s)	Colector de vertido		
PP1 Ensanche de San Nicasio	250.000	Residencial Terciario Industrial Equipamientos Espacios libres	1.375 0 0 27.500 28.875	0,7 0,3	1857,45 103,95 1961,40	41,67 2,01 43,68	250,02 12,03 262,05	Col. General Col. Butarque	
	Totales								
	PP2 Ampliación del Portillo	640.000	Residencial Terciario Industrial Equipamientos Espacios libres	0 0 416.000 25.600 64.000	0,7 0,3	4838,40 230,40 5068,80	132,48 4,44 136,92	794,88 26,67 821,55	Col. General Nuevo Colector EDAR Fuenlabrada
		Totales							
		PP3 Puerta de Carabanchel	205.000	Residencial Terciario Industrial Equipamientos Espacios libres	0 102.500 0 12.300 20.500	0,7 0,3	1549,80 73,80 1623,60	34,44 1,42 35,86	206,64 8,54 215,18
Totales									
PP4 Puerta de Fuenlabrada	180.000		Residencial Terciario Industrial Equipamientos Espacios libres	0 90.000 0 10.800 18.000	0,7 0,3	1360,80 64,80 1425,60	30,24 1,25 31,49	181,44 7,50 188,94	Col. General Nuevo Colector EDAR Fuenlabrada
	Totales								
	PP5 Poza del Agua	350.000	Residencial Terciario Industrial Equipamientos Espacios libres	1.750 0 0 35.000 36.750	0,7 0,3	2631,30 132,30 2763,60	53,03 2,55 55,59	318,21 15,31 333,52	Col. Cementerio Col. Butarque
		Totales							
PP6 S. Agua		465.000	Residencial Terciario Industrial Equipamientos Espacios libres	2.325 0 0 55.800 48.825	0,7 0,3	3495,87 175,77	73,25 3,39	439,50 20,34	Col. Cementerio Col. Butarque
		Totales							

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
18-5-2009
Madrid, ...
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 8/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

1999

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
 REFIERE EL ACUERDO DEL
 CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
 Madrid, 18-5-2000
 EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
 LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
 ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
 NORMATIVO
 (P.D. Resolución 8/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)



[Firma]

9 MAY 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

PLANES PARCIALES Y PAUSE	SUPERFICIE TOTAL (m2)	USO DEL SUELO Y SUPERFICIE (m2) O Nº DE VIVIENDAS (MV)	SANEAMIENTO				
			C.esc.	Q. lluvia (l/s)	Qp neg. (l/s)	Qpn dil. (l/s)	Colector de vertido
PP7 El Bercial Sur	112.000	Residencial 0 Terciario 0 Industrial 72.800 Equipamientos 4.480 Espacios libres 11.200	0,7 0,3	846,72 40,32	23,18 0,78	139,10 4,67	Col. Villaverde
Totales							
PP8 Ensanche Vereda de Estudiantes	240.000	Residencial 1.200 Terciario 0 Industrial 0 Equipamientos 24.000 Espacios libres 25.200	0,7 0,3	1804,32 90,72	36,37 1,75	218,20 10,50	Nuevo Colector EDAR Fuenlabrada
Totales							
PAU1 Arroyo Culebro	2.140.392	Residencial 3.600 Terciario 135.000 Industrial 100.000 Equipamientos 520.486 Espacios libres 1.295.234	0,7 0,3	7099,33 4662,84	314,15 89,95	1884,87 539,68	Col. Culebro
Totales							
PAU2 Autovia de Toledo Norte	2.000.000	Residencial 0 Terciario 500.000 Industrial 650.000 Equipamientos 120.000 Espacios libres 200.000	0,7 0,3	15120,00 720,00	381,00 13,89	2286,00 83,33	Col. Butarque
Totales							
PAU3 Autovia de Madrid Sur	158.000	Residencial 0 Terciario 38.250 Industrial 49.725 Equipamientos 9.180 Espacios libres 15.300	0,7 0,3	1156,68 55,08	29,15 1,06	174,88 6,38	Col. Butarque
Totales							
PAU4 Ampliación de Prado de la	270.000	Residencial 0 Terciario 0 Industrial 175.500 Equipamientos 10.800 Espacios libres 27.000	0,7 0,3	2041,20 97,20	55,89 1,88	335,34 11,25	Col. General Col. Butarque
Totales							

PLANES PARCIALES Y PAUs	SUPERFICIE TOTAL (m2)	USO DEL SUELO Y SUPERFICIE (m2) O Nº DE VIVIENDAS (MIV)		SANEAMIENTO				
				C.esc.	Q. lluvia (l/s)	Qp neg. (l/s)	Qpn dil. (l/s)	Colector de vertido
PAU5 El Bercial Norte	434.000	Residencial	0					
		Terciario	144.667					
		Industrial	94.033					
		Equipamientos	26.040	0,7	3281,04	79,42	476,53	
Totales		Espacios libres	43.400	0,3	156,24	3,01	18,08	
					3437,28	82,44	494,62	Col. Butarque
		Residencial	0					
		Terciario	63.750					
PAU6 Cerro del Cuerno	255.000	Industrial	82.875					
		Equipamientos	15.300					
		Espacios libres	25.500	0,7	1927,80	48,58	291,47	Nuevo Colector EDAR
				0,3	91,80	1,77	10,63	Fuenlabrada
Totales					2019,60	50,35	302,09	

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

Ad

Aprobado por el Ayuntamiento de Madrid
de fecha 14 SET. 1999
EL SECRETARIO

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. 1999/1999, D.O.C.M. 5/5/89)



9 MAYO 2000

4.7.2. ABASTECIMIENTO

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

Existe una importante infraestructura de abastecimiento de agua, sobre suelo de Leganés, como núcleo fundamental de la cual existe un depósito de agua intermunicipal (tanto por el servicio que presta, como por su localización, entre Leganés y Getafe).

El término municipal de Leganés se ve surcado por varias de las arterias que tienen origen o destino en dicho depósito, además de otras que sólo utilizan el suelo del municipio sin objeto de servir a éste.

Se destaca que esta importante infraestructura de paso, se integra en la red general de abastecimiento de la Comunidad de Madrid, pues las conducciones que cruzan el municipio son la 1ª y 2ª arterias de la Cintura Sur del Canal de Y-II.

La primera cruza Leganés con dirección Oeste-Este, entra desde el Oeste por la vía militar, cruza por las Av de Mendiguchía Carriche, del Ejército y Dr Martín Vegué, y sale por la carretera a Villaverde. Mientras que la segunda presenta un trazado junto a la anterior en el Oeste, separándose de ella antes de llegar al casco urbano, donde toma dirección Sureste, sigue el trazado propuesto para la Ronda, separándose de él al llegar a la carretera de Fuenlabrada, continuando hasta alcanzar el gran depósito de agua situado en el límite Sureste del municipio, que ocupa suelo tanto de Leganés como de Getafe. Ambas arterias tienen un importante diámetro, 1.600 mm.

Esta infraestructura de paso, dadas las altas cargas hidráulicas a las que transporta el agua, no permite conexiones para servir directamente a Leganés, puesto que las pérdidas de carga producidas en las tomas impedirían el servicio en las zonas aguas abajo del municipio.

Como soporte gráfico de la infraestructura de abastecimiento se han reflejado en el esquema correspondiente, las conducciones con diámetros importantes, mayores o iguales a 300 mm, por ser éstas las que constituyen la red básica de Leganés por la C. M.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000
19-5-2000
SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
DE OBRAS PUBLICAS Y DESARROLLO
NORMATIVIDAD DE MADRID
18/189, 5/189, 5/189, 5/189



20 DIC. 1999
EL SECRETARIO.

Para entrar en la descripción de la red que sirve al municipio hay que empezar por destacar que, aunque conectadas con el depósito existen varias arterias importantes, de éstas sólo dos abastecen a Leganés. Estas, al arrancar del depósito, poseen trazados próximos y paralelos, con dirección aproximadamente Norte, hasta que alcanzan el núcleo urbano (Las Dehesillas), donde se separan.

La mayor de las dos conducciones, 1.250 mm de diámetro, a la salida del depósito, tiene pocas acometidas para la ciudad de Leganés, a pesar de que tras atravesar la misma por la Av de Fuenlabrada su diámetro se va reduciendo, saliendo hacia a Carabanchel con 600 mm de diámetro.

La menor de las dos, con 900 mm de diámetro, se separa ligeramente de la de 1.250 mm en el Camino del Portillo, para irse reduciendo a medida que presta servicio a las diferentes zonas por las que cruza, zona Este del Casco, Zarzaquemada,...

Se sirven también algunas zonas de la ciudad desde una gran arteria, que discurre en las proximidades de la carretera de Toledo con un diámetro de 1.250 mm.

Diagnóstico.

No existen problemas de importancia destacable en el abastecimiento a la población, más aún cuando los consumos, afortunadamente, se han visto reducidos durante la pasada sequía.

A pesar de que existen algunos problemas en la red debido a la inexistencia de una malla básica de conducciones de diámetros importantes, aunque si existe esa malla en la red de distribución, diámetros de 400 mm, sería necesario establecer un sistema con conducciones de mayor diámetro.

En esta situación, nos encontramos en el nuevo desarrollo de Leganés Norte, donde se necesita recurrir a una conducción de 400 mm de diámetro, para resolver su abastecimiento, con una gran longitud de tubería que repercute en un coste considerable sobre la nueva urbanización. Esto

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
de fecha 14 SEPT. 1999
la C. M.
EL SECRETARIO.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS, URBANISMO Y TRANSPORTE
PLANIFICACION URBANA

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS, URBANISMO Y TRANSPORTE
PLANIFICACION URBANA

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS, URBANISMO Y TRANSPORTE
PLANIFICACION URBANA

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMATIVO

230

EL TECNICO
INFORMANTE

se debe a que los puntos de toma que el Canal de Y-II tiene disponible, en la arteria por la N-401, o bien en el extremo suroeste del P.I. Nuestra S^a del Butarque, están a una considerable distancia del lugar a servir, con el agravante en el segundo caso de necesitar una canalización en suelo urbano con los consiguientes sobrecostes que origina (reposición de pavimentos,...).

Realmente el problema que impide enganchar en conducciones más cercanas no es la falta de caudal sino las pérdidas de carga que las tomas originan, con la reducción de presión en la red aguas abajo de la misma, dado el esquema ramificado y no mallado de la red.

Propuestas.

Con el fin de optimizar el sistema existente y resolver los problemas derivados de la inexistencia de una red arterial básica reticulada, se propone la creación de un anillo perimetral al conjunto del casco urbano, con un diámetro estimado de 600 mm, que viniese a equilibrar la red (fundamentalmente en presiones).

El anillo, cuyo trazado se refleja en los planos de abastecimiento, será establecido ocupando suelo de las zonas a desarrollarse durante la vigencia del Plan General, salvo en su parte Este, donde no hay posibilidad de establecer un cierre del anillo sin entrar en contacto con zonas consolidadas, aunque se aprovecha el trazado de la M-406, entre Zarzaquemada y El Carrascal y el P.I. Nuestra S^a del Butarque, para producir la mínima interferencia.

Gracias al anillo se conseguirá una red con mayor flexibilidad y capacidad de absorción, para cualquier nuevo desarrollo de importancia, sin originarse los problemas que actualmente conllevan dichas actuaciones. Estos problemas tienen su origen en la no existencia de una red básica reticulada, pues lo que hay es un sistema ramificado de conducciones que, a partir de dos arterias principales, se van diluyendo paulatinamente hasta llegar a la red de distribución.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LAJERA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 18/789, B.O.C.M. 5/5/89)

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJO DE OBRA PÚBLICAS
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN REGIONAL
9 MAYO 2000
DOCUMENTO INFORMADO

Aprobado en el Pleno de la Junta de Gobierno el 14 SET. 1999
SECRETARIO

Se debe continuar con la renovación de la red de abastecimiento en las zonas donde sea necesario, procediendo fundamentalmente a la sustitución de materiales, es decir, cambiar fibrocemento por conducciones de fundición. Este hecho lleva implícito un ligero sobrecoste inicial, que se traduce en un amplio ahorro en el largo plazo, por la durabilidad de dicho material, lo cual es interesante en un servicio de la naturaleza del tratado.

Con esta sustitución de calidades se evitarían los problemas de roturas en conducciones de fibrocemento, generados por aumentos de presión en la red, necesarios para servir una ciudad en crecimiento como es Leganés.

Para el desarrollo de los diferentes Planes Parciales y Planes de Actuación Urbanística propuestos en este Plan General, se relacionan en la tabla adjunta los diferentes caudales medio y punta que necesitarán dichas áreas.

Se propone establecer sistemas de reutilización de aguas usadas y depuradas, para riego de parques en todas las zonas del término Municipal en las que sea posible, con un sistema de abastecimiento separado del Canal de Isabel II, que habrá que ir implantando a la vez que se vaya actualizando la red de abastecimiento actual, así como en todos los nuevos desarrollos. Un ejemplo de esto es lo que se tiene previsto realizar en el P.A.U Arroyo Culebro, en el que además el agua reutilizada se aprovecha para el mantenimiento de la lámina de agua en el cauce del arroyo, con fines recreativos y de vida acuática.

Red Culebro.

Desde la Agencia de Medio Ambiente, que será quien sufrague las obras, cuya explotación posterior corresponderá al Canal de Isabel II, se ha estudiado el sistema de reutilización de aguas mencionado en el apartado correspondiente a la infraestructura de saneamiento, para el riego del Parque de Polvoranca, Vegetación de Rivera así como el mantenimiento de la lámina de agua del arroyo.

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
de fecha 14 SET. 1989 20 DIC. 1989

EL SECRETARIO

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
19-5-2000
Madrid 19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(PD. Resolución 18/4/89, BOCM 5/5/89)

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE



9 MAYO 2000

La operación promovida, con fecha diciembre del 1.992, se apoya básicamente en la siguiente infraestructura:

EL TECNICO
INFORMANTE

Depuradora de Fuenlabrada, que recoge las aguas residuales generadas en las cuencas de Fuenlabrada, Humanes, Parla y la parte de Leganés vertiente a este arroyo. Tras regenerar dichas aguas, las bombearía aguas arriba por la cuenca del Culebro. Ambas actuaciones fueron programadas para el período 1.993-95.

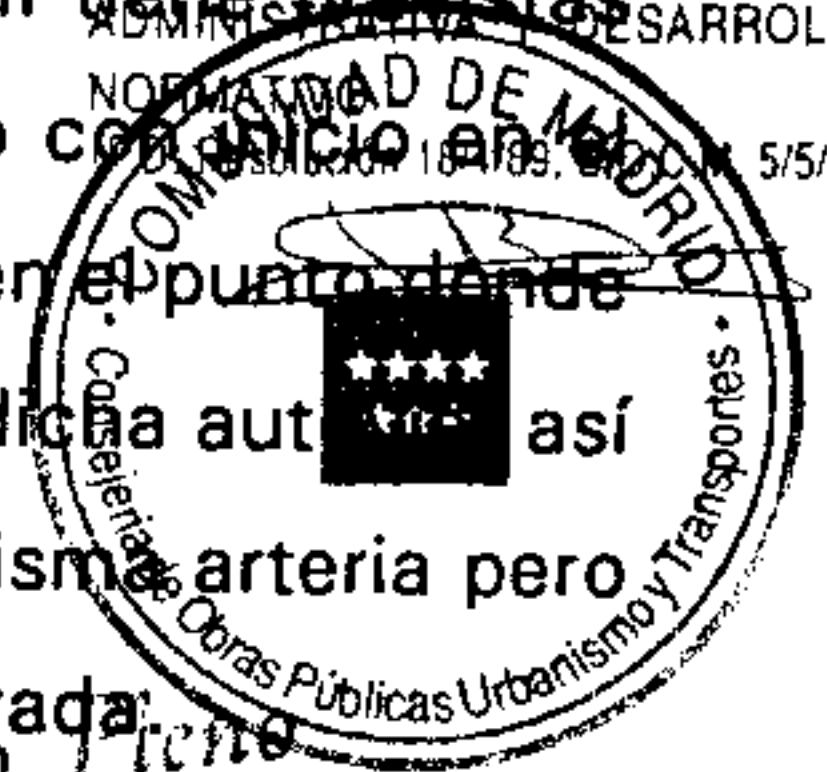
La tubería de impulsión dispondría, inicialmente, de tres depósitos para riego, a lo largo de su desarrollo por el cauce del arroyo. Esta primera fase, a concluir en el período 1.993-95, llevaría la tubería hasta el depósito de cabecera, al punto de intersección del cauce con la línea del ferrocarril Atocha-Fuenlabrada, en su tramo entre Leganés y Fuenlabrada. Esta impulsión será completada con una segunda fase de la conducción entre dicho depósito y uno nuevo situado en el punto más al Este del Parque de Polvoranca, se programó esta segunda fase para el período 1.996-99.

La red de riego se establecerá a partir de los depósitos mencionados, estableciendo un sistema que tenga en cuenta las limitaciones de las aguas regeneradas (la red puede ser más fácilmente colmatada por aguas residuales).

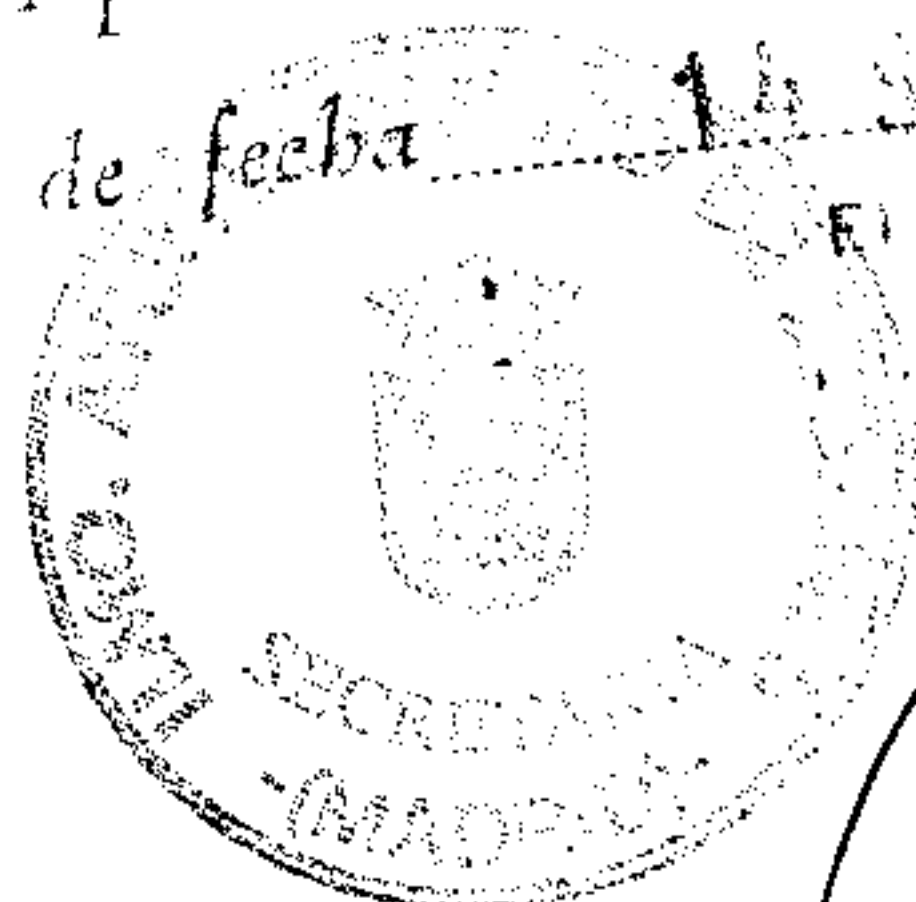
En cuanto al abastecimiento de aguas para los desarrollos que se produzcan en esta zona del Culebro el Canal de Isabel II tiene previstas acometidas en la conducción de 1.200 mm de diámetro con un depósito situado entre los términos de Getafe y Leganés en el punto donde se cruza con la M-50 con acometidas a ambos lados de dicha aut. así como otra toma en la zona suroeste del Culebro en la misma arteria pero en el tramo de esta que discurre por el norte de Fuenlabrada.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVA DE MADRID
SUSCRIPTA POR: 18-10-99, 5/5/89)



Aprobado por la C. M.
de fecha 14 SEP. 1999 20 DIC. 1999
EL SECRETARIO



9 MAYO 2000

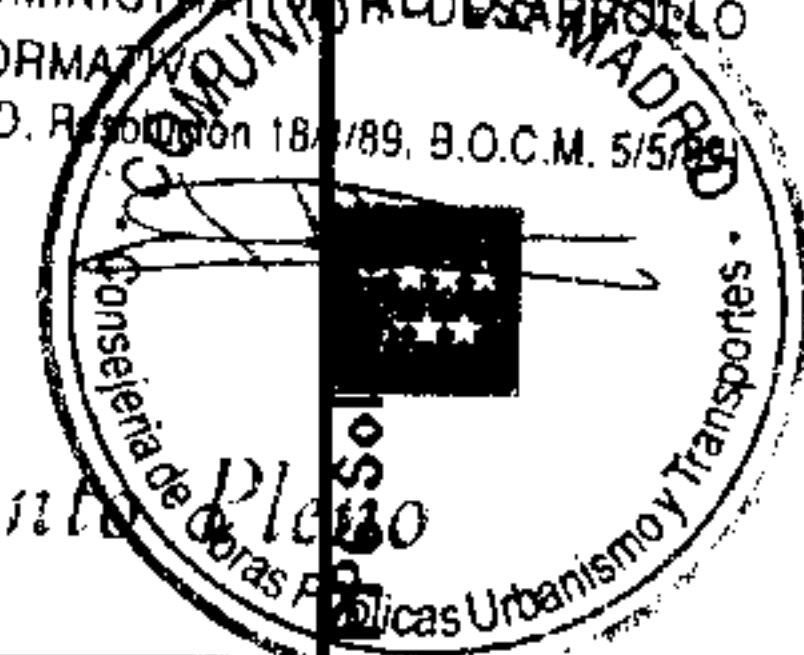
DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

PLANES PARCIALES Y PAUs	SUPERFICIE TOTAL (m2)	USO DEL SUELO Y SUPERFICIE (m2) O N° DE VIVIENDAS (VIV)	ABASTECIMIENTO			
			Dotación (l/día/*)	K	Q medio (l/s)	Q punta (l/s)
PP1 Ensanche de San Nicasio	250.000	Residencial	875,00	2,4	13,93	33,42
		Terciario	8,64	3,0	0,00	0,00
		Industrial	8,64	3,0	0,00	0,00
		Equipamientos	8,64	3,0	2,75	8,25
		Espacios libres	2,00	3,0	0,67	2,01
Totales					17,34	43,68
PP2 Ampliación del Portillo	640.000	Residencial	875,00	2,4	0,00	0,00
		Terciario	8,64	3,0	0,00	0,00
		Industrial	8,64	3,0	41,60	124,80
		Equipamientos	8,64	3,0	2,56	7,68
		Espacios libres	2,00	3,0	1,48	4,44
Totales					45,64	136,92
PP3 Puerta de Carabanchel	205.000	Residencial	875,00	2,4	0,00	0,00
		Terciario	8,64	3,0	10,25	30,75
		Industrial	8,64	3,0	0,00	0,00
		Equipamientos	8,64	3,0	1,23	3,69
		Espacios libres	2,00	3,0	0,47	1,42
Totales					11,95	35,86
PP4 Puerta de Fuenlabrada	180.000	Residencial	875,00	2,4	0,00	0,00
		Terciario	8,64	3,0	9,00	27,00
		Industrial	8,64	3,0	0,00	0,00
		Equipamientos	8,64	3,0	1,08	3,24
		Espacios libres	2,00	3,0	0,42	1,25
Totales					10,50	31,49
PP5 Poza del Agua	350.000	Residencial	875,00	2,4	17,72	42,53
		Terciario	8,64	3,0	0,00	0,00
		Industrial	8,64	3,0	0,00	0,00
		Equipamientos	8,64	3,0	3,50	10,50
		Espacios libres	2,00	3,0	0,85	2,55
Totales					22,07	55,59
PP6 So...	465.000	Residencial	875,00	2,4	23,55	56,51
		Terciario	8,64	3,0	0,00	0,00
		Industrial	8,64	3,0	0,00	0,00
		Equipamientos	8,64	3,0	5,58	16,74
		Espacios libres	2,00	3,0	1,13	3,39
Totales					30,26	76,64

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, ...
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE PLANIFICACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 18/7/89, B.O.C.M. 5/5/89)



Probado por el Ayuntamiento de Pleso

de fecha 14 SET. 1999
EL SECRETARIO.
20 DIC. 1999

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

PLANES PARCIALES Y PAUS	SUPERFICIE TOTAL (m2)	USO DEL SUELO Y SUPERFICIE (m2) O N° DE VIVIENDAS (VIV)	ABASTECIMIENTO		
			Dotación (l/día/*)	K	Q punta (l/s)
PP7 El Bercial Sur	112.000	Residencial	875,00	2,4	0,00
		Terciario	8,64	3,0	0,00
		Industrial	8,64	3,0	21,84
		Equipamientos	8,64	3,0	1,34
		Espacios libres	2,00	3,0	0,78
Totales					23,96
PP8 Ensanche Vereda de Estudiantes	240.000	Residencial	875,00	2,4	12,15
		Terciario	8,64	3,0	0,00
		Industrial	8,64	3,0	0,00
		Equipamientos	8,64	3,0	7,20
		Espacios libres	2,00	3,0	1,75
Totales					38,12
PAU1 Arroyo Culebro	2.140.392	Residencial	875,00	2,4	36,46
		Terciario	8,64	3,0	13,50
		Industrial	8,64	3,0	10,00
		Equipamientos	8,64	3,0	52,05
		Espacios libres	2,00	3,0	29,98
Totales					141,99
PAU2 Autovia de Toledo Norte	2.000.000	Residencial	875,00	2,4	0,00
		Terciario	8,64	3,0	50,00
		Industrial	8,64	3,0	65,00
		Equipamientos	8,64	3,0	12,00
		Espacios libres	2,00	3,0	4,63
Totales					131,63
PAU3 Autovia de Toledo Sur	153.000	Residencial	875,00	2,4	0,00
		Terciario	8,64	3,0	3,83
		Industrial	8,64	3,0	4,97
		Equipamientos	8,64	3,0	0,92
		Espacios libres	2,00	3,0	0,35
Totales					10,07
PAU4 Autovia de Toledo Sur	270.000	Residencial	875,00	2,4	0,00
		Terciario	8,64	3,0	0,00
		Industrial	8,64	3,0	17,55
		Equipamientos	8,64	3,0	1,08
		Espacios libres	2,00	3,0	0,63
Totales					19,26

DOCUMENTO DE INFORMACION A QUE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
Madrid, ...
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución de 1999/05/05 C.M. 5/5/89)



Aprobado por el Ayuntamiento de Madrid
Plaza de C. M.

de fecha 14 SET 1999 20 JUL 1999
EL SECRETARIO.

[Handwritten signature]

PLANES PARCIALES Y PAUs	SUPERFICIE TOTAL (m2)	USO DEL SUELO Y SUPERFICIE (m2) O Nº DE VIVIENDAS (VIV)		ABASTECIMIENTO			
				Dotación (l/día/*)	K	Q medio (l/s)	Q punta (l/s)
PAU5 El Bercial Norte	434.000	Residencial	0	875,00	2,4	0,00	0,00
		Terciario	144.667	8,64	3,0	14,47	43,40
		Industrial	94.033	8,64	3,0	9,40	28,21
		Equipamientos	26.040	8,64	3,0	2,60	7,81
		Espacios libres	43.400	2,00	3,0	1,00	3,01
Totales						27,48	82,44
PAU6 Cerro del Cuerno	255.000	Residencial	0	875,00	2,4	0,00	0,00
		Terciario	63.750	8,64	3,0	6,38	19,13
		Industrial	82.875	8,64	3,0	8,29	24,86
		Equipamientos	15.300	8,64	3,0	1,53	4,59
		Espacios libres	25.500	2,00	3,0	0,59	1,77
Totales						16,78	50,35

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO DE MADRID
(Resolución 18/4/89. B.O.C.M. 5/5/89)



Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
de la C. M.
26 JUL. 1999
EL SECRETARIO.

4.7.3. RED ELECTRICA DE ALTA Y MEDIA TENSIÓN.

Este servicio está correctamente resuelto en cuanto a calidad en la prestación del mismo, así como a capacidad de absorción de las actuales STR de la potencia demandada por los nuevos desarrollos previstos en este Plan, la cual se presenta en la tabla adjunta.

En resumen, el principal problema que se plantea es el del cruce de numerosas líneas aéreas de alta y media tensión, por el término municipal. Éstas transportan la electricidad con tensiones de 220 Kv, 45 Kv y 15 Kv. Estas líneas han condicionando en el pasado las formas urbanas en ciertas partes de la ciudad y ahora siguen haciéndolo, porque, atraviesan zonas pobladas o pasan cerca de éstas, y ocupan suelo de las actuales zonas vacías, a ocupar por los crecimientos residenciales que se impulsa desde la revisión del Plan General.

No obstante las dos compañías que suministran la energía eléctrica en el municipio, Iberdrola y Unión Fenosa, han realizado recientemente desvíos en las líneas conflictivas, que suponían peligro en nuevas zonas residenciales, como es el caso de Valdepeñal, o con motivo de algunas obras como la M-40.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION URBANA

9 MAYO 2000

Descripción de la red eléctrica.

DOCUMENTO INFORMADO

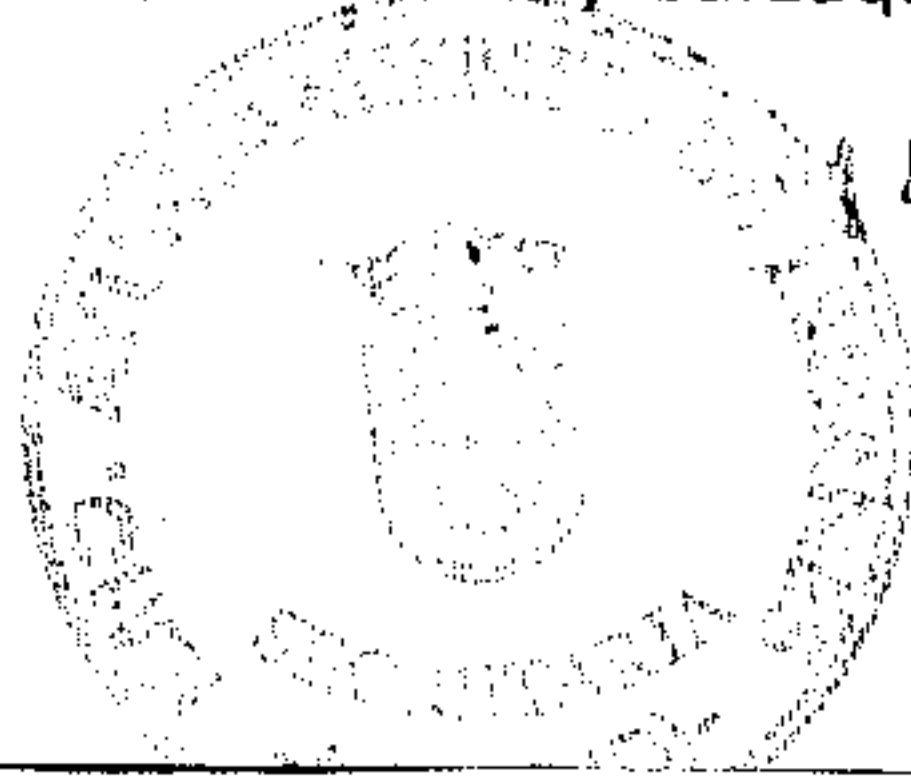
Como se aprecia en los planos de la Red Eléctrica, para realizar el suministro eléctrico a Leganés intervienen tres subestaciones principales, en cuanto que transforman de 220 Kv a 45 Kv y a veces a 15 Kv. Estas son la STR de La Fortuna, al sur de dicho barrio, la propia subestación de Leganés, situada en la zona Sur entre el ferrocarril y carretera y Fuenlabrada y la de Retamar, en término de Getafe junto a la N-401.

EL TECNICO
INFORMANTE

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

Entre la red a 45 Kv y la de tensión a 15 Kv existe un mayor número de subestaciones, las cuales quedan más interiores a las zonas pobladas que las STR. Estas subestaciones son: PI Alcorcón, PI Nuestra S^a del Buta, Prado Pozuelo, Carrascal y Zarzaquemada (doble).



14 SET. 1999

20 DIC. 1999

La red a 15 Kv tiene su final en la red de distribución a través de gran número de centros de transformación distribuidos por todo el municipio.

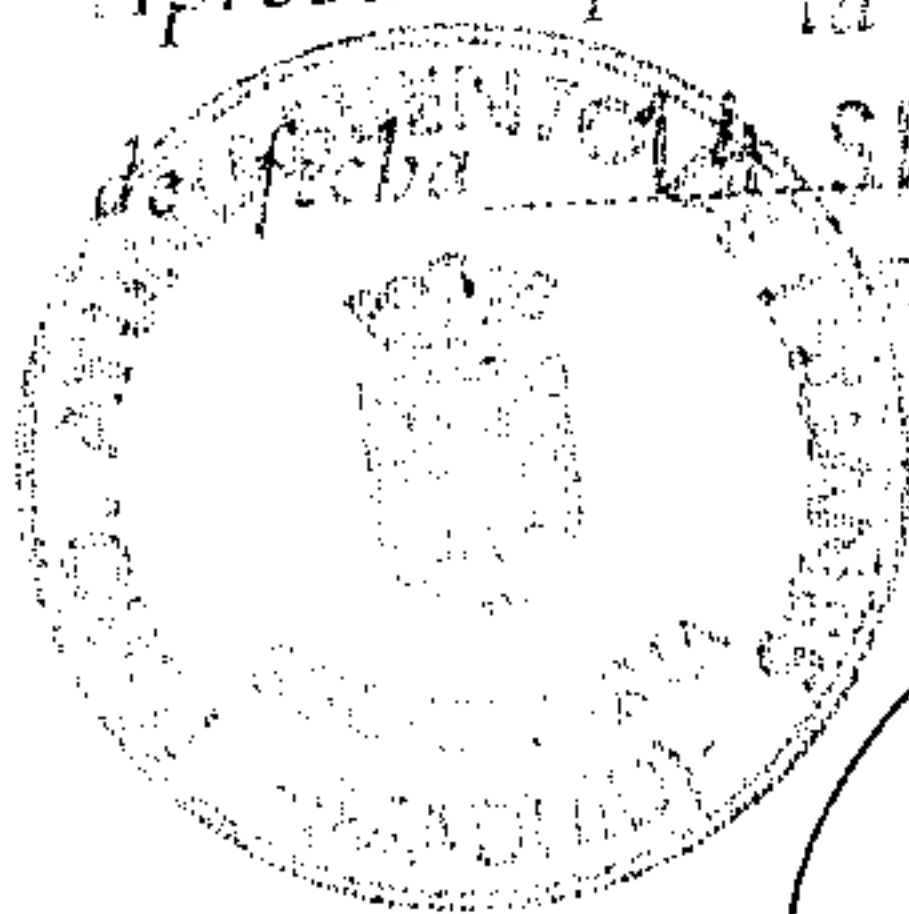
El conjunto de conducciones aéreas de la red en alta tensión está formado por las siguientes líneas:

- Líneas a 220 Kv, Majadahonda-Villaverde-Coslada, Moraleja-Leganés-Fortuna, Moraleja-Retamar y Leganés-Humanes.
- Líneas a 132 y 138 Kv, Villaviciosa-Princesa I-II y III-IV, respectivamente.
- Líneas a 45 Kv, Leganés-Moraleja, Leganés-Pinto, Leganés-Getafe, Leganés-Retamar, Leganés-Alcorcón, Fortuna-Extremadura, Fortuna-Alcorcón, Fortuna-Ventas, Fortuna-Retamar.
- Líneas a 15 Kv no son mencionadas con tanto detalle por el número tan elevado que suponen, aunque si han quedado reflejadas en los planos correspondientes a infraestructura eléctrica. La complejidad de esta red, que en parte es subterránea, se debe a que tiene una forma ya mucho más cercana a la red de distribución que a la red básica en alta tensión.

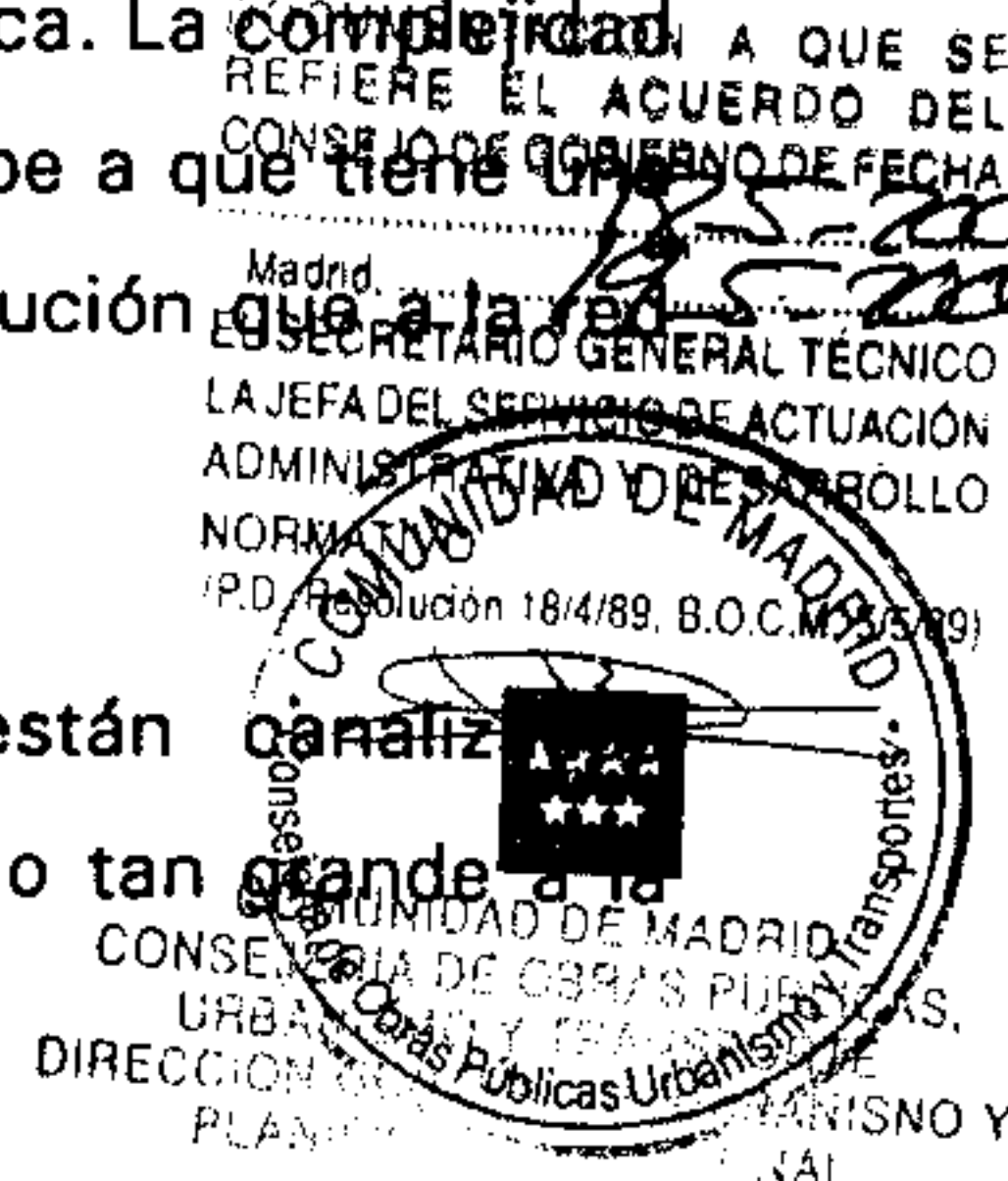
El resto de líneas lo constituyen aquellas que están canalizadas subterráneamente con lo que no suponen un obstáculo tan grande a la ciudad como lo son las líneas aéreas.

Últimas actuaciones. Desvío de líneas

Las actuaciones llevadas a cabo, han sido realizadas, fundamentalmente para liberar la zona de Valdepelayos y su entorno, de las líneas aéreas de alta tensión que invadían esta zona, con el *Agreemento Pleno* de consolidación. *Aprobado por la C. M.*



20 DEC. 1999
EL SECRETARIO.



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TÉCNICO
RESPONSABLE

Las líneas afectadas han sido las siguientes:

- Moraleja-Leganés-Fortuna, a 220 Kv, que ha sido llevada por el exterior de la M-406, formando prácticamente un semianillo Oeste entre las STR de La Fortuna y Leganés.
- Majadahonda-Villaverde-Coslada, a 220 Kv, cruza en dirección Oeste-Este y ha sido desviado su trazado también por fuera de la Carretera de Circunvalación en la parte Oeste, quedando bastante más alejada de la zona urbana por el lado Este, con lo cual ha bordeado la ciudad a modo de semianillo Sur.
- Líneas Villaviciosa-Princesa I-II y III-IV a 132 y 138 Kv, respectivamente, han sufrido una pequeña modificación en su trazado por la construcción de la M-40.
- Leganés-Alcorcón, a 45 Kv, como la línea Moraleja-Leganés-Fortuna ha sido llevada por el exterior de la M-406, en el segmento de arco comprendido entre el punto donde entraba en zona urbana y la STR de Leganés, salvo por un pequeño tramo antes de llegar a esta última STR en el que se ha podido respetar el trazado antiguo.

Líneas que van a necesitar modificación.

Debido al excesivo coste que supone el enterramiento de las líneas eléctricas de alta tensión, se propone el desvío de las mismas hasta la tensión de 45 KV, a excepción de aquellas líneas que por servir a alguna subestación enmarcada dentro de las zonas desarrolladas, no quede más remedio que enterrarlas. Para la totalidad de las líneas aéreas de 15 KV que se encuentran dentro de zonas desarrolladas o por desarrollar, se propone su enterramiento, ya que el coste del mismo no supondrá un excesivo cargo.

Para el enterramiento o desvío de líneas se estará a lo dispuesto en el Decreto 131/1997 de 16 de octubre (BOCM 27/10/97).

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TÉCNICO
INFORMANTE

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
Madrid, 14/5/2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
P.O. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)

Aprobado por el Pleno
de fecha 14/5/2000
EL SECRETARIO.



Convendría que los nuevos desvíos de las líneas eléctricas de alta y media tensión se hicieran de modo que se consiga una solución coordinada, que suponga una adecuación progresiva a una red compatible, con las zonas residenciales de la ciudad, de modo que se pueda asegurar su permanencia sin necesidad de recurrir a continuos cambios de trazado.

A continuación se realiza un estudio pormenorizado de las líneas aéreas en alta y media tensión, que cruzan áreas cuyo nuevo uso impondrá su traslado por la incompatibilidad entre dicho uso y la infraestructura eléctrica.

Parque de Polvoranca

Atravesando el Parque de Polvoranca tenemos actualmente la línea Majadahonda-Villaverde-Coslada (dirección E-O).

Zona del Culebro

Las líneas que surcan la zona PAU Culebro son: Moraleja-Leganés-Fortuna, Leganés-Humanes, Leganés-Moraleja y Leganés-Pinto (en dirección N-S aproximadamente).

Zona Reserva de Estudiantes

Majadahonda-Villaverde-Coslada (dirección E-O), Leganés-Getafe 1 y 2 cruzan el centro de esta zona, las líneas Leganés-Getafe 3 y 4 por un pasillo junto a la Majadahonda-Villaverde-Coslada más periférico al nuevo desarrollo en esta Reserva de Suelo.

Zona del Campo de Tiro y Reserva Universitaria.

Fortuna-Leganés y Fortuna-Retamar, ocupan suelo en estas dos zonas que serán en el futuro conjuntos residenciales.

Leganés Norte

Fortuna-Retamar, la línea debe ser desviada, así como los ramales de acceso, a las subestaciones de Zarzaquemada y Carrascal, para adaptarse al viario nuevo, puesto que cruza el desarrollo residencial en marcha, actualmente, en dicha zona.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

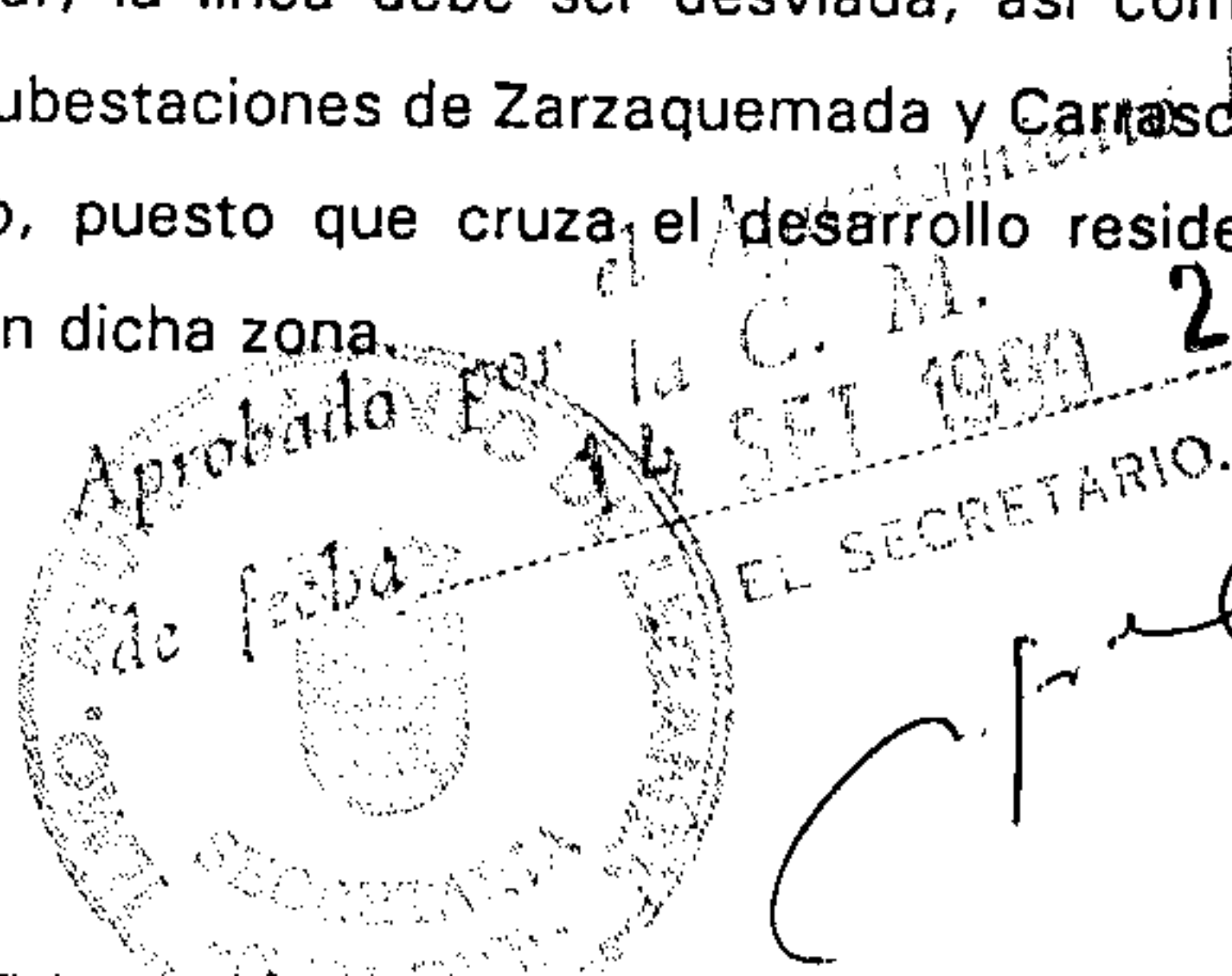
Madrid, 19-5-88
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

Resolución 18/4/88 (R.O.C.M. 5/5/89)



DOCUMENTO INFORMADO

EL TÉCNICO
INFORMANTE



Propuestas.

Se proponen además de lo anteriormente comentado respecto a desvíos y enterramientos de líneas, un conjunto de pasillos por los cuales ir canalizando las líneas que requieren adaptación, o las nuevas que se estimen necesarias para resolver el suministro eléctrico a Leganés.

Los criterios seguidos para proponer estos pasillos son:

- Dirigir las líneas por las vías principales de comunicación, aprovechando así su zona de protección.
- Concentrar las líneas allí donde ya existen otras que se estima no van a necesitar cambios durante la vigencia del Plan.
- Liberar, de líneas de alta y media tensión, las zonas nuevas previstas a desarrollar nuevos usos incompatibles con las mismas.
- Respetar al máximo lo existente y mantener ~~firmemente el desarrollo~~ de la red actual.

Con estas premisas se propone ir adaptando la red eléctrica ~~de alta tensión~~ del municipio a los siguientes pasillos, los cuales no se pretende definir con un alto grado de exactitud, sino mas bien marcar las zonas ~~prohibidas~~, sin interferencia con uso residencial, a través de límites de definición flexibles. Estos pasillos han sido marcados en los planos que hemos ~~hecho referencia~~ a lo largo de todo este apartado.

- Pasillo OESTE, entre las STR de La Fortuna y Leganés.

Las líneas que necesiten pasar por esta zona del término municipal pueden apoyarse en la nueva vía R-V, así como en el viario de circunvalación previsto en este Plan entre la STR de la Fortuna y la carretera M-406, para bordear el contorno urbano. La zona Oeste-Sur

Aprobado por *la C.M.* de fecha 14 SET 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.

puede apoyarse en la carretera de Circunvalación M-406 (este tramo serviría para conectar las STR de la Fortuna y Leganés) y en la carretera 407 hasta conectar con la M-50.

Las líneas que se podrían beneficiar de estos trazados serían, Fortuna-Leganés, junto con la línea Moraleja-Leganés-Fortuna, y la Fortuna-Retamar, al menos en parte hasta entrar en el pasillo norte, por la vía de borde. También permitirían el desvío de las líneas que pasan sobre el Parque de Polvoranca, Majadahonda-Villaverde-Coslada, que si fuera necesario puede desviarse hacia el norte, hasta alcanzar la M-406, continuando después por ella. La línea Leganés-Alcorcón podría adaptar su trazado a la M-406.

- Pasillo SUR, entre la STR de Leganés, Fuenlabrada y Pl. Industrial Nª Sra. del Butarque.

Se podría considerar como alternativa de desvío el límite Norte del PAU Arroyo Culebro, en colindancia con la ampliación del polígono del Portilo, hasta alcanzar el vial propuesto como línea de fuerza por la CAM, o bien llegar hasta éste a través de la M-50, y siguiendo paralelo a la línea de fuerza por la margen Este, llegar a la M-406 a la altura de la glorieta situada en el límite del termino municipal con el de Getafe.

Como nexo de unión entre el pasillo Oeste y el Sur, así como las conexiones de las líneas con la Subestación transformadora de Leganés se podría utilizar la vía del ferrocarril hacia Fuenlabrada, la carretera la carretera Leganés-Fuenlabrada (M-409).

Las líneas Leganés-Getafe 1 y 2, Leganés-Getafe 3 y 4, Leganés-Pinto y la línea Majadahonda-Coslada, deberían moverse cuando se desarrolle la Reserva de Estudiantes y la Ampliación de la Ciudad del Automóvil para adaptarse al trazado definido por el pasillo.

En esta zona podrían moverse también la líneas Leganés-Moraleja-Fortuna y las líneas Leganés-Moraleja y Leganés-Humanes por la carretera de Fuenlabrada hasta llegar a la línea de fuerza, las cuales seguirían en el tramo que más conviniese para alcanzar su destino final.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
15-5-2000
Madrid, 15-5-2000
EL PRESIDENTE DEL CONSEJO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
NORMATIVA DE DESARROLLO
(P.D. Resolución 18/4/89, B.O. 5/5/89)



DOCUMENTO INFORMADO

14 SET. 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.

- **Pasillo ESTE**, entre Pl. Industrial N° Sra. del Butarque y STR de Retamar.

El pasillo seguiría por el margen Este del Pl Nuestra Sª del Butarque, y una vez terminado este, seguiría el trazado definido por la actual línea Majadahonda-Villaverde-Coslada hasta la Subestación de Retamar.

- **Pasillo NORTE**, entre la STR de La Fortuna y la de Retamar.

En esta zona se podrían aprovechar dos alternativas diferentes, la M-40 para mantener y potenciar el paso con destino final lejos del término, y para un uso a escala más municipal se reservaría la vía Norte de borde del perímetro urbano y en todo caso ambos se podrían conectarse a través de las nuevas carreteras M-45 y R-V.

La línea Fortuna-Retamar se debería encajar en la mencionada vía de borde Norte, parte de la cual se va a desarrollar cuando se ejecute Leganés Norte, momento en que además será necesario trasladar el tramo de la mencionada línea, pues interfiere con los nuevos desarrollos residenciales.

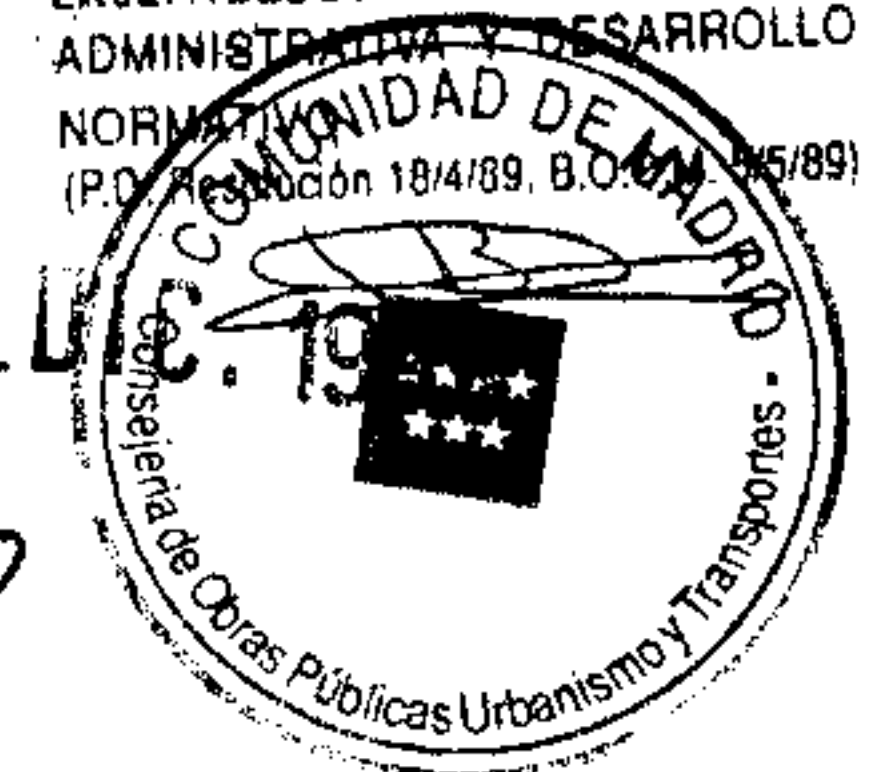
A partir de los informes emitidos por la compañía IBERDROLA, se recogen en los planos de Infraestructuras (escala 1/10.000) los esquemas de pasillos eléctricos.

Aprobado por el Ayuntamiento
de fecha 14 SET 1999 20 U.L.E. 19
EL SECRETARIO.



DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, ...
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO DE MADRID
(P.O. Resolución 18/4/89, B.O. 15/5/89)



COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

243

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

STR de Leganés.

Una vez vistos los problemas que se plantean a nivel de red general se destaca como posible conflicto puntual, que una instalación correspondiente a la red eléctrica en el futuro puede originar problemas. Esta es la Subestación de Leganés, que está incompatiblemente próxima a un equipamiento escolar, Colegio Legamar.

Teniendo en cuenta los problemas que la prolongada exposición a la alta tensión puede originar y la evolución de la sensibilidad social, a posturas más exigentes, a raíz de este conflicto se propiciará el movimiento de una de las dos instalaciones, siendo a nuestro parecer menos costoso el respetar la subestación, aunque evidentemente deberá realizarse un estudio detallado del tema.

Esta misma sensibilidad probablemente originará la demanda de que se entierren, al menos en las zonas cercanas a usos residenciales parte de los pasillos definidos, cambiando las líneas aéreas por las subterráneas.

Se tiene en cuenta que el establecimiento de estos pasillos obliga a hacer grandes inversiones y estudiar a fondo los emplazamientos de las nuevas subestaciones que sean necesarias para los nuevos desarrollos, y establecer un equilibrio entre dichos emplazamientos y los desvíos necesarios.

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.

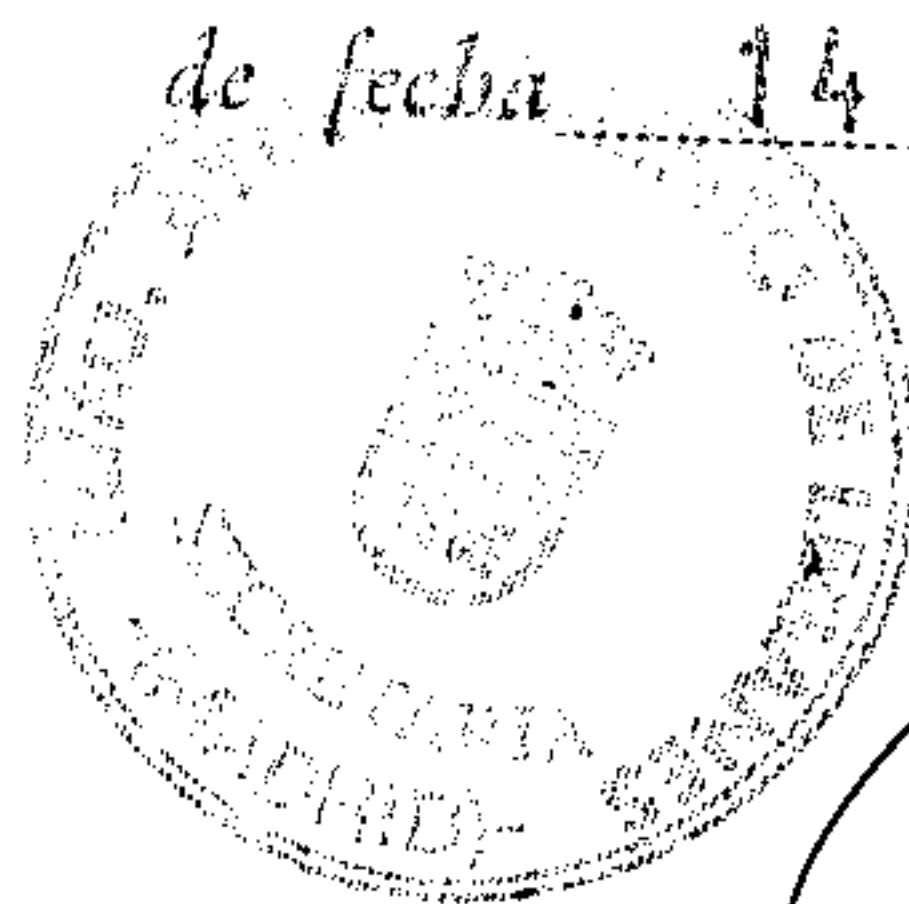
de fecha 14 SET. 1999 20 DIC. 1999

EL SECRETARIO

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid,

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 18/4/89, B.O. 14/5/89)



9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMATIVO

EL TECNICO
INFORMANTE

PLANES PARCIALES Y PAUs	SUPERFICIE TOTAL (m2)	USO DEL SUELO Y SUPERFICIE(m2) O Nº DE VIVIENDAS (VIV)	ENERGIA ELECTRICA						
			Dotación (Kw/*)	Coef. Simult.	Pot. B.T. (Kw)	Pot. M.T. (Kw)	Pot. CT (KVA)	P. circuitos M.T. (Kw)	Pot. ETP (KVA)
PP1 Ensanche de San Nicasio	250.000	Residencial	5,500	0,275	7563		2447	1768	
		Terciario	0,125	0,500	0		0	0	
		Industrial	0,125	0,600		0		0	
		Equipamientos	0,250	0,500		6875		2922	
		Espacios libres	0,003	0,800	87		82	59	
Totales					7649	6875	2528	4749	4469
PP2 Ampliación del Portillo	640.000	Residencial	5,500	0,275	0		0	0	
		Terciario	0,125	0,500	0		0	0	
		Industrial	0,125	0,600		52000		26520	
		Equipamientos	0,250	0,500		6400		2720	
		Espacios libres	0,003	0,800	192		181	131	
Totales					192	58400	181	29371	27643
PP3 Puerta de Carabanchel	205.000	Residencial	5,500	0,275	0		0	0	
		Terciario	0,125	0,500	12813		7537	5445	
		Industrial	0,125	0,600		0		0	
		Equipamientos	0,250	0,500		3075		1307	
		Espacios libres	0,003	0,800	62		58	42	
Totales					12874	3075	7595	6794	6394
PP4 Puerta de Fuenlabrada	180.000	Residencial	5,500	0,275	0		0	0	
		Terciario	0,125	0,500	11250		6618	4781	
		Industrial	0,125	0,600		0		0	
		Equipamientos	0,250	0,500		2700		1148	
		Espacios libres	0,003	0,800	54		51	37	
Totales					11304	2700	6668	5965	5615
PP5 Poza del Agua	350.000	Residencial	5,500	0,275	9625		3114	2250	
		Terciario	0,125	0,500	0		0	0	
		Industrial	0,125	0,600		0		0	
		Equipamientos	0,250	0,500		8750		3719	
		Espacios libres	0,003	0,800	110		104	75	
Totales					9735	8750	3218	6044	5688
PP6 Solagua	488.000	Residencial	5,500	0,275	12788		4137	2989	
		Terciario	0,125	0,500	0		0	0	
		Industrial	0,125	0,600		0		0	
		Equipamientos	0,250	0,500		13950		5929	
		Espacios libres	0,003	0,800	146		138	100	
Totales					12934	13950	4275	9017	8487

DOCUMENTACIÓN A QUE SE REFIERE EL ACUERDO DEL CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA 16-05-2005

Madrid, EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO NORMATIVO (P.D. Resolución 34/89, B.O.C.M. 15/5/89)

Conselleria de Infraestructuras y Transportes

SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS, URBANISMO Y TRANSPORTES

DOCUMENTO INFORMATIVO

8 MAYE 2000

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
Madrid, ...
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

NORMATIVA
(P.D. Resolución 34/89, B.O.C.M. 15/89)

COMUNIDAD DE MADRID

CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS, URBANISMO Y TRANSPORTE

DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y PLANIFICACION REGIONAL

14 de mayo de 2000

EL TECNICO INFORMATIVO

EL TECNICO INFORMATIVO

EL TECNICO INFORMATIVO

PLANES PARCIALES Y PAUs	SUPERFICIE TOTAL (m2)	USO DEL SUELO Y SUPERFICIE(m2) O Nº DE VIVIENDAS (VIV)	ENERGIA ELECTRICA						
			Dotación (Kw/*)	Coef. Simult.	Pot. B.T. (Kw)	Pot. M.T. (Kw)	Pot. CT (KVA)	P. circuitos M.T. (Kw)	Pot. ETP (KVA)
PP7 El Bercial Sur	112.000	Residencial	5,500	0,275	0		0	0	0
		Terciario	0,125	0,500	0		0	0	0
		Industrial	0,125	0,600		9100		4641	
		Equipamientos	0,250	0,500		1120		476	
		Espacios libres	0,003	0,800	34		32	23	
Totales				34	10220	32	5140	4838	
PP8 Ensanche Vereda de Estudiantes	240.000	Residencial	5,500	0,275	6600		2135	1543	
		Terciario	0,125	0,500	0		0	0	
		Industrial	0,125	0,600		0		0	
		Equipamientos	0,250	0,500		6000		2550	
		Espacios libres	0,003	0,800	76		71	51	
Totales				6676	6000	2206	4144	3900	
PAU1 Arroyo Culebro	2.140.392	Residencial	5,500	0,275	19800		6406	4628	
		Terciario	0,125	0,500	16875		9926	7172	
		Industrial	0,125	0,600		12500		6375	
		Equipamientos	0,250	0,500		130122		55302	
		Espacios libres	0,003	0,800	3886		3657	2642	
Totales				40561	142622	19989	76119	71641	
PAU2 Autovia de Toledo Norte	2.000.000	Residencial	5,500	0,275	0		0	0	
		Terciario	0,125	0,500	62500		36765	26563	
		Industrial	0,125	0,600		81250		41438	
		Equipamientos	0,250	0,500		30000		12750	
		Espacios libres	0,003	0,800	600		565	408	
Totales				63100	111250	37329	81158	76384	
PAU3 Autovia de Toledo Sur	153.000	Residencial	5,500	0,275	0		0	0	
		Terciario	0,125	0,500	4781		2813	2032	
		Industrial	0,125	0,600		6216		3170	
		Equipamientos	0,250	0,500		2295		975	
		Espacios libres	0,003	0,800	46		43	31	
Totales				4827	8511	2856	6209	5843	
PAU4 Ampliación de Prado Overa	2.000.000	Residencial	5,500	0,275	0		0	0	
		Terciario	0,125	0,500	0		0	0	
		Industrial	0,125	0,600		21938		11188	
		Equipamientos	0,250	0,500		2700		1148	
		Espacios libres	0,003	0,800	81		76	55	
Totales				81	24638	76	12391	11662	

DOCUMENTO INFORMADO

9 MAR 2000

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

20 DIC. 1999

PAU3 Autovia de Toledo Sur

PAU4 Ampliación de Prado Overa

PAU2 Autovia de Toledo Norte

PAU1 Arroyo Culebro

PP8 Ensanche Vereda de Estudiantes

PP7 El Bercial Sur

APROBADO POR
FECHA

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBANISMO Y TRANSPORTE

SECRETARIA DE URBAN

Aprobado por
 de fecha

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
 REFIERE EL ACUERDO DE
 CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
 Madrid, ...
 EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
 LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
 ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

NORMA ...
 (P.D. ...)
 COMUNIDAD DE MADRID
 CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
 URBANISMO Y TRANSPORTE
 DIRECCION GENERAL DE URBANISMO
 PLANIFICACION REGIONAL

2.000.000
 2.000.000

9 MAR 2000
 DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
 INFORMANTE

4.7.4. GAS NATURAL

La compañía Gas Natural ha establecido las conducciones que han permitido llevar este limpio combustible al municipio, tanto para su uso industrial, como doméstico.

La distribución del Gas Natural en Leganés, entendida ésta a nivel de Red Básica, se realiza a partir de la siguiente infraestructura: Red en Alta Presión, Estaciones de Regulación y Medida, y la Red en Media Presión.

La red en Alta Presión, a 16 Kg/cm² de presión, está constituida por una conducción con dirección Norte-Sur, que sigue el trazado de la N-401, y de la cual parte una conducción en dirección perpendicular a esta (Este-Oeste). Esta cruza la ciudad desde el Este (N-401), con trazado paralelo a la vía del ferrocarril, separándose más tarde para seguir la Av del Mediterráneo, para terminar saliendo de Leganés por la M-406.

De esta conducción es de donde se sirve el gas a Leganés, pues en ella se sitúan las dos ERM a partir de las que arranca la red de Media Presión.

Las EMR's son las instalaciones donde se reduce la presión, para que tomando el gas de la red de alta presión, este pueda pasar a la red en media presión, bajando así un peldaño hacia la distribución final a usuarios.

La ERM Leganés I está situada junto a la Estación de Zazuarquemada, y de ella parte una tubería por la Av de Europa, que se bifurca en dos conducciones, una hacia el casco por la carretera a Villaverde, y la otra entra al PI Nuestra S^a del Butarque.

La ERM de Leganés II se encuentra en el Norte del barrio de San Nicasio, y de ella parte una conducción que sigue la Av del Cobre, Av de Orellana, Av del Dr Fleming y Av de Gibraltar, hasta alcanzar la conducción que va por la carretera de Villaverde.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL INFORME DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

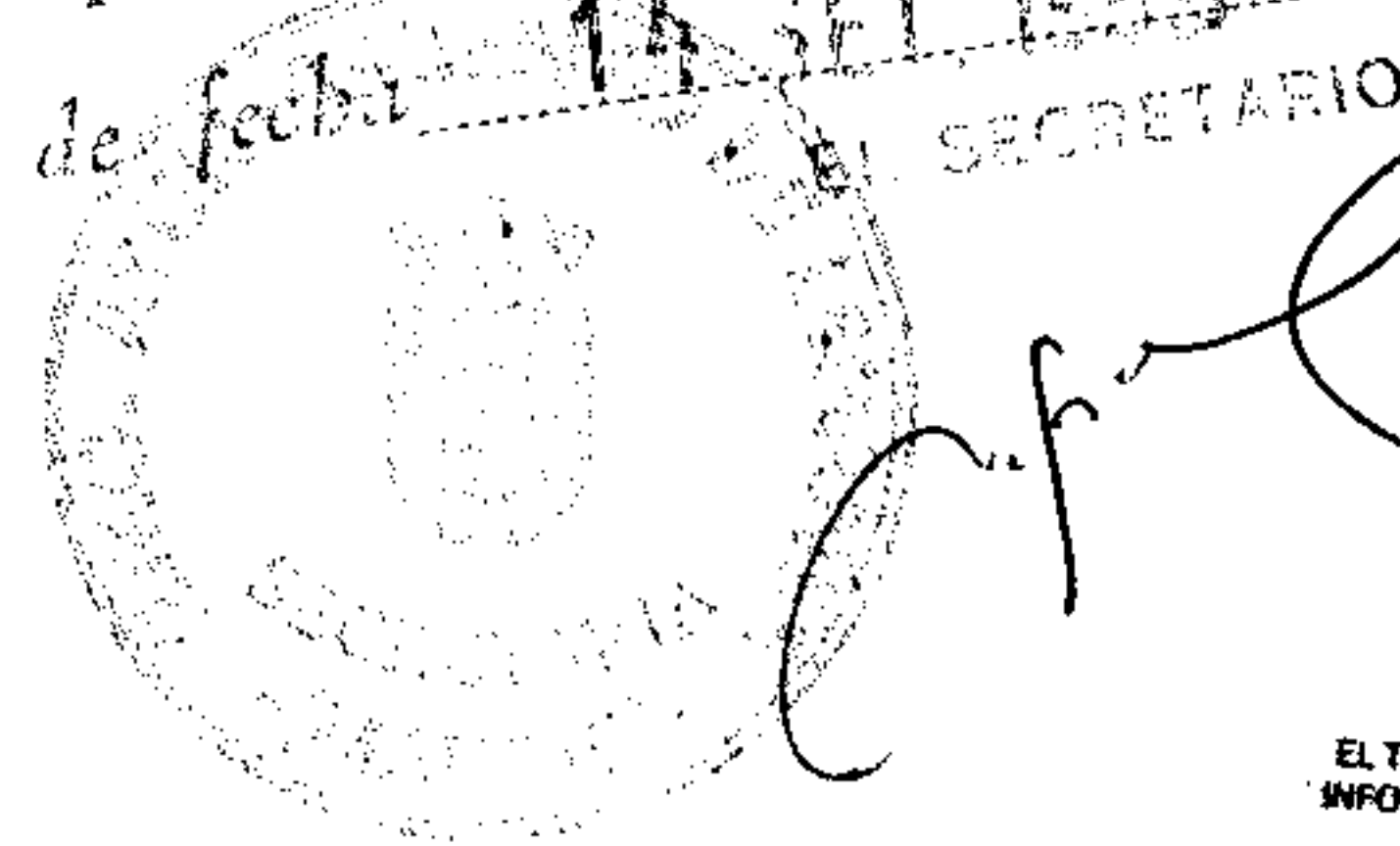
Madrid, 18-5-2000
SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

120. Res. 107/99. (B.O.C.M. 5/5/89)



Aprobado por la C. M. 20 DIC. 1999

de fecha 14 SET. 1999



COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL
248

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TÉCNICO
INFORMANTE

Como se aprecia en el Esquema correspondiente a la Red de Gas Natural la parte de la misma correspondiente a Media Presión configura una forma de semianillo, abierto por el Norte; de la parte Este del semianillo parte un ramal para servir al PI Nuestra S^a del Butarque.

Se plantean, desde la propia compañía Gas Natural, cuatro importantes actuaciones en la Red Primaria, éstas son:

- Enlace con la Red Primaria de Fuenlabrada, mediante una conducción que, partiendo del anillo en Media Presión, siguiese la vía férrea hasta alcanzar esta ciudad. Permitirá servir los nuevos desarrollos asociados al PAU Culebro.

- Enlace con la Red Primaria de Getafe, mediante otra conducción que, partiendo del anillo en Media Presión, siguiese la carretera a esta ciudad, a su paso por el Sur del PI Nuestra S^a del Butarque, se utiliza parte de la infraestructura ya existente en dicho polígono. Se aprovechará esta conducción para servir al nuevo uso de la Reserva de Estudiantes.

- Ramal, que partiendo de la ERM Leganés II, fuese por la carretera de Fortuna para llevar el Gas Natural a este barrio. A su vez, se prestaría servicio en la Reserva Municipal de Suelo y en la Zona del Campo de Tiro.

- Red de Gas Natural para Leganés Norte, para lo que está proyectado un ramal doble, que partiendo de la ERM Leganés I, proporcione gas a los nuevos usos de esta zona. Los dos ramales, con dirección Norte se unen antes de salir del ámbito del Plan Parcial, una vez llegan a la vía de borde Norte cambian su dirección hacia el Oeste, hasta alcanzar la carretera que va a la Plaza de Fernández Ladreda, por la que penetra en Madrid.

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
18/5/2000
MADRID
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVA 1989, B.O.C.M. 5/5/89:
COMUNIDAD DE MADRID
DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS,
TRANSPORTE Y PLANIFICACIÓN REGIONAL
9 MAYO 2000
DOCUMENTO INFORMADO

Aprobado por la C. M.
de fecha 20 DIC. 1999
EL SECRETARIO.
249

PLANES PARCIALES Y PAUs	SUPERFICIE TOTAL (m2)	USO DEL SUELO Y SUPERFICIE (m2) O Nº DE VIVIENDAS (VIV)	GAS		
			Dotación (Nm3/h/*)	Coef. Simult.	Q (Nm3/h)
PP1 Ensanche de San Nicasio	250.000	Residencial	2,87	0,35	1381,19
		Terciario	0,01	1,00	0,00
		Industrial	0,01	1,00	0,00
		Equipamientos	0,01	1,00	275,00
		Espacios libres	0,00	1,00	0,00
Totales					1656,19
PP2 Ampliación del Portillo	640.000	Residencial	2,87	0,35	0,00
		Terciario	0,01	1,00	0,00
		Industrial	0,01	1,00	4160,00
		Equipamientos	0,01	1,00	256,00
		Espacios libres	0,00	1,00	0,00
Totales					4416,00
PP3 Puerta de Carabanchel	205.000	Residencial	2,87	0,35	0,00
		Terciario	0,01	1,00	1025,00
		Industrial	0,01	1,00	0,00
		Equipamientos	0,01	1,00	123,00
		Espacios libres	0,00	1,00	0,00
Totales					1148,00
PP4 Puerta de Fuenlabrada	180.000	Residencial	2,87	0,35	0,00
		Terciario	0,01	1,00	900,00
		Industrial	0,01	1,00	0,00
		Equipamientos	0,01	1,00	108,00
		Espacios libres	0,00	1,00	0,00
Totales					1008,00
PP5 Poza del Agua	350.000	Residencial	2,87	0,35	1757,88
		Terciario	0,01	1,00	0,00
		Industrial	0,01	1,00	0,00
		Equipamientos	0,01	1,00	350,00
		Espacios libres	0,00	1,00	0,00
Totales					2107,88
PP6 Solagor	465.000	Residencial	2,87	0,35	2335,46
		Terciario	0,01	1,00	0,00
		Industrial	0,01	1,00	0,00
		Equipamientos	0,01	1,00	558,00
		Espacios libres	0,00	1,00	0,00
Totales					2893,46

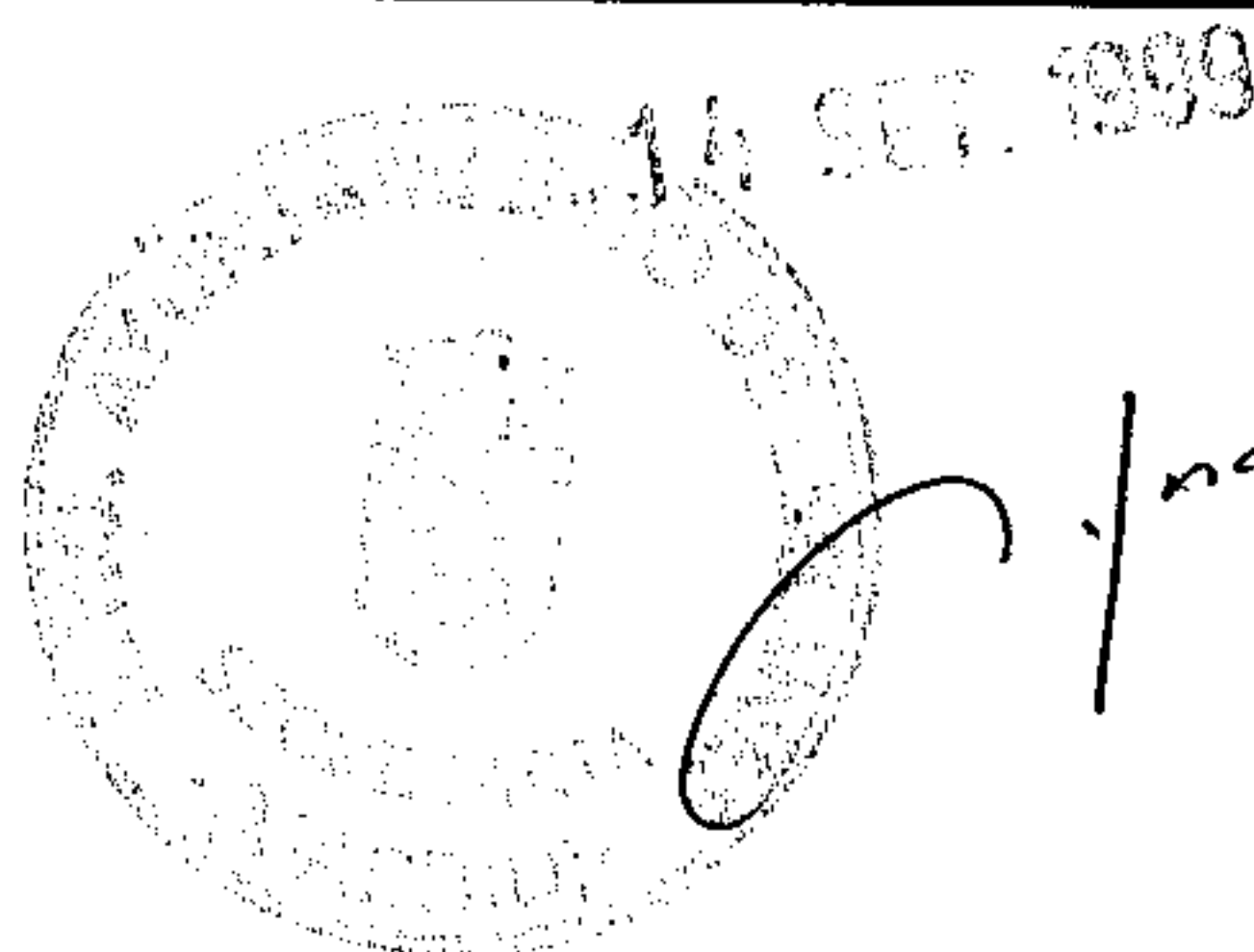
DOCUMENTACIÓN QUE SE REFIERE EL ACUERDO DEL CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 19-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO NORMATIVO
D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 5/5/89

Comunidad de Madrid
Departamento de Urbanismo y Transportes

DOCUMENTACION QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
19-5-2000
Madrid, 19-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO. COMUNIDAD DE MADRID
D. Resolución 18/4/89. B.O.C.M. 3/5/89



20 DIC. 1999

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

PLANES PARCIALES Y PAUS

USO DEL SUELO Y SUPERFICIE (m2)

PLANES PARCIALES Y PAUS	SUPERFICIE TOTAL (m2)	USO DEL SUELO Y SUPERFICIE (m2)		GAS		
		O Nº DE VIVIENDAS (VIV)		Dotación (Nm3/h/*)	Coef. Simult.	Q (Nm3/h)
PP7 El Bercial Sur	112.000	Residencial	0	2,87	0,35	0,00
		Terciario	0	0,01	1,00	0,00
		Industrial	72.800	0,01	1,00	728,00
		Equipamientos	4.480	0,01	1,00	44,80
		Espacios libres	11.200	0,00	1,00	0,00
Totales				772,80		
PP8 Ensanche Vereda de Estudiantes	240.000	Residencial	1.200	2,87	0,35	1205,40
		Terciario	0	0,01	1,00	0,00
		Industrial	0	0,01	1,00	0,00
		Equipamientos	24.000	0,01	1,00	240,00
		Espacios libres	25.200	0,00	1,00	0,00
Totales				1445,40		
PAU1 Arroyo Culebro	2.140.392	Residencial	3.600	2,87	0,35	3616,20
		Terciario	135.000	0,01	1,00	1350,00
		Industrial	100.000	0,01	1,00	1000,00
		Equipamientos	520.486	0,01	1,00	5204,86
		Espacios libres	1.295.234	0,00	1,00	0,00
Totales				11171,06		
PAU2 Autovia de Toledo Norte	2.000.000	Residencial	0	2,87	0,35	0,00
		Terciario	500.000	0,01	1,00	5000,00
		Industrial	650.000	0,01	1,00	6500,00
		Equipamientos	120.000	0,01	1,00	1200,00
		Espacios libres	200.000	0,00	1,00	0,00
Totales				12700,00		
PAU3 Autovia de Toledo Sur	153.000	Residencial	0	2,87	0,35	0,00
		Terciario	38.250	0,01	1,00	382,50
		Industrial	49.725	0,01	1,00	497,25
		Equipamientos	9.180	0,01	1,00	91,80
		Espacios libres	15.300	0,00	1,00	0,00
Totales				971,55		
PAU4 Ampliación de Prado Vera	27.000	Residencial	0	2,87	0,35	0,00
		Terciario	0	0,01	1,00	0,00
		Industrial	175.500	0,01	1,00	1755,00
		Equipamientos	10.800	0,01	1,00	108,00
		Espacios libres	27.000	0,00	1,00	0,00
Totales				1863,00		

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJO DE OBRAS PUBLICAS
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

CONSEJO DE OBRAS PUBLICAS
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO
PLANIFICACION REGIONAL
MAYO 2000

EL TECNICO
INFORMANTE

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJO DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO
PLANIFICACION REGIONAL
9 MAYO 2000
DOCUMENTO INFORMADO
EL TECNICO INFORMANTE

Aprobado por la C. M.
de fecha 24 SET. 1999 20 DIC. 1999
EL SECRETARIO

EL SECRETARIO

PLANES PARCIALES Y PAUs	SUPERFICIE TOTAL (m2)	USO DEL SUELO Y SUPERFICIE (m2) O Nº DE VIVIENDAS (VIV)		GAS		
				Dotación (Nm3/h/*)	Coef. Simult.	Q (Nm3/h)
PAU5 El Bercial Norte	434.000	Residencial	0	2,87	0,35	0,00
		Terciario	144.667	0,01	1,00	1446,67
		Industrial	94.033	0,01	1,00	940,33
		Equipamientos	26.040	0,01	1,00	260,40
		Espacios libres	43.400	0,00	1,00	0,00
Totales						2647,40
PAU6 Cerro del Cuerno	255.000	Residencial	0	2,87	0,35	0,00
		Terciario	63.750	0,01	1,00	637,50
		Industrial	82.875	0,01	1,00	828,75
		Equipamientos	15.300	0,01	1,00	153,00
		Espacios libres	25.500	0,00	1,00	0,00
Totales						1619,25

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
de fecha 14-5-2000
Secretario

4.7.5. RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.

Descripción del servicio actual.

El transporte público de Leganés se apoya en una línea de RENFE, la C-5, correspondiente a Cercanías de Madrid, esta línea posee dos estaciones en la ciudad de Leganés. Para completar el servicio al resto del municipio, comunicando éste con otros puntos a los que la Red de Cercanías, o no llega, o supone un considerable rodeo, se densifica la red de transporte público mediante líneas de autobuses.

La línea C-5 de cercanías vertebra el sistema de transportes públicos del municipio, ya que comunica Leganés con Madrid, el foco de mayor atracción de viajes siendo el sistema de más alta capacidad que posee Leganés, pero puesto que esta línea de cercanías no puede alcanzar todos los puntos donde se demandan viajes, existen como complemento y extensión de la red de transporte público las líneas de autobuses.

Las comunicaciones interurbanas mediante autobús se realizan conectando Leganés con Madrid, Villaverde Bajo, Getafe, Alcorcón y Fuenlabrada.

Las líneas que permiten la relación con Madrid alcanzan los siguientes destinos: Carabanchel, líneas 481, 482 y 483; Oporto, líneas 484 y 485; Aluche y Embajadores, líneas 487 y 486, respectivamente, aunque en realidad estas dos últimas dan servicio exclusivamente al barrio de La Fortuna y no a la ciudad de Leganés.

Podemos distinguir dos conexiones, que no buscan la penetración a la Almendra Central de Madrid como las anteriores, sino la posibilidad de comunicación entre Leganés y dos poblaciones cercanas: Villaverde, línea 432 (con final en el Hospital) y Getafe, líneas 488 y 489.

Para el servicio intermunicipal metropolitano, porque establecen una vía de conexión entre varios municipios de la corona sur, existe una serie de

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
Madrid, 18/5/2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJO DE OBRAS PÚBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACIÓN REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

INFORMANTE

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
de fecha 21 de mayo de 1999
EL SECRETARIO.

líneas: entre Alcorcón, Leganés y Getafe, la línea 450; dos líneas entre Madrid (Aluche), Leganés y Fuenlabrada, 491 y 492; y por último la línea Leganés, Fuenlabrada, Moraleja de Enmedio, 497.

En cuanto a líneas puramente urbanas sólo existen dos, con una fundamental misión de comunicar el barrio de la Fortuna, con el resto de la ciudad. Las dos líneas, L1 y L2, tienen establecido su un recorrido con paso por el Hospital Severo Ochoa y por Parquesur.

Las frecuencias actualmente establecidas en los diferentes itinerarios interurbanos demuestran una clara primacía de las rutas de comunicación con Madrid, y los pasillos metropolitanos, Madrid-Leganés-Fuenlabrada y Getafe-Leganés-Alcorcón, quedando la comunicación con frecuencias más bajas para La Fortuna (con Embajadores no con Aluche, esta si es alta), Getafe (en la línea 489) y Villaverde.

Las líneas urbanas, con La Fortuna, tienen con mucho los intervalos más largos de espera entre autobuses y el trazado no es idóneo para el servicio urbano demandado por la población de Leganés.

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
18-5-2000
19-5-2000
Madrid, EL SECRETARIO TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
NORMATIVO
(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)

Se han reflejado las líneas de autobuses existentes en dos esquemas, para separar éstas en función de sus frecuencias en la hora punta. Se han elegido cifra crítica para distinguir entre las más y menos, el intervalo menor o igual a 10 minutos.

Del análisis de líneas más frecuentes se observa que la línea con mayor frecuencia, 484, con 4-5 minutos en hora punta, comunica Madrid (Oportunidad) con el Casco Antiguo de Leganés (su zona Norte y la peatonal junto al Ayuntamiento), y además el barrio de Zarzaquemada; las dos siguientes líneas por intensidad poseen intervalos de 8 minutos y sirven para unir: Aluche y La Fortuna, la 487; y la 482 comunica Carabanchel con el Casco antiguo de Leganés, pero esta vez pasando por la Universidad y el Sur del Casco.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DEL URBANISMO Y
PLANIFICACION DEPORTAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

Aprobado por la C. M.

de fecha 14 SET. 1999

EL SECRETARIO.

20 DIC. 1999

El resto de las líneas reflejadas en el esquema de líneas más frecuentes poseen intervalos de 10 minutos, con lo que los dos barrios siguientes por población San Nicasio, El Carrascal sufren una mayor demora en las comunicaciones por autobús.

El esquema de líneas de intervalo mayor a los 10 minutos nos muestra que la peor conexión se establece entre Leganés y La Fortuna, con las dos líneas de servicio urbano L1 y L2, cuyos intervalos ascienden a 30 minutos, menor frecuencia de todas las líneas del municipio junto con la 489, una de las tres que permiten ir a Getafe.

Diagnóstico.

Desde el punto de vista de la utilización del servicio por parte de los usuarios se pone de manifiesto el hecho de que las líneas existentes, cuyo objetivo es prestar un servicio de comunicación interurbano tienen, sin embargo, una fuerte demanda de viajes interiores en la ciudad de Leganés, por lo cual son utilizadas para desplazamientos urbanos en los tramos que quedan dentro de ésta.

De hecho las líneas con destino final en otras ciudades no se ciñen al servicio interurbano, sino que poseen importantes tramos de recorrido urbano por la propia ciudad de Leganés antes de abandonarla, con destino a Madrid, Fuenlabrada, Getafe y Alcorcón.

El máximo ejemplo de este hecho lo tenemos en la 450 Alcorcón-Leganés-Getafe, que a pesar de unir tres municipios, se entretiene en callejear por el barrio de San Nicasio.

Las zonas por las que se establecen estos recorridos anteriores a la salida del casco urbano son fundamentalmente, Zarzaquejada, Carrascal, Parquesur y el casco histórico de la ciudad.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(P.O. 166/1980 C.O.M. 5/5/89)

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
URBANO, URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

Aprobado por la C. M.
de fecha 14 SEPT. 1999

20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.

Esto nos lleva a proponer una nueva racionalización integral del conjunto de líneas, para lo cual puede ser preciso diseñar nuevas rutas, variar itinerarios actuales, estableciendo recorridos diferentes y/o modificando el número de paradas.

En todo caso dicha racionalización del servicio implica el acometer la realización de estudios precisos que desde la perspectiva del presente trabajo no pueden ser tratados tan exhaustivamente como requiere su importancia.

En los recorridos actuales se echa en falta la inexistente comunicación entre Leganés y Móstoles, las dos ciudades más grandes del Sur Metropolitano.

Desde el punto de vista de integrar mejor el Barrio de La Fortuna con el resto de la ciudad cabría esperar frecuencias algo más altas en las líneas que establecen dicha comunicación.

Plataforma reservada Madrid-Leganés-Fuenlabrada.

Se ha planteado desde el Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid el establecer una plataforma reservada para el transporte público entre Madrid, Leganés y Fuenlabrada, aquí comentamos aquellos aspectos que influyen más directamente sobre la ciudad de Leganés.

Si bien se considera que el método correcto de relación con Madrid es a través de la línea C-5 de Cercanías de RENFE, tanto por capacidad de viajeros como por las posibilidades de comunicación intermodales que nos proporciona con el resto de la red de transporte de la Comunidad de Madrid.

Por tanto, la mayor parte del volumen de viajeros entre Leganés y la capital debe utilizar este modo de transporte, para lo cual se intenta aumentar la accesibilidad a las dos estaciones que posee Leganés con nuestras

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
Madrid, 15-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
B.O. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
DISEÑO REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

Pleno
20 de mayo de 1999
EL SECRETARIO

propuestas, pero aún así dado que el ferrocarril no puede cubrir una parte de la demanda, se puede potenciar el autobús de unión entre Madrid-Leganés-Fuenlabrada, reservando una calzada al efecto.

A la hora de valorar la alternativa de que dicha calzada reservada utilice la Av de Fuenlabrada hay que tener en cuenta que el tráfico privado quedaría excluido de dicha avenida al menos en su tramo más estrecho, entre la Av del Dr Martín Vegué y la calle Guante.

Esto supone un corte al tráfico privado, admisible para el fin perseguido pero no por ello menos drástico, pues dicha alternativa implica el variar completamente las condiciones circulatorias del entorno de dicho tramo.

Se reforzaría, con este cierre parcial de la Av Fuenlabrada el centro peatonal como barrera impermeable al tráfico, cargando las condiciones circulatorias del entramado de calles que lo rodean.

Otra de las cuestiones de vital importancia estaría en elegir el punto de destino en Madrid, las alternativas más claras son: Aluche, Oporto y Carabanchel.

Aluche posee la ventaja de ser un importante intercambiador entre Renta Metro (de la que es cabecera en dos líneas L5 y L10), Autobuses y Aparcamiento disuasorio, cuyo papel se verá reforzado al abrirse la nueva posibilidad que supone el cierre de la línea 6 del Metro por el tramo Oeste, estableciéndose así el cinturón del Metro en la capital.

Hay que destacar que la línea más frecuente con origen en La Fortuna tiene su destino aquí, esta es la mejor forma de comunicación por transporte público que posee este barrio, y es significativo que haya elegido Aluche como nexos con Madrid.

Si bien como punto de destino Aluche presenta muchas ventajas, el llegar desde Leganés tiene el problema de que el viario disponible para el recorrido sea insuficiente en la hora punta por la C. M.

probado por la C. M.
le fecha 14 SET 1999 20 DIC. 1999
EL SECRETARIO.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

Oporto, sin ser un intercambiador de la importancia que tiene Aluche, es punto de unión entre las líneas L6 y L10, actualmente llegan dos líneas de autobuses aquí, desde Leganés.

Carabanchel, no es el mejor punto de desembarco en Madrid, a pesar de que actualmente hay tres líneas con origen en Leganés que tienen su final en este punto.

Nuevas líneas propuestas.

Recogemos aquí, tras el análisis realizado de la red de transporte público de Leganés, la propuesta de una nueva línea doble, de autobuses urbanos, que vendría a prestar un servicio para el que actualmente existe un vacío, actualmente cubierto por líneas interurbanas.

Para potenciar el uso de la RENFE hay que conectar mejor la estación de Zarzaquemada con el resto de la ciudad, mediante alguna línea de autobús, pues a pesar que por ella pasa la línea 489, posee un recorrido poco apropiado a este servicio y además con una frecuencia claramente insuficiente para enlazar con una estación de servicio de cercanías.

Como itinerario interurbano sería necesario potenciar mediante frecuencias más altas las líneas de carácter metropolitano, Madrid-Leganés-Fuente de la Estrella y Getafe-Leganés-Alcorcón, definir algún sistema de conexión con la ciudad de Móstoles, centro con importante atracción de viajes dentro del Sur Metropolitano y establecer nuevos recorridos urbanos para atender la demanda interna de la ciudad.

Los enclaves que habría que tomar como punto de referencia para definir nuevos itinerarios urbanos serían: Parquesur, Estación de Zarzaquemada, zona de centralidad junto al nuevo edificio del Ayuntamiento, Casco Peatonal junto al actual Ayuntamiento, Hospital Severo Ochoa, Universidad Carlos III, Estación de Leganés.

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TECNICO

LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACION

ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

NORMATIVO

(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)

Aprobado por el Ayuntamiento de Madrid
de fecha 14 SEP. 1999
EL SECRETARIO.



COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

259
9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

Una posible nueva línea de servicio de autobús que estableciese un recorrido con esos puntos como objetivos a conectar implica una cierta complejidad cuya resolución podría superarse estableciendo un par de líneas y no sólo una.

Admite una solución mediante un trazado único entre Parquesur y el Nuevo Ayuntamiento, se bifurcaría en dos líneas en el cruce de la avenida Dr Martín Vegué con la avenida de Fuenlabrada una de ellas llegaría al Hospital mientras que la otra alcanzaría la Universidad.

De este modo se establecería una especie de línea circular al centro del Casco, y las zonas de Zarzaquemada y Carrascal verían doblados sus servicios. Uno de estos dos recorridos podría prolongarse hasta la actual Reserva de Estudiantes para conectar este nuevo barrio con la Estación de Zarzaquemada.

En la hora punta la frecuencia a establecer podría rondar los 7 minutos y después verse reducida a 10 en horas valle, hecha la salvedad del ramal a la Universidad, cuya demanda de viajes tendría una punta mucho mas marcada, necesitando reforzar algo más el número de autobuses en el momento del comienzo de las clases.

El hecho de definir intervalos entre autobuses como los apuntados haría derivar la mayor parte de la demanda interna de viajes en la ciudad hacia esta línea.

Nueva Estación de la línea C-5 en el Culebro.

La propuesta de ARPEGIO sobre el Sur Metropolitano incluye esta nueva estación de la red de cercanías de RENFE, que se destaca aquí por la gran influencia sobre la estructura de la Red de Transporte Público de Leganés. La planteada estación de cercanías, en la línea C-5, queda situada a mitad de camino entre la Estación de Leganés y la de La Serna de Fuenlabrada.

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 19-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.O. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)

probado por la C. 14-5-2000
le fecha 14-5-2000
EL SECRETARIO.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACIÓN TERRITORIAL
260

3 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TÉCNICO
INFORMANTE

Se prevé una buena comunicación, entre la nueva estación y la ciudad, por la apertura de dos vías paralelas al ferrocarril, que pasando bajo la autovía M-406, comunicaría dicha estación, y los desarrollos de su entorno, con la nueva Ronda de Leganés, permitiendo incluso establecer la conexión viaria con la Estación de Leganés.

Esta alta accesibilidad a la nueva estación, unido al aparcamiento disuasorio que se puede establecer, permitiría atender la demanda creada por los nuevos usos residenciales que se establezcan en el Culebro, del lado sur de la M-406, así como los actualmente existentes y en desarrollo, en contacto con dicha autovía por el Norte, (Valdepelayo y contiguos).

Otra de las propuestas incluidas en este Plan General es la eliminación de la vía del Ferrocarril Militar que atraviesa el barrio de San Nicasio creando una fuerte barrera.

Mediante la supresión de esta línea se podría conseguir la recuperación del suelo por el que discurre en la actualidad, para dedicarlo a viario público, creando un bulevar.

En las primeras fases de elaboración de este Plan General (documento de Avance) se propuso la reconversión de la citada plataforma a un sistema de transporte de capacidad intermedia (tranvía), para conectar Leganés con Alcorcón. Se establecían paradas en los tramos de la línea incluidos en los zonas de más alta densidad de población, al paso por las dos ciudades, donde además se mantendrían velocidades reducidas, para subir a velocidades más elevadas al recorrer la distancia entre ambas.

DOY VOTO PÚBLICO. QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
18-5-70
Madrid.
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
firma a un sistema
Resolución 18409. D.O.C.M. 5/5/89

mbas.COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS.
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAY 2000

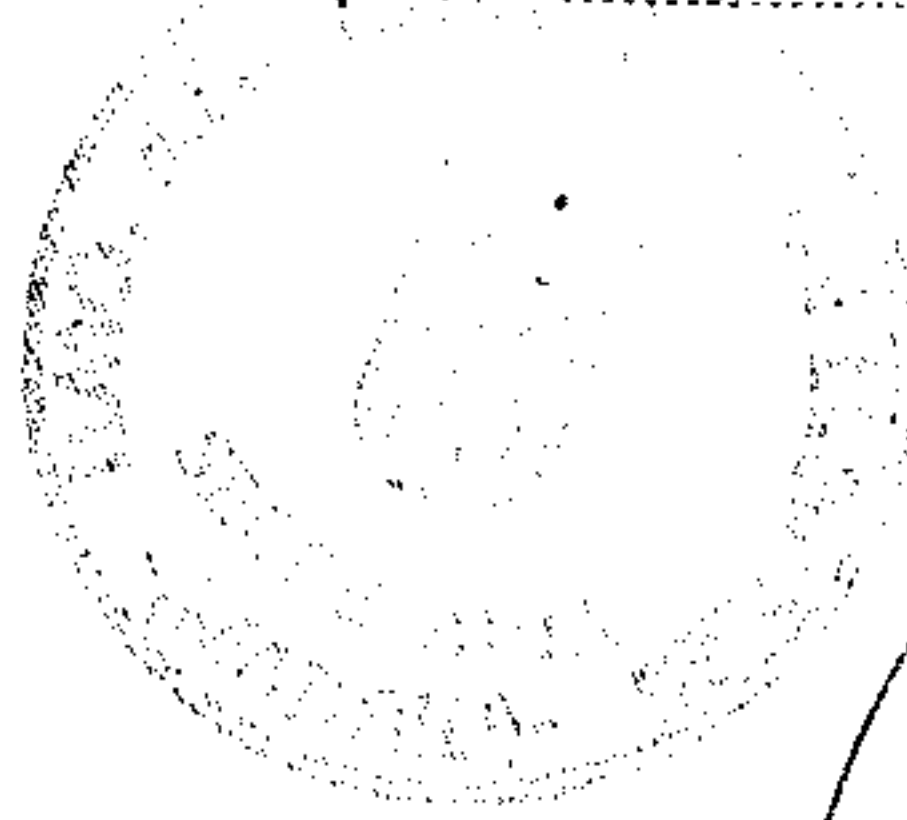
DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

Con esta propuesta se pretendía crear el cierre funcional sur de la línea C-5 de cercanías.

Actualmente la conexión entre las ciudades del sur se está estudiando a nivel intermunicipal, con soluciones de transporte de metro, en parte subterráneo y en parte en superficie.

Aprobado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.
de fecha 14 SEP 1999 20 DIC. 1999



[Handwritten signature]

DOCUMENTACION A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
Madrid 18-5-2000
EL SECRETARIO GENERAL TECNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO
(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)
[Handwritten signature]

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJO DE GOBIERNO DE MADRID
URBANISMO Y PLANEACION
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANEACION

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
INFORMANTE

[Handwritten signature]

4.8. ESTABLECIMIENTO DE PRIORIDADES.

El presente PGOU programa parte del suelo disponible en el municipio y trata de definir el conjunto de transformaciones necesarias para que las vocaciones del suelo restante se realicen efectivamente.

Para el desarrollo del presente PGOU es preciso definir una cierta estrategia temporal, que sirva para guiar la distribución de las tareas de gestión en los dos Cuatrienios, y que defina las "actuaciones llave" que conviene anticipar por sus efectos multiplicadores sobre otras actuaciones, o porque desbloquean su puesta en marcha.

En el suelo residencial con su propia infraestructura y equipamiento, el Ensanche de San Nicasio es absolutamente prioritario por su efecto multiplicador, vinculado con los efectos multiplicadores del cierre de la Ronda Interior, "Puerta de Alcorcón" y avenida-paseo por el sur de la gran parcela del Nuevo Psiquiátrico. El sector de Vereda de Estudiantes (residencial) está condicionado por la ejecución del enlace con la Circunvalación Sur y, sobre todo, por la solución de su particular problema de saneamiento.

El remate Norte del Campo de Tiro se abordará en todos los aspectos como la segunda fase de la operación sobre los terrenos del Campo de Tiro propiamente dichos. La preparación del suelo para el Ensanche Oeste es una operación relacionada estrechamente con la continuación del cierre de la Ronda Interior: convendrá iniciarla en el segundo cuatrienio.

También se incluyen en este PGOU algunas actuaciones sobre el suelo residencial urbano, particularmente sobre el área Centro, en orden a mejoras de calidad y a incentivar el proceso de maduración de la Ciudad, pero cuantitativamente ~~suponen~~ pequeños incrementos de la oferta residencial. Al estar vinculadas directamente con la consolidación del núcleo, deberían tener prioridad para desarrollarse en los primeros cuatro años del Plan (redacción del PERI del Casco).

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA

Madrid, 18-5-2000

EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO

LA JEFATURA DE ACTUACIÓN

ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO

NORMATIVA

(P.O. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)

Aprobado por la C. M. 20 DIC. 1999

de fecha 14 DEC 2000 EL SECRETARIO.



COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACIÓN REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TÉCNICO
INFORMANTE

Respecto a las operaciones de suelo para actividad económica, grandes equipamientos y usos especiales, con su propia infraestructura, el área entre el cementerio y la autovía de Carabanchel (incluyendo su enlace con esta última) son prioritarias y deben abordarse en el primer cuatrienio.

En conjunto puede considerarse como meta de la gestión del presente PGOU la de consolidar definitivamente el ámbito norte. La conexión viaria entre "Leganés Norte" y Solagua-Puerta de Alcorcón por el norte del Cementerio es clave para ello, independientemente de la programación de la autovía Eje del Suroeste.

En la zona Este, de las nuevas áreas de actividad económica que resultaban del estudio de vocaciones, parece claro que:

- la situada al sur de Parquesur (excepto la cabecera del polígono de Butarque que se programa en segundo cuatrienio) puede no incluirse dentro de la programación del presente PGOU, ya que es la menos estructurante y la que más depende (en la definición de sus funciones) de realizaciones en su entorno dentro del término de Getafe;
- para las áreas al norte de Parquesur está clara su asignación al presente PGOU, asociada a de rematar totalmente la mitad norte de la Ciudad, pero en principio se asignan al SUNP.

En el conjunto de la Zona Sur del término, además de la puerta de Fuenlabrada (área para terciario, primer cuatrienio) y del área situada al sur de la M-50 y del parque de Polvoranca (segundo cuatrienio), las operaciones correspondientes al PAU Arroyo Culebro deben anteceder a las demás, salvo en dos casos prioritarios: la ampliación del área industrial del Portillo (primer cuatrienio, a partir de la actual Ciudad del Automóvil) y la construcción del nuevo Cementerio.

Prioritariamente, deberían iniciarse las operaciones del PAU Arroyo Culebro, empezando por las que ya cuentan con la M-50, pero también realizar las infraestructuras básicas necesarias para el Parque Científico-Empresarial.

Aprobado por la C. M.

de fecha 14 SET. 1999

20 DIC. 1999

EL SECRETARIO.



COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCION GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACION REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

EL TECNICO
WFORMANTE

Fuera de los casos expresamente citados, las actuaciones en el Sur sobre áreas ajenas al PAU Culebro se reservarían en principio para períodos posteriores a los de este Plan, en cuanto segundas fases no sólo de la ejecución, sino también de la ordenación, que deberá partir de la concreción de los resultados revalorizadores de las operaciones contempladas en la programación del presente PGOU.

En cuanto al Sistema General de Equipamiento Supramunicipal para la Universidad, si no dependiese de factores externos, su programación correspondería al segundo cuatrienio.

Prioridades sobre realización de infraestructuras:

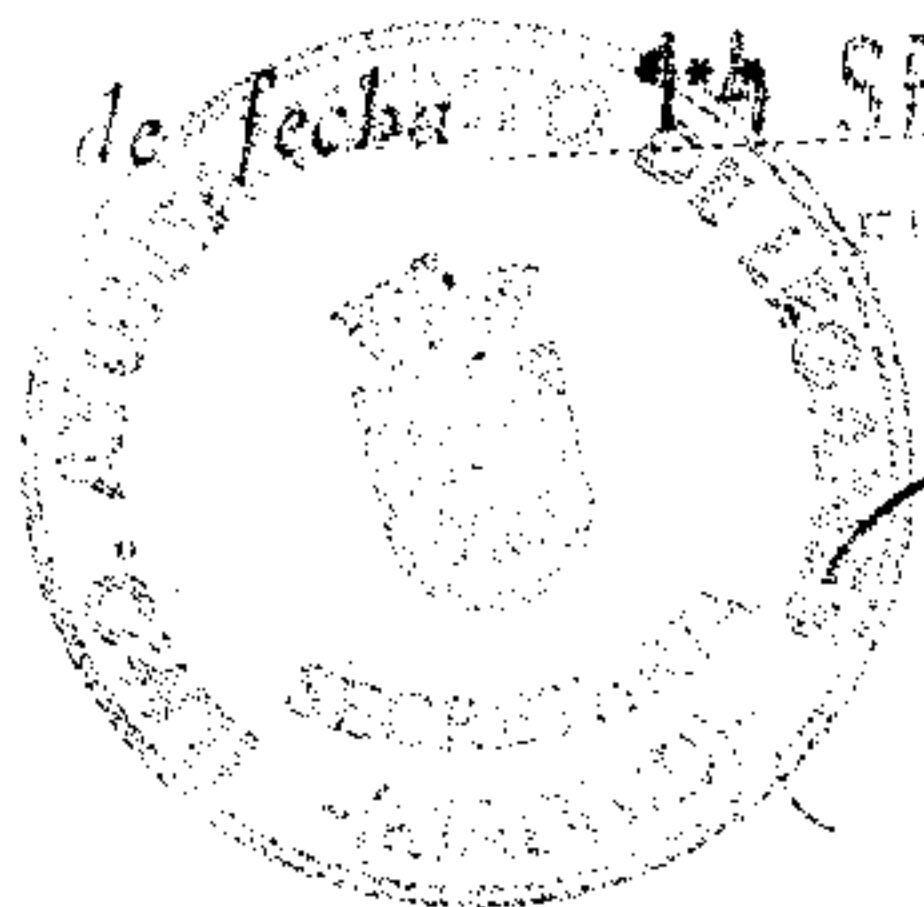
Cierre y acondicionamiento de la Ronda Interior, y Puerta de Alcorcón. Conexión entre el bulevar de Leganés Norte y el Campo de Tiro, Solagua y Puerta de Alcorcón. Paseo de conexión de la estación de ferrocarril con la Ronda Interior, por el Sur de la gran parcela del Nuevo Psiquiátrico. No aplazar la construcción del Paseo del Lago de Polvoranca, pues contribuye esencialmente a la revalorización funcional de todo el Oeste.

Infraestructura del PAU Arroyo Culebro, con especial prioridad para el saneamiento, ya que una parte de los nuevos desarrollos de Leganés-Culebro dependen de él.

Operaciones ferroviarias (enterramiento de las vías): dada su complejidad, se han iniciado los correspondientes estudios técnico-económicos para su definición concreta y programación, que podría realizarse en el primer cuatrienio paralelamente a la redacción del Plan Especial de Reforma Interior para la ordenación del ámbito de todo el espacio liberado de plataforma.

La distribución en tiempo y asignación de agentes para el desarrollo de las propuestas del Plan General se concretan en el documento de Estudio económico y financiero.

probado por el Ayuntamiento Pleno
la C. M.
de fecha 14 SET. 1999 20 DIC. 1999



DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL PLAN DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
Madrid, 19.5.2008
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
URBANO
(P.D. Resolución 18/4/89, B.O.C.M. 5/5/89)
COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO Y
PLANIFICACIÓN REGIONAL

9 MAYO 2000

DOCUMENTO INFORMADO

INFORMANTE