



Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Alcorcón

FASE 0.

Análisis previo. Diagnóstico

Síntesis de diagnóstico

SÍNTESIS DE DIAGNÓSTICO

- Alcorcón es una **ciudad compacta, bien equipada**, y con los ingredientes necesarios para ofrecer condiciones de calidad de vida. Su origen rural castellano todavía se lee en una traza irregular y ahora densificada de su núcleo primigenio, en el que aún se mantienen elementos de su patrimonio e identidad (Iglesia, Cementerio y Ermita).
- Situada en el primer entorno metropolitano de Madrid, es un **nodo significativo del sistema de poblaciones del arco sur**. Si bien se ubica en las llanuras de la meseta cerealística, está en su borde oeste, en una **zona de transición** entre la meseta y las zonas forestales del Guadarrama, con las que tiene contacto (Montepríncipe).
- La mitad norte del término municipal está dominada por una llanura articulada con un sistema de pequeños arroyos, una serie de vías pecuarias. Las lomas agrícolas se alternan con zonas de retamares y alguna zona forestal, todo ello conforma una parte importante del municipio con un uso agrícola menguante, con cierta singularidad en su contexto territorial al haberse preservado de su transformación. Espacio de calidad ambiental para el ciudadano y como potencial suelo de interés para el futuro. Se trata, por tanto, de un área que ha tenido varias iniciativas de intensa transformación, pero en las que concurren varias afecciones a tener en cuenta: vías pecuarias, cauces, servidumbres aeronáuticas, etc.
- Alcorcón está **inserto en el área metropolitana con un importante soporte de infraestructuras de transporte**, en la que sobresalen tres estaciones de cercanías y las líneas de metro directo y de enlace con el anillo sur (Puerta del Sur). Respecto a la movilidad rodada si bien su eje histórico es la Carretera de Extremadura -actual A-5- vía de gran densidad de flujo, el municipio se encuentra dentro del cuadrante formado por la M-40-M-50 A-5 y R-5. Estas infraestructuras le dotan de gran accesibilidad territorial en un contexto de amplia competencia.
- La **estructura urbana es muy compacta, y se ha producido** bajo varios vectores: el límite de la A-5, la finca de San José de Valderas (hacia el norte), unos polígonos industriales en el límite este con Leganés, un salto del corredor ferroviario que habilitó suelo para los grandes equipamientos (Hospital, y Campus Universitario) y una primera zona de equipamientos comerciales metropolitanos, y por último el reciente ensanche sur.
- Su estructura urbana está articulada con un **sistema de avenidas** arboladas a modo de arco al sur y complementadas con ejes paralelos al corredor ferroviario. Estas avenidas articulan su estructura y enlazan un conjunto de espacios libres y equipamientos importante. Esos elementos pueden ser revisados como un **sistema que facilite una movilidad peatonal blanda**.
- Al norte de la A-5 y sobre el eje de la M-501 se ha desarrollado una zona industrial no cualificada y se dispone suelo para futuros crecimientos de actividades básicamente comerciales. Es un suelo de oportunidad sobre el que

parece necesario administrar sus usos, y su relación con la ciudad mediante intervenciones de **permeabilización del sistema de infraestructuras** que lo separan de ella.

- No obstante, la compacidad urbana de Alcorcón, la fragmentación que generan las infraestructuras y unos nuevos desarrollos de oportunidad han producido un conjunto de zonas inconexas situadas en los límites municipales y que funcionalmente pertenecen en gran medida a los tejidos finales - no siempre resueltos- de los municipios colindantes, como son las zonas de Campodón, Fuente Cisneros, Ventorro del Cano, Montepíncipe. En situación parecida, si bien con mayores oportunidades de autonomía, está el desarrollo residencial de futura ejecución de Retamar de la Huerta.
- El parque edificado responde en gran medida al periodo 1960-2000, es un parque de vivienda de características de superficie y habitabilidad estándar, pero con condiciones muy desiguales respecto a su accesibilidad y eficiencia térmica. Estos conjuntos de viviendas forman tejidos de densidad y espacios libres muy diferentes, que basculan entre un tejido tradicional densificado, una primerísima periferia de bloque compactos y densos y un tejido de construcción abierta con espacios libres intersticiales de diferente titularidad. Por lo tanto, una parte del parque de viviendas no es eficiente ni está adaptado, y requiere de mejoras a través de intervenciones dirigidas a reforzar el modelo urbano existente y el fomento de la rehabilitación urbana.
- La ausencia de estructuras territoriales de ordenación o gestión metropolitana, y la falta de una visión integrada del planeamiento regional –más allá de las infraestructuras- provoca que sea necesaria una responsabilidad municipal en la visión y coordinación territorial. En ese contexto la administración municipal debe asumir una visión territorial, haciendo una lectura amplia del papel del territorio municipal, en cuanto a su estrategia de desarrollo de funciones y en cuanto a la protección de espacios. de corredor ecológico en su entorno.
- El instrumento de planeamiento general del municipio (el PGOU 1999) se encuentra desfasado, precisado de una adaptación a la vigente legislación urbanística, ambiental y sectorial con incidencia en el territorio. Su desarrollo ha sido desigual: importante ejecución del suelo residencial y bajo nivel de gestión del suelo industrial.
- Las sucesivas modificaciones del PGOU y de implementación de suelo urbanizable no programado originariamente no previsto, han puesto en duda la integralidad del modelo urbano-territorial original o, al menos, su estrategia de crecimiento.
- El municipio precisa formular una nueva **estrategia de evolución de su modelo urbano-territorial** ajustada a las necesidades actuales y futuras previsibles con una renovación de los criterios de ordenación para la consecución de objetivos de desarrollo urbano sostenible.



TERRITORIO  CIUDAD SLP

