



EXCELENTÍSIMO AYUNTAMIENTO
DE LEÓN

**TOMO 1/7.
MEMORIA**

INFORMACIÓN, ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO
MEMORIA VINCULANTE
PROCESO DE INFORMACIÓN PÚBLICA
PLANOS GENERALES

PLAN **G**ENERAL DE **O**RDENACIÓN **U**RBANA

APROBACIÓN DEFINITIVA

AÑO 2004

El presente documento ha sido redactado por la empresa AMERICANA DE PROYECTOS, S.A. (AMEPRO) en las oficinas que son sede de la Delegación Norte en León, con la participación de las siguientes personas por parte del Excmo. Ayto. de León y de la empresa consultora

DIRECCIÓN TÉCNICA DEL PLAN

Alberto Rodríguez García (*Arquitecto*)
Juan B. Conde Guzón (*Ldo. Derecho*)
Magdalena Barreales Caballero (*Ingeniero de Caminos*)

EQUIPO TÉCNICO REDACTOR

Inés Suárez Santos (*Lda. Derecho*)
Juan Luis Santos Payo (*Arquitecto*)
Socorro Serrano Rioja (*Arquitecto*)
M^a Angeles García Alfaro (*Arquitecto*)

COLABORADORES PARCIALES Y/O TEMÁTICOS

Oscar de Campo Casado (*Ing. de Montes*)
Marta Eva Pastrana Rubio (*Lda. Ciencias Ambientales*)
TEMA. Grupo Consultor, S.A.
Marta Laura Falagan Rodríguez (*Arquitecto*)
Valentín Junco Hernáiz (*Arquitecto*)
M^a del Carmen Ibáñez León (*Arquitecto*)
Gema Martínez López (*Arquitecto*)
M^a del Mar Fernández (*Arquitecto*)
M^a Isabel González Portal (*Lda. Económicas y Empresariales*)
Eva Jurado Calero (*Lda. Derecho*)
M^a Pilar Serrano González (*Lda. Económicas y Empresariales*)

APOYO TÉCNICO Y LOGÍSTICO

José Simón Fernández (*Informática y Delineación*)
Dulce M^a Pérez Benavides (*Delineación*)
Noelía Yugueros Anta (*Delineación*)
Mercedes Delgado Casado (*Delineación*)
M^a Teresa Fernández Fernández (*Administrativo*)
M^a del Rosario Sanabria Castrillo (*Administrativo*)
Mercedes Figueira Entrena (*Administrativo*)

CONCEJAL DE URBANISMO Y VIVIENDA

Franisco Javier Gutiérrez González (*Arquitecto*)

TÉCNICOS MUNICIPALES DE URBANISMO

Vicente Gutiérrez González (*Ingeniero de Caminos*)
Miguel Figueroa Moure (*Ingeniero*)

DELEGADO ZONA NORTE DE AMEPRO

Javier Buayo García (*Ingeniero de Caminos*)

DIRECTOR DE INGENIERÍA Y CONSULTORÍA DE AMEPRO

Antonio J. Sánchez López (*Lda. Antropología*)

DIRECCIÓN DEL PLAN EN FASES ANTERIORES

Ismael Sacristán Ramos (*Arquitecto*)

Agradeciendo su colaboración a las diferentes personas, no incluidas en la relación anterior, y que han intervenido en las distintas etapas de redacción del Plan General.

León, MAYO de 2004

MEMORIA

INTRODUCCIÓN

TÍTULO I. INFORMACIÓN, ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

1.	Encuadre territorial	I-2
2.	Encuadre ambiental	I-3
3.	Encuadre socioeconómico	I-3
3.1.	Pautas poblacionales	I-3
3.2.	Pautas urbanísticas de las actividades económicas	I-4
4.	Red viaria	I-5
4.1.	Red exterior	I-5
4.2.	Red de accesibilidad intermedia	I-5
4.3.	Red viaria urbana	I-5
4.4.	Transporte colectivo	I-6
4.5.	Aparcamientos	I-6
5.	Infraestructuras básicas	I-7
5.1.	Abastecimiento y suministro de agua	I-7
5.2.	Saneamiento y depuración	I-8
5.3.	Residuos sólidos	I-8
6.	Actividad urbanística e inmobiliaria	I-9
6.1.	El modelo urbanístico actual	I-9
6.2.	Nivel de ejecución del Plan vigente y actividad inmobiliaria	I-10
7.	Dotaciones urbanísticas (excepto Red Viaria)	I-11
7.1.	Consideraciones generales	I-11
7.2.	Dotaciones de Suelo para Uso de Espacios Libres Públicos	I-12
7.3.	Dotaciones de Suelo para Uso Educativo o Docente	I-13
7.4.	Dotaciones de Suelo para Uso Deportivo	I-15
7.5.	Dotaciones de Suelo para Usos Asistenciales	I-16
7.6.	Dotaciones de Suelo para Uso Socio-Cultural	I-17
7.7.	Dotaciones de Suelo destinada a la prestación de Otros Servicios Públicos o de Interés Público	I-17

TÍTULO II. MEMORIA VINCULANTE

CAPÍTULO I.

RELACIÓN DE OBJETIVOS Y PROPUESTAS

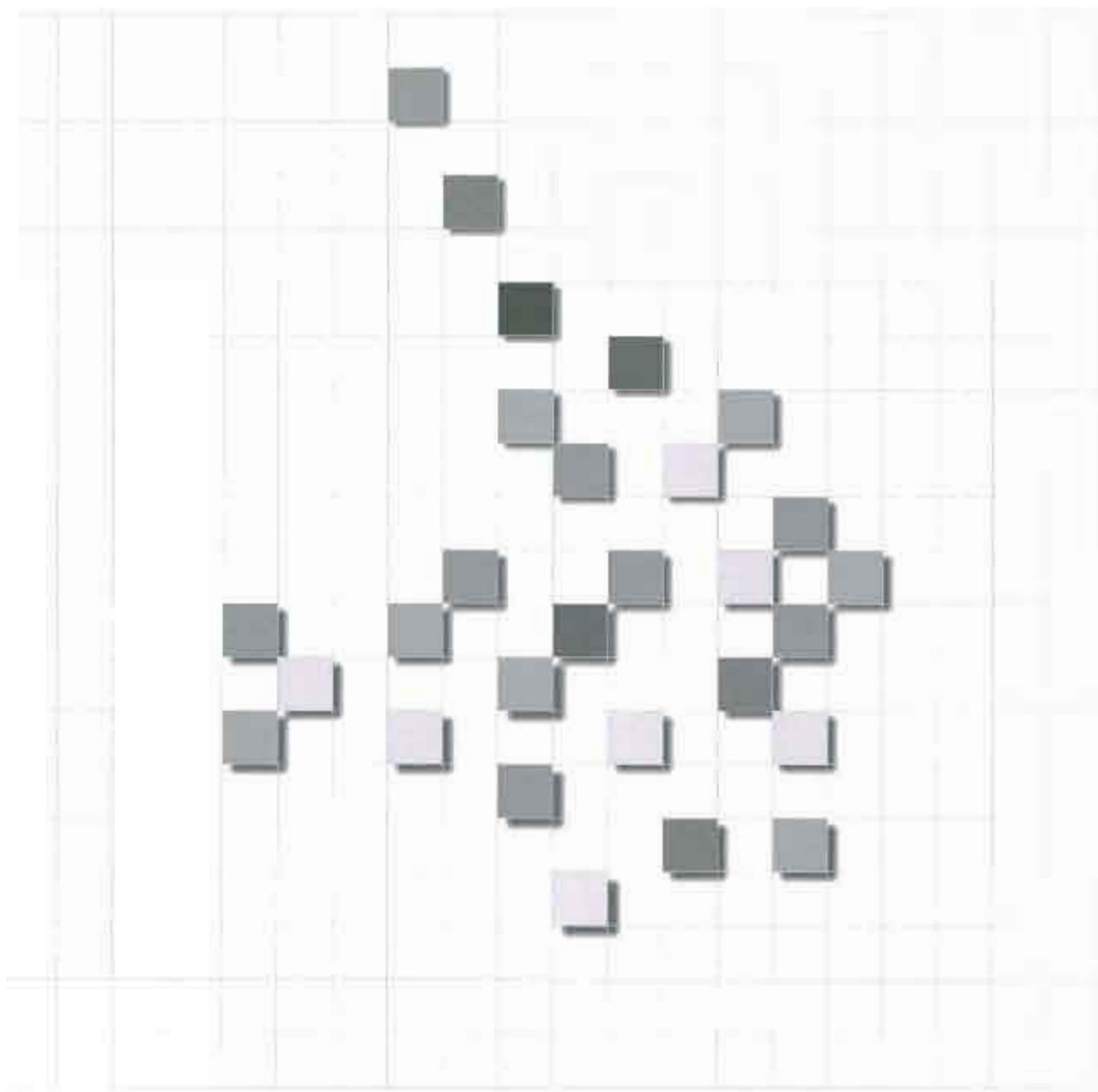
1. BASES, ESTRATEGIAS Y CRITERIOS PARA LA ORDENACIÓN

1.	Bases y estrategias	II-1
1.1.	Enfoque metropolitano	II-1
1.2.	Equilibrio y preservación territorial	II-1
1.3.	Equidad territorial y urbana	II-2
1.4.	El modelo de Plan	II-2
1.5.	El marco para la gestión del Plan	II-3
2.	Criterios para la ordenación	II-3
2.1.	Criterios para la red viaria	II-3
2.2.	Criterios para los sistemas de dotaciones	II-4
2.3.	Criterios para los sistemas territoriales	II-5
2.4.	Criterios de diseño del tejido urbano	II-5

2. LA ESTRUCTURA GENERAL ADOPTADA

1.	Consideraciones generales	II-7
2.	El sistema viario y las infraestructuras del transporte	II-7
2.1.	El sistema viario	II-7
2.2.	El ferrocarril	II-22
2.3.	Ciclovia	II-25
2.4.	Aparcamientos	II-26
3.	El sistema de espacios libres públicos	II-28
3.1.	Criterios generales	II-28
3.2.	Descripción del sistema	II-28
3.3.	La estrategia reguladora del uso del sistema	II-31
4.	El sistema de equipamientos	II-33
4.1.	Criterios generales	II-33
4.2.	Descripción del sistema	II-33
5.	El sistema de infraestructuras básicas y servicios urbanos	II-39
5.1.	Criterios generales	II-39
5.2.	Descripción del sistema	II-39
6.	La clasificación del suelo	II-40
6.1.	Consideraciones previas	II-40
6.2.	El suelo urbano	II-40
6.3.	El suelo rústico	II-42
6.4.	El suelo urbanizable	II-43

7.	La intervención sobre la ordenación	II-46	8.	Fragmento 08	II-103
7.1.	Consideraciones previas	II-46	8.1.	Ordenación general del ámbito	II-103
7.2.	Soluciones adoptadas	II-46	8.2.	Objetivos y determinaciones sobre ámbitos menores	II-104
8.	La ordenación del espacio	II-47	9.	Fragmento 09	II-111
8.1.	La organización territorial de los usos del suelo	II-47	9.1.	Ordenación general del ámbito	II-111
8.2.	La definición morfológica y tipológica de la edificación	II-50	10.	Fragmento 10	II-112
8.3.	Las intensidades de uso	II-50	10.1.	Ordenación general del ámbito	II-112
9.	Urbanismo y vivienda	II-52	10.2.	Objetivos y determinaciones sobre ámbitos menores	II-114
9.1.	Evolución reciente y situación actual de la Población y el Parque Residencial	II-52	11.	Fragmento 11	II-118
9.2.	Vivienda y Plan General	II-53	11.1.	Ordenación general del ámbito	II-118
9.3.	Determinaciones del Plan General sobre el Suelo Urbanizable	II-54	11.2.	Objetivos y determinaciones sobre ámbitos menores	II-118
9.4.	Determinaciones sobre el Urbano No Consolidado	II-57	11.3.	Valoración de las determinaciones y contenidos del Plan Especial de la Ciudad Antigua. Objetivos y recomendaciones a seguir para la revisión del Plan Especial	II-119
9.5.	Determinaciones sobre los Sectores de Ordenación Asumida	II-61	12.	Fragmento 12	II-124
9.6.	Determinaciones sobre los Sectores de Planeamiento Asumido	II-63	12.1.	Ordenación general del ámbito	II-124
9.7.	Vivienda y Urbanismo Concertado	II-66	12.2.	Objetivos y determinaciones sobre ámbitos menores	II-124
3. OBJETIVOS DE ORDENACIÓN POR ZONAS					
1.	Fragmento 01	II-68	13.	Fragmento 13	II-126
1.1.	Ordenación general del ámbito	II-68	13.1.	Ordenación general del ámbito	II-126
1.2.	Objetivos y determinaciones sobre ámbitos menores	II-69	14.	Fragmento 14	II-127
2.	Fragmento 02	II-77	14.1.	Ordenación general del ámbito	II-127
2.1.	Ordenación general del ámbito	II-77	14.2.	Objetivos y determinaciones sobre ámbitos menores	II-128
2.2.	Determinaciones sobre los ámbitos menores	II-77	15.	Fragmento 15	II-131
3.	Fragmento 03	II-84	15.1.	Ordenación general del ámbito	II-131
3.1.	Ordenación general del ámbito	II-84	15.2.	Objetivos y determinaciones sobre ámbitos menores	II-132
3.2.	Objetivos y determinaciones sobre ámbitos menores	II-84	16.	Fragmento 16	II-134
4.	Fragmento 04	II-88	16.1.	Ordenación general del ámbito	II-134
4.1.	Ordenación general del ámbito	II-88	17.	Fragmento 17	II-139
4.2.	Determinaciones sobre los ámbitos menores	II-88	17.1.	Ordenación general del ámbito	II-139
5.	Fragmento 05	II-91	18.	Fragmento 18	II-141
5.1.	Ordenación general del ámbito	II-91	18.1.	Ordenación general del ámbito	II-141
5.2.	Determinaciones sobre los ámbitos menores	II-93	18.2.	Ordenación del núcleo urbano	II-144
6.	Fragmento 06	II-91	19.	Fragmento 19	II-146
6.1.	Ordenación general del ámbito	II-91	19.1.	Ordenación general del ámbito	II-146
6.2.	Objetivos y determinaciones sobre ámbitos menores	II-93	19.2.	Ordenación del núcleo urbano	II-148
7.	Fragmento 07	II-97	20.	Fragmento 20	II-151
7.1.	Ordenación general del ámbito	II-97	20.1.	Ordenación general del ámbito	II-151
7.2.	Objetivos y determinaciones sobre ámbitos menores	II-98			



21.	Fragmento 21	..II-153
21.1	Ordenación general del ámbito	..II-153
22.	Fragmento 22	..II-155
22.1	Ordenación general del ámbito	..II-155
23.	Fragmento 23	..II-161
23.1	Ordenación general del ámbito	..II-161
24.	Fragmento 24	..II-163
24.1	Ordenación general del ámbito	..II-163
25.	Fragmento 25	..II-165
25.1	Ordenación general del ámbito	..II-165
25.2	Ordenación del núcleo urbano	..II-167
26.	Fragmento 26	..II-171
26.1	Ordenación general del ámbito	..II-171

CAPÍTULO II.		
RELACIÓN DE LAS DETERMINACIONES QUE TIENEN CARÁCTER DE ORDENACIÓN GENERAL	.....	..II-175

CAPÍTULO III.		
UNIDADES URBANAS EN SUELO URBANO CONSOLIDADO	.....	..II-176

CAPÍTULO IV.		
SUPERFICIE INCLUIDA EN CADA CLASE Y CATEGORÍA DE SUELO... SECTORES DE SUELO URBANO NO CONSOLIDADO Y SUELO URBANIZABLE. ELEMENTOS QUE INTEGRAN LOS SISTEMAS GENERALES	.....	..II-213

CAPÍTULO V.		
PLAZOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LA ORDENACIÓN DETALLADA	.....	..II-240

TÍTULO III. PROCESO DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA.

CAPÍTULO I.		
DESARROLLO DEL PROCESO	.....	..III-1

CAPÍTULO II.		
RELACIÓN DE LAS ALEGACIONES ESTIMADAS	.....	..III-4

CAPÍTULO III.		
MODIFICACIONES INTRODUCIDAS	.....	..III-8

ANEXO I.		
PLANOS GENERALES.		

INTRODUCCIÓN

El presente documento constituye la base conceptual y objetiva desde la que se ha configurado el modelo territorial de orden físico que se propone adoptar el municipio de León para integrar su desarrollo a las nuevas situaciones surgidas en el ámbito local, comarcal y regional.

El modelo se estructura desde la identificación de las diversas tendencias y tensiones reconocidas a la luz de la actual situación del municipio según se deduce ésta de la información urbanística, y se orienta desde los objetivos marcados en primera instancia por la Corporación Municipal, adaptados y matizados por la Comisión de Seguimiento que, a los efectos de actuar de marco de identificación, contraste y concertación de las necesidades ciudadanas, se constituyó en el seno del Ayuntamiento como foro social de debate y participación.

La ordenación propuesta se establece desde la definición de las estrategias y los caminos reconocidos posibles para adoptar las transformaciones que el municipio ha de llevar a cabo para su integración a aquellas nuevas situaciones, y se completa con la definición de las acciones que han de ejecutarse y los medios que se considera necesario arbitrar y/o disponer en el marco de la actividad urbanística para la consecución efectiva del modelo de desarrollo territorial adoptado.

TÍTULO I. INFORMACIÓN, ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

CAPÍTULO I SÍNTESIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL. CONCLUSIONES Y DIAGNÓSTICO.

1. ENCUADRE TERRITORIAL.

- La ciudad de León lidera la provincia territorialmente mejor estructurada de la región. La estructuración de su sistema de ciudades medias le permite disfrutar de una de las cotas más altas de equilibrio territorial regional, desempeñando así la ciudad su función capitalina sin excesivas interferencias por el desempeño de otros roles provinciales.
- León es, al momento actual, la única capital de provincia española de más de 100.000 habitantes que no dispone de conexión por autovía con el sistema de los grandes ejes de transporte, sean estos de nivel transnacional, nacional o regional. La disponibilidad por la ciudad de dos vías de estas características es engañosa, ya que si bien ambas tienen su origen en las inmediaciones de la ciudad, ninguna de ellas conecta con cualquiera de aquellos grandes ejes de transporte.

Las previsiones de estructuración territorial apuntan a la recuperación a largo plazo de la funcionalidad del tradicional eje transversal peninsular (carretera N-120), pero notablemente disminuido en su histórico hinterland dependiente que queda reducido a la mitad norte de Galicia. Otro tanto cabe decir del eje norte – sur o Ruta de La Plata, también con su hinterland histórico notablemente reducido y a más largo plazo que el anterior.

Cualesquiera que sean los plazos y trazados que finalmente se adopten parece clara la definitiva configuración del nodo de ambos ejes en la zona sur de la ciudad, pudiendo asegurarse que en los próximos años seguirán siendo la N-120 oeste hasta Astorga y la N-630 sur hasta Benavente, las únicas vías de acceso de la ciudad a los grandes ejes de transporte tanto regionales como nacionales y transnacionales. Los accesos futuros a estos ejes quedarán definitivamente configurados sobre las actuales carreteras N-120 este para el transporte

desde/hacia Europa, la N-120 oeste hacia El Bierzo y Galicia, y la N-630 sur hacia todo el interior peninsular. Las relaciones de Asturias enlazarán en el anterior sistema de ejes en las periferias oeste y sur de media distancia de la ciudad.

- El proceso de transformación que se sigue en el sistema ferroviario nacional, único sistema de estructuración territorial en el que León mantiene una posición territorial relativamente ventajosa, presenta también una situación llena de imprecisiones y peligros para León. Las propuestas de estructuración territorial existentes parecen avanzar el desplazamiento hacia el sur del eje transnacional, y con él del sur gallego, manteniéndose León como nodo exclusivamente para las comunicaciones del norte y extremo noroeste peninsular.
- La reciente entrada en servicio del aeropuerto permitirá a la ciudad aproximarse a los centros económicos y decisorios del país, pero ello por sí solo difícilmente podrá significar un elemento sensible de desarrollo si no se acompaña a corto plazo de otras acciones incentivadoras o de reequilibrio territorial a nivel tanto nacional como regional. La debilidad inicial con que se ha puesto en servicio el aeropuerto precisa de medidas urgentes de mejora que consoliden definitivamente su funcionalidad en el sistema, en otro caso se corre el riesgo de pérdida de credibilidad por falta de consolidación de las importantes expectativas generadas.
- Por lo que a la estructuración funcional del territorio se refiere, las propuestas existentes sitúan a la ciudad de León ante una dualidad estructural:
 - Desde el punto de vista del orden territorial, el ámbito territorial de León bascula netamente hacia el oeste desde la configuración de un corredor de actividades apoyado sobre la N-120 que se prolonga hacia el sureste sobre la A-6.
 - Desde la estructuración de los asentamientos, el ámbito funcional de la ciudad de León se desplaza fuertemente hacia el este, obviándose cualquier funcionalidad de la ciudad de León por el oeste.

De la conjunción completa de tales previsiones la situación territorial de futuro a atender por la ciudad de León parece habrá de extenderse en sus cuadrantes este, sur y oeste, si bien matizando su funcionalidad hacia objetivos muy dispares según qué dirección se siga:

- Los cuadrantes oeste y sur habrán de asumir funcionalidades esencialmente de sistema de accesibilidad y soporte territorial de actividades económicas.

- El cuadrante este-sureste, con una base como soporte de accesibilidades notablemente más débil, habrá de asumir funcionalidades de centro urbano de primer orden.
- El proceso de metropolitanización que sigue León aparece fuertemente basculado hacia el oeste-suroeste, con una extensión puntual sobre el noreste. Notablemente equilibrador en sus bases generatrices, para mantener esta ventaja precisa de intervenciones de planificación territorial de alcance conceptual amplio, y no limitarse tan sólo a la gestión mancomunada de servicios como está aconteciendo hasta el momento.
- La estructura productiva tanto de la provincia como de la ciudad de León, está, dentro de su debilidad general, mucho más próxima a la media nacional que a la de su propia región. Basada esencialmente sobre la explotación de sus recursos endógenos, muestra una gran estabilidad, mucho mayor a nivel de ciudad que provincial, pero sus cotas de participación en la actividad económica general son inferiores a las que le correspondería por su peso poblacional, tanto sobre la región como a nivel nacional.

A pesar de ello nunca ha sido objeto de acciones públicas singulares estabilizadoras, equilibradoras o incentivadoras. La participación del sector público en su actividad económica es meramente simbólica, muy alejada de las cotas de participación medias de este sector tanto en la región como en el estado.

Marginada históricamente desde la disposición territorial de los grandes ejes de desarrollo y transporte nacionales y regionales, tampoco ofrece al momento oportunidades logísticas o estratégicas para la iniciativa privada que no sean las de su mero entorno inmediato.

- La ciudad de León desempeña un papel de primer orden en las estrategias y prácticas del desarrollo turístico, tanto a nivel regional como nacional. Su poder de atracción está fuertemente consolidado sobre el turismo cultural, careciendo de base e infraestructura dirigida a otros campos de atracción en los cuales el nivel provincial se muestra notablemente más especializado.

2. ENCUADRE AMBIENTAL.

- El valor medioambiental general del territorio municipal es alto, pero extremadamente frágil. Los valores naturales singulares son por el contrario escasos, y aparecen sometidos a fuertes presiones y riesgos tanto naturales como antrópicos.

- Puede decirse que en el municipio de León han desaparecido prácticamente los elementos básicos de configuración territorial – ambiental (caso de las vías pecuarias), y cuando aún se conservan están o bien fuertemente antropizados (pérdida de riberas) o por el contrario en práctico abandono (presas).
- El territorio municipal, notablemente escaso, aparece extensivamente alterado por una acción antrópica que se muestra en general poco atenta hacia los procesos naturales.

El soporte físico sobre el que la ciudad se asienta ofrece una aptitud natural para los procesos urbanizadores actuales calificable como de media-baja, pero mejorable desde determinadas cautelas. Aplicadas tales cautelas desde la intuición histórica, se muestran sin embargo notablemente obviadas desde los procesos de desarrollo seguidos en épocas más recientes, lo que ha acrecentado algunos de los riesgos naturales que pesan sobre la ciudad.

Los problemas devienen esencialmente de las características geológicas del subsuelo, y más concretamente de los procesos y comportamiento hidrogeológico. La casuística derivada de sus características naturales está tan sólo empezando a mostrarse, manifestándose al momento técnicamente resoluble y a costes razonables.

- La ciudad de León presenta, al igual que la mayoría de ciudades españolas de este rango, unos parámetros de calidad medioambiental calificables de bajos, tanto por lo que se refiere al medio aéreo –niveles generales y zonales de contaminación acústica, parámetros de calidad del aire -, como al medio físico general, con un valle destacable en los parámetros de calidad de las aguas superficiales.

Si bien se han realizado recientemente algunas actuaciones tendentes a mejorar tales parámetros, tanto la intensidad de los procesos contaminantes históricos, como la debilidad de algunas de las medidas adoptadas, hacen prever aún, de seguir con pautas de acción semejantes, plazos muy largos para que se hagan sensibles tales mejoras.

3. ENCUADRE SOCIOECONÓMICO.

3.1. Pautas poblacionales.

- La ciudad de León presenta una tendencia demográfica natural regresiva, y con clara tendencia al envejecimiento. El equilibrio socioeconómico le aporta el importante efectivo humano de edades medias que en ella radica, y que consigue

mantener en la ciudad una tasa de dependencia netamente favorable en el contexto regional y provincial.

La provincia de León, y en menor medida la ciudad, no tiene garantizada la renovación generacional de su mano de obra. Ambas tienen no sólo una de las edades medias más altas de España, sino también uno de los índices de población infantil más bajos.

- La distribución de la población sobre la ciudad presenta las características ya normales en las ciudades históricas españolas:
 - un área central densamente poblada, con población envejecida o tendente al envejecimiento, mayoritariamente originaria de la propia ciudad y consiguientemente fuertemente enraizada en su localización, culta, y en regresión continua.
 - unas áreas de ensanche en torno al núcleo anterior, en este caso aún más densamente pobladas que aquél, ocupadas por poblaciones tendentes al envejecimiento, de nivel cultural también alto, y en regresión continuada casi crítica.
 - una amplia periferia de ocupación más reciente y densidades variables de medias a altas, donde, bajo pautas de ocupación más segregacionistas se implanta una población madura cuantitativamente más estabilizada.

Dentro de esta caracterización general la ciudad presenta unas características que la sitúan en un nivel de desarrollo social medio, mostrando aún un alto porcentaje de áreas urbanas formadas por agrupación de base gremialista.

3.2. Pautas urbanísticas de las actividades económicas.

- El impulso que se pretende dar a León se ha fijado como uno de los principales desafíos el desarrollo de suelo industrial y de actividades económicas, a través de dos grandes proyectos: El Parque Científico o Tecnológico a construir con el apoyo de Gesturcal, teniendo como motor de desarrollo del mismo y de la ciudad el INTECO, y el desarrollo de la segunda fase del Polígono de Onzonilla, de manera inmediata con la previsión de poder desarrollar en un futuro próximo otros polos de actividad.

Atendiendo a este interés, público y notorio, se ha realizado un estudio y análisis específico de la situación de las actividades y expectativas industriales en la ciudad

de León, y ello desde la doble óptica económica y urbanística, el cual se acompaña como Anejo I a la Memoria Informativa.

- En cuanto a sectores de actividad se refiere, el comercio minorista es el que alcanza cifras más significativas de actividad, seguido de las oficinas y despachos profesionales y de un León destinado al turismo resaltando, en este apartado, su gran número de bares y cafeterías, y un incipiente desarrollo del uso hotelero. También el sector financiero ha de incluirse dentro de este grupo en tanto en cuanto representa un número elevado de oficinas por Km2 comparativamente con sus homólogos dentro de la Región.
- Es significativo observar cómo el desarrollo histórico de León se produjo inicialmente hacia el Noroeste, quedando la zona Sur y Este (detrás del Río que atraviesa la ciudad de León) un poco más aislada. Estas barreras parecen haberse superado, y es en estas zonas donde se están planteando al momento los más fuertes desarrollos económicos (fragmentos 26, 25 y 19 de nuestros análisis).
- Otra de las zonas que todavía no constan como muy desarrolladas en cuanto a datos cuantitativos es Eras de Renueva (fragmento 5). A ello hay que añadir que su expansión es muy reciente y que, por consiguiente, los datos todavía no lo pueden recoger pero en ella se están llevando a cabo proyectos de gran envergadura tales como la Nueva Sede de Tesorería de la Seguridad Social, Centro de Arte Contemporáneo, Ente Regional de la Energía, Centro de Salud de Eras y Tanatorio, además de su gran desarrollo urbanístico.
- Otro de los fragmentos aún por desarrollar y que constituye un gran proyecto urbanístico es el Polígono de la Lastra, situado al Sur de la ciudad y coincidente con el fragmento 21 que, apenas ha aparecido en los análisis anteriores dada su poca trascendencia económica actual.
- Dentro del municipio de León nos encontramos con que el fragmento más significativo en la ciudad es el 13, que abarca las zonas de El Ensanche, San Marcelo y San Claudio, incluyendo por consiguiente las tres principales plazas de León: Plaza de La Inmaculada, Plaza de Santo Domingo y Glorieta de Guzmán.

Por orden de importancia en cuanto a concentración de actividades se refiere, aparece el fragmento 11, que comprende Santa Marina y la zona comúnmente conocida como Barrio Húmedo, seguido por los fragmentos 10, 7, 12, 14 y 5, quedando el resto de fragmentos situados hacia la periferia notablemente más residuales.

- Fruto del análisis de los presupuestos del Ayuntamiento de los últimos ejercicios, se puede estimar una capacidad inversora municipal estándar total a medio y largo plazo, de 30 millones de euros anuales, de los que de 15 a 18 millones corresponderían a reposiciones y otras inversiones menores, reservando principalmente para urbanismo e infraestructuras entre 12 y 15 millones de euros anuales, salvo proyectos específicos que pudieran surgir con financiación principalmente externa.

4. RED VIARIA.

4.1. Red exterior.

- La red viaria exterior del municipio de León presenta una estructura marcadamente radial. Hasta 12 vías –cuatro de interés estatal, cuatro de ámbito autonómico y cuatro provinciales- confluyen en su núcleo urbano.

Esta red se completa con un doble viario de Circunvalación:

- Interior, que cumple asimismo las funciones de principal distribuidor urbano, integrado por la Circunvalación Sur y la Ronda Este. Abarca tan sólo $\frac{3}{4}$ del círculo, dejando sin interconectar el sector norte-oeste, uno de los de mayores intensidades de relación de todo el sistema.
- Exterior, configurado por las A-231 y A-66a, que une los accesos a Burgos, Valladolid, Madrid y Astorga. Integra tan sólo las relaciones del arco sureste-noroeste.

La estructura del sistema resulta adecuada para canalizar la movilidad territorial del área de influencia de León, predominantemente radial.

- La ciudad tiene un índice de motorización muy alto, y presenta una intensidad de relaciones diarias con el exterior -tanto próximo como medio y lejano-, equivalente a su propio parque de vehículos, notablemente elevada para su rango urbano. En tales condiciones puede decirse que León está prestando servicios urbanos diariamente a una población real que casi duplica a su población de derecho.
- La red exterior de relación con los principales elementos de la estructura territorial general y los grandes ejes de transporte nacionales y regionales, ofrece unas características técnicas y de trazado notablemente precarias en relación a su funcionalidad territorial, presentando además algunos tramos, con índices de siniestralidad notablemente elevados.

La estructuración territorial, tanto de nivel estatal como de nivel autonómico, demuestra la extrema necesidad de adaptar los criterios para la mejora de la red viaria general a su funcionalidad territorial, no tan sólo a los aspectos cuantitativos basados en las IMDs diarias, máxime cuando, como se ha visto en la información levantada, los datos de mediciones disponibles ofrecen muy poca fiabilidad.

- Los mayores problemas de congestión y siniestralidad se presentan en los accesos sur y oeste, ámbitos donde más intensa es la relación territorial de León, registrándose IMDs superiores a los 10.000 veh/día en ambos accesos.

4.2. Red de accesibilidad intermedia.

- El acceso desde los distintos núcleos urbanos que constituyen el área de influencia territorial próxima o Alfoz de la ciudad de León, se realiza por medio de una red de carreteras cuyo trazado y características son en sus últimos tramos netamente urbanas. Se trata además de carreteras que se incorporan en la mayor parte de los casos a las vías de conexión exterior antes de su entrada en la ciudad, y ello siempre mediante intersecciones a nivel y sin obras complementarias.

Todo ello configura un sistema que ofrece un bajo nivel de servicio, con multitud de nodos críticos y alto nivel de peligrosidad. Además, las importantes barreras físicas que estas vías han de cruzar (líneas de ferrocarril y ríos) dificultan notablemente la configuración de itinerarios alternativos, lo que hace al sistema frágil y vulnerable.

4.3. Red viaria urbana.

- Los mayores problemas del sistema derivan de la falta de cierre de las dos circunvalaciones. La movilidad en tránsito, de intensidad algo más elevada que la de otras ciudades del mismo o parecido rango debido a su situación estratégica en el sistema territorial asturiano, es atendida tan sólo parcialmente. Todas las relaciones que se generan entre el cuadrante noroeste y el resto del territorio nacional, están obligadas en uno u otro momento a utilizar la red viaria interna de León, y ello aunque sean ajenas a la ciudad.
- Destacan las siguientes situaciones conflictivas:
 - Avenida de Álvaro López Núñez, con unas intensidades de tráfico muy elevadas que afectan seriamente a la calidad de vida urbana de su entorno. Presenta además un tráfico punta que alcanza a colapsar su tramo final. La multiplicidad de giros a la izquierda disminuye notablemente sus capacidades.

- Avenida de Independencia, presenta al igual que la anterior unas intensidades de tráfico muy elevadas para el entorno urbano en que se emplaza.
- Plaza del Espolón, centro neurálgico del sistema de relaciones de las periferias norte, las que mayores intensidades de tráfico generan. Presenta el problema adicional de su proximidad a la muralla, a la que está derivando serias afecciones de contaminantes atmosféricos.
- Cruce de Michaisa. Su situación de permanente colapso afecta a todo el sistema, exterior, intermedio e intraurbano.
- Glorieta de Carlos Pinilla – El Crucero. Precisa de una reconsideración a fondo de su sistema de giros.

Podría disminuir notablemente la carga de tráfico que actualmente soportan algunas zonas del Ensanche, e incluso de la Circunvalación, si se pudiese facilitar el acceso de los dos últimos nodos referidos a los puentes recientemente construidos en la zona norte.

4.4. Transporte colectivo.

- Para las conexiones con el exterior, la ciudad dispone de los dos sistemas de transporte colectivo terrestre clásicos, ferrocarril y carretera, siendo utilizados ambos indistintamente para las conexiones tanto de larga como de media distancia.
 - El transporte por ferrocarril está servido por dos subsistemas sin conexión entre sí: RENFE, cuya estación de viajeros y mercancías se sitúa en la margen derecha del río Bernesga, y FEVE notablemente más especializada en el transporte de media y corta distancia con la zona norte y noreste, y cuya estación se emplaza en la zona norte de la ciudad, a la margen izquierda del Bernesga.

Ambas estaciones, así como las trazas ferroviarias de acceso, discurren en superficie por el interior de la estructura urbana, disponiéndose de tan sólo un único puente -perteneciente a la Circunvalación Sur- y un paso a nivel con barrera para atravesar la infraestructura del primer sistema, y de dos puentes – situados uno en la Avda. Alvaro López Núñez y otro en la Plaza de Juan de Austria-, para hacerlo sobre la segunda.
 - El transporte por carretera de larga, media y corta distancia, se concentra en la estación de autobuses emplazada en la Avda. Ingeniero Sáenz de Miera, muy

próxima a su enlace con la Circunvalación Sur, por lo que dispone de buena accesibilidad a toda la red viaria, tanto de relación exterior como con la periferia, como con la propia red viaria urbana. La estación se encuentra también muy próxima a la estación central de RENFE (menos de 500 m. entre una y otra), pero la relación directa entre ambas estaciones es notablemente difícil y tortuosa –peor la rodada que la peatonal-.

La ciudad de León, a pesar de ser punto de cruce de dos importantes ejes transregionales y cabecera de una provincia con más de 500.000 habitantes (la más poblada de la región de Castilla y León), no dispone de estación central de transporte de mercancías por carretera.

4.5. Aparcamientos.

- Con un parque móvil que asciende a un total de 62.482 vehículos, distribuidos en 57.812 turismos, 4.673 vehículos pesados y 4.380 ciclomotores, la ciudad de León cuenta con más de 21.300 plazas de aparcamiento controlado, de las cuales, 2.315 se encuentran en la vía pública regulada con parquímetros bajo ordenanza específica de Ordenación y Regulación del Aparcamiento (Zona O.R.A.), 1.306 son plazas en aparcamientos municipales explotados bien directamente bien mediante concesión a particulares, y el resto son plazas en propiedad incluidas en el registro de Vados.

Adicionalmente existe otro importante número de plazas ligadas directamente a edificios singulares, tales como El Corte Inglés, Carrefour, Renfe, Hospitales, Universidad, etc., en régimen, bien de acceso restringido a sus propios usuarios, bien exclusivamente zonales.

Aparcamientos públicos controlados

DESIGNACION	PLAZAS		
	Reserva Residentes	Rotación General	Totales
ORDOÑO II	250	250	500
S. MARCELO		250	250
STA. NONIA		130	130
MATALLANA		100	100
CHANTRIA		150	150
A. CAÑAS DEL RIO		166	166
AVDA. REAL			vehiculos pesados
ZONA O.R.A.	654	2.231	2.885
TOTAL	904	3.277	4.181

Dotación de plazas de aparcamiento por área y forma de uso.

FRAGMENTO	Nº PLAZAS APARCAMIENTO						INDICE COBERTURA	
	Privadas	Públicas					Residente	Rotación
		Exclusivas Residentes		De Rotación				
		Aparcamiento	Zona ORA	Aparcamiento	Zona ORA	Libre calles		
FRAGMENTO 1	0	0	0	0	0	0	0,00	-
FRAGMENTO 2	459	0	0	0	0	1.249	0,26	4,72
FRAGMENTO 3	51	0	0	0	0	560	0,32	0,77
FRAGMENTO 4	1.252	0	0	0	0	1.220	0,40	20,86
FRAGMENTO 5	1.608	0	0	0	0	1.171	0,60	21,60
FRAGMENTO 6	2.486	0	0	0	0	2.231	0,50	18,56
FRAGMENTO 7	2.819	0	0	0	0	2.369	0,47	17,13
FRAGMENTO 8	25	0	0	0	0	1.678	0,14	1,39
FRAGMENTO 9	0	0	0	0	0	0	0,00	-
FRAGMENTO 10	5.508	0	0	0	0	1.660	0,59	33,33
FRAGMENTO 11	1.230	0	0	516	0	584	0,30	105,44
FRAGMENTO 12	2.053	0	0	150	0	1.539	0,47	36,57
FRAGMENTO 13	4.471	250	654	380	2.231	2.904	0,48	56,45
FRAGMENTO 14	2.088	0	0	0	0	2.118	0,63	27,00
FRAGMENTO 15	431	0	0	0	0	1.060	0,36	37,69
FRAGMENTO 16	0	0	0	0	0	0	0,00	-
FRAGMENTO 17	0	0	0	0	0	0	0,00	-
FRAGMENTO 18	0	0	0	0	0	0	0,00	-
FRAGMENTO 19	267	0	0	0	0	3.001	0,16	22,50
FRAGMENTO 20	0	0	0	0	0	0	0,00	-
FRAGMENTO 21	375	0	0	0	0	1.559	0,25	9,60
FRAGMENTO 22	288	0	0	0	0	1.748	0,20	31,37
FRAGMENTO 23	0	0	0	0	0	0	0,00	-
FRAGMENTO 24	0	0	0	0	0	0	0,00	-
FRAGMENTO 25	9	0	0	0	0	527	0,04	2,61
FRAGMENTO 26	13	0	0	0	0	393	0,12	12,34
TOTAL CIUDAD	25.433	250	654	1.046	2.231	27.571	0,46	30,06

5. INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.

5.1. Abastecimiento y suministro de agua.

- Los recursos disponibles permiten garantizar el abastecimiento de la ciudad en las condiciones actuales, existiendo asimismo márgenes de disponibilidad suficientes para los crecimientos poblacionales previsibles al menos para los próximos diez años.
- Desde los criterios actuales de sostenibilidad, los consumos por habitante resultan altos. Deducidos los consumos de riego, y dadas las características poblacionales y de dotación industrial existentes en la ciudad, podría en principio justificarse tal elevación, pero en cualquier caso resulta deducible la existencia de un alto índice de fugas, sobre todo en las zonas dotadas de redes más antiguas.
- La capacidad de almacenamiento resulta baja (autonomía de tan sólo dos días), máxime a la vista de las condiciones de algunas de las conducciones de alta, (canales abiertos y sin control), de las características técnicas de las plantas de tratamiento (una sola línea por planta), y la existencia de grandes zonas urbanas servidas tan sólo en modo ramificado.

El subsistema de interconexión de los depósitos es a la vez subsistema arterial principal de distribución. Ello, además de provocar desequilibrios de presiones en la red, disminuye ostensiblemente las garantías de continuidad y autonomía del sistema global.

Resulta difícilmente sostenible la existencia de depósitos abiertos en la red post-tratamiento.

- Se detectan claros desequilibrios zonales en la globalidad y homogeneidad del sistema, con zonas muy bien servidas y con alta garantía de servicio, y otras en situación precaria.

La disposición territorial de los depósitos de almacenamiento y regulación tiene mucho que ver en estas situaciones. Ello, unido a las condiciones de utilización del sistema arterial principal, traslada situaciones no deseables al mapa zonal de presiones.

- Las actuaciones en marcha supondrán un mejor equilibrio zonal del sistema, sobre todo para la mitad oriental del núcleo. La extensión hacia el sur pretende exclusivamente efectos expansivos por lo que en último extremo no tendrá efectos sensibles de mejora del sistema.

5.2. Saneamiento y depuración.

- La red de saneamiento de León y su Alfoz, presenta serios problemas de eficacia debidos a causas complejas, pero que podrían agruparse en torno a la conjunción de las siguientes situaciones:
 - Excesivos desarrollos longitudinales de los colectores principales, lo que obliga a alcanzar profundidades muy por debajo del nivel freático.
 - Materiales y técnicas de implantación anticuados, con problemas adicionales de envejecimiento como consecuencia de las presiones de infiltración a que están sometidos por el efecto anterior.
- Los problemas de estanqueidad, y consiguiente infiltración, de la red en general, son aún mayores en las áreas más externas a la ciudad, lo que se refleja en los componentes contaminantes que finalmente esta red transporta.
- Los problemas anteriores hacen que el caudal que llega en muchas ocasiones a la EDAR sea muy superior al esperado.
- El dimensionamiento de la red principal en relación con la gran extensión que drena cada uno de sus colectores, no se corresponde con el hidrograma de lluvia para un periodo de retomo de 10 años, superándose en múltiples ocasiones las capacidades hidráulicas de los conductos, principalmente en los tramos más aguas abajo de la red. Ello no sólo afecta al mero comportamiento hidráulico del sistema, sino que aumenta notablemente los riesgos de fisuras en los colectores, incrementándose así los problemas de estanqueidad de otros orígenes.
- La distribución espacial de los usos industriales sobre el área servida por la red, hace difícil el control de calidad previa de los vertidos procedentes de estas actividades.
- Las condiciones de diseño y dimensionamiento de la EDAR permiten atender los vertidos de una población equivalente a 185.000 habitantes teóricos, lo que, si atendemos a los datos oficiales de población existentes en el área servida correspondientes a 1996, implica que, aunque acaba de entrar en funcionamiento, su capacidad máxima ya está superada.

Sin embargo, cabe observar que este límite poblacional de capacidad correspondería con un consumo unitario de en torno a 580 litros/habitante y día,

dotación muy superior a los 412 l/hab.día de consumo unitario de agua que arroja la ciudad de León.

En cualquier caso ha de tenerse en cuenta el hecho de la frecuencia con que los caudales que llegan a la EDAR superan los previstos, lo que hace resaltar la entidad y alcance de las infiltraciones que recibe la red.

5.3. Residuos sólidos.

- Al momento actual León no dispone de capacidad para eliminar los residuos sólidos urbanos que genera, ni tiene posibilidad de hacerlo a corto plazo. A la vista de los plazos previstos para la puesta en marcha definitiva del CTR provincial, deberán buscarse con urgencia otras soluciones, aunque sean transitorias, a este grave problema.
- Se carece también de vertedero y recogida de otros residuos diferenciados (escombros, inertes), dado que los dos vertederos que existían (carretera de Carbajal y Cementerio), han sido clausurados recientemente por colmatación. En este sentido el Plan General prevé un espacio de unas 40 hectáreas al sur de la ronda sur en el entorno de la carretera de Villaroaño, que servirá como polo de tratamiento ambiental de este tipo de residuos, con un horizonte vista de vida útil de 20 años
- Se mantiene un claro desequilibrio en la mentalización pública de las necesidades de la recogida de residuos. Mientras que en los procesos de reurbanización puestos en marcha en la ciudad en los últimos años se ha atendido con cierto esmero a procurar la concepción y tratamiento integral de urbanización y mobiliario urbano, los contenedores de residuos han sido los grandes olvidados, cuestión esta que está siendo objeto de reconsideración y planificación por parte del municipio, con una renovación total de toda la maquinaria en esta materia de limpieza y tratamiento de residuos.
-
- La acción puesta en marcha de implantación de recogida neumática de basuras en la Ciudad Antigua, tiene un notable carácter ejemplarizante, por lo que debería realizarse un intenso seguimiento de su comportamiento y efectos. Los problemas habidos para la ubicación de la planta central de succión, muestran la necesidad de planificar integralmente cualquier acción, aunque ella sea relacionada —o precisamente porque lo es— con el mundo de “las basuras”.

- La multiplicidad de tipos y tamaños de contenedores tiene una notable influencia tanto sobre los costes de prestación del servicio, como sobre las garantías de salubridad, como en fin sobre la imagen de la ciudad. Sin embargo tampoco es deseable la adopción de un tipo estándar idéntico para todo el municipio. Se está trabajando desde el Ayuntamiento, en la búsqueda de una solución de homogeneización por zonas, seleccionando un tipo de contenedor adecuado para cada una de ellas en función de su tipología y morfología urbana.
- La disposición de los puntos limpios sobre la trama urbana aparece manifiestamente desequilibrada -ambos en la zona sur-, estando además uno de ellos notablemente distante de cualquier zona edificada. Ello disminuye ostensiblemente su eficacia, a la vez que hace cuestionable cualquier campaña concienciadora. Por ello este documento prevé la ubicación de otros dos en la mitad norte de la ciudad, que se unirán al que en estos momentos planifica el ayuntamiento en Eras de Renueva, al nor-oeste de la ciudad.

6. ACTIVIDAD URBANÍSTICA E INMOBILIARIA.

6.1. El modelo urbanístico actual.

- La información urbanística ha puesto de manifiesto las fuertes diferencias sociales y urbanísticas existentes entre los distintos fragmentos o barrios, e igual de evidentes resultan las diferencias de calidad del espacio urbano, e incluso de la calidad de las construcciones que se levantan en los distintos núcleos. En parte de las periferias, y en algunas zonas centrales de la ciudad, se localizan áreas segregadas.
- El término municipal de León se constituye al momento como un territorio plural en el que coexisten estructuras, formas y usos dispares, sobre el que se extienden indiscriminadamente tensiones similares de tendencia homogeneizadora.

El modelo territorial actual consta de un conjunto de áreas semiurbanas dispersas y una multitud de ocupaciones constructivas y edificatorias difusas, que responden y generan estructuras físicas y socioeconómicas muy dispares, con una clara tendencia al aislacionismo, y prácticamente carente de estructuras territoriales de integración.

Las roturas y forzamientos de las preexistencias naturales -territoriales y ambientales-, provocadas por ciertas acciones acometidas en los últimos años, no sólo no se han afrontado desde la necesidad de configurar un territorio minimamente integrado, sino que han generado rotundas divisiones territoriales que alcanzan, y en cierto modo indirectamente abocan, a la configuración de un territorio socialmente

segregador. Esta preocupación orientará en este documento toda una batería de acciones, como las políticas de vivienda y planificación de potentes equipamientos, que tendentes a lograr una adecuada cohesión social, provoquen un re-equilibrio urbano, y de la calidad de vida de los ciudadanos.

- La actividad urbanística del municipio de León está ordenada y regulada mediante un Plan General de Ordenación Urbana formulado en 1980 y que, a lo largo de los más de veinte años de vigencia, ha experimentado varias modificaciones. Adicionalmente, algunos ámbitos singulares cuentan con Planes Urbanísticos de desarrollo entre los que cabe destacar el Plan Especial de Protección, Conservación y Mejora de la Ciudad Antigua.

El modelo territorial definido por el Plan General vigente se adapta en general a las pautas urbanísticas habituales en los años en que se formuló, presentando sin embargo algunas singularidades que le hacen ciertamente atípico en su género y en algunas de sus determinaciones.

Reconoce la vocación urbanística de la mayor parte del territorio municipal, ajustando los ritmos de su desarrollo y las oportunidades en aquella época plausibles, limitándose a marcar los límites de la clase de suelo urbanizable sin incorporar una mínima estructura que integre tales desarrollos ni con la ciudad preexistente ni con los suelos colindantes de la misma clase.

Otro tanto cabe decir por lo que a la clasificación del suelo urbano se refiere, clase de suelo en la que, utilizando un atípico y en cierto modo urbanístico criterio de consolidación, incluye a toda edificación existente cualquiera que sea su posición relativa sobre el territorio mediante la consideración de un ámbito de referencia que se acota a la propia parcela catastral ocupada por cada edificación. Esta actitud le aboca a incluir en esta misma clase de suelo la totalidad de la infraestructura viaria existente en tanto que soporta en algún punto de su discurrir por el municipio alguna de las edificaciones incluidas en esta clase de suelo desde el criterio anterior.

El resultado estructural final resulta así en un territorio salpicado en toda su extensión por multitud de pequeñísimas manchas inconexas de suelo urbano, cuyo único elemento de agrupación lo constituyen las líneas que sobre el territorio marcan la práctica totalidad de las carreteras y caminos locales existentes. La clasificación del suelo urbanizable no consigue por otra parte aglutinar muchas de estas manchas de suelo urbano así resultantes.

Este mismo hacer, aplica por lo que a la distribución de usos sobre el territorio se refiere, aceptando como válidos la totalidad de los usos en cada caso existentes, con independencia de la posición relativa de cada uno de ellos en relación tanto con

la estructura general como con los usos y edificaciones existentes en las parcelas colindantes.

La voluntad del Plan es marcadamente conciliadora hasta el punto de considerar la totalidad de las edificaciones y usos existentes en el municipio, declarando su propia ordenación como orden y normativa de sustitución.

- Aun así, el Plan ha cumplido en León un destacado papel como instrumento normalizador de una actitud precedente basada primordialmente en la teleología del derecho napoleónico, muchas de cuyas pautas mantiene al no haber establecido una estructura de orden menor mínimamente coherente.

6.2. Nivel de ejecución del Plan vigente y actividad inmobiliaria.

- El nivel de ejecución del Plan General de Ordenación Urbana vigente es muy bajo. Tras casi veinte años de su entrada en vigor, faltan por desarrollar aún sectores de suelo previstos para su entrada en el mercado inmobiliario en el primer cuatrienio de su vigencia, siendo prácticamente nulo el nivel de ejecución del segundo cuatrienio.
 - Incumplimientos de primer cuatrienio: Cerca de 500.000 m² de suelo con capacidad para 1960 viviendas, además de otros 600.000 m² de suelo industrial.
 - Incumplimientos de segundo cuatrienio: casi 2,0 millones de metros cuadrados de suelo con capacidad para más de 5.250 viviendas, a los que han de añadirse otros 775.000m² de suelo previstos a uso industrial.
 - Adicionalmente a estos suelos, calificables de "especuladoramente retenidos", han de añadirse los más de 4,0 millones de metros cuadrados de suelo clasificados en el Plan General como Urbanizables No Programados, los cuales, de mediar interés, y a la vista de la legislación actualmente vigente en todo el estado español, podrían haber iniciado su desarrollo normal desde hace casi cuatro años.

De haberse cumplido las previsiones del Plan General, la ciudad debería disponer al momento actual de suelo más que suficiente para absorber las necesidades de los próximos ocho años.

- Sin embargo, y a pesar de lo anterior, la ciudad carece al momento de disponibilidad de suelo para poder absorber no sólo cualquier tendencia al alza que pudiera aparecer en la actividad inmobiliaria a medio plazo, sino que, caso de que los niveles

de actividad se mantengan en índices semejantes a los de los últimos años, esta carencia alcanza incluso a las necesidades más inmediatas.

Desde las administraciones responsables no se han tomado ninguna de las medidas previstas en la legislación vigente para afrontar estas situaciones. De los antecedentes históricos se deduce que la administración leonesa tiene una crónica debilidad de capacidad de gestión urbanística que, a pesar de las modificaciones legislativas habidas al respecto, parece no ha sido capaz de solventar, cuestiones estas que recientemente con la creación de una sociedad pública de capital enteramente municipal, dedicada entre otras cuestiones a la gestión urbanística, tenderán muy probablemente a normalizarse.

- La actividad inmobiliaria de la ciudad de León ha sido en los últimos años sensiblemente superior a la media nacional en las ciudades de su mismo rango poblacional. La fuerte expansión de la formación de hogares, junto a una elevada obsolescencia por inadecuación estructural de su parque inmobiliario, parecen estar en el origen de esta situación.

Las características de esta actividad, y la falta de desarrollo de los suelos previstos muestran —y son consecuencia de— una situación de mercado fuertemente controlada por los escasos promotores, que son, además, de pequeñas dimensiones, lo que aboca a una actividad de muy bajo riesgo y por tanto muy localista. Ello es aplicable tanto al ámbito de la oferta como a la demanda. Resulta significativo el hecho de que, salvo raras y muy recientes excepciones, aún hasta épocas muy recientes las acciones de cierta entidad habidas en la ciudad de León y su alfoz han sido afrontadas casi exclusivamente desde las administraciones y entidades públicas.

- La oferta inmobiliaria está limitada en la práctica a las tipologías plurifamiliares. El mercado de locales y oficinas está limitado casi exclusivamente a una zona muy concreta de la ciudad donde se concentra la práctica totalidad de estas actividades.

Otro tanto cabe decir de la oferta de suelo para uso industrial. Si bien existe superficie de suelo calificado a estos usos más que suficiente en el Plan General, la falta de desarrollo de los mismos aboca a una situación actual de oferta muy limitada. Ello está significando ya pérdidas importantes de nuevas implantaciones.

A pesar del importante valor cultural del patrimonio edificado existente en la ciudad, la rehabilitación es un campo meramente simbólico en la actividad inmobiliaria de León.

- Los costes de urbanización son, en León, más altos de lo normal. Las características geomecánicas de su subsuelo dificultan la ejecución de obras subterráneas y exigen con frecuencia soluciones técnicas costosas para la cimentación de las edificaciones.
- La provincia de León es la que mayor aportación tiene en todas las formas de ocupación de vivienda sobre el total regional, siendo León capital una de las ciudades que menos parque aporta al total de su provincia y con un número de viviendas principales por mil habitantes por encima de la media que presentan las capitales de la región (solo superada por Valladolid).
- La evolución del parque de viviendas pone de manifiesto el crecimiento que han experimentado las viviendas secundarias, tanto a nivel nacional como regional (mucho más significativo en esta última). Ello tiene su explicación en el sistema de valores sociales, las peculiaridades estructurales del sistema económico nacional, las características de nuestras ciudades y los grandes movimientos migratorios del pasado. No obstante el municipio de León es uno de los que posee menor porcentaje de segunda residencia y donde el crecimiento experimentado por esta forma de ocupación ha sido menor.
- Si bien el número de viviendas familiares por cada mil habitantes ha aumentado notablemente en estos últimos años de 374 en 1991 a 404 en 1996, ello no ha repercutido en la misma forma en las necesidades realmente cubiertas, debido a la importante proporción de viviendas desocupadas, en especial, y en menor medida a las destinadas a segunda residencia. Por otra parte han aumentado las necesidades del número de viviendas familiares según las tendencias de cambio que están diversificando la estructura de los hogares en nuestro contexto socio-demográfico: crece más el nº de hogares que la población, a la vez que se tiende a disminuir el tamaño de los mismos.
- El parque de viviendas se enfrenta a la necesidad de atender a la disminución del tamaño medio familiar, con el consiguiente aumento en la demanda de vivienda. El tamaño medio familiar en 1991 era en España de 3,30 personas/vivienda principal (2,7 personas/vivienda ocupada), siendo ligeramente menor para Castilla y León que se establecía en 3,20 personas/vivienda principal, coincidiendo con el municipio de León. En 1996 la ciudad de León cuenta con un tamaño medio familiar de 3,03 personas/vivienda, valor aún muy por encima de las 2,1 personas/vivienda en que estaba en el año 91 la media europea.
- Los precios de la vivienda, y por tanto el acceso a la misma, está actuando como un factor generador de desigualdades estructurales, cuando no de exclusiones, que incide directamente en la fragmentación y polarización socioeconómico de la ciudad.

Esta situación, generalizada en todas las ciudades del mundo, adquiere en León una especial virulencia. En la ciudad existen zonas en las que el precio de la vivienda casi duplica al precio medio en el municipio.

- La tendencia futura de los precios de la vivienda nueva en la capital leonesa es la de continuar creciendo, consecuencia directa tanto de la notable escasez de suelo urbanizado existente, como de la extrema centralización de las actividades urbanas.

7. DOTACIONES URBANÍSTICAS (EXCEPTO RED VIARIA).

7.1. Consideraciones Generales.

- Excluida la superficie de suelo destinada a red viaria en cualquiera de sus categorías, el municipio de León dispone actualmente de un total de casi 5,5 Millones de metros cuadrados de suelo (5.474.412 m²) destinados efectivamente a dotaciones urbanísticas, a los que habrían de añadirse otros 797.780 metros cuadrados más calificados a estos usos por el planeamiento pero sobre los que aún no se ha implantado efectivamente el uso previsto.

Ello supone el destino efectivo actual a dotaciones urbanísticas no viarias de casi un 38% de la total superficie de suelo clasificado como urbano por el Plan General vigente (14,55 Millones de metros cuadrados considerando el suelo clasificado directamente como urbano más el clasificado como urbanizable y efectivamente desarrollado al momento actual) que, junto con los calificados pero no dispuestos (797.780 m² más) alcanza a más de un 43% de dicha superficie.

- Refiriéndonos a los indicadores utilizados por la legislación actual, los ratios o índices existentes resultan en unos valores por encima de 43 m²/habitante, ó 96 m²/vivienda, ostensiblemente superiores a los establecidos como mínimos en dicha legislación.

La distribución sectorial o por servicios a que se destina efectivamente esta enorme extensión de suelo, presenta sin embargo fuertes disparidades entre los distintos usos, no siendo en algunos casos la situación tan halagüeña como la que refleja su consideración global.

SUELOS DESTINADOS A USOS DOTACIONALES EXISTENTES

Dotación	Tipo	Sup. Suelo (m ²)	Sup. Edificada (m ²)
ESPACIOS LIBRES	Parques Periurbanos	338.458	
	Parques Urbanos	652.750	
	Jardines, Plazas y otras Áreas Estanciales	120.170	
	Otros E. Libres Locales	154.250	
	Total	1.265.628	
DOCENTE	Niveles Universitarios o equivalentes	488.836	
	Centros Docentes Reglados	633.864	290.766
	Centros Docentes No Reglados y Usos Complementarios del educativo	373.898	
	Total	1.496.598	
DEPORTIVO	Uso Deportivo	423.492	
	Total	423.492	
SOCIAL - ASISTENCIAL	Uso Asistencial Sanitario	205.868	120.737
	Uso Asistencial No Sanitario	477.645	87.495
	Total	683.513	
SOCIO - CULTURAL	Uso Cultural	33.145	
	Otros Usos Socio-Culturales	141.575	75.968
	Total	174.720	
SERVICIOS - URBANOS	Técnico-Administrativo	436.047	227.832
	Servicios Urbanos	940.024	
	Aparcamientos	54.390	0
	Total	1.430.461	
TOTAL USO DOTACIONAL EXISTENTE		5.474.412	

SUELOS DESTINADOS A USOS DOTACIONALES PREVISTOS NO EJECUTADOS

Dotación	Sup. Suelo (m ²)
ESPACIOS LIBRES	304.694
DOCENTE	263.508
DEPORTIVO	95.312
SOCIAL - ASISTENCIAL	14.747
SOCIO - CULTURAL	29.615
SERVICIOS - URBANOS	89.904
TOTAL USO DOTACIONAL PREVISTO	797.780

7.2. Dotaciones de Suelo para Uso de Espacios Libres Públicos.

- La superficie total de suelo destinada actualmente a este uso y destino (considerando como destino efectivo cuando están debidamente acondicionadas y dotadas para el uso y disfrute de la población), alcanza a 1.265.628 m² de suelo, equivalente a algo más de 8,75 m²/habitante, y que corresponde a un índice de 19,35 m²/vivienda.

Adicionalmente a estas superficies la ciudad cuenta con una importante red lineal de áreas o zonas peatonales, muchas de ellas acondicionadas y dotadas como verdaderas áreas estanciales para descanso o reposo, e integrada tanto por elementos de uso exclusivo, como por la disposición dominante de áreas peatonales sobre calles de coexistencia, y que forman parte inseparable del Sistema de Espacios Libres desde el momento que estructuran el mismo a la vez que facilitan su comprensión y uso como conjunto.

De la disposición combinada de todos estos elementos en la ciudad resulta una estructura de Espacios Libres que puede calificarse como constitutiva de un verdadero Sistema, ya que está perfectamente estructurado y jerarquizado tanto en sí mismo como en relación con los usos del suelo y la jerarquización de la estructura urbana global. Su organización y disposición espacial es tal que puede afirmarse que se puede recorrer la práctica totalidad de la ciudad discurriendo por áreas libres, peatonales o calles de convivencia con preferencia peatonal.

En cuanto a su disposición espacial podemos señalar que, aunque el nivel de implantación alcanza a la práctica totalidad de la ciudad, los desequilibrios locales llegan a ser notablemente importantes. Así, frente a ámbitos como el Fragmento 5, que cuenta con 23,34 m²/habitante de Espacios Libres, existen otros como el Fragmento 2 ó el 6 cuya dotación espacial no alcanza más que a 5,77 m²/habitante

y 1,25 m²/habitante respectivamente, siendo ello consecuencia directa de la escasez de las áreas o espacios libres de ámbito local.

El planeamiento urbanístico vigente califica a uso dotacional de Espacios Libres otros 375.086 m² de suelo adicionales a los Espacios Libres ya existentes, de los cuales algo más de un 75% su calificación a este uso y destino deriva directamente desde el Plan General, proviniendo la del 25% restante de planeamiento de desarrollo tramitado o en tramitación.

En relación con esta importante superficie de suelo no efectivamente acondicionada para el uso previsto destaca la existencia de un total de 75.172 m² de suelo previstos a este uso dotacional en el planeamiento y que se han destinado efectivamente a otros usos distintos. La superficie restante (304.694 m² de suelo) se mantiene sin uso, careciendo del acondicionamiento o urbanización necesario como Espacio Libre.

La disposición de estos suelos sobre la estructura urbana refleja una situación que permitiría equilibrar notablemente entre sí los índices de dotación de Espacios Libres de los distintos fragmentos o ámbitos de la ciudad. Sin embargo es lo cierto que la disponibilidad real de los suelos más necesarios para resolver estos desequilibrios, resulta en la práctica ser la de más difícil gestión.

En este sentido este documento prevé, la adscripción de espacios libres previstos en el Plan Vigente, y no obtenidos nunca por parte del Ayuntamiento, como sistema General de Espacios Libres, con carácter discontinuo. Esta estrategia que completa la general adoptada por el Plan en cuanto a la adscripción de Sistemas Generales, (estrategia predominante y que se mantiene), pretende, no sólo completar esta red de espacios libres, sino lograr la adaptación al desarrollo reglamentario de la Ley 5/99 de Urbanismo de Castilla y León, de manera que todos los sectores tengan adscrita una porción de sistemas generales.

7.3. Dotaciones de Suelo para Uso Educativo o Docente.

a) Suelos destinados a Usos Educativos o Docentes Reglados.

- La superficie total de suelo de que dispone actualmente la ciudad de León destinada a la prestación de servicios educativos o docentes reglados asciende a 1.122.700 m²:
- 488.836 m² corresponden a suelos ocupados por centros de enseñanza de nivel universitario o equivalente (en general población mayor de 18 años), de los que

488.535 m² corresponden a centros de titularidad pública, y los 2.301 m² restantes a un centro privado;

- 633.864 m² a suelos ocupados por centros en los que se imparten enseñanzas de niveles obligatorios (población en edades comprendidas entre 3 y 18 años), distribuidos entre 218.114 m² de titularidad pública, y los restantes 415.750 m² correspondientes a centros privados.

Los indicadores de este sector dotacional arrojan así los siguientes valores:

- 3,38 m² de suelo/habitante correspondiente a los niveles universitarios o equivalentes, (7,47 m² de suelo/vivienda);
- 4,38 m² de suelo/habitante (9,69 m² de suelo/vivienda), correspondiente a otros niveles educativos, y que se desglosa en 1,51 m² de suelo/habitante con carácter de Sistemas Locales (suelos y edificaciones de titularidad pública), y 2,88 m² de suelo/habitante, a considerar como Equipamientos -titularidad privada-.

- Refiriéndonos al número de plazas escolares disponibles, índice que para este servicio resulta bastante más significativo que los anteriores, la situación puede sintetizarse en la existencia de un superávit de plazas disponibles en todos los niveles educativos reglados, tanto obligatorios como no obligatorios.

En los niveles educativos que estamos analizando (los correspondientes a los grupos de edad comprendidos entre los 3 y 19 años), el índice de ocupación real en el curso 1999/2000 de los centros existentes ha alcanzado un valor medio de 0,90, lo que significa que existe un excedente de, como mínimo, un 10% de plazas. Este índice de ocupación real varía entre el 0,86 que han arrojado los centros públicos, y un 0,97 que resulta para los centros privados.

Esta situación excedentaria es aún mayor si se atiende a la población realmente existente en la ciudad de León en cada grupo de edades, ya que la ocupación real constatada en la totalidad de los centros supera notablemente a la población correspondiente a esos mismos escalones de edad radicada en la ciudad de León. Ello pone de manifiesto que la ciudad de León es un importante centro de atracción educacional para la población de la provincia. Así lo demuestra también la existencia de un importante número de centros privados que disponen de residencia para sus estudiantes.

- El total de plazas escolares existente en la ciudad de León se distribuye para los distintos niveles entre un 56% de plazas en centros públicos, y un 44% en centros privados. De esta distribución general, el sector público aporta el mayor

número de plazas en todos los niveles de enseñanza, excepción hecha del nivel correspondiente a Primaria en que el sector privado es ligeramente mayoritario (49,3% el sector público, y 50,7% el privado). Son los niveles superiores (Bachillerato/BUP/COU y Ciclos/FP/Garantía Social) en los que la participación del sector público es más relevante, alcanzado hasta el 64% de las plazas existentes en estos niveles.

- La gran mayoría de los centros existentes, tanto públicos como privados, ofertan todos o casi todos los niveles de enseñanza, tanto obligatorios como no obligatorios, habiendo desaparecido la división clásica de centros especializados por niveles. Se observa sin embargo que, mientras los centros privados ofrecen en su mayoría el ciclo docente completo desde el nivel infantil hasta COU, en los centros públicos no se completa el ciclo en ningún caso, de tal forma que ningún estudiante puede cursar el ciclo completo en el mismo centro público. Los centros que ofrecen nivel infantil solamente alcanzan hasta ESO, mientras que los que tienen los niveles últimos, Bachiller/BUP/COU, empiezan en todo caso en la ESO no ofreciendo en ningún caso plazas en los niveles de infantil ni primaria.
- La superficie media de suelo por plaza ofertada resulta muy superior en el sector privado en relación a la disponible en los centros públicos (30,44 m²/plaza en los centros privados frente a 12,37 m²/plaza en los centros públicos), así como también la superficie media edificada por plaza (11,77 m² edificados/plaza en los centros privados, y 7,37 m² edificados/plaza en los públicos). Sin embargo ha de destacarse que la dispersión de estos índices es notablemente mayor en el sector privado que en el público, consecuencia de la existencia de seis centros privados localizados en el extrarradio que disponen de grandes extensiones de suelo, frente a la localización relativa de los centros públicos siempre en el interior de los ámbitos urbanos a que prestan servicio. Ello queda patente si se utiliza como criterio de valoración de situación las medianas resultantes en lugar de las medias, que alcanzan valores de 14,30 y 11,74 m² de suelo/plaza para los sectores privado y público respectivamente, y 11,38 y 6,93 m² edificados/plaza, en el mismo orden.

Esta diferente situación de los centros públicos frente a los privados se manifiesta también, lógicamente, en los valores que alcanza en uno y otro caso el índice de edificabilidad, que para el sector privado llega a ser de 0,94 m² edificado/m² suelo, mientras que en los centros públicos resulta tan sólo de 0,60 m² edificado/m² suelo, y ello para un tamaño medio de centro muy semejante (628 plazas por centro público, y 594 plazas por centro privado). Las diferencias entre estos índices muestran así una notablemente mejor adecuación urbanístico-funcional de los centros públicos frente a los privados.

- Las previsiones dotacionales contenidas en el Plan General de Ordenación vigente, alcanzaban a unos índices de 5 m² de suelo/plaza para los niveles de Preescolar y EGB (equivalentes a los niveles de Infantil, Primaria y ESO actuales), 10 m² de suelo/plaza para el nivel docente de BUP-COU (equivalente al Bachillerato actual) y 6 m² de suelo/plaza para la FP (correspondiente a los niveles actuales de Ciclos y Garantía Social). Por otra parte, la regulación del antiguo Ministerio de Educación establecía como "recomendados" los ratios de 12,50; 14,50 y 16,20 m² de suelo/plaza para esos mismos niveles, y en el mismo orden referido.

Según estos referentes se observa que un total de 8 centros públicos (el 28% de los centros públicos existentes) y 7 centros privados (el 30% de los existentes), tienen un ratio de superficie de suelo por alumno inferior a las previsiones del Plan General, destacando el hecho de que se encuentren en esta situación la totalidad de los centros públicos y privados localizados en la Ciudad Antigua (fragmento 11). Obviamente la situación resulta mucho más desfavorable si el referente tomado lo son las superficies previstas por el Ministerio, en cuyo caso son 17 centros públicos (el 61%) y 11 privados (el 48%) los que ofrecen un ratio de superficie de suelo por alumno inferior a aquél mínimo "recomendado".

- Por lo que a la distribución espacial de los distintos centros por la ciudad se refiere se observa una distribución de los centros públicos notablemente homogénea, alcanzándose desde ellos muy equilibradamente a la práctica totalidad de los ámbitos o barrios de la ciudad, excepción hecha de la zona del Ensanche (fragmento 13), prácticamente carente tanto de centros públicos como privados.

Los centros privados por el contrario aparecen localizados desde otras estrategias entre las que destaca, aparte de la localización histórica en el ámbito de la Ciudad Antigua (fragmento 11) por su ligazón a órdenes religiosas, o su ocupación periurbana como modo de disponer de una gran extensión de suelo a bajo coste y, dentro de ellas, la proximidad a las grandes vías de comunicación buscando ventajas de accesibilidad.

En cualquier caso destaca la alta concentración de plazas existente en el ámbito de la Ciudad Antigua (fragmento 11), donde se localiza el 22,2% del total de plazas existentes en la ciudad (19% de las plazas públicas y 26% de las privadas), y ello en un ámbito cuya población no alcanza más que al 6,3% del total de la ciudad.

Son precisamente los centros localizados en este ámbito (fragmento 11) los que peores estándares por plaza arrojan, tanto de suelo como de edificación -4,22 m² suelo/plaza y 5,63 m² edificación/plaza en los centros públicos, y 6,03 y 10,05 respectivamente en los privados- (tégase en cuenta que todos estos centros privados disponen de residencia tanto de profesores -conventos- como muchos de ellos de alumnos, por lo que la superficie realmente edificada por plaza para uso docente en estos centros privados es notablemente inferior a la dada).

Otro tanto cabe decir del índice de edificabilidad que arrojan los centros localizados en el fragmento 11, que alcanza un valor de 1,33 m² edificación/ m² suelo en el caso de los centros públicos (0,60 de índice medio en la ciudad de los centros públicos), y 1,67 m² edificación/ m² suelo en los privados (0,94 es el valor de su índice medio en la ciudad).

ESTIMACIONES DE USOS EDUCATIVOS O DOCENTES REGLADOS

Niveles Educativos	Población total existente	Demanda de escolarización estimada	Demanda de plazas	Oferta de plazas			Ocupación real (curso 1999-2000)		
				Públ.	Priv.	Total	Públ.	Priv.	Total
Guardería	2.334	50%	1.167	434	27	461	383	27	410
Infantil	2.852	100%	2.852	2.075	1.800	3.875	1.726	1.580	3.306
Primaria	7.010	100%	7.010	4.625	4.725	9.350	4.043	4.501	8.544
Secundaria	7.320	100%	7.320	5.310	3.930	9.240	4.538	4.046	8.584
BUP-COU / Bachillerato	6.881	50%	3.441	3.420	1.980	5.400	3.396	2.085	5.481
Ciclos / FP / Garantía Social		25%	1.720	2.205	1.225	3.430	1.567	981	2.548

b) Suelos destinados a otros Usos Educativos o Docentes no reglados.

- Además de las superficies de suelo destinadas a los usos docentes reglados, existen en la ciudad otros suelos destinados en la actualidad tanto a usos docentes no reglados (guarderías infantiles o ciclo de preescolarización, centros de educación de adultos, escuelas taller, etc.) como a actividades o usos complementarios de aquél uso principal y del que traen su razón de ser (Centros de Investigación ligados al estamento Universitario, Colegios Mayores y Residencias Universitarias, etc.), y que se distribuyen de la siguiente forma:
 - 324.851 m² de suelo, se destinan a uso docente no reglado, de los cuales 8.798 m² corresponden a uso de Guarderías Infantiles (menores de 3 años de edad), y el resto -316.053 m²- a otras enseñanzas.
 - 52.833 m² de suelo se destinan a usos complementarios del uso docente, entre los que destacan los 33.727 m² que se ocupan por Residencias de Estudiantes, siendo el destino de los 19.106 m² restantes el de Centros de Investigación ligados muy directamente al estamento universitario.

c) Otros suelos disponibles para Usos Educativos o Docentes.

- La ciudad dispone al momento de otros 346.592 m² de suelo calificados por el planeamiento urbanístico a usos de este sector dotacional pero no destinados efectivamente a tal uso:
 - 263.508 m² son suelos que están actualmente sin uso.
 - 83.084 m² son suelos que, aunque calificados por el planeamiento a uso docente, están actualmente ocupados y construidos para otros usos.

Adicionalmente a estas superficies, todas ellas ya clasificadas como suelo urbano bien directamente por el Plan General o bien como consecuencia de la ejecución del planeamiento de desarrollo del que proceden, existe una gran extensión de suelo calificada por el Plan General a estos Usos pero sobre suelos de otras clases aún no desarrollados, entre los que cabe destacar los 270.798 m² de suelo del Área 1 Sector 1 de Suelo Urbanizable No Programado previsto para ampliación del recinto Universitario.

7.4. Dotaciones de Suelo para Uso Deportivo.

- La ciudad de León cuenta actualmente con una dotación de espacios destinados a instalaciones deportivas de uso exclusivo a este fin que alcanza a los 423.492 m² de suelo, que equivalen a 2,93 m² de suelo/habitante (6,47 m² de suelo/vivienda), los cuales presentan la siguiente categorización:
 - 83.792 m² de suelo, equivalentes a 0,58 m² de suelo/habitante (1,28 m² de suelo/vivienda), corresponden al complejo deportivo localizado en Avda. Ingeniero Sáenz de Miera, con claro carácter de Sistema General;
 - 214.320 m² de suelo, equivalentes a 1,48 m² de suelo/habitante (3,28 m² de suelo/vivienda), corresponden a instalaciones deportivas municipales menores distribuidas por diversas zonas de la ciudad, con rango de Sistemas Locales;
 - 125.380 m² de suelo, equivalentes a 0,87 m² de suelo/habitante (1,92 m² de suelