

EUSKALHIRIA 2009 KONGRESUA DESARROLLO TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID

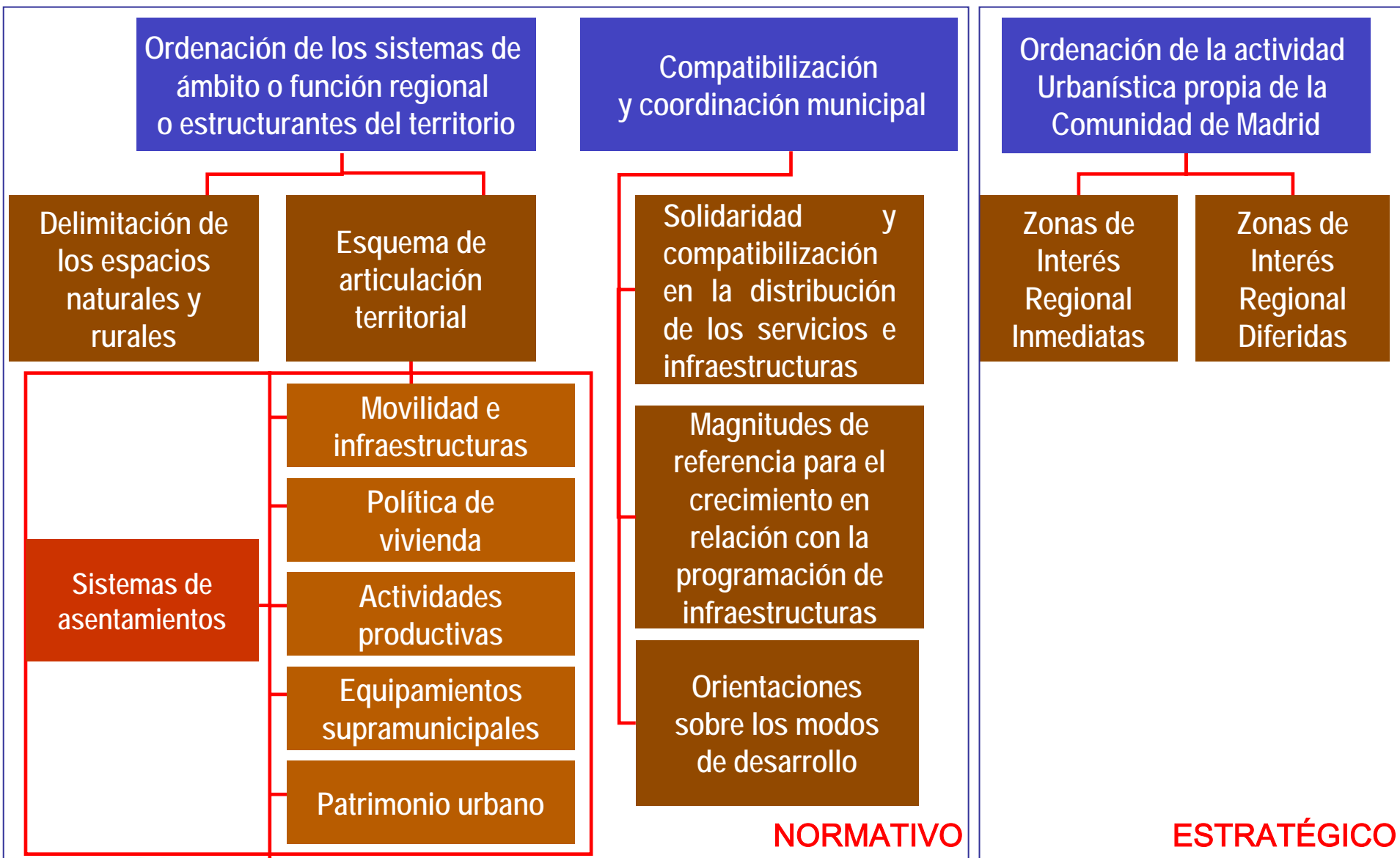


HACIA UNA CULTURA DE LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

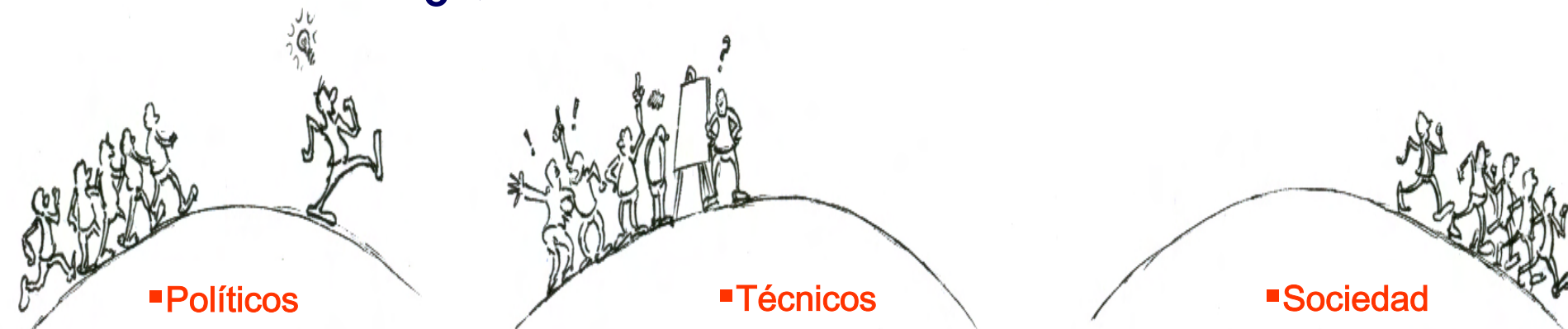
➔ APROXIMACIÓN A LA REGIÓN

	2009	2007	% ESPAÑA	1996
HABITANTES	6.360.241	6.251.876	13,5%	5.022.289
ÁREA		8.030 Km ²	737 HAB./Km ²	1,59%
MUNICIPIOS		179		
INMIGRANTES		937.171	15,42%	95.141
PAISES		108		
ÍNDICE DE NATALIDAD		1,32		1,12
TAMAÑO DE HOGAR		2,93		2,88
INGRESOS POR HABITANTE		30.419 €	126% UE(25)	15.492 €
TASA DE PARO	17,93%	5,92 %		20,30 %
PIB		183.032 M€	Δ 7,5 ANUAL	17,4% 89.691 M€
POBLACIÓN CON ESTUDIOS UNIVERSITARIOS		899.320	16,6%	

→ PLAN REGIONAL DE ESTRATEGIA TERRITORIAL: CONTENIDO



→ PARTICIPACIÓN ¿Quién hace el Plan?



- Hoy en día las soluciones políticas a todos los niveles de gobierno (gobernanza), miran a la lógica de la economía más que a una visión sostenible del desarrollo urbano.
- En el futuro las políticas públicas en nuestras regiones deberían mirar hacia desarrollos urbanos compactos (la ciudad mediterránea):
 - Políticas de cohesión social y territorial
 - Desarrollo de una cultura de sociedades más participativas.
 - Coordinación y cooperación entre los diferentes niveles de administración (local, regional, nacional, Europea).

Órgano específico para la actuación

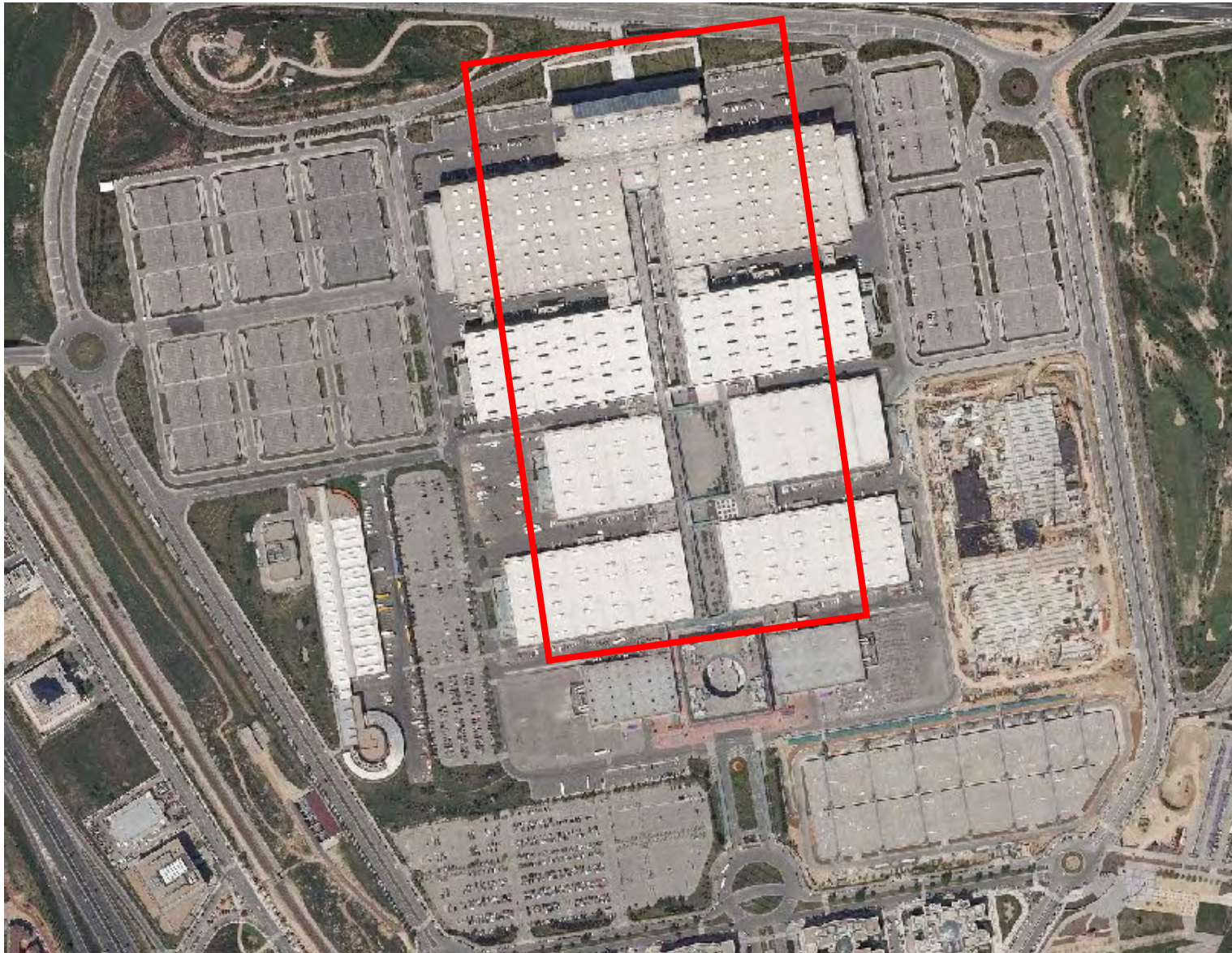
Información y conocimiento en todas las etapas

Coordinación
Convenio
Cooperación

→ CENTRO DE NEGOCIOS 1985. AZCA



→ IFEMA



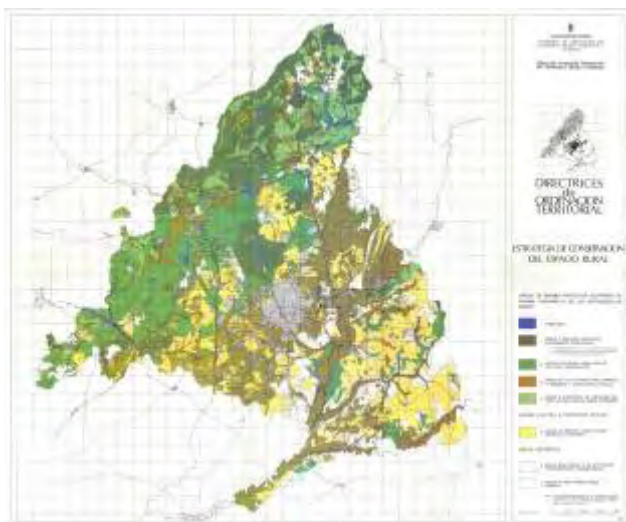
→ TELEFÓNICA



→ BANCO DE SANTANDER



LA CRISIS ECONÓMICA COMO OPORTUNIDAD



DIRECTRICES ORDENACIÓN DEL TERRITORIO 1986



ESTRATEGIAS TERRITORIALES 1989



DOCUMENTO PREPARATORIO DE LAS BASES 1995

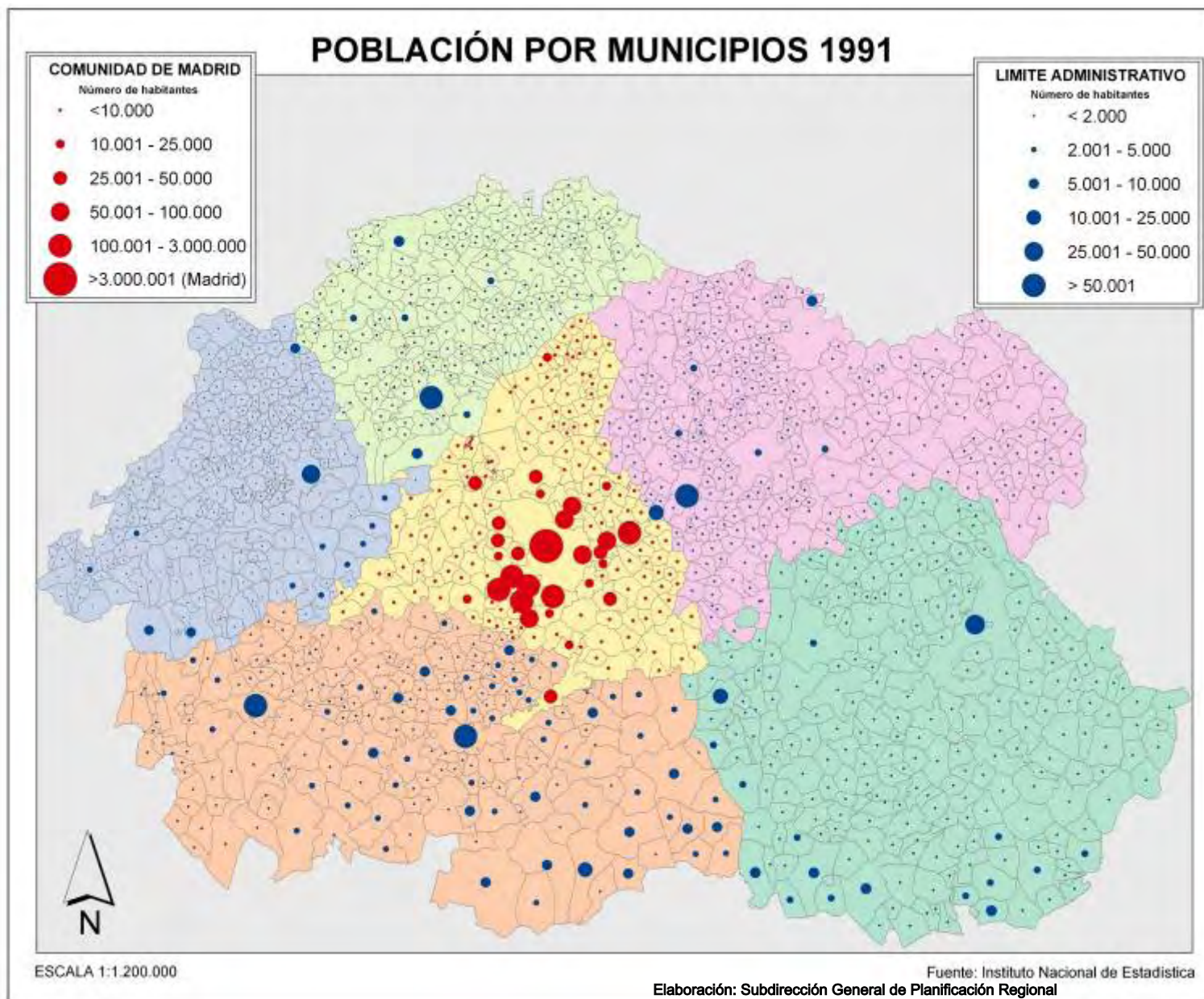


BASES DEL PRET 1998

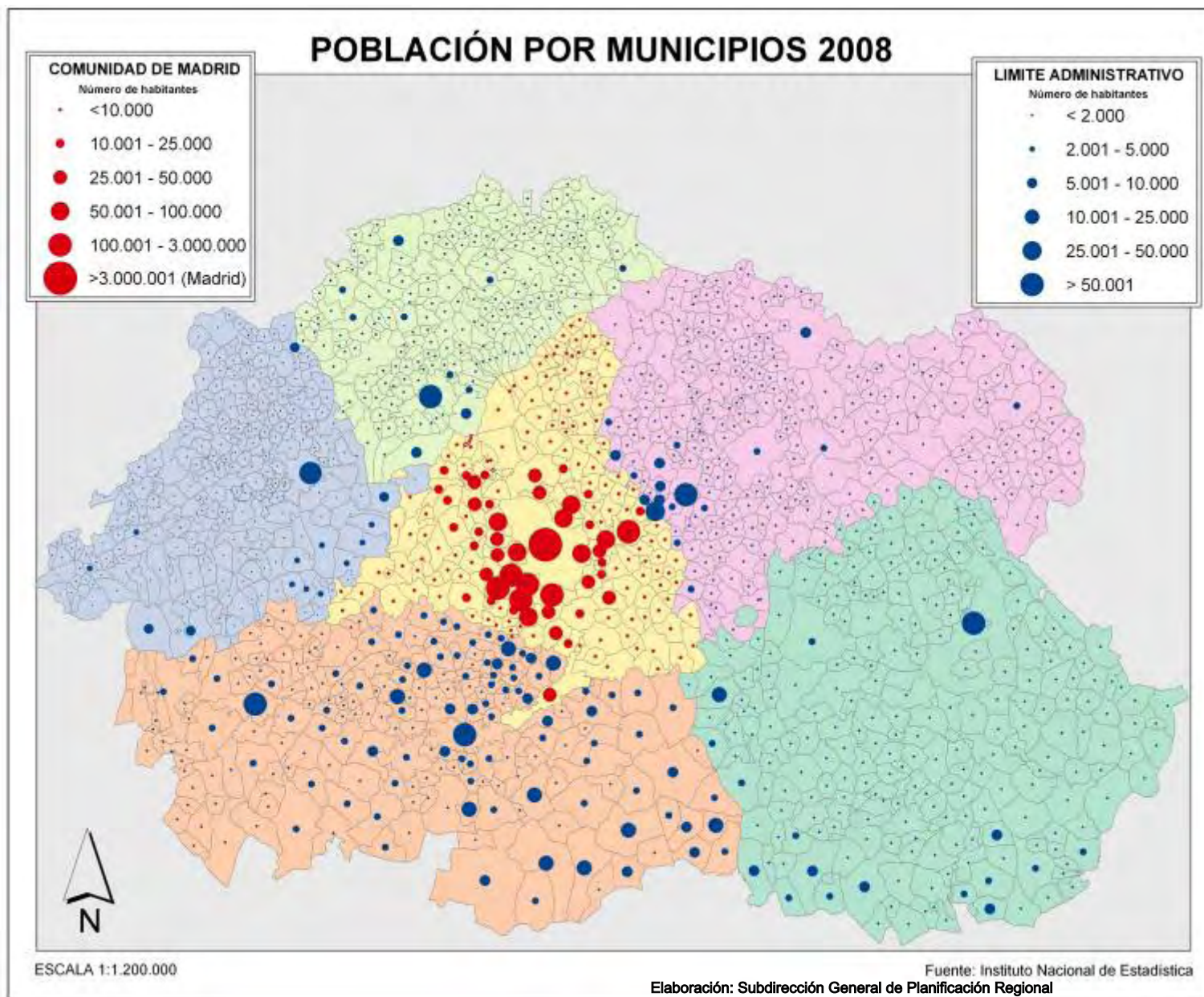
→ LA CIUDAD DIFUSA

- Carincross (1997) "the dead of the distance"
 - La ciudad central pierde peso comparado con la periferia.
 - La mejora de las comunicaciones y la red de transporte facilitan las deslocalizaciones.
 - Hall (1998) Reubicación de las actividades en las periferias, factores de cambio
 - Globalización apoyada en las redes de transportes.
 - Nuevas tecnologías y redes de transportes: aumento de la autonomía personal en el uso del espacio y del tiempo.
 - Boom de las actividades no recurrentes que requieren movilidad: ocio, viajes, reuniones familiares y de amigos, deportes eventos musicales, etc.
 - Lugares de trabajo reemplazados por internet, móviles, video–conferencias
 - Indovina (2007) La ciudad difusa
 - El Sprawl, la baja densidad: La ciudad planificada. Las gates communities. Los centros comerciales de autopista. El modelo anglosajón.
 - La dispersión de la ciudad: Los elementos repetitivos. La desregulación. La autonomía de los elementos.
- Las actividades típicas de los centros urbanos se mueven hacia la periferia: Ciudad financiera del Santander, Telefónica, Ciudad de la Justicia, centros comerciales y de ocio.
- Islas urbanas, los crecimientos periféricos en Madrid capital.
- Falta de regulación, los crecimientos fuera de los límites administrativos: Toledo y Segovia.

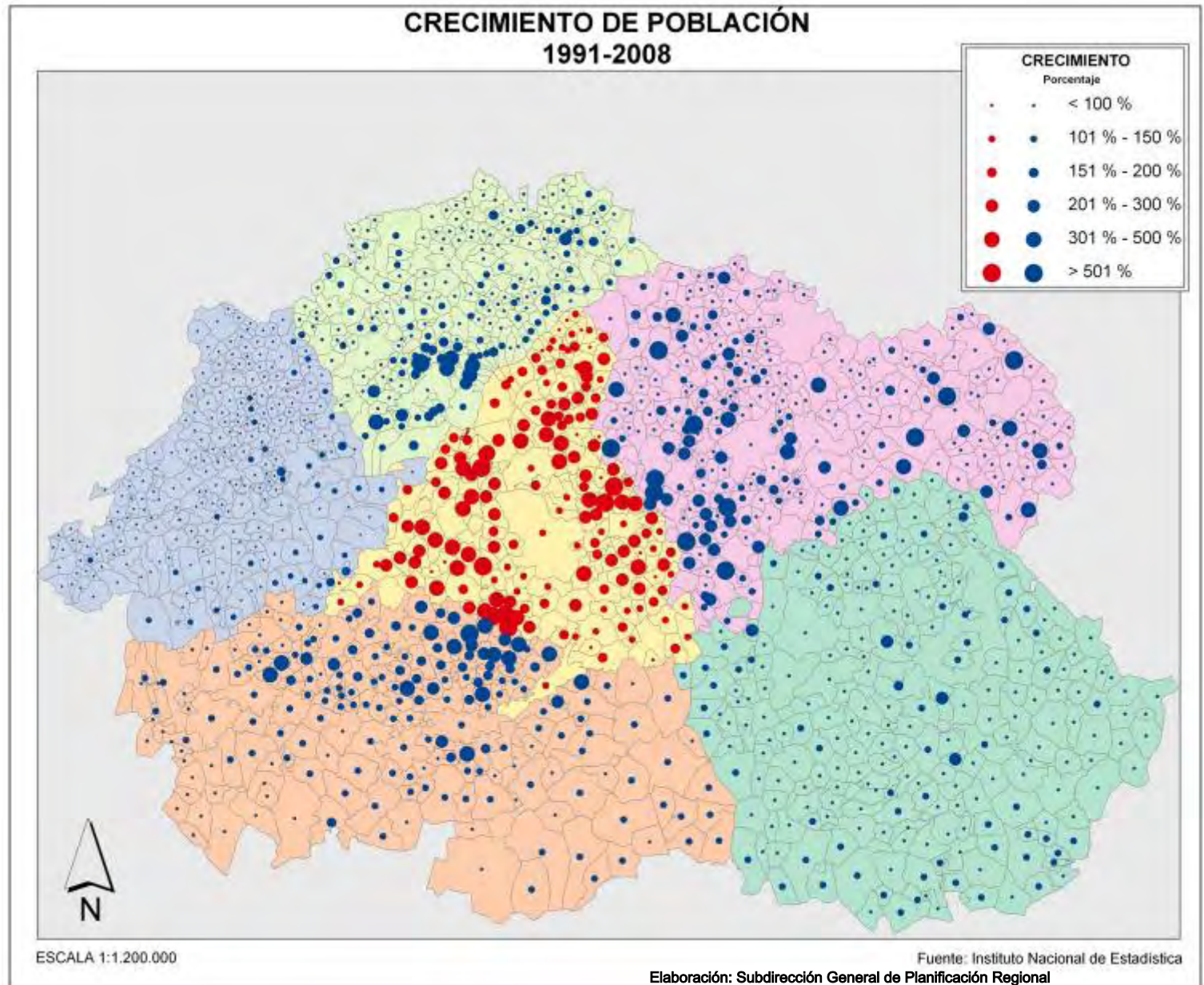
→ La ciudad difusa



→ La ciudad difusa

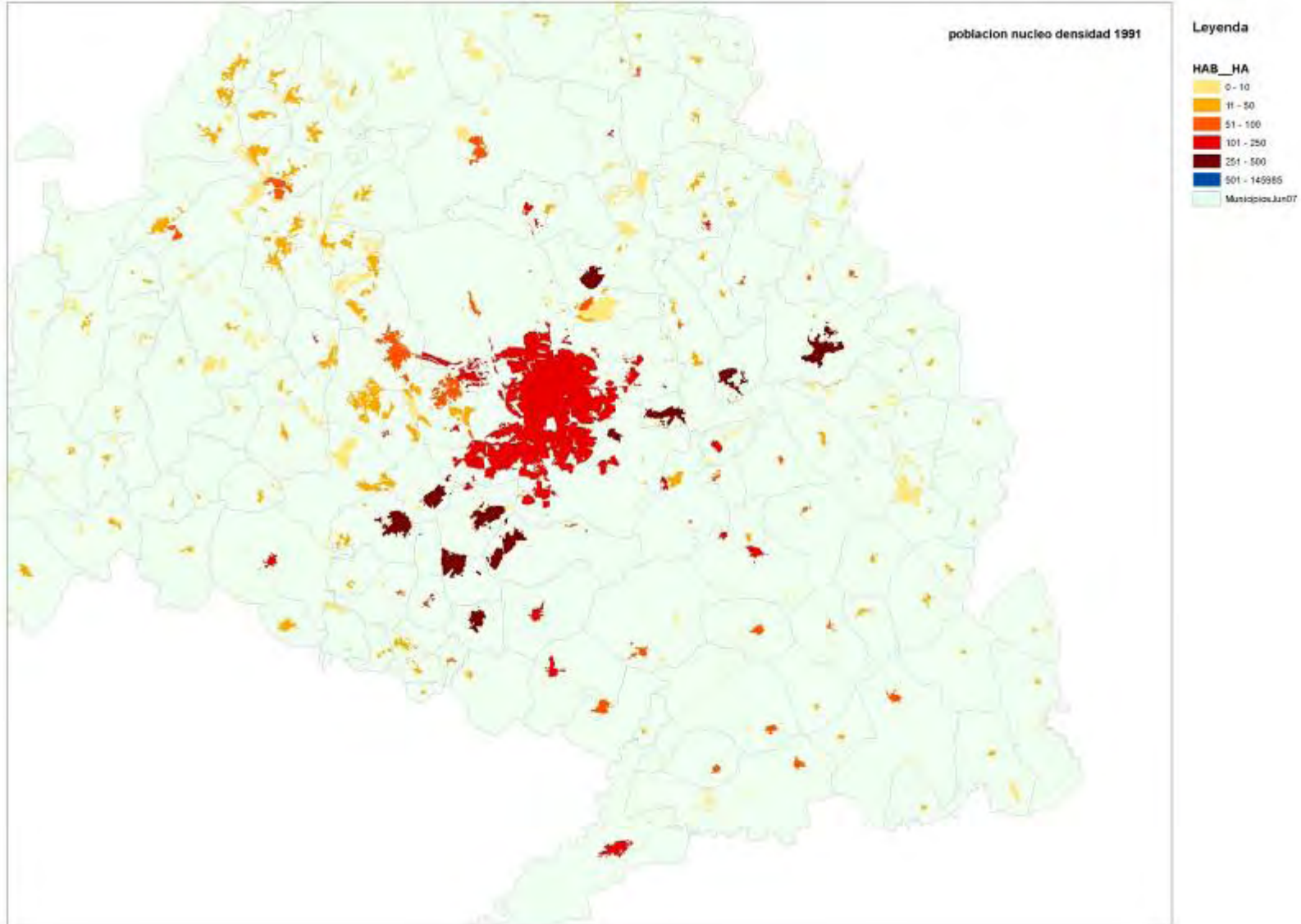


→ La ciudad difusa



Densidad de población por hectárea 1991

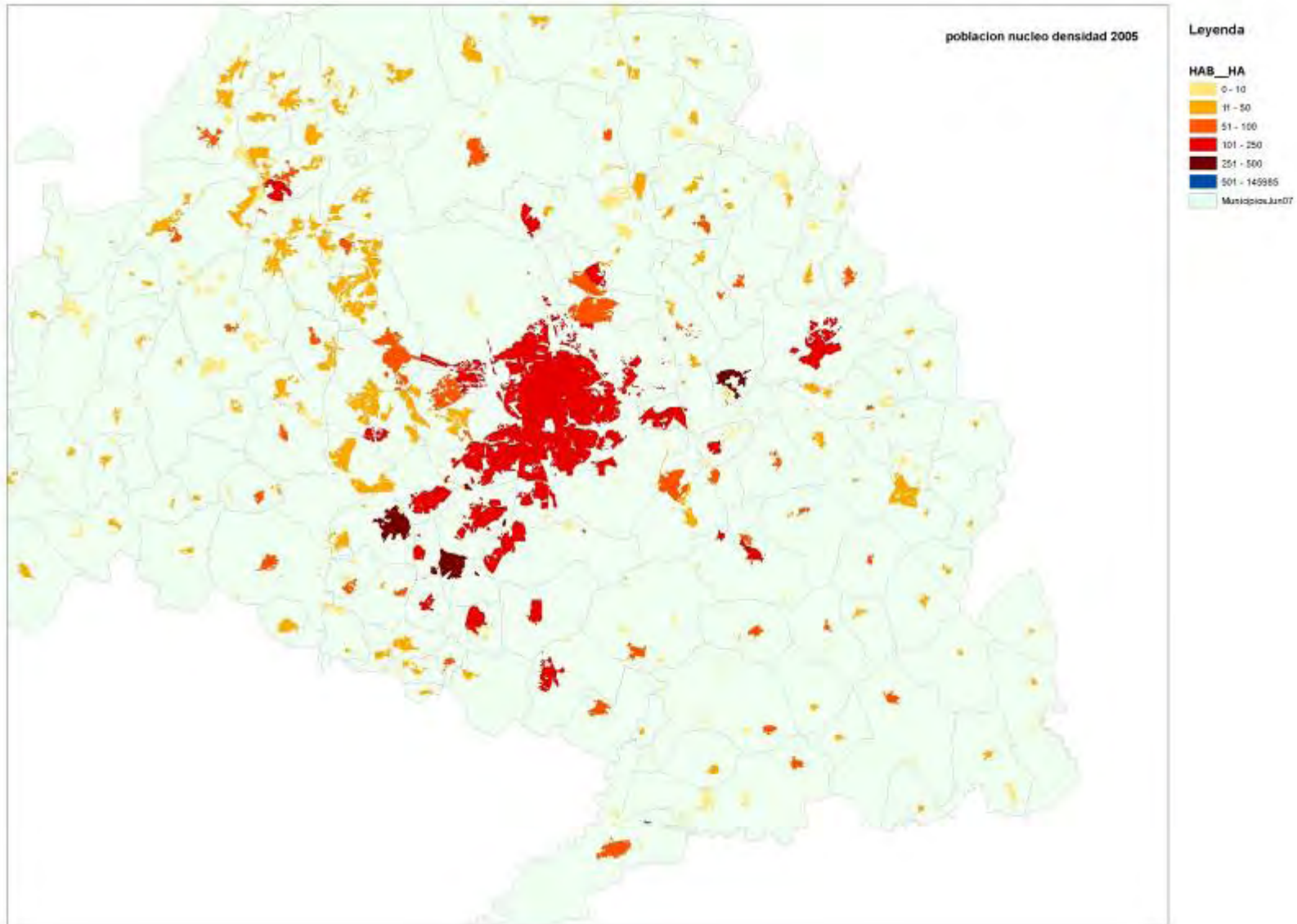
→ La ciudad difusa



→ 120 m²/hab

Densidad de población por hectárea 2005

→ La ciudad difusa



→ 145 m²/hab

→ VIVIENDAS UNIFAMILIARES 2001. Paracuellos



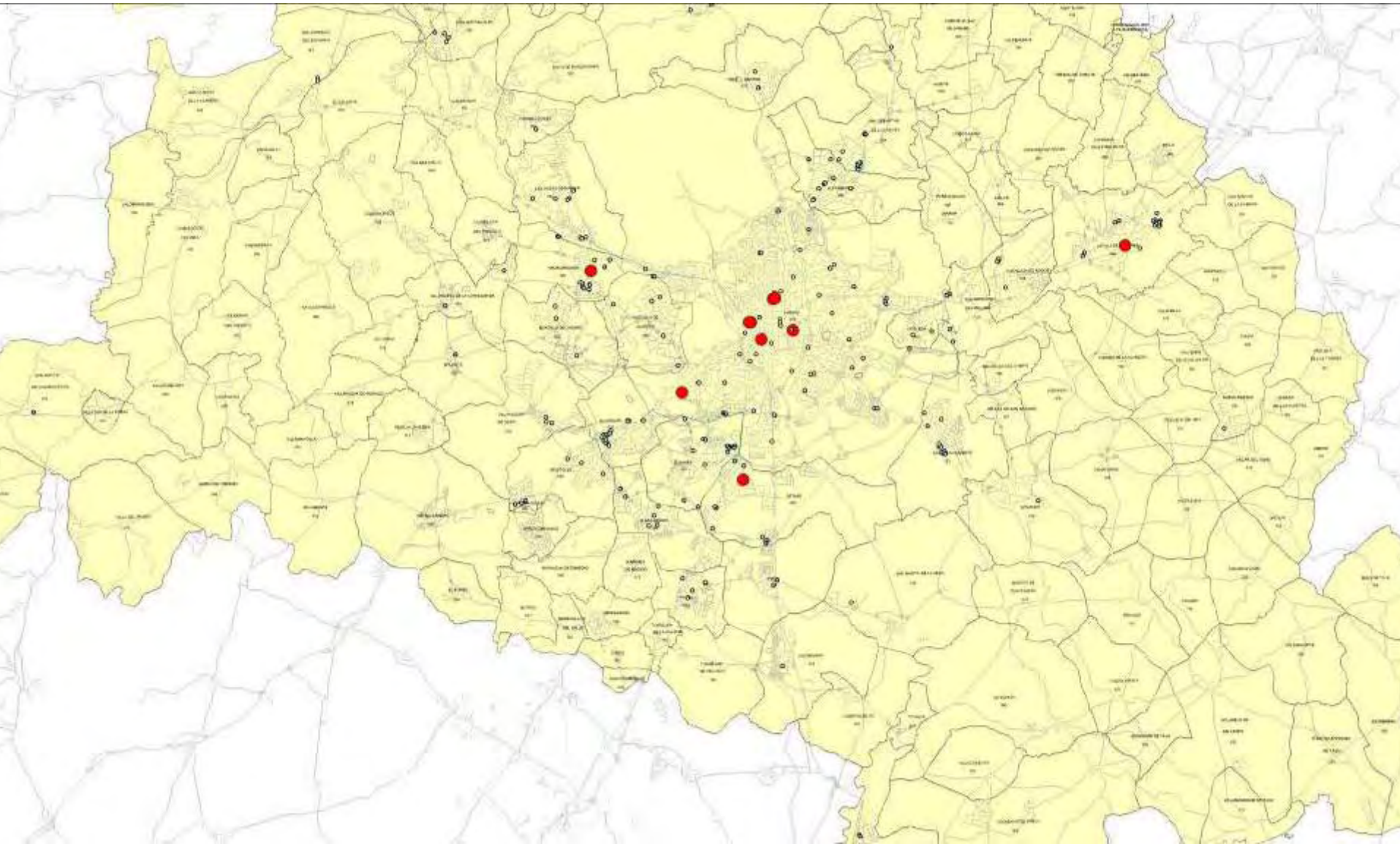
→ ISLAS URBANAS 2001. PAUs Norte



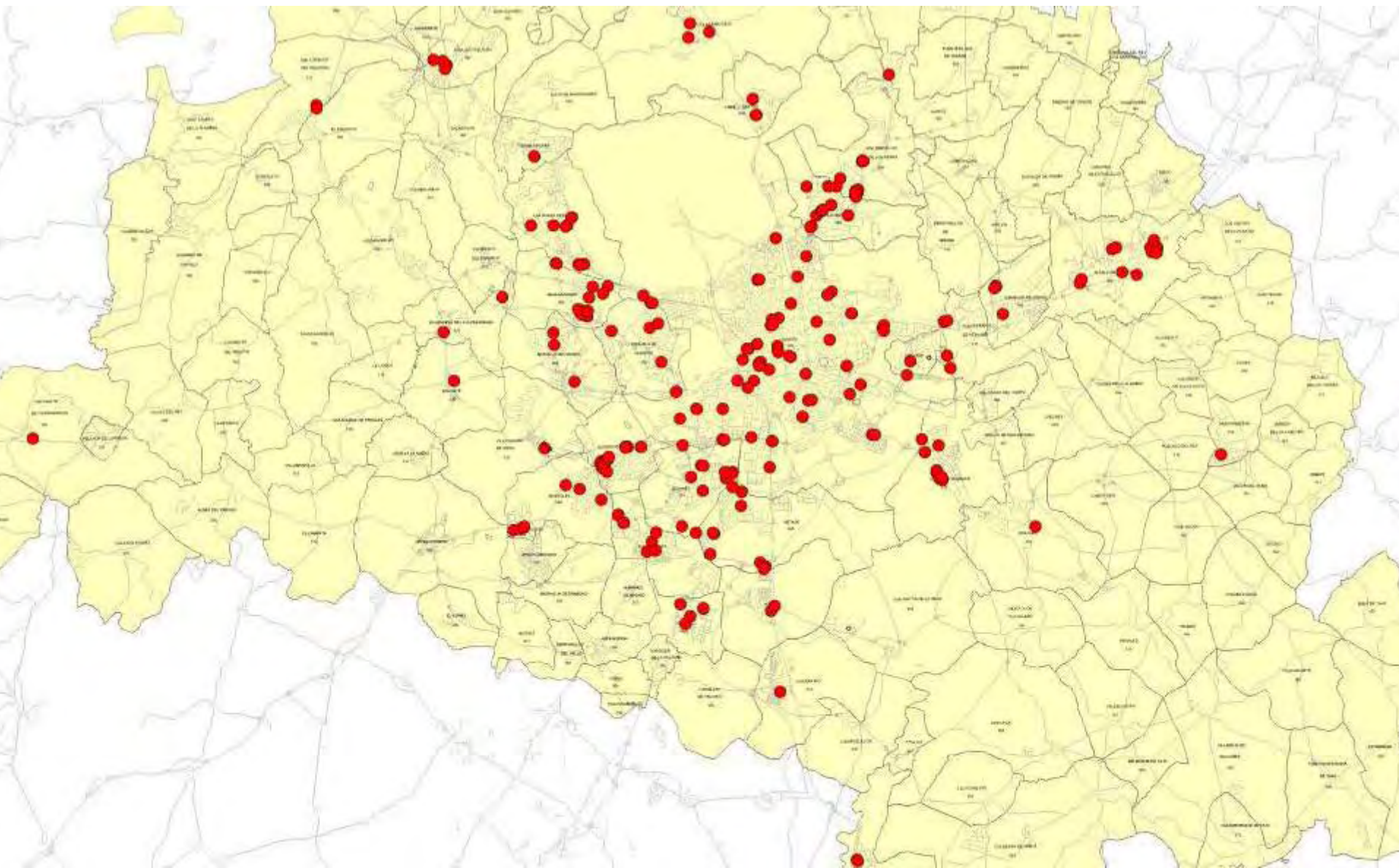
→ ISLAS URBANAS 2001. PAUs Norte



→ CENTROS COMERCIALES 1983



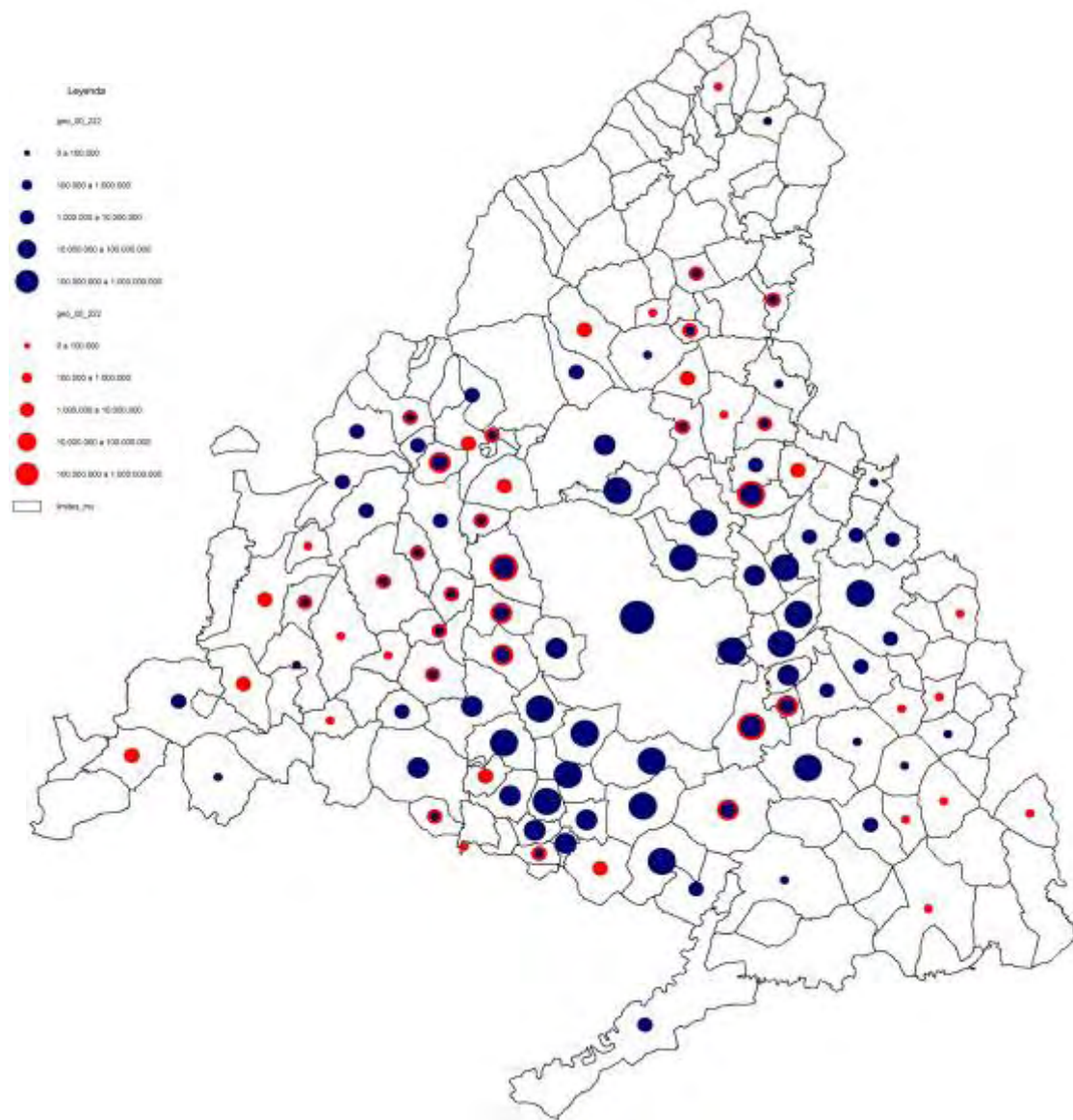
→ CENTROS COMERCIALES 2006



→ CENTROS COMERCIALES



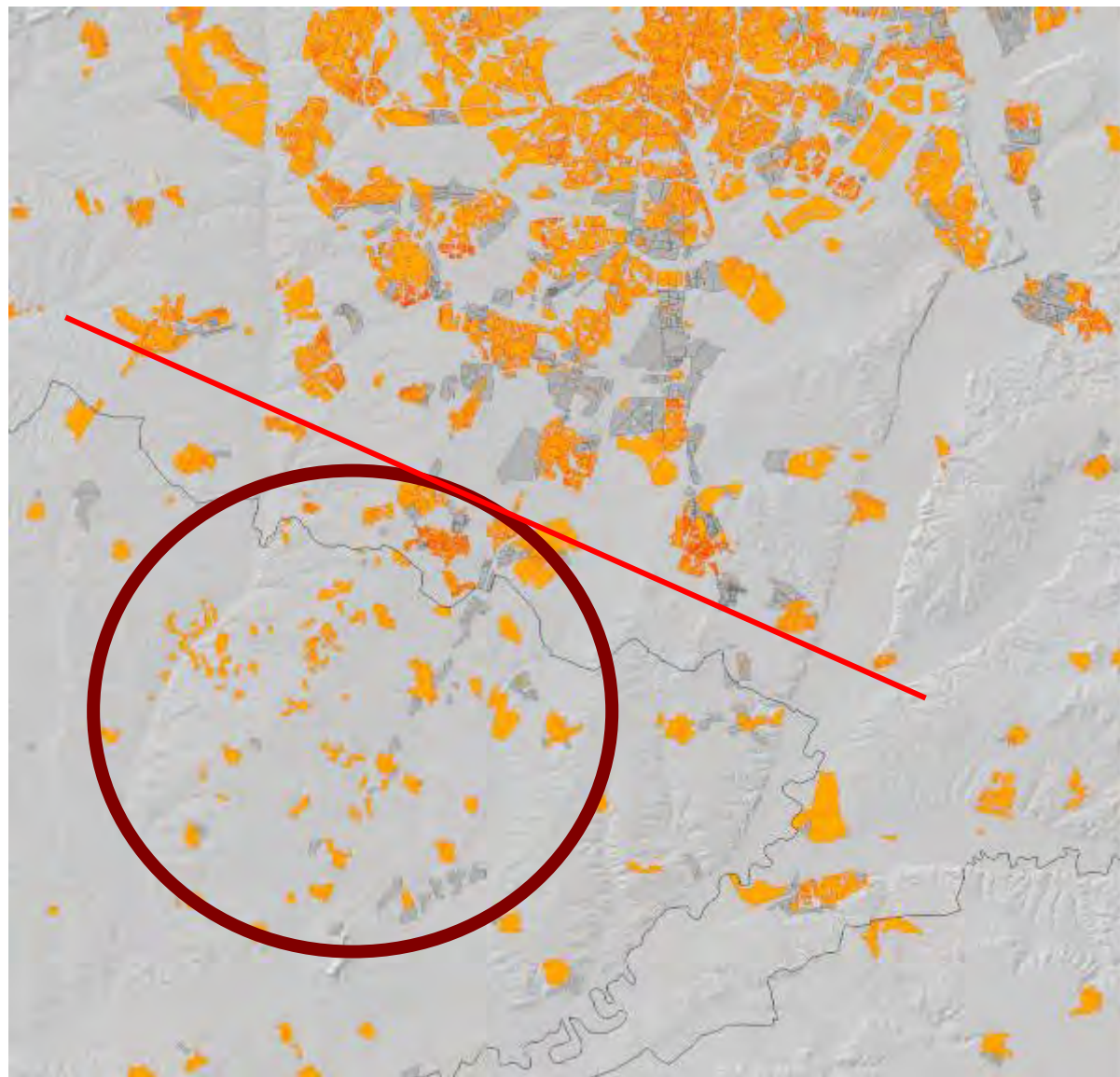
→ DISPERSIÓN DE ACTIVIDADES



De 2000-2005 el 8 % de la actividad se ha desplazado del Área Metropolitana a la periferia

→ LÍMITE DE LA COMUNIDAD

Incremento de la actividad edificatoria en el borde externo de la Comunidad debido al precio de la tierra y a una menor regulación y control sobre los desarrollos, creando una fragmentación del territorio en pequeñas piezas de desarrollos repetitivos a manera de un fractal



→ LÍMITE DE LA COMUNIDAD Y PAISAJE



→ CONCLUSIONES: ¿Es la tendencia sostenible?

❑ IMPACTOS AMBIENTALES

- Imposición de estrés a los ecosistemas y reduciendo los hábitats naturales
- Crecimiento del consumo de energía (alto coste de energía y costes asociados al transporte).
- Transporte urbano y uso del vehículo privado, incremento de las emisiones de CO2 a la atmósfera. El calentamiento global y el cambio climático.
- Desarrollo urbano y agricultura compitiendo por la misma tierra. Desplazando las actividades agrícolas a áreas menos productivas
- Calidad de vida y salud humana.

❑ IMPACTOS SOCIOECONÓMICOS

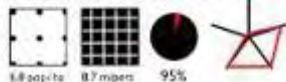
- Los costes de amortización de la ciudad central.
- Fuerte segregación de los desarrollos residenciales de acuerdo con los niveles de renta, que exacerban la división urbana social y económica (nuevo concepto: ciudad dividida o ciudad dual).
- Los costes sociales de pérdida de calidad de vida y aumento de la indiferencia cívica por la fuerte especialización del territorio.
- Costes adicionales por la extensión de las infraestructuras y los servicios.
- Los costes de la contaminación y deterioro estético producidos por la fragmentación administrativa y la carencia de competencias que permite, ante la falta de estrategias territoriales sobre áreas extensas dejar campo libre a los intereses inmobiliarios producto de la desregulación.

• TENDENCIA INSOSTENIBLE A LARGO PLAZO.

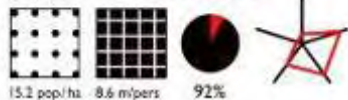
→ DENSIDAD Y TRANSPORTE PÚBLICO



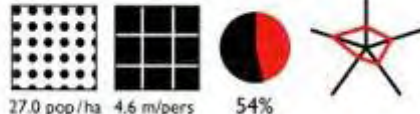
ATLANTA
pop 3 499 840 area 511 952 ha



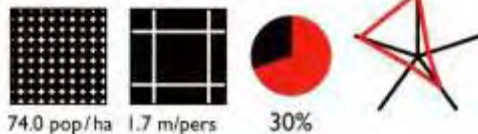
DENVER
pop 1 984 887 area 130 323 ha



COPENHAGEN
pop 1 385 259 area 51 368 ha



MADRID
pop 4 652 379 area 62 865 ha



CHICAGO
pop 2 807 904 area 554 723 ha

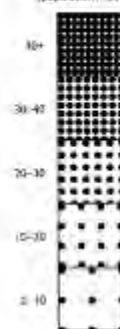


HOUSTON
pop 3 822 509 area 336 768 ha

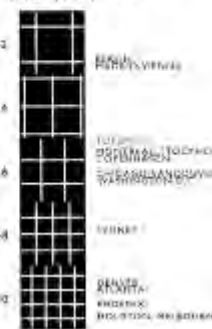


METROPOLITAN INDICATORS

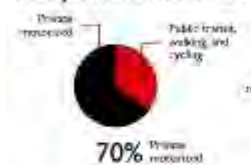
Urban density (population/hectare)



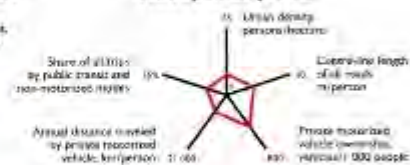
Road length per capita (metres/person)



Transportation mode share



Metropolitan profile

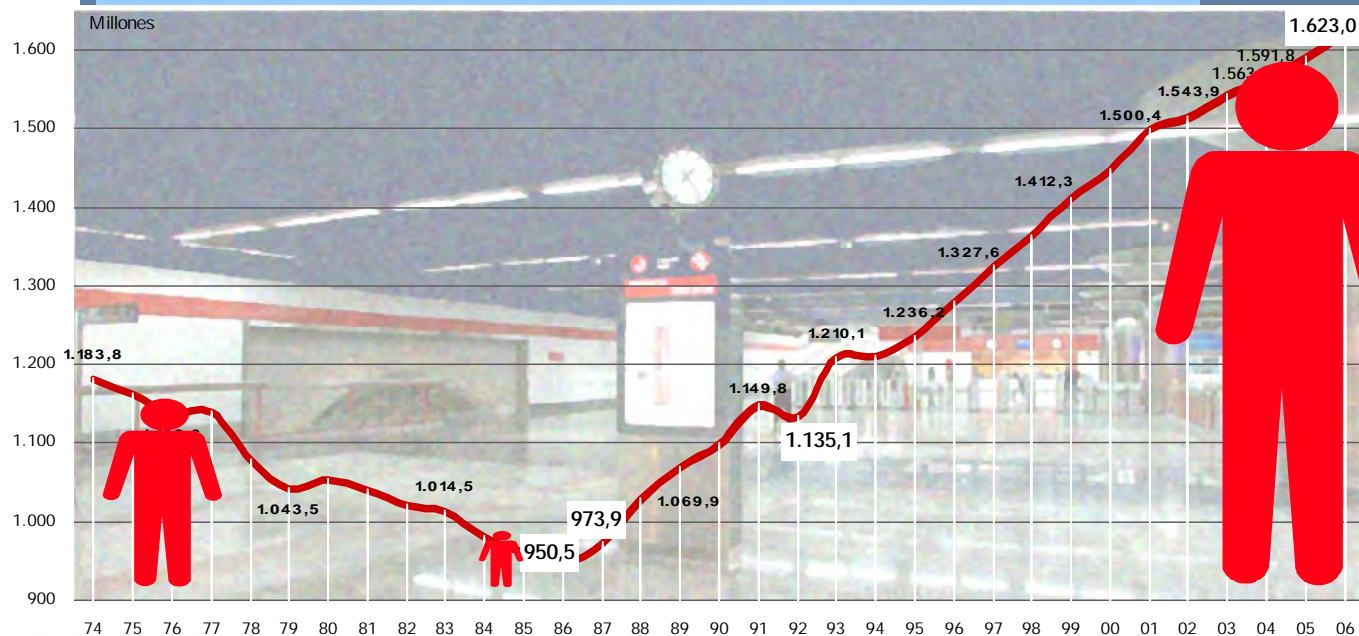


The pie diagrams indicate the proportion of all trips made by private motorized vehicle (mostly cars, trucks and motorcycles) and public (train, walking and cycling). The star-shaped Metropolitan Profile diagrams graphically explore the transportation orientation of the urban regions using the variables. If a city's red polygon is shifted toward the upper left, at least in some European cities it is more oriented toward public transport, walking and cycling. If a city's red polygon is shifted toward the bottom right, it is more automobile oriented. The numbers at the end of each axis indicate each variable's maximum value.

Fuente: André Sorensen, University of Toronto

→ TRANSPORTE PÚBLICO VERSUS VEHICULO PRIVADO

	1986	1996	2005
VIAJES MOTORIZADOS	5.200.000	6.200.000	10.000.000
PORCENTAJE DE VIAJES EN TRANSPORTE PÚBLICO	55,50 %	52,1%	49,31 %
VIAJES EN TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CAPITAL		68 %	
INCREMENTO DE VIAJES EN TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CAPITAL		37 %	

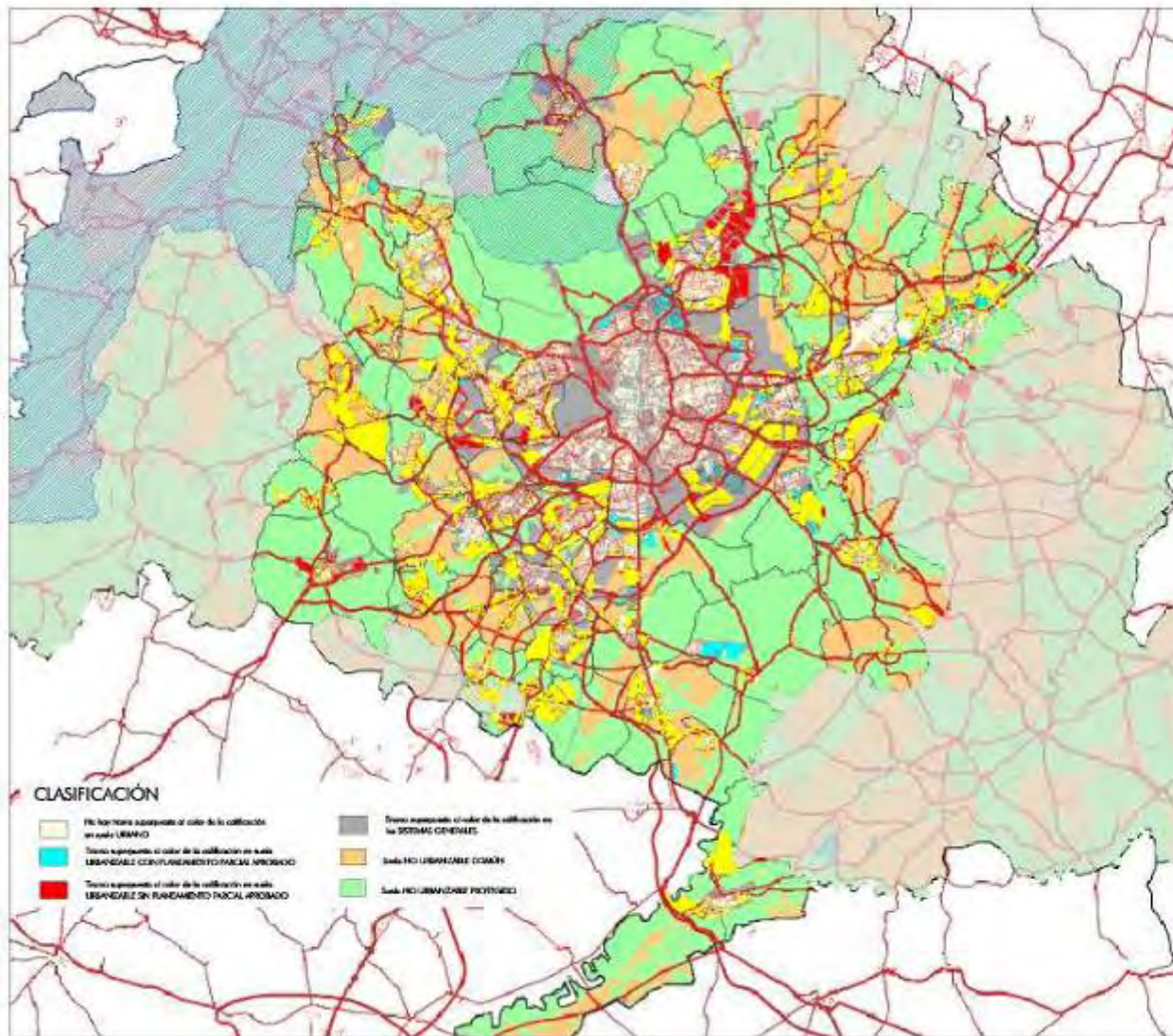


PREDOMINANCIA DE LOS MOVIMIENTOS RADIALES (61,74 DE LOS VIAJES SON ATRAIDOS POR LA CAPITAL)

VIAJES POR HABITANTE Y AÑO



→ SUELO VACANTE 2003 EL BOOM INMOBILIARIO



Leyenda

- PARCELAS VACANTES
- ZONA SENSIBLE PLAN DE SANEAMIENTO Y DEPURACIÓN
- MUNICIPIOS SIN DATOS

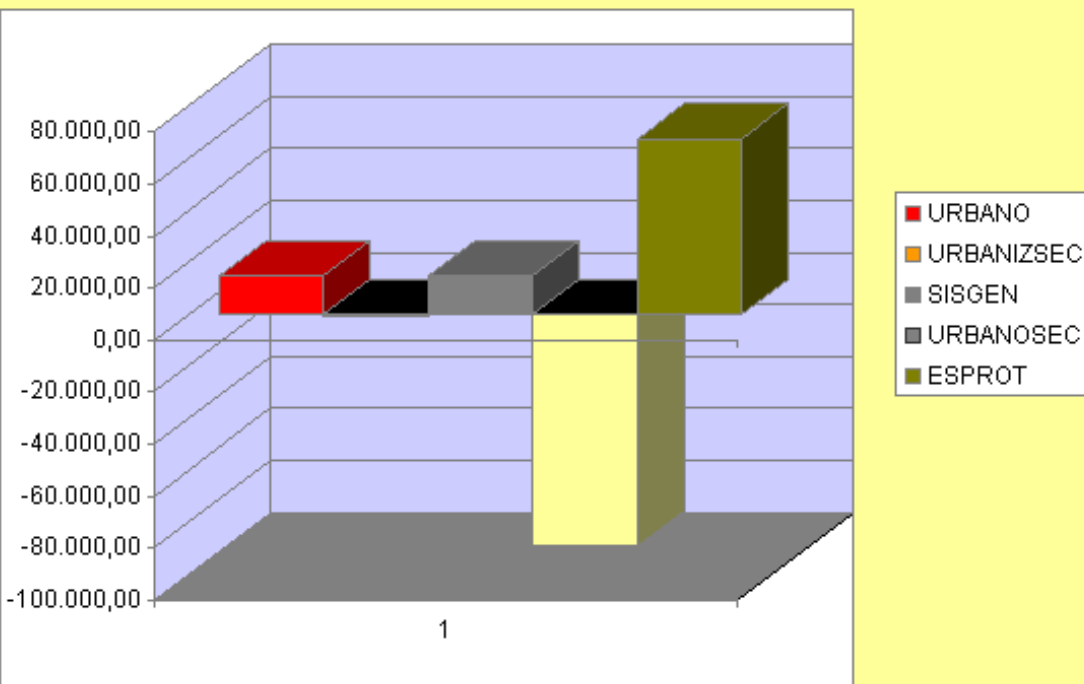
NUEVAS VIVIENDAS AÑO 2008
(Aproximación)

EN VENTA 100.000 UNIDADES

CAPACIDAD DE PLANEAMIENTO
450.000 UNIDADES

➔ INCREASING THE INFRAESTRUCTURE OF TRANSPORTS

INCREASE BETWEEN 1996-2004



<u>URBAN LAND</u>	<u>DEVELOPING LAND</u>	<u>INFRAESTRUCTURE</u>	<u>RESERVE LAND</u>	<u>PROTECTED LAND</u>	<u>TOTAL</u>
73.981,11	26.309,98	30.936,07	223.984,45	447.357,68	802.569,29
9,22%	3,28%	3,85%	27,91%	55,74%	100,00
14.413,84	-833,70	14.899,59	-89.372,09	67.477,10	6.584,74

DURING THE LAST DECADE OCCUPIED LAND GREW 30 % AND THE HIGHEST INCREASE WAS IN INFRASTRUCTURE

→ RED DE CIUDADES, CIUDADES GLOBALES



OBJETIVOS

- ✓ Asignaciones de funciones específicas a municipios
- ✓ Ejes de desarrollo, modelo de crecimiento
- ✓ Determinación de las cabeceras comarcales de servicios
- ✓ Valores indicativos para el desarrollo de la población y el empleo
- ✓ Desarrollo urbanístico y vivienda

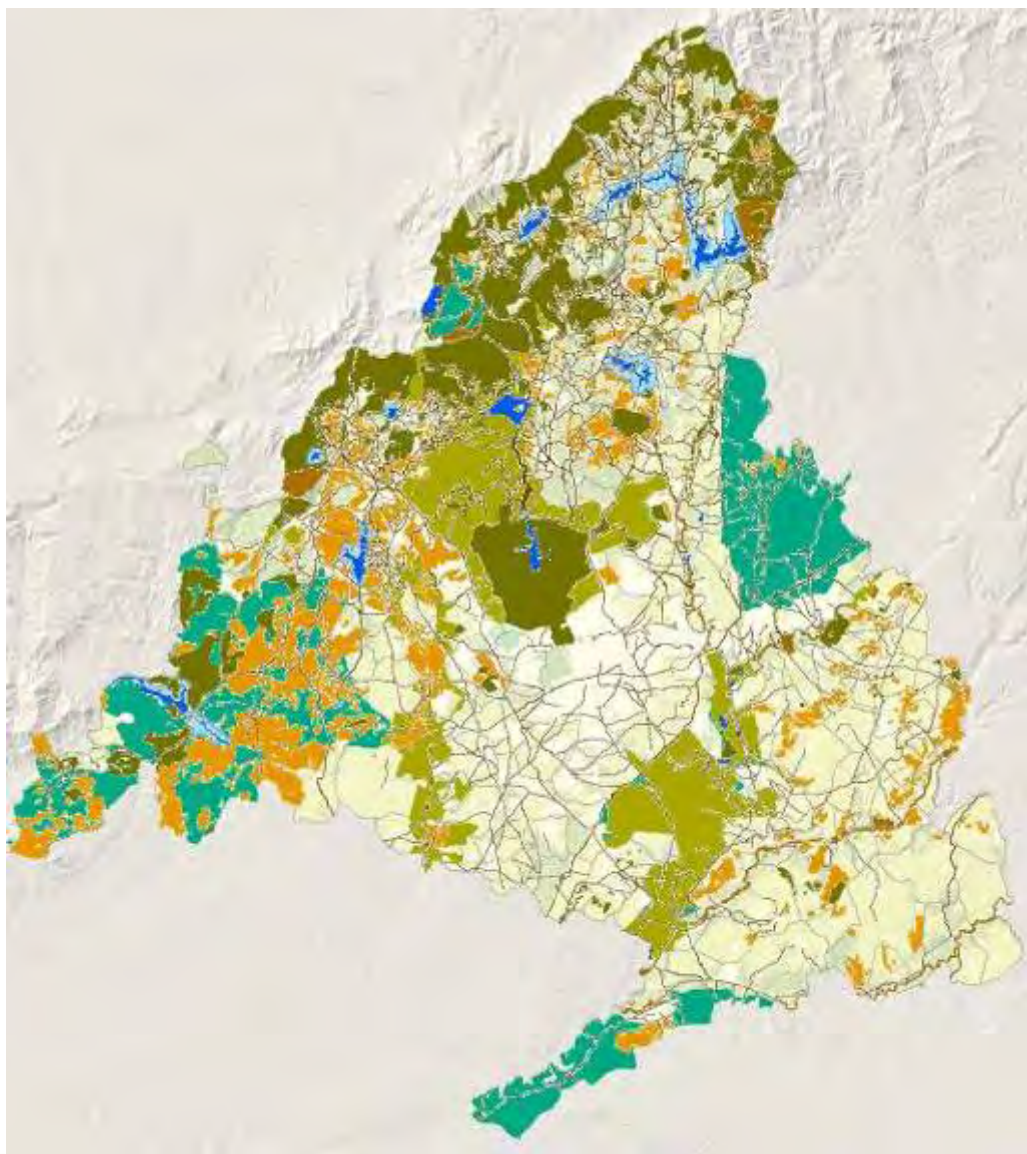
PROPUESTAS

COMPLEJIDAD
IDENTIDAD
ESPECIALIZACIÓN FUNCIONAL
COMPLEMENTARIEDAD



CONECTIVIDAD
ESTRUCTURA COMPACTA
CALIDAD DE VIDA

→ ESPACIOS PROTEGIDOS



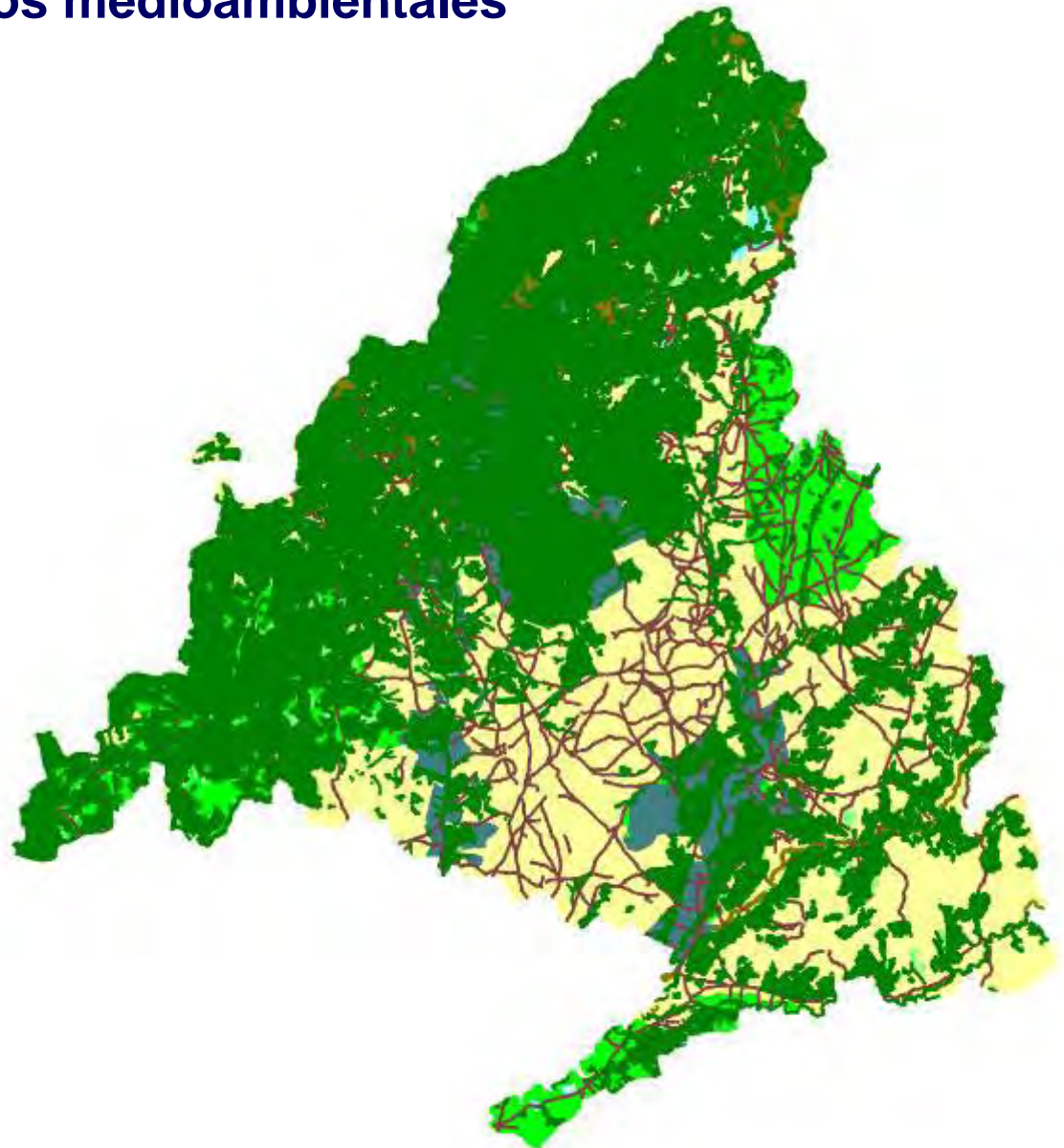
CONTENIDOS NORMATIVOS

	Km ²	%
COMUNIDAD	8.021,05	100,00
LICs	3.199,26	39,88
ZEPAs	1.853,26	23,10
ENP	1.106,00	13,79
MPR	1.051,76	13,10
MUP	1.051,76	13,10
EMBALSES	1.051,76	13,10
HUMEDALES	201,76	2,52
VIAS PECUARIAS	326,99	4,08

	Km ²	%
COMUNIDAD	8.021,05	100,00
TOTAL PROTEGIDO POR LEGISLACIÓN SECTORIAL	3.711,42	46,27

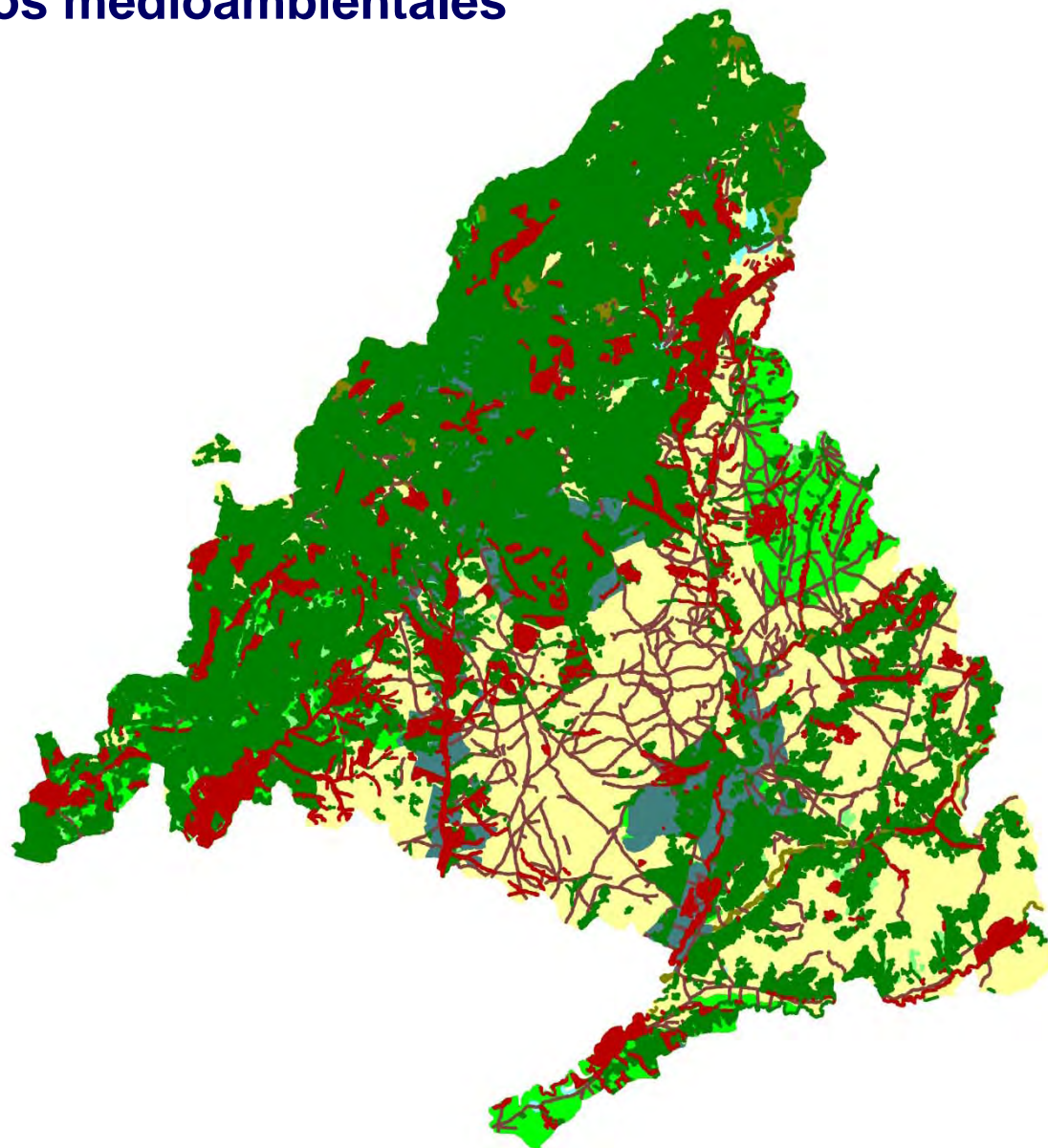
➔ **PLAN REGIONAL. Estudios medioambientales**

	Km ²	%
COMUNIDAD	8.021,05	100,00
LICs	3.199,26	39,88
ZEPAs	1.853,26	23,10
ENP	1.106,00	13,79
MPA	1.051,76	13,10
HUMEDALES	201,76	2,52
VÍAS PECUARIAS	326,99	4,08
VEGETACIÓN	3.594,24	44,81



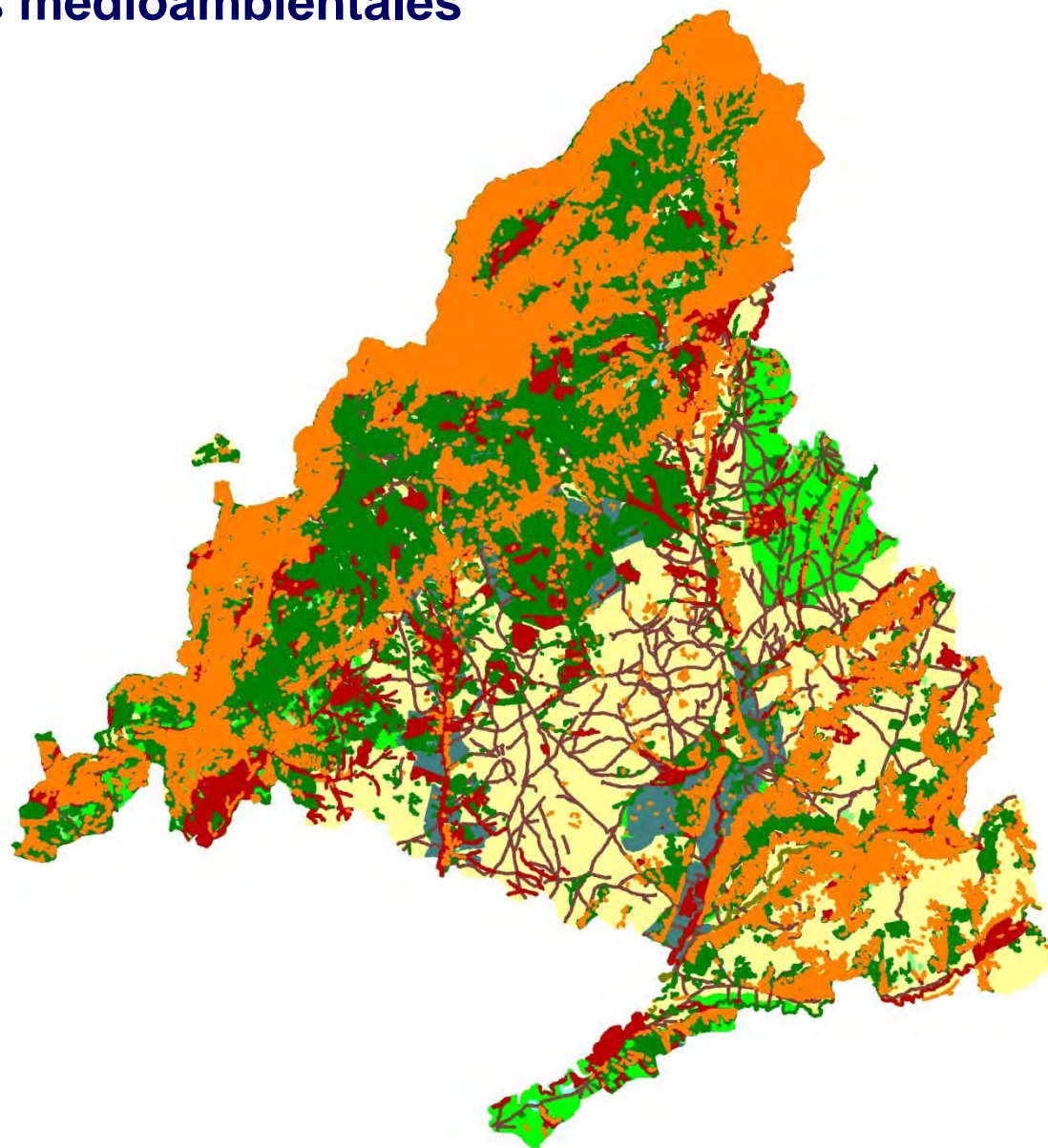
→ PLAN REGIONAL. Estudios medioambientales

	Km ²	%
COMUNIDAD	8.021,05	100,00
LICs	3.199,26	39,88
ZEPAs	1.853,26	23,10
ENP	1.106,00	13,79
MPA	1.051,76	13,10
HUMEDALES	201,76	2,52
VÍAS PECUARIAS	326,99	4,08
VEGETACIÓN	3.594,24	44,81
AGRÍCOLA	457,96	5,71



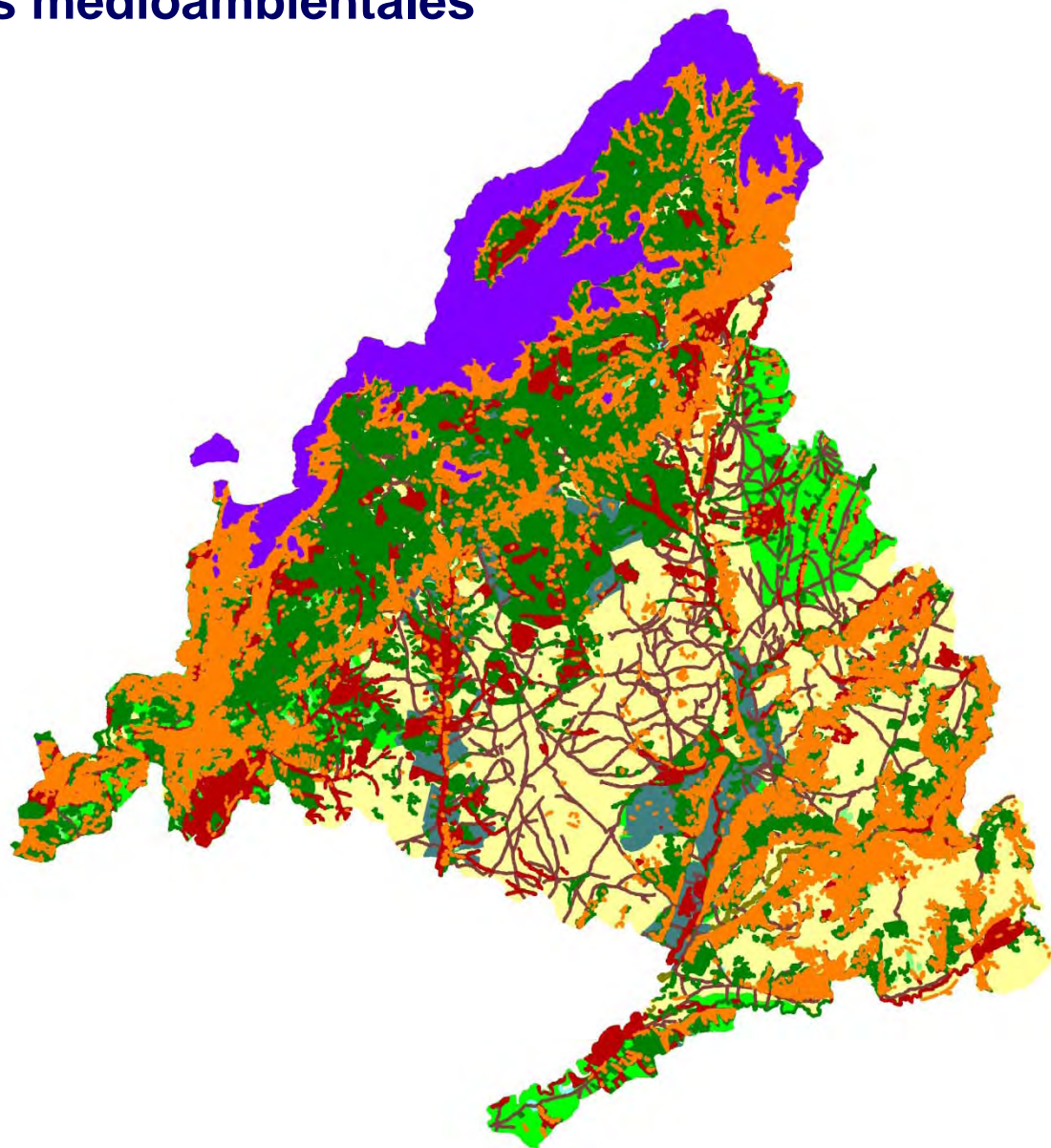
➔ PLAN REGIONAL. Estudios medioambientales

	Km ²	%
COMUNIDAD	8.021,05	100,00
LICs	3.199,26	39,88
ZEPAs	1.853,26	23,10
ENP	1.106,00	13,79
MPA	1.051,76	13,10
HUMEDALES	201,76	2,52
VÍAS PECUARIAS	326,99	4,08
VEGETACIÓN	3.594,24	44,81
AGRÍCOLA	457,96	5,71
PENDIENTES	1.223,66	15,26



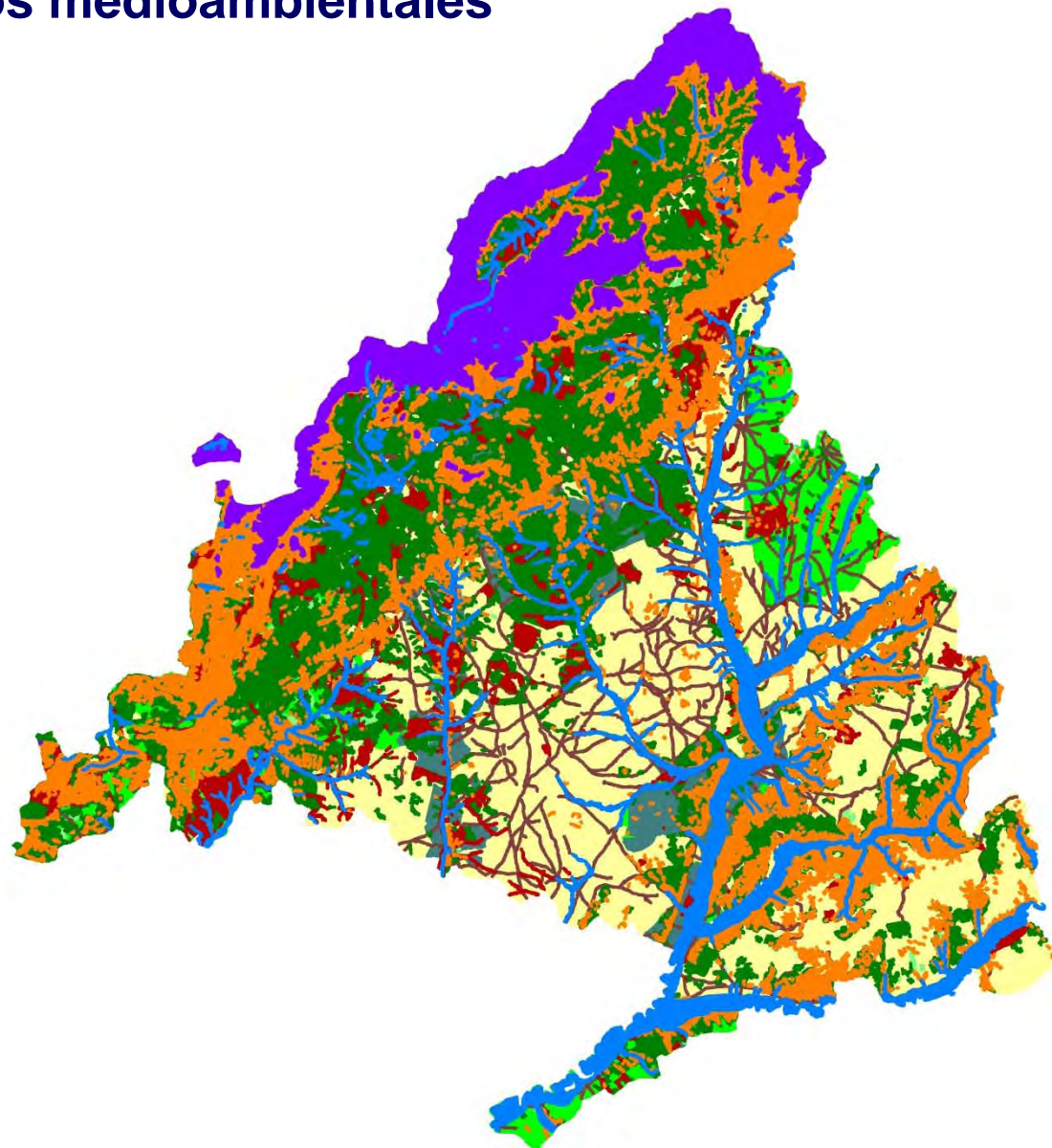
➔ PLAN REGIONAL. Estudios medioambientales

	Km ²	%
COMUNIDAD	8.021,05	100,00
LICs	3.199,26	39,88
ZEPAs	1.853,26	23,10
ENP	1.106,00	13,79
MPA	1.051,76	13,10
HUMEDALES	201,76	2,52
VÍAS PECUARIAS	326,99	4,08
VEGETACIÓN	3.594,24	44,81
AGRÍCOLA	457,96	5,71
PENDIENTES	1.223,66	15,26
ALTIMETRÍA	666,15	8,31



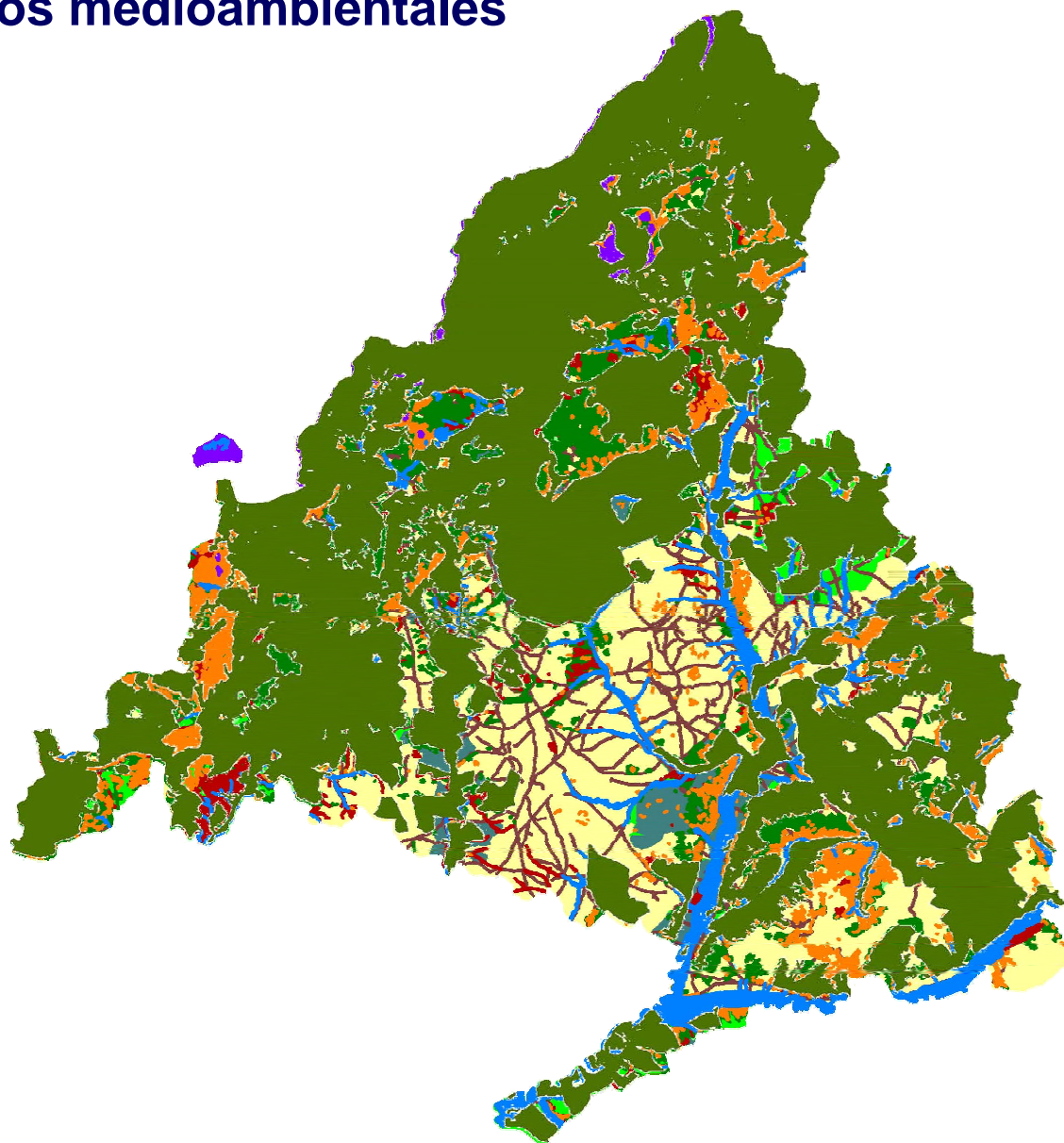
➔ PLAN REGIONAL. Estudios medioambientales

	Km ²	%
COMUNIDAD	8.021,05	100,00
LICs	3.199,26	39,88
ZEPAs	1.853,26	23,10
ENP	1.106,00	13,79
MPA	1.051,76	13,10
HUMEDALES	201,76	2,52
VÍAS PECUARIAS	326,99	4,08
VEGETACIÓN	3.594,24	44,81
AGRÍCOLA	457,96	5,71
PENDIENTES	1.223,66	15,26
ALTIMETRÍA	666,15	8,31
INUNDABLES	499,61	6,23



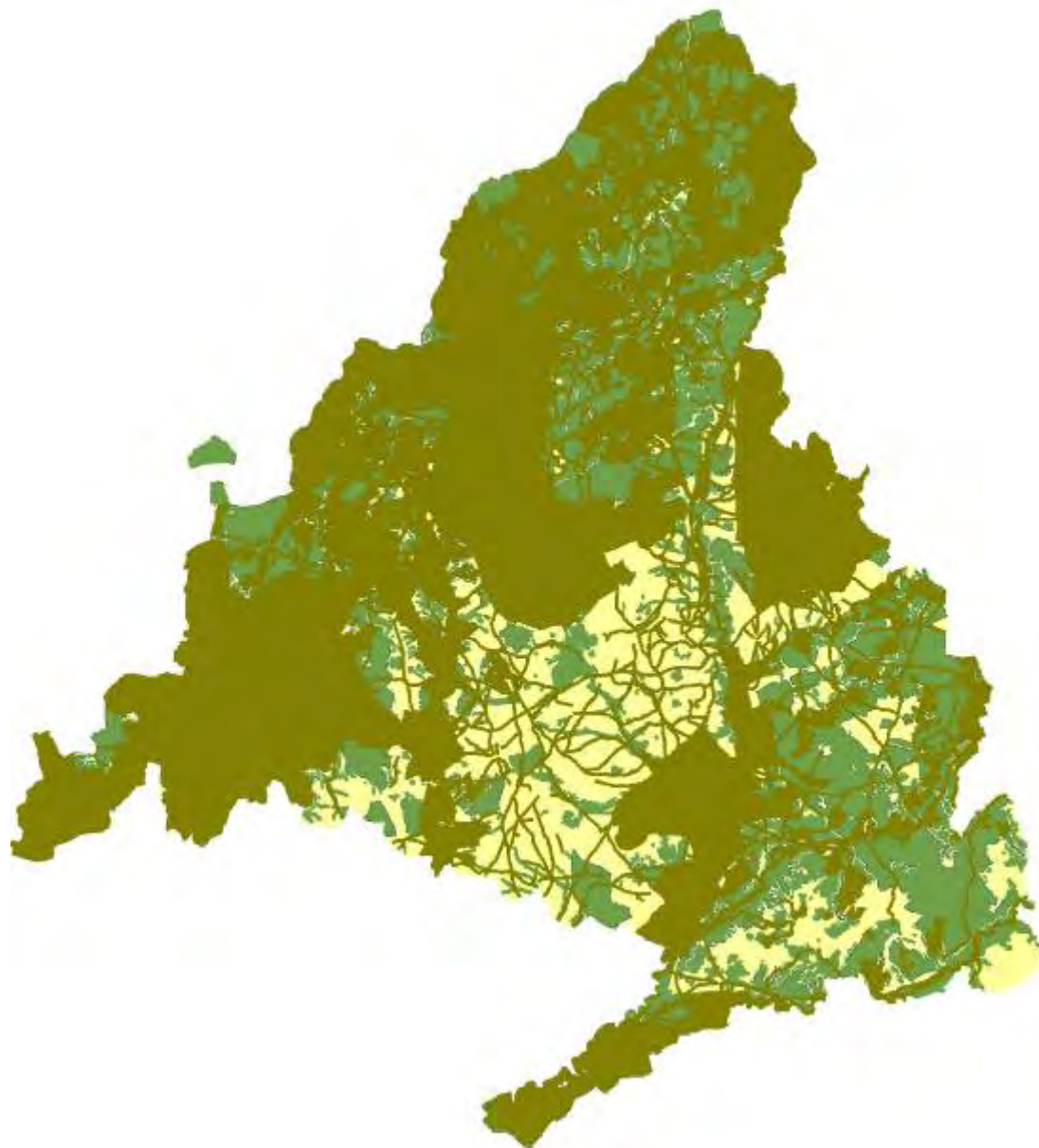
➔ PLAN REGIONAL. Estudios medioambientales

	Km ²	%
COMUNIDAD	8.021,05	100,00
LICs	3.199,26	39,88
ZEPAs	1.853,26	23,10
ENP	1.106,00	13,79
MPA	1.051,76	13,10
HUMEDALES	201,76	2,52
VÍAS PEQUARIAS	326,99	4,08
VEGETACIÓN	3.594,24	44,81
AGRÍCOLA	457,96	5,71
PENDIENTES	1.223,66	15,26
ALTIMETRÍA	666,15	8,31
INUNDABLES	499,61	6,23
PAISAJE	4.372,53	6,80

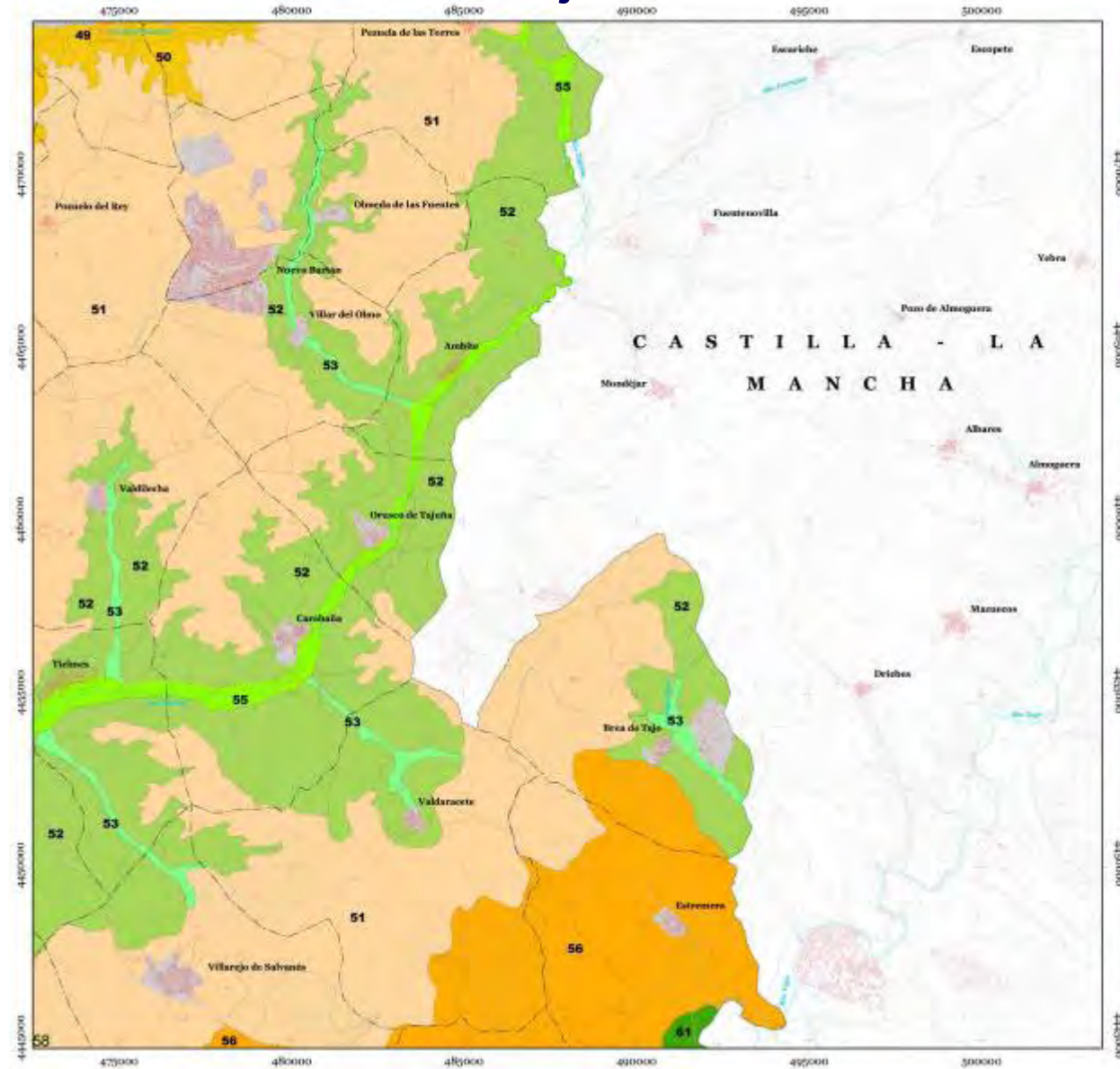


➔ **PLAN REGIONAL. Estudios medioambientales**

	Km ²	%
COMUNIDAD	8.021,05	100,00
TOTAL PROTEGIDO POR LEGISLACIÓN SECTORIAL	3.711,42	46,27
PROTEGIDO POR PLANEAMIENTO TERRITORIAL	1.180,80	14,73
TOTAL PROTEGIDO POR LEGISLACIÓN SECTORIAL Y PLANEAMIENTO TERRITORIAL	5.432,32	67,80



➔ PLAN REGIONAL. Paisaje



LEYENDA

- TIPOS DE PAISAJE**
- 50 VALLES Y CUESTAS DEL ANCHUELO Y DEL PANTUEÑA
 - 51 PÁRAMOS
 - 56 CUESTAS DE LA ENCOMIENDA
 - 49 CERROS YESÍFEROS
 - 52 CUESTAS Y TALUDES DEL TAJUÑA
 - 53 VEGUILLAS ALCARREÑAS
 - 55 VEGAS DEL TAJUÑA
 - 58 VERTIENTES DEL PÁRAMO DE CHINCHÓN-VALDARACETE
 - 61 RÍO TAJO AGUAS ARRIBA DEL JARAMA

LOCALIZACIÓN



PLANIMETRÍA Y ESCALA

- Núcleos de población
 - Caminos, sendas y pistas forestales
 - Carreteras
 - Límite de la Comunidad de Madrid
 - Curvas de nivel
 - Red hidrográfica
 - Limite municipal
- Equidistancia entre curvas de nivel: 20 m
 Longitudes referidas al Meridiano de Greenwich
 Elipsoide Internacional, Datum Posidani
 Sistema Geodésico EDOB
 Proyección Universal Transversa Mercator
- 0 2 4 Km.
 1 cm = 1.1 Km.



→ PLAN REGIONAL. Paisaje

TIPO DE PAISAJE

55. VEGAS DEL TAJUÑA

LOCALIZACIÓN

Llanura aluvial del río Tajuña en la Comunidad de Madrid, en las hojas 13 y 14 del mapa topográfico 1:50.000

CARACTERIZACIÓN

Organización del relieve y de la red hidrográfica

- Llanura aluvial de creciente anchura desde la entrada del Tajuña en la Comunidad de Madrid, hasta su confluencia con el Jarama en Titulcia
- Planitud perfecta, con pendientes muy suaves (menos del 1%) de cabecera a desembocadura (entre aproximadamente 655 y 500 msnm)
- Materiales sedimentarios cuaternarios de francoarcillosos a limosos, con predominio de tonos ocres claros en estado seco y textura terrosa
- Disposición habitualmente central del Tajuña en la vega, con meandrización creciente hacia la parte baja del valle, donde aparecen lagunas de alto significado paisajístico

Cubierta vegetal, usos del suelo y trama rural

- Predominio del aprovechamiento agrícola de regadío, a base de cultivos herbáceos de invierno (cebada y trigo) y verano (maíz), con escasas parcelas de huerta, viñedo, olivar y frutales dispersos
- Presencia de ribera discontinua y de escasa anchura, pero muy significativa morfológica y ecológicamente en el paisaje, con galería de álamos, chopos, sauces, fresnos y olmedas bastante castigadas por la grafiosis. Asociados al curso del río, pero también a la red de caceras y a las lagunas del tramo inferior del valle aparecen carrizales y juncales. Pies sueltos de nogales dentro de las parcelas agrícolas
- Propiedad privada de parcelario abierto, regular, minifundista, alargado y dispuesto transversalmente, por lo general, al rumbo del valle, con ribazos y pequeños balates en las áreas de mayor pendiente
- Existencia de un sistema de riego tradicional a partir de azudes por municipios o comunidades de regantes, con un denso sistema de caceras en tierra con vegetación natural asociada de carrizos, juncales y cañaverales (*Arundo donax*)
- En las áreas más alejadas de los núcleos, ausencia de construcciones y edificios asociados a la explotación y de carácter residencial, con la excepción de casillas de aperos, muy poco abundantes
- Excepcionalmente, desarrollo residencial del único núcleo que ocupa una veguilla desde las cuestas que la circundan: Villar del Olmo en el arroyo de la Vega

ASPECTOS VISUALES

- Cuenca visual longitudinal, bien acotadas por escarpes y taludes, y bastante frecuentadas por las carreteras que las recorren por sus bordes

DINÁMICAS

- Estabilidad de los usos agrícolas de regadío, con predominio de cultivos herbáceos y barbechos invernales
- Pérdida de intensidad productiva general, con casi absoluta desaparición de esquilmos hortícolas y frutales
- Aparición muy localizada (áreas próximas al Tajuña) de casillas de aperos y edificaciones residenciales
- Edificaciones de equipamientos y naves industriales y de servicios en los entornos de algunos núcleos y, en general, junto a la carretera perimetral de la vega (M-204)

CRITERIOS DE IDENTIFICACIÓN DE LAS UNIDADES

- En la hoja 14 se han distinguido dos unidades de paisaje atendiendo a la distinta anchura de la vega, más angosta en el tramo alto dentro de la Comunidad de Madrid ("Vega del alto Tajuña madrileño), y de anchura media entre Carabaña y Morata

VALORACIÓN GENERAL

- Todas las unidades integradas en este tipo presentan un valor global *ALTO* (con escasos enclaves de valor medio) por su elevada coherencia, buen estado de conservación y constituir elementos lineales de conectividad ecológica entre páramos y vegas

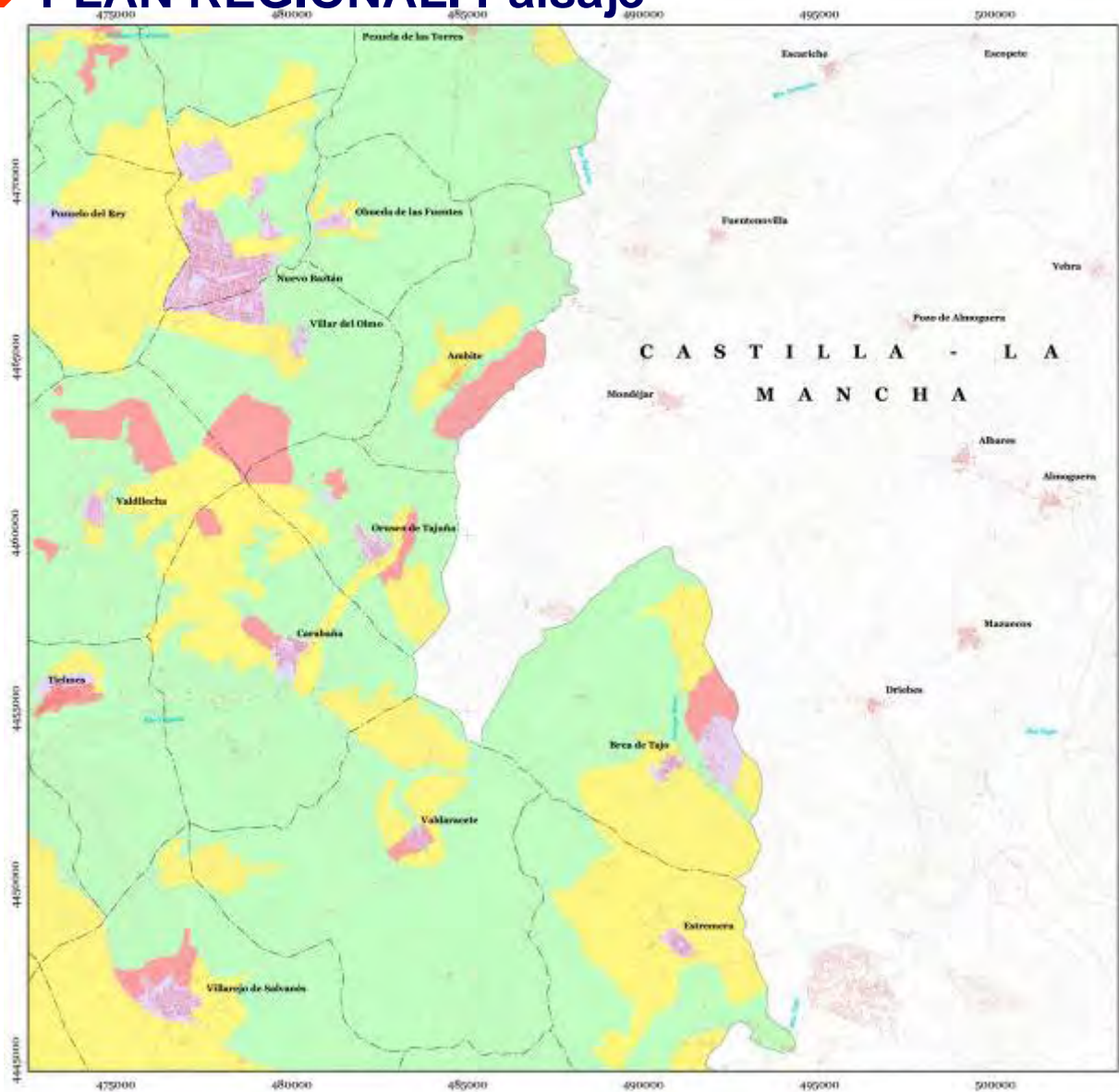
FOTOS

→ PLAN REGIONAL. Paisaje

Tipo de paisaje 55: Vegas del Tajuña



➔ PLAN REGIONAL. Paisaje



LEYENDA

- VALORACIÓN**
- ALTA
 - MEDIA
 - BAJA

LOCALIZACIÓN



PLANIMETRÍA Y ESCALA

- Núcleos de población
 - Caminos, sendas y pistas forestales
 - Carreteras
 - Límite de la Comunidad de Madrid
 - Curvas de nivel
 - Red hidrográfica
 - Límite municipal
- Equidistancia entre curvas de nivel: 20 m
 Longitudes referidas al Meridiano de Greenwich
 Elipsoide Internacional, Datum Potsdam
 Sistema Geodésico ED50
 Proyección Universal Transversa Mercator
- 0 2 4 Km.
 1 cm = 1,5 Km.



HOJA 14 VALORACIÓN
ANÁLISIS, DIAGNÓSTICO Y EVALUACIÓN DE LA CALIDAD DEL PAISAJE DE LA COMUNIDAD DE MADRID PARA EL ESTABLECIMIENTO DE CRITERIOS DE PROTECCIÓN Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

➔ **PLAN REGIONAL. Intervención en el paisaje**

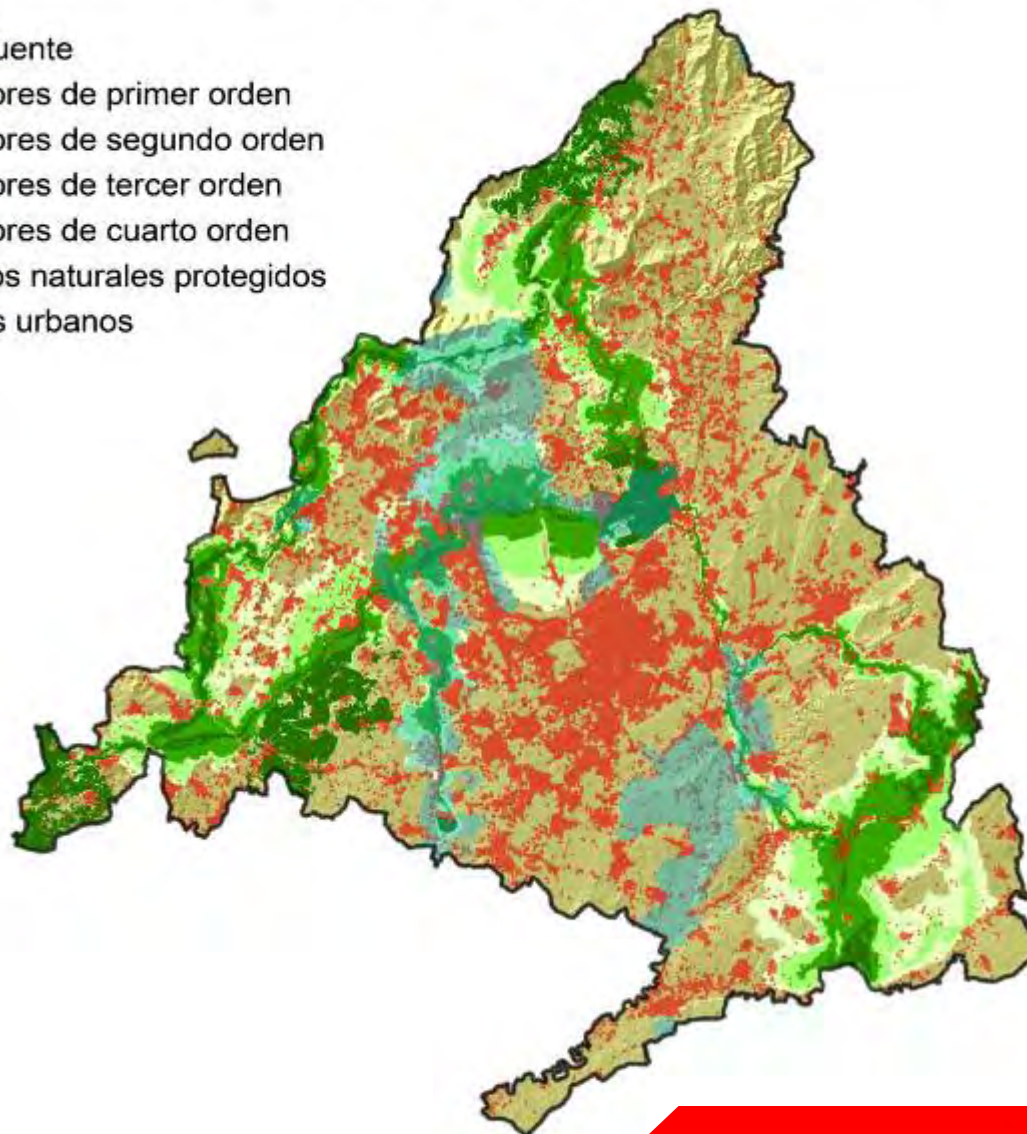


1. Establecer bordes nítidos en las áreas sensibles (vega, taludes yesíferos)
2. Áreas de restauración paisajística (formación de pantallas vegetales)
3. Áreas de preferente desarrollo, respetando carácter (ordenanzas)

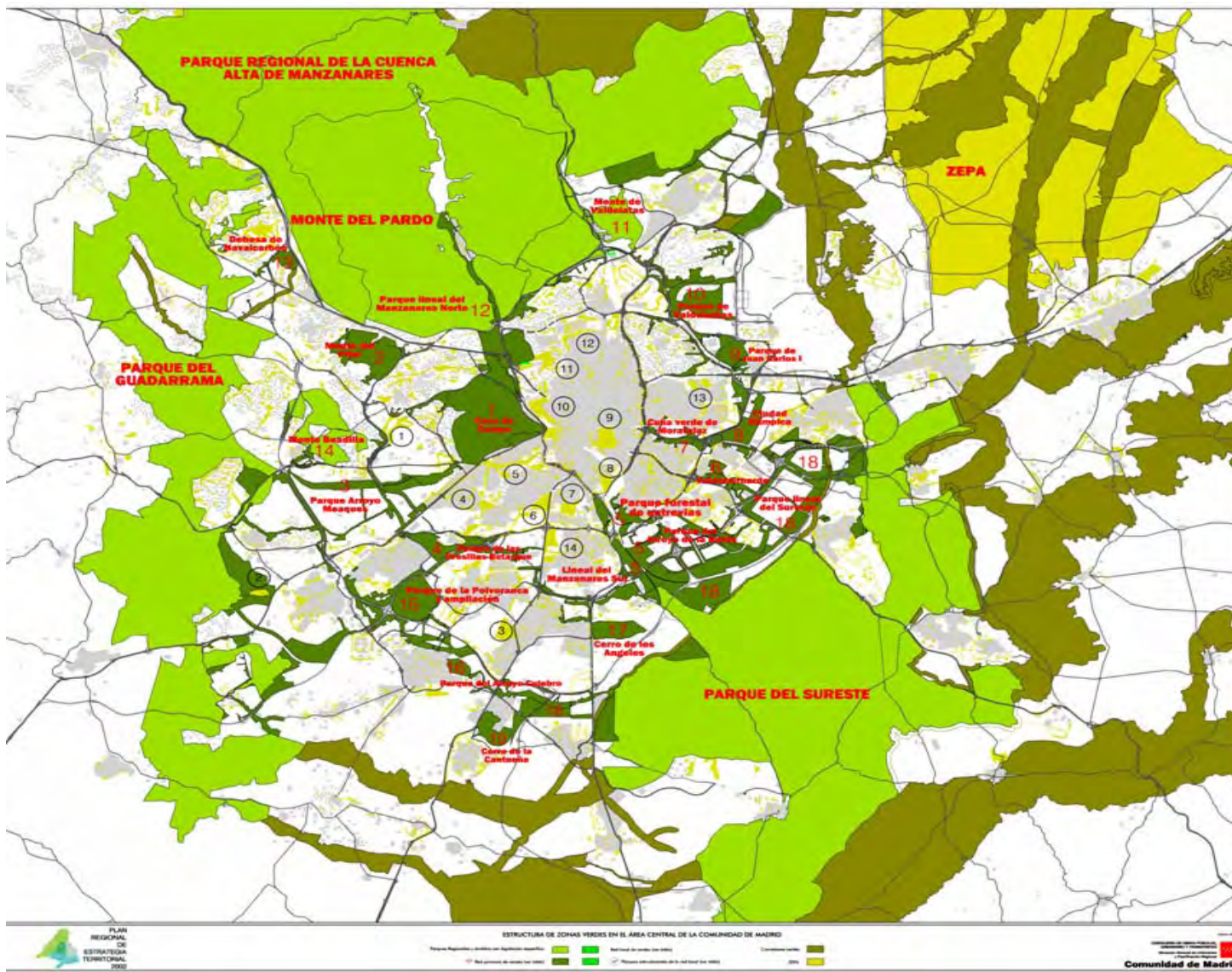
→ PLAN REGIONAL. Corredores biológicos

Propuesta preliminar de Corredores de la Comunidad de Madrid

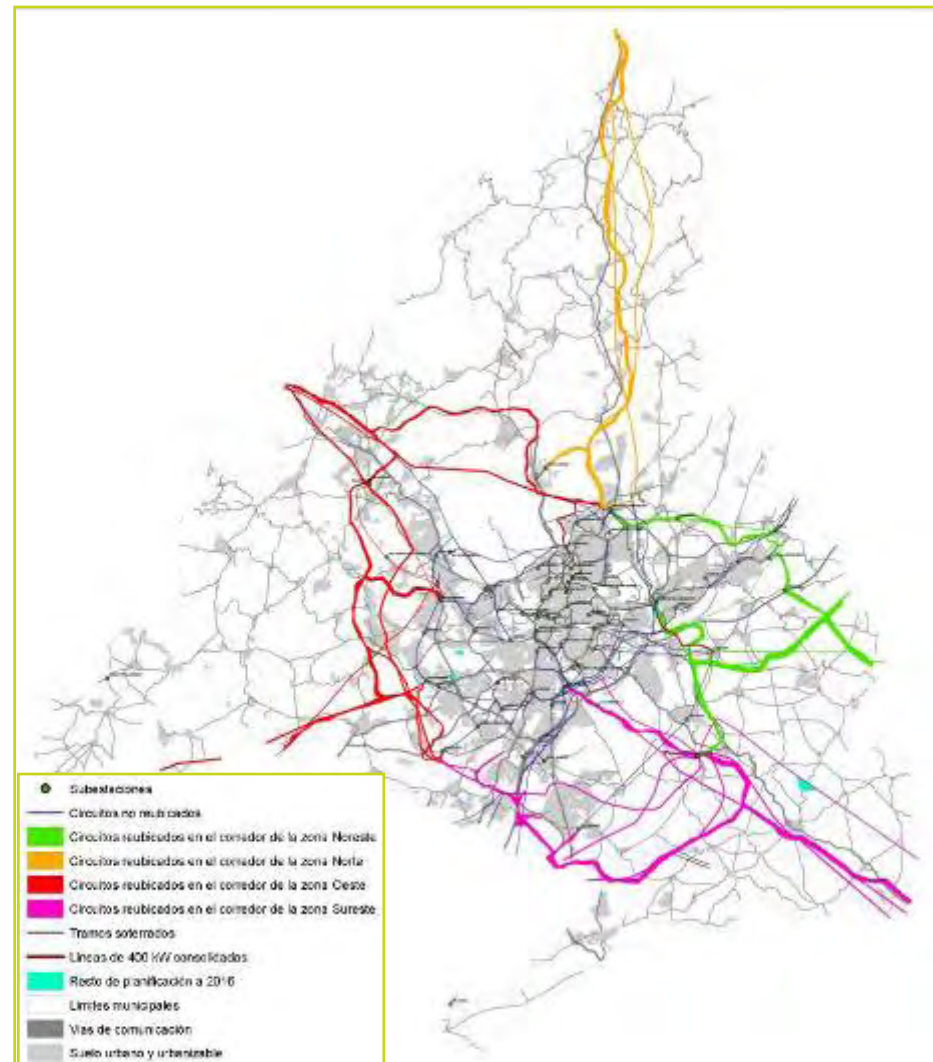
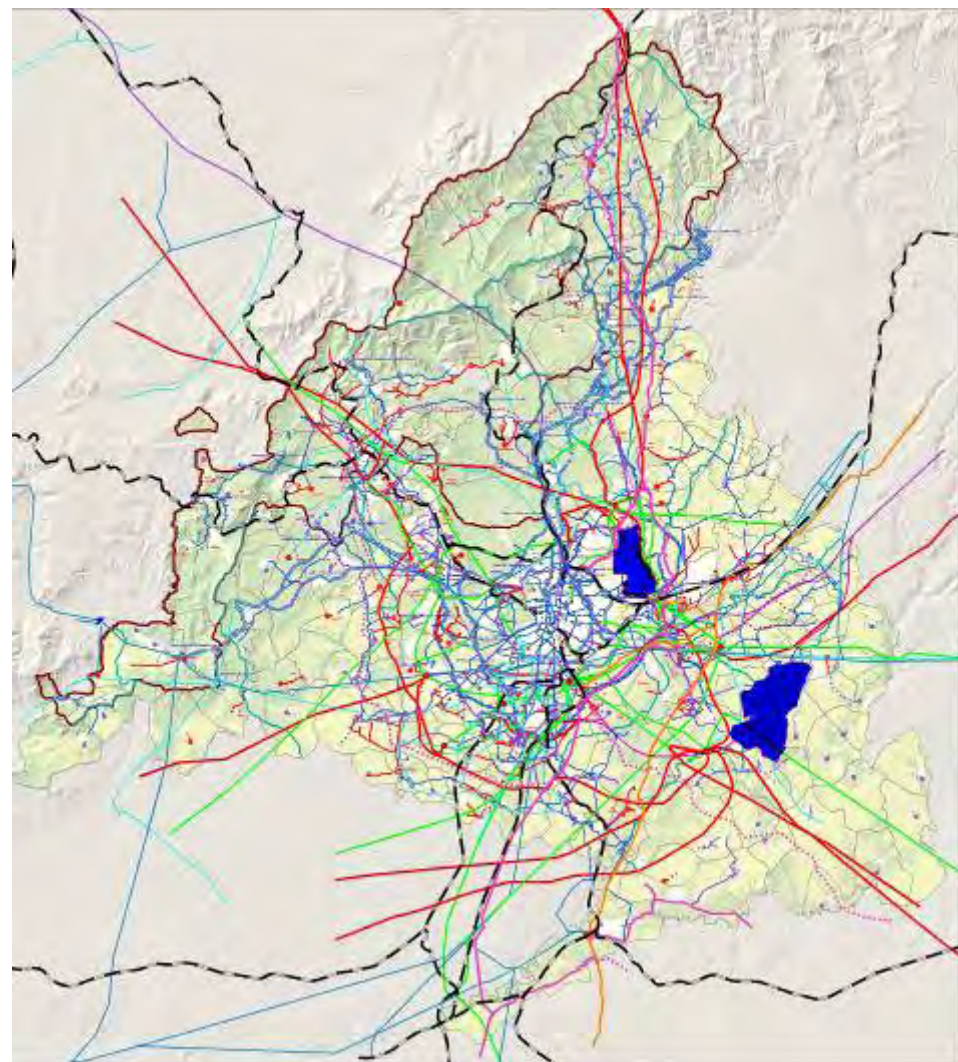
- Áreas fuente
- Corredores de primer orden
- Corredores de segundo orden
- Corredores de tercer orden
- Corredores de cuarto orden
- Espacios naturales protegidos
- Núcleos urbanos



➔ PLAN REGIONAL. Corredores biológicos y de oportunidad

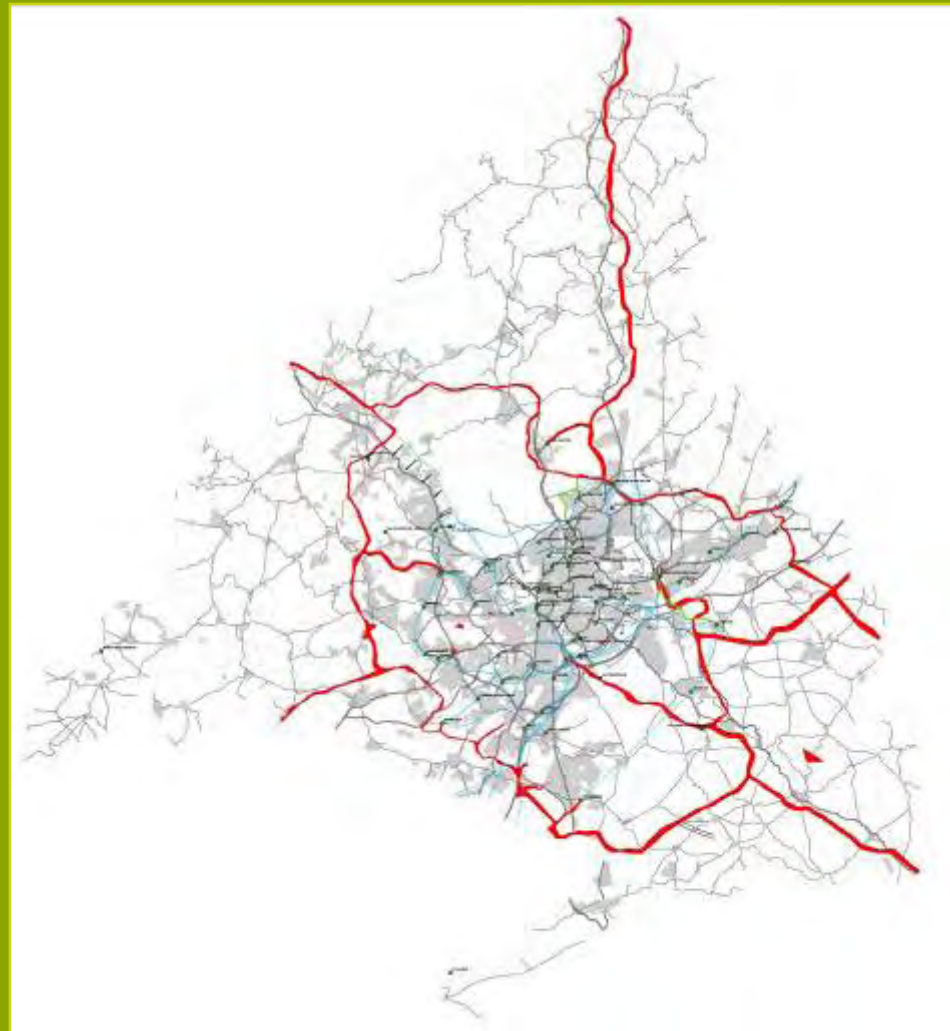


➔ PLAN REGIONAL. Territorio e infraestructuras: barreras



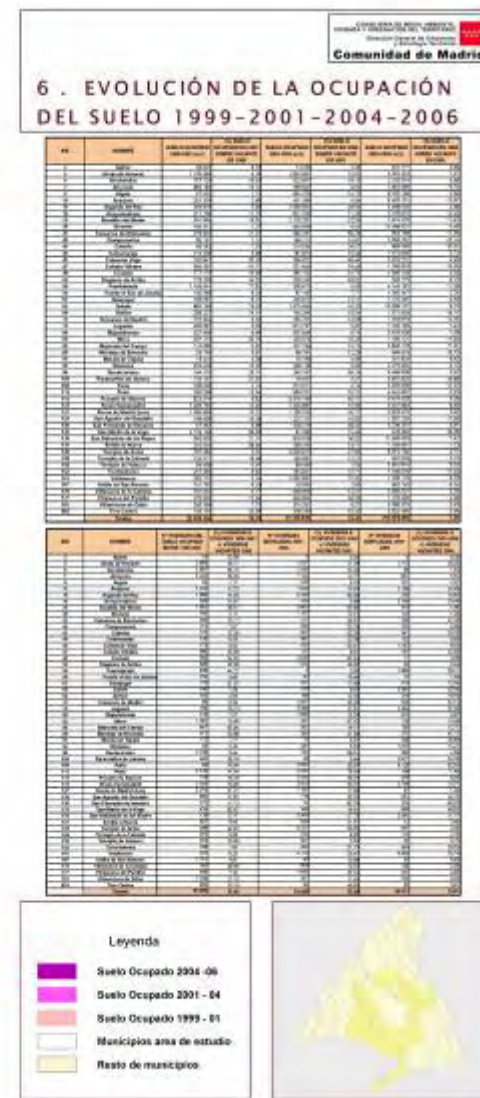
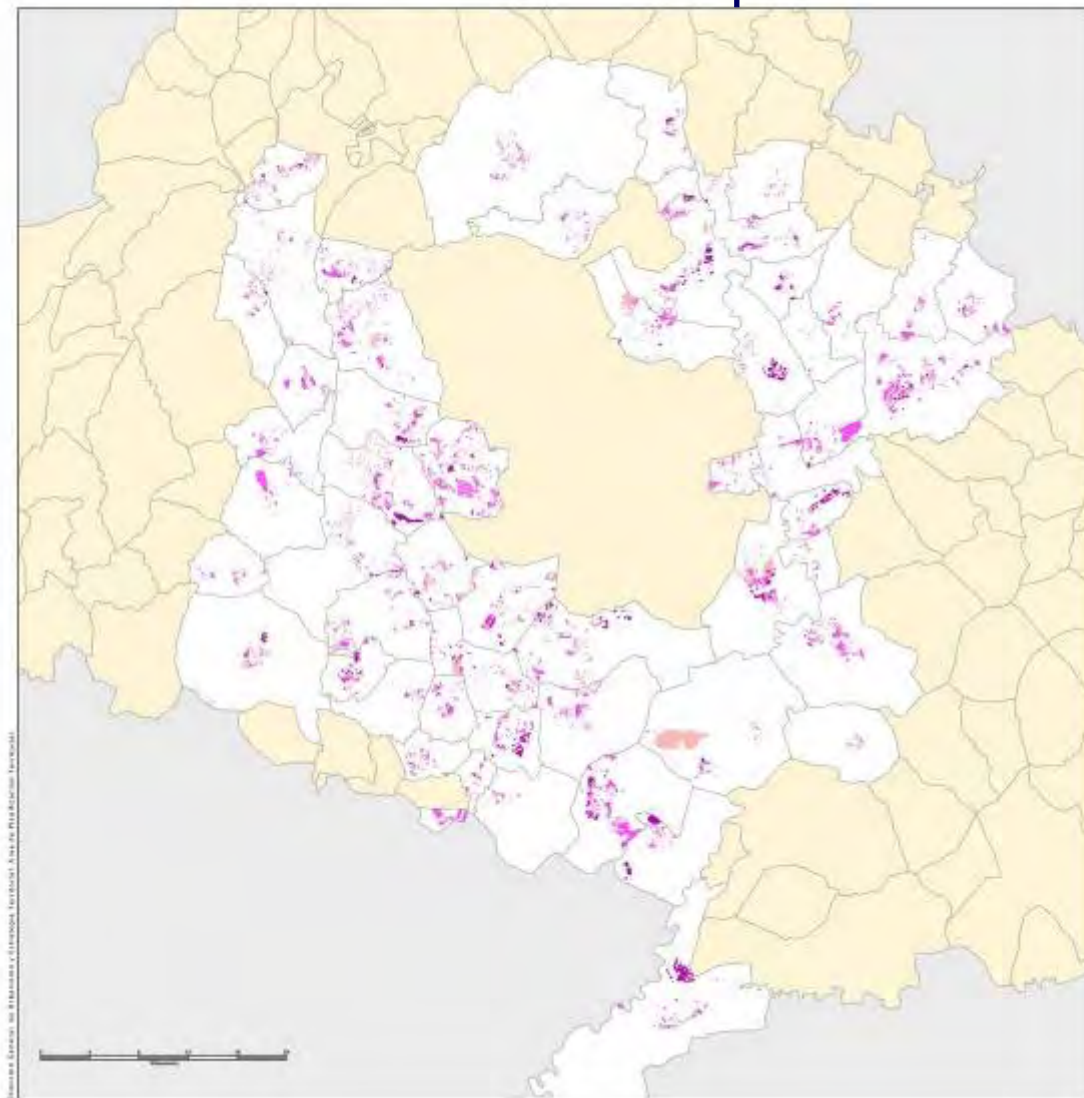
➔ PLAN REGIONAL. Corredores territoriales de infraestructuras eléctricas

Situación final propuesta

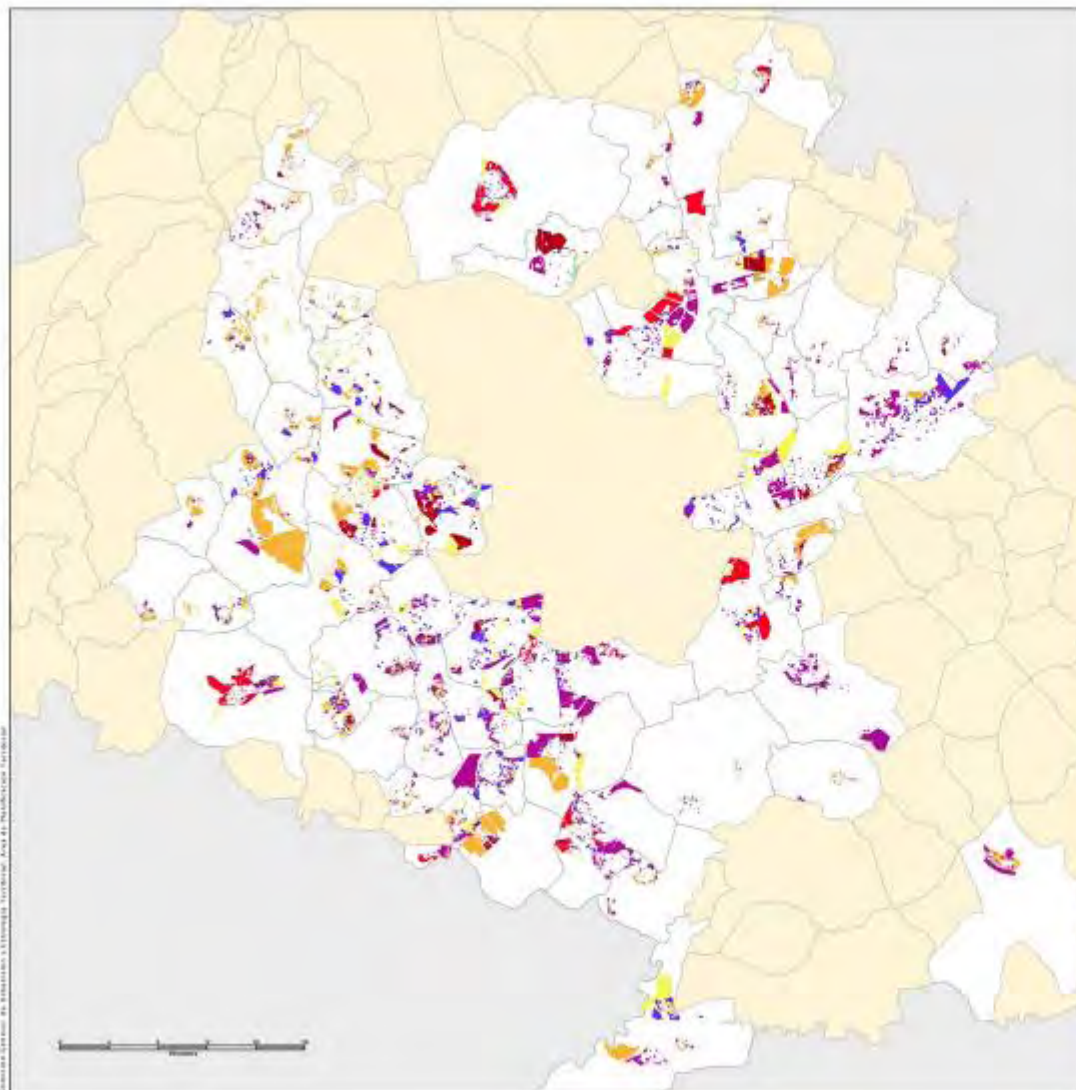


- Subestaciones
- Circuitos a soterrar
- Tramos soterrados
- Líneas de 400 kW consolidadas
- Planificación 2015-2030
- Límites municipales
- Vías de comunicación
- Suelo urbano y urbanizable

PLAN REGIONAL. Evolución de la ocupación de suelo



→ PLAN REGIONAL. Usos del suelo vacante



Comunidad de Madrid
5 . USOS DEL SUELO VACANTE 2006

Municipio	Residencial	Residencial y Servicios	Servicios	Industria y Comercio	Equipamiento	Agricultura	Municipios con Suelo Vacante	Superficie (km ²)
Alcalá de Henares	100	200	100	50	50	50	10	500
Alcobendas	150	300	150	100	100	100	15	1000
Alcorcón	120	250	120	80	80	80	12	600
Arganda del Rey	80	150	80	50	50	50	8	400
Boadilla del Monte	60	120	60	40	40	40	6	300
Bosque de la Virgen	40	80	40	30	30	30	4	200
Buitrago del Lozoya	30	60	30	20	20	20	3	150
Cajamarque de la Sierra	20	40	20	15	15	15	2	100
Casa de Campo	10	20	10	8	8	8	1	50
Colmenar Viejo	150	300	150	100	100	100	15	1000
Corchano	10	20	10	8	8	8	1	50
El Escorial	120	250	120	80	80	80	12	600
El Moral de la Sierra	50	100	50	30	30	30	5	250
El Pardo	80	150	80	50	50	50	8	400
Embalse de Sanz	10	20	10	8	8	8	1	50
Escorial	120	250	120	80	80	80	12	600
Las Rozas de Madrid	150	300	150	100	100	100	15	1000
Leganés	100	200	100	50	50	50	10	500
Madrid	1000	2000	1000	500	500	500	100	5000
Manzanares de la Sierra	10	20	10	8	8	8	1	50
Marlilla	50	100	50	30	30	30	5	250
Meco	10	20	10	8	8	8	1	50
Móstoles	150	300	150	100	100	100	15	1000
Navacerrada	10	20	10	8	8	8	1	50
Necoza	10	20	10	8	8	8	1	50
Paracuellos de Jarama	10	20	10	8	8	8	1	50
Parla	100	200	100	50	50	50	10	500
Patateña	10	20	10	8	8	8	1	50
Pedrezuela	10	20	10	8	8	8	1	50
Piñuévico	10	20	10	8	8	8	1	50
Prado	10	20	10	8	8	8	1	50
San Agustín	10	20	10	8	8	8	1	50
San Martín de la Sierra	10	20	10	8	8	8	1	50
San Sadurn de Noya	10	20	10	8	8	8	1	50
San Sebastián de los Reyes	150	300	150	100	100	100	15	1000
Sanjulian de Yuso	10	20	10	8	8	8	1	50
Santorcajal	10	20	10	8	8	8	1	50
Sesma	10	20	10	8	8	8	1	50
Segovia	10	20	10	8	8	8	1	50
Sevilla	10	20	10	8	8	8	1	50
Valle de las Navas	10	20	10	8	8	8	1	50
Villavieja de Gijón	10	20	10	8	8	8	1	50
Yuste	10	20	10	8	8	8	1	50
Zarzalejo	10	20	10	8	8	8	1	50
TOTAL	1000	2000	1000	500	500	500	100	5000

LEYENDA

- Residencial
- Residencial y Servicios
- Servicios
- Industria y Comercio
- Equipamiento
- Agricultura
- Municipios con Suelo Vacante
- Red de municipios

→ PLAN REGIONAL. Suelo vacante

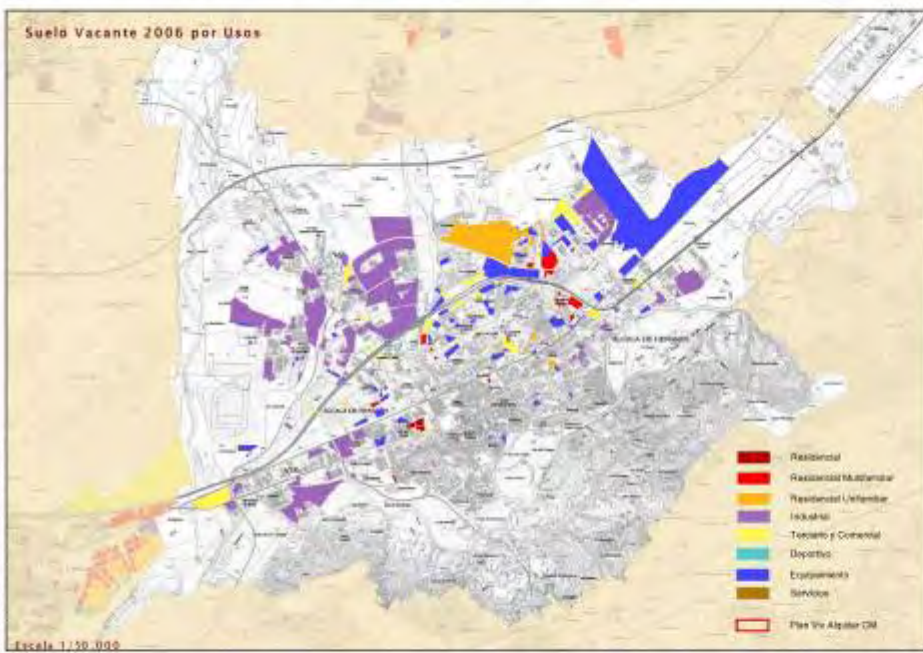


Dirección General de Urbanismo y Estrategia Territorial
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, VIVIENDA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
Comunidad de Madrid

SUELO VACANTE. 2006

ALCALÁ DE HENARES
INE 5





Nuevo Suelo vacante por periodos

1999-2006

USO	Superficie en hectáreas	Superficie en metros cuadrados	Superficie en metros cuadrados	Superficie en metros cuadrados	Superficie en metros cuadrados
Residencial	0	100	110	100	100
Residencial Multifamiliar	0	100	20	100	100
Residencial Unifamiliar	0	100	100	100	100
Industrial	0	100	0	100	100
Tercario y Comercial	0	100	0	100	100
Deportivo	0	100	0	100	100
Equipamiento	0	100	0	100	100
Servicios	0	100	0	100	100

Cambio acumulado por periodos

1999-2006

USO	Superficie en hectáreas	Superficie en metros cuadrados	Superficie en metros cuadrados	Superficie en metros cuadrados	Superficie en metros cuadrados
Residencial	100	100	100	100	100
Residencial Multifamiliar	100	100	100	100	100
Residencial Unifamiliar	100	100	100	100	100
Industrial	100	100	100	100	100
Tercario y Comercial	100	100	100	100	100
Deportivo	100	100	100	100	100
Equipamiento	100	100	100	100	100
Servicios	100	100	100	100	100



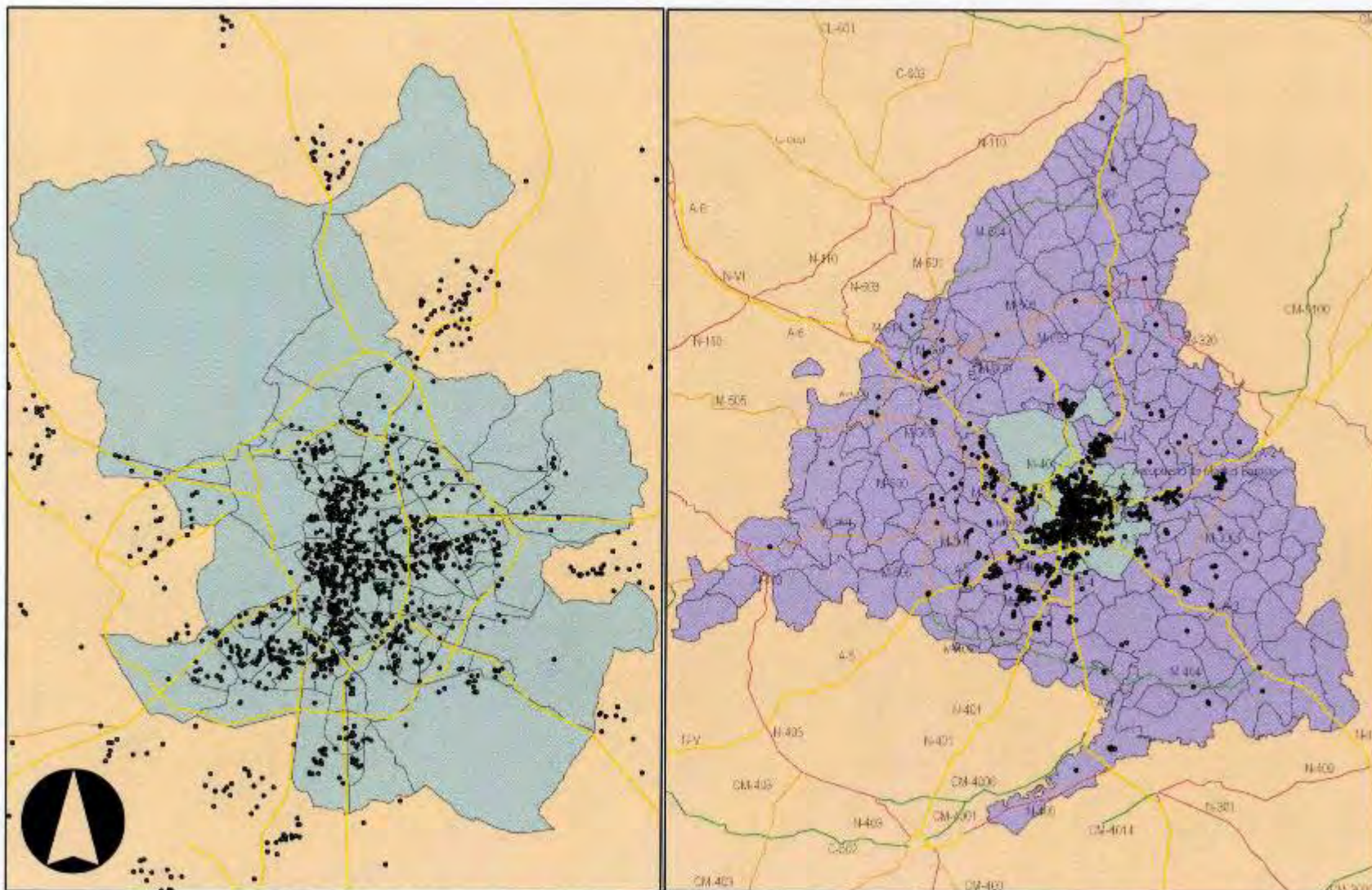
SUELO VACANTE 2006 POR USOS. CLAVE DE SUELO Y DISPONIBILIDAD (Urbanizado o no Urbanizado)

CATEGORIZACION	DEFINICION	USO	SUELO URBANIZADO			SUELO NO URBANIZADO			SUELO DISPONIBLE			SUELO NO DISPONIBLE		
			Superficie (ha)	Superficie (m2)	Superficie (m2)	Superficie (ha)	Superficie (m2)	Superficie (m2)	Superficie (ha)	Superficie (m2)	Superficie (m2)	Superficie (ha)	Superficie (m2)	Superficie (m2)
Residencial	
Residencial Multifamiliar	
Residencial Unifamiliar	
Industrial	
Tercario y Comercial	
Deportivo	
Equipamiento	
Servicios	



Dirección General de Urbanismo y Estrategia Territorial. Área de Elaboración Territorial

→ PLAN REGIONAL. Concentración de actividades



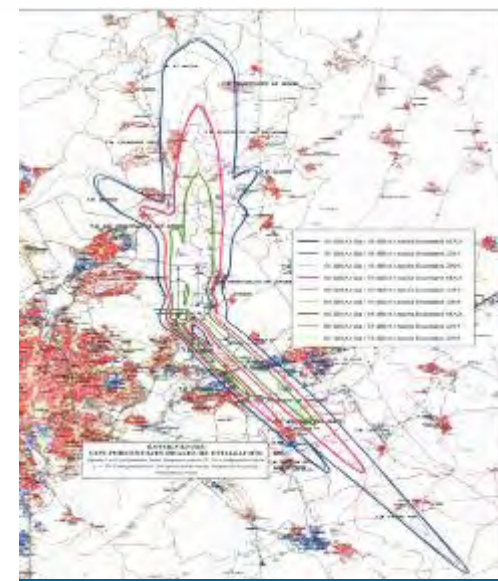
ANÁLISIS DE LA CONCENTRACIÓN DE ACTIVIDADES EN LA COMUNIDAD DE MADRID

Establecimientos CNAE 642 (Telecomunicaciones). Fuente: D.U.A.E. 2005

→ SISTEMA AEROPORTUARIO



Impacto Socioeconómico



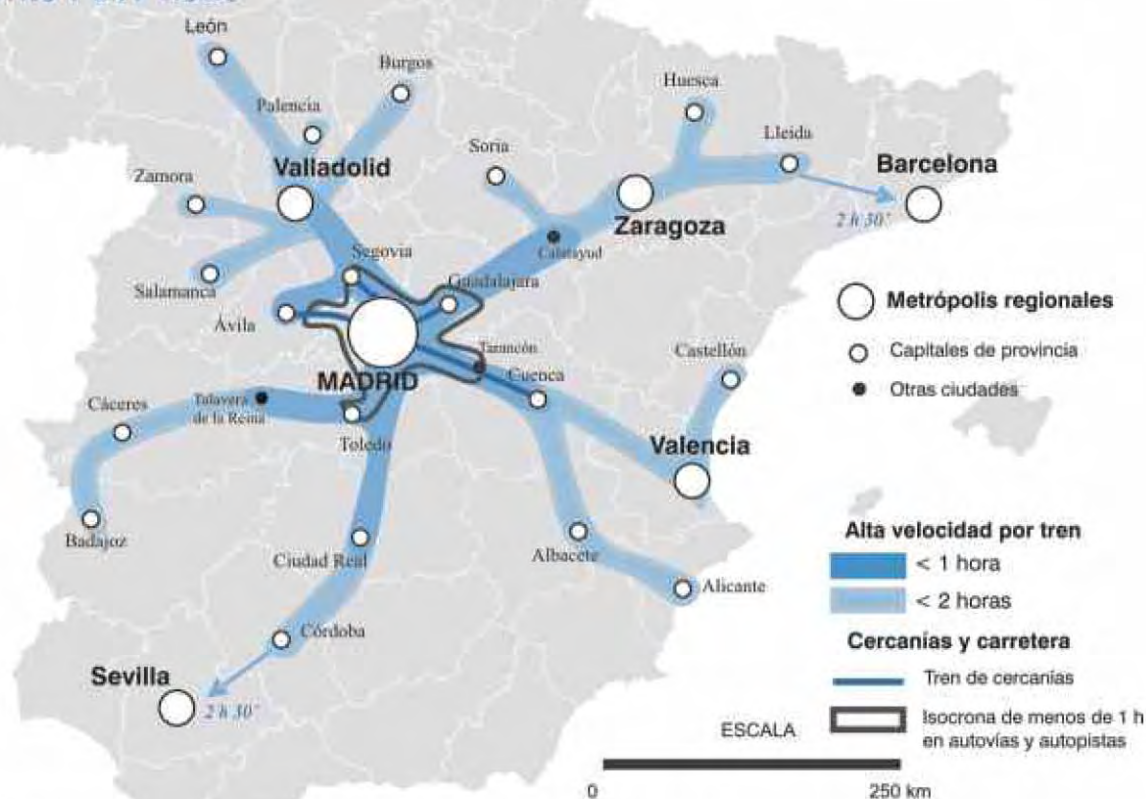
HUELLA SONORA

POSICION 12ª EN EL MUNDO Y 4º EN EUROPA

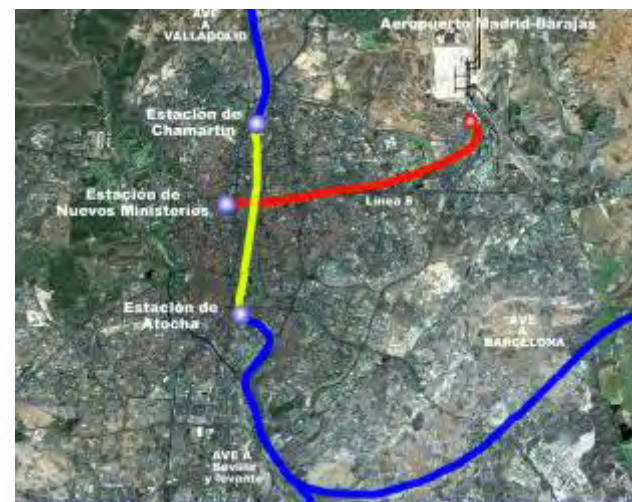
• Tráfico de pasajeros 1996: 19.964.497
 2007: 52.143.275
 2008: 50.846.494

→ RED DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS ALTA VELOCIDAD

Área de influencia de Madrid Horizonte PEIT 2020



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ministerio de Fomento



▪ INCREMENTO DE LA RED DE ALTA VELOCIDAD

→ AUTOPISTAS DE PEAJE

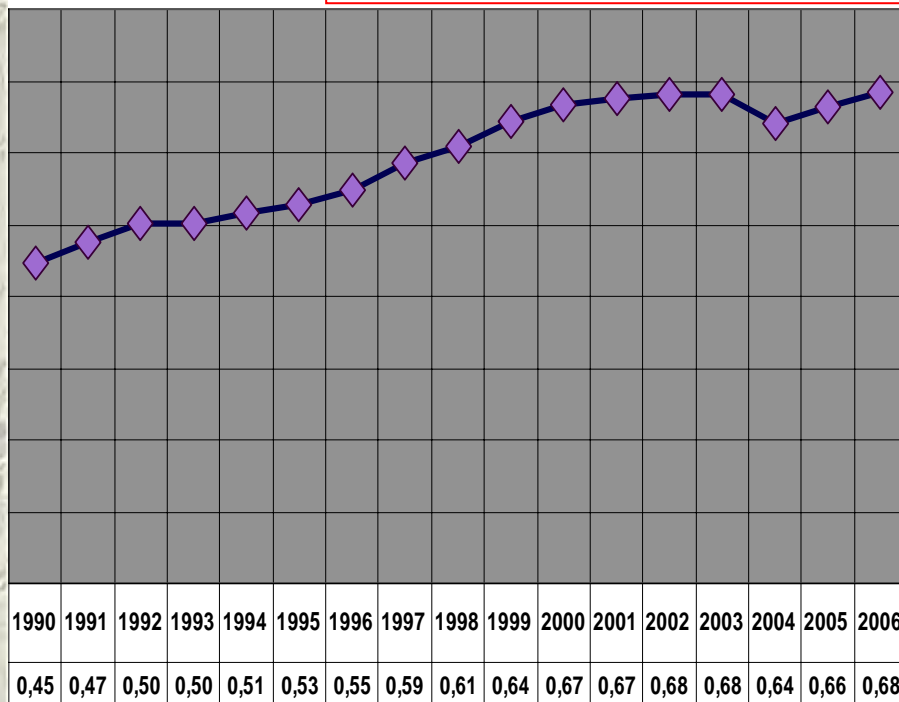
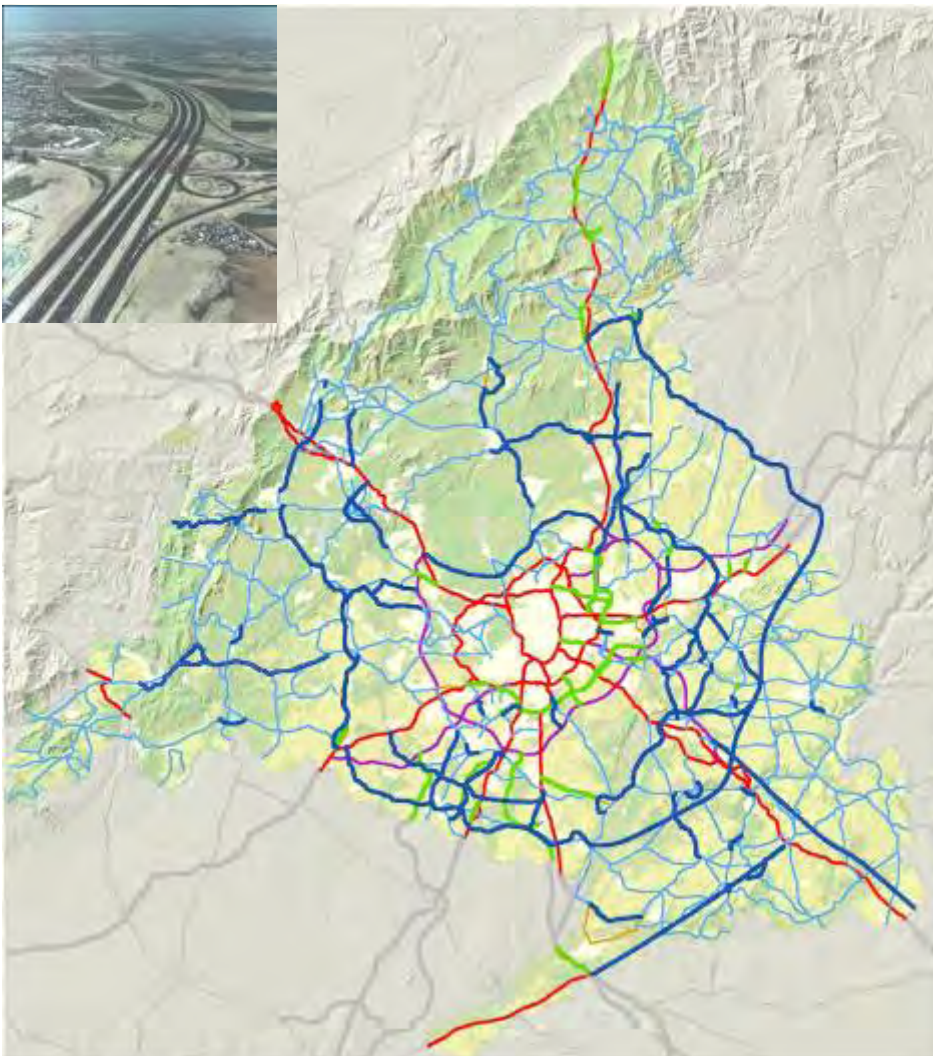


- AP-41: Madrid-Toledo**
- R-1: En construcción**
- R-2: Madrid-Guadalajara**
- R-3: Madrid-Arganda del Rey**
- R-4: Madrid-Ocaña**
- R-5: Madrid-Navalcarnero**



➔ RED DE CARRETERAS

VEHÍCULOS POR HABITANTE
COMUNIDAD DE MADRID 1990-2006



AUTOPISTA DE PEAJE 333 KM
AUTOVIAS 737 KM
CARRETERAS REGIONALES 2.462 KM
TOTAL CARRETERAS... 3.532 KM

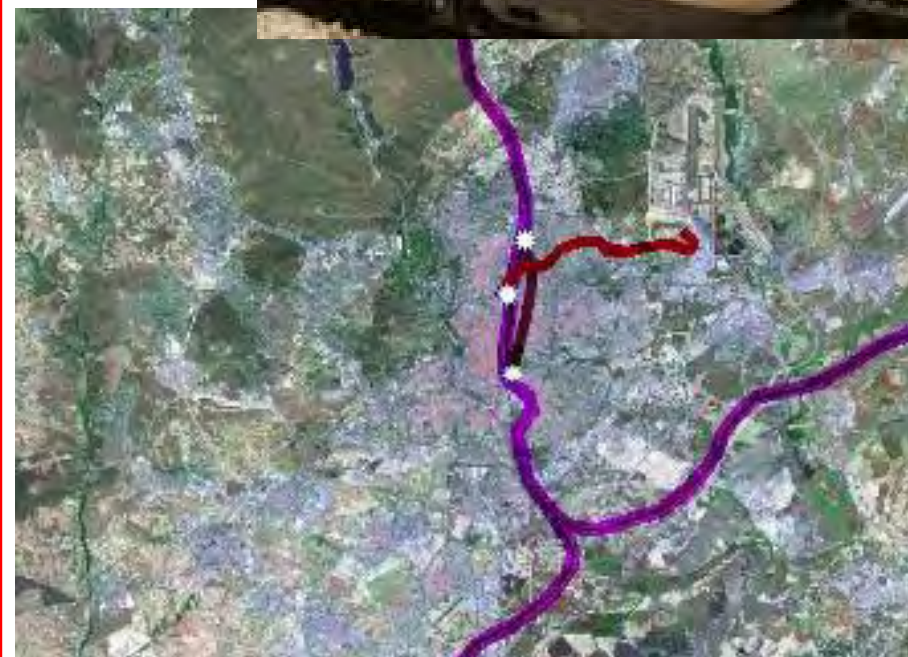
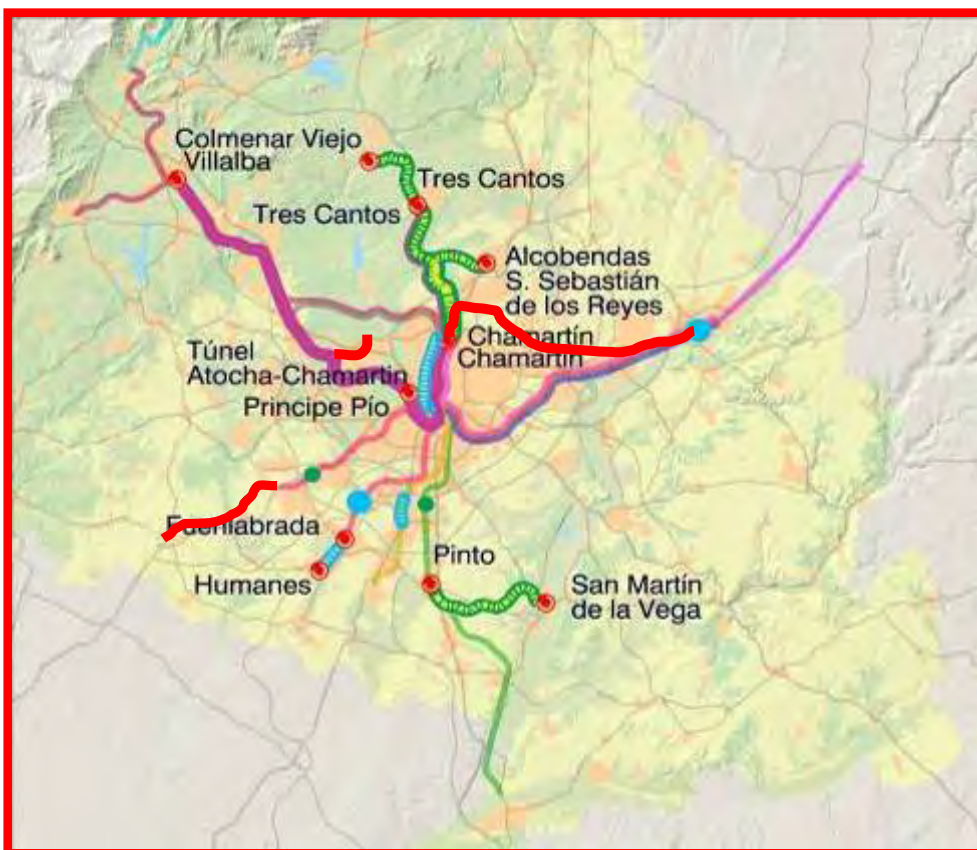
ÚLTIMA DÉCADA

Δ NUEVAS AUTOPISTAS DE PEAJE. 285 KM
Δ NUEVAS AUTOVIAS.. 178 KM

▪ INCREMENTO DEL USO DEL VEHÍCULO PRIVADO

→ RED DE CERCANIAS

	1999	2003	2007	2011
ESTACIONES	3	4	5	7
EXTENSION Km	3,88	25,78	9,72	24,10



- **NUEVO TÚNEL EN EL CENTRO DE LA CIUDAD QUE PERMITE TODOS LOS TRENES PASANTES EVITANDO EL INTERCAMBIO DE MODO**

→ RED DE METRO

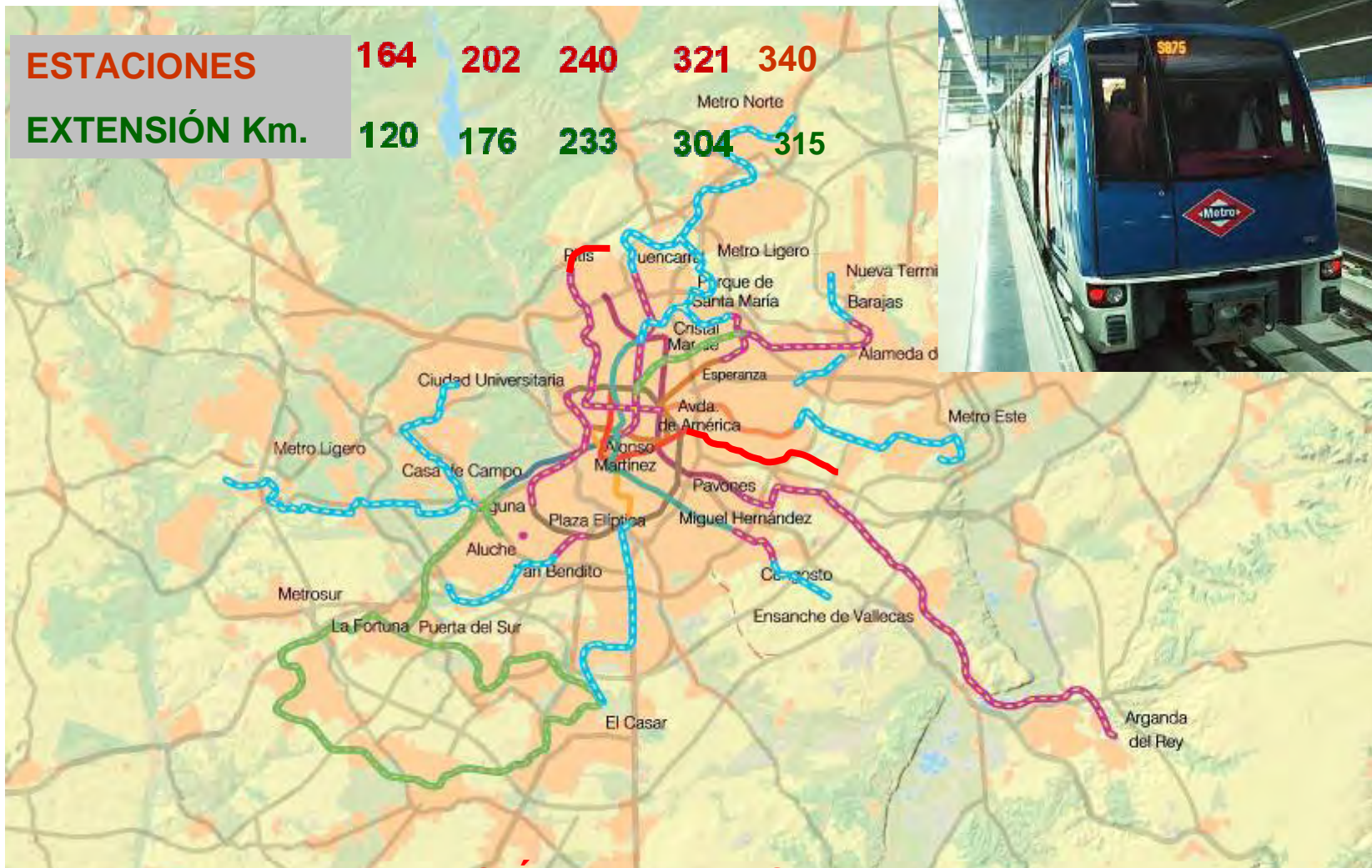
1995 1999 2003 2007 2011

ESTACIONES

164 202 240 321 340

EXTENSIÓN Km.

120 176 233 304 315

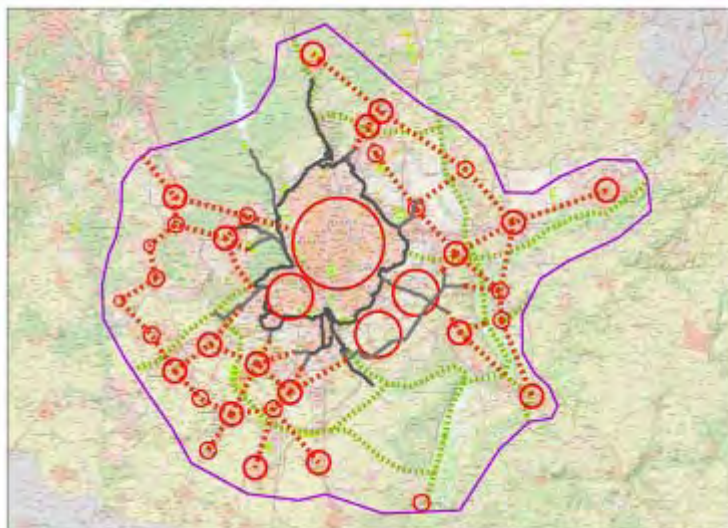


- FUERTE INVERSIÓN EN EL DESARROLLO DEL METRO
- TRENES LIGEROS EN ÁREAS DE BAJA DENSIDAD

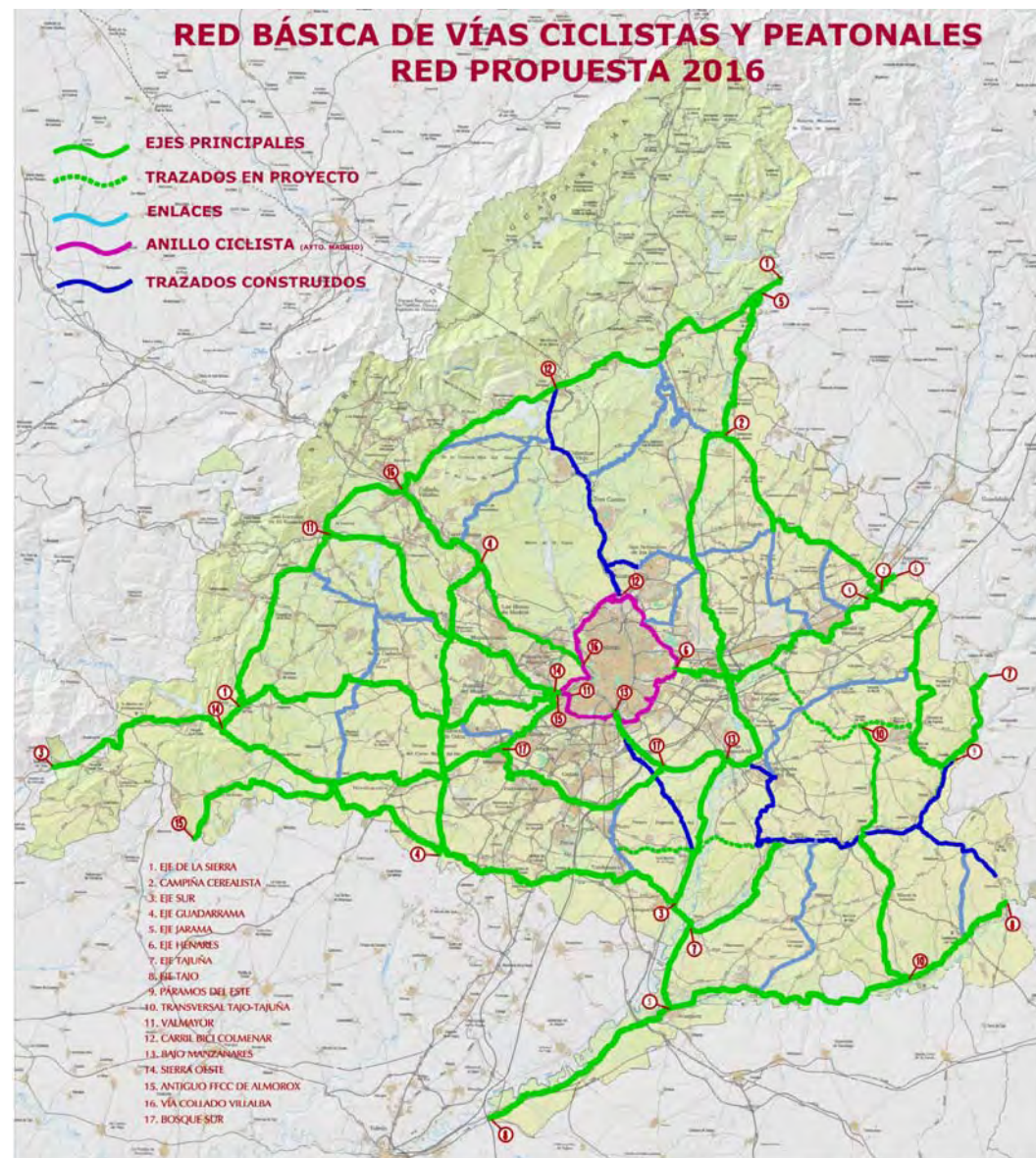


→ PLAN REGIONAL. Red de transporte no motorizado. Plan CIMA

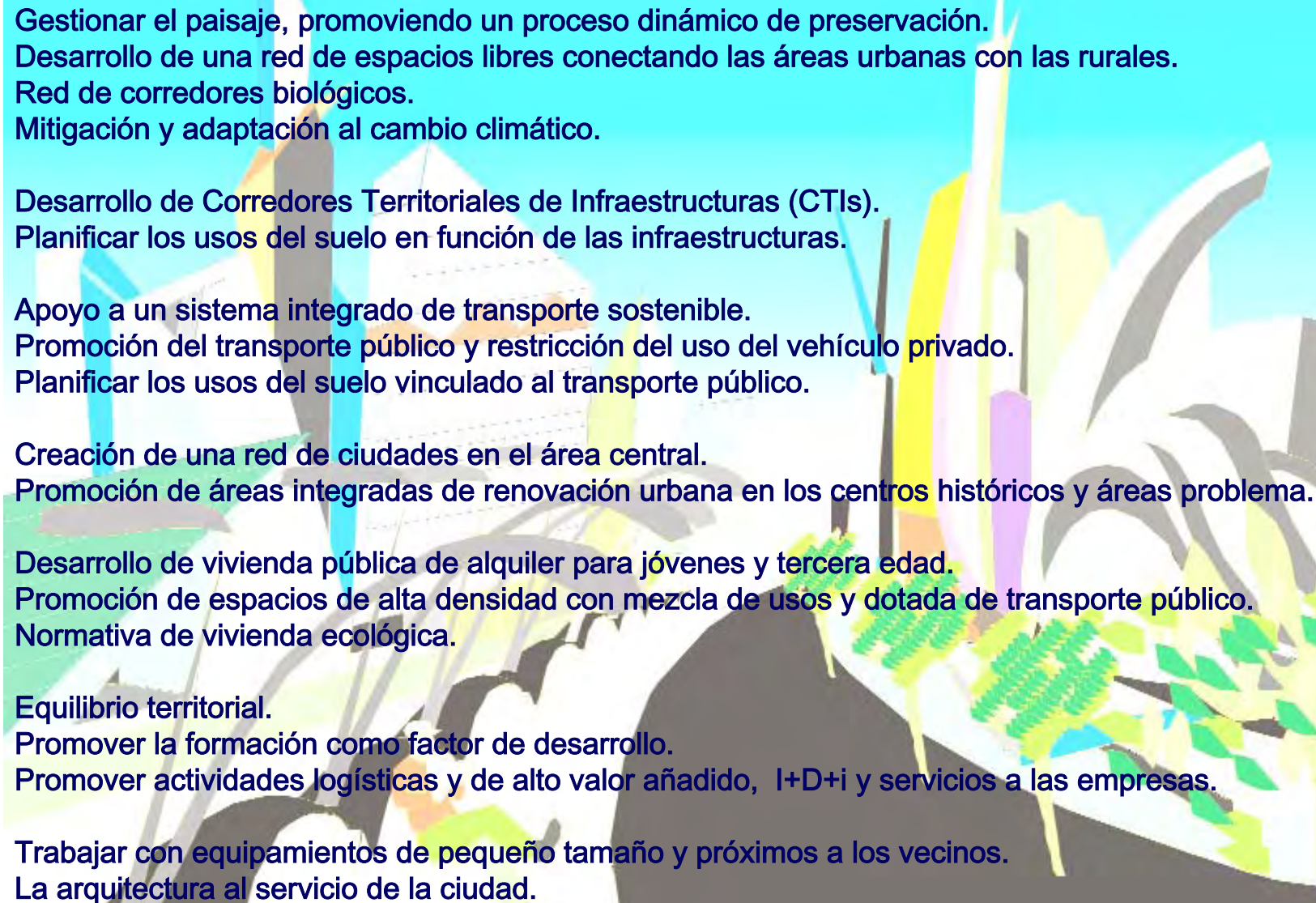
- ✓ **Red básica regional**, conexión de las áreas de mayor densidad poblacional entre si y con las áreas de mayor valor recreativo
- ✓ **Red básica metropolitana**, búsqueda de una conectividad metropolitana, se conformaría con parte de la red básica
- ✓ **Red de segundo orden**, conexión de los diferentes núcleos con la red básica regional
- ✓ **Red de ocio**, red concebida para el ocio y de fin de semana que conecte los diferentes parques urbanos con el sistema verde regional
- ✓ **Redes urbanas municipales**, de competencia municipal y en distintas fases de implementación (planes específicos, planeamiento urbanístico, propuestas puntuales)



RED METROPOLITANA



➔ Hacia un modelo territorial sostenible, equilibrado y socialmente integrador

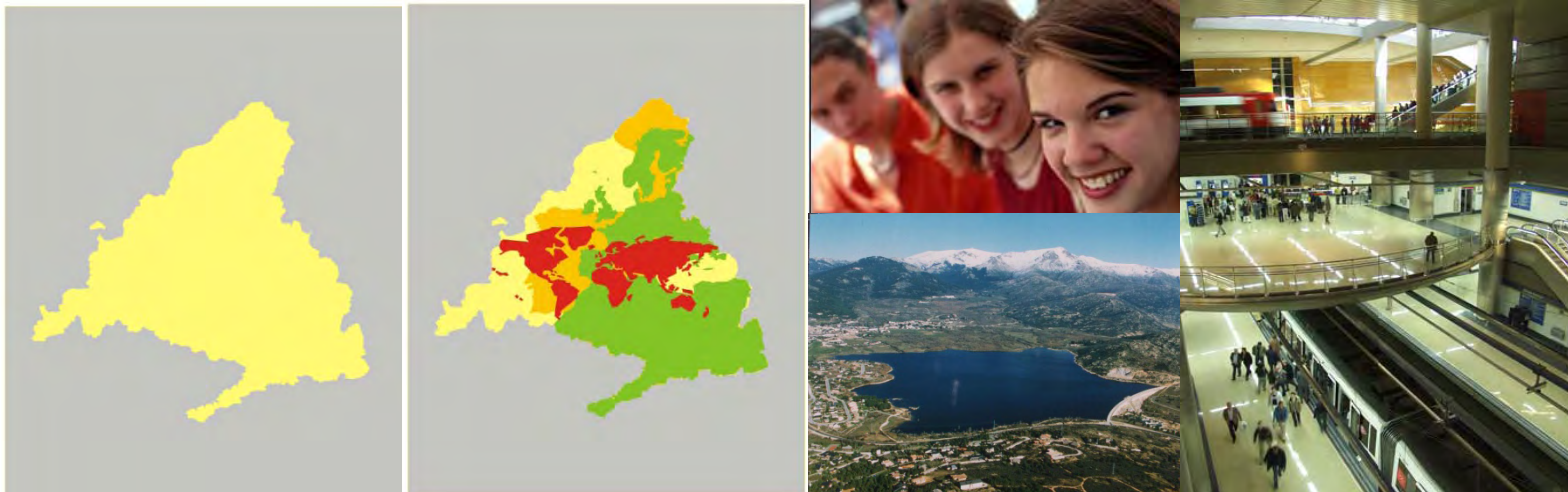
- 
- ECOLOGÍA**
 - Gestionar el paisaje, promoviendo un proceso dinámico de preservación.
 - Desarrollo de una red de espacios libres conectando las áreas urbanas con las rurales.
 - Red de corredores biológicos.
 - Mitigación y adaptación al cambio climático.
 - DOTACIONES**
 - Desarrollo de Corredores Territoriales de Infraestructuras (CTIs).
 - Planificar los usos del suelo en función de las infraestructuras.
 - MOVILIDAD**
 - Apoyo a un sistema integrado de transporte sostenible.
 - Promoción del transporte público y restricción del uso del vehículo privado.
 - Planificar los usos del suelo vinculado al transporte público.
 - CIUDADES**
 - Creación de una red de ciudades en el área central.
 - Promoción de áreas integradas de renovación urbana en los centros históricos y áreas problema.
 - VIVIENDA**
 - Desarrollo de vivienda pública de alquiler para jóvenes y tercera edad.
 - Promoción de espacios de alta densidad con mezcla de usos y dotada de transporte público.
 - Normativa de vivienda ecológica.
 - ECONOMÍA**
 - Equilibrio territorial.
 - Promover la formación como factor de desarrollo.
 - Promover actividades logísticas y de alto valor añadido, I+D+i y servicios a las empresas.
 - EQUIPAMIENTOS**
 - Trabajar con equipamientos de pequeño tamaño y próximos a los vecinos.
 - La arquitectura al servicio de la ciudad.

→ RENOVACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS

— **Frente al** “Plan que pretende crear un orden global e intenta lograrlo a través de un mapa de futuro”. Ch. Alexander **al entendimiento del PLAN como:**

- Un instrumento flexible contrapuesto a la rigidez de diseño.
- Una definición de modelo y objetivos a largo plazo y una serie de proyectos a corto y medio plazo para ser desarrollados por concesión o concertación público privada.
- Clara distinción de los elementos estructurantes que afectan a los recursos esenciales del territorio como invariantes, de los aspectos estratégicos de la transformación territorial.
- Opuesto a un instrumento de detalle debe dar líneas de acción de cara a un futuro más o menos lejano.
- Proceso continuo de reflexión y propuesta (participación continua).
- Documento evaluable pública y periódicamente
- Documento cuyo seguimiento queda garantizado por los compromisos de inversiones públicas.
- Respuesta a los retos de la ciudadanía.
- Aprovechamiento de las oportunidades que se presentan a los actores públicos o privados.
- Ámbitos importantes de participación cívica.

EUSKALHIRIA 2009 KONGRESUA DESARROLLO TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID



GRACIAS POR
VUESTRA
ATENCIÓN



alberto.leboreiro@madrid.org
www.madrid.org

HACIA UNA CULTURA DE LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO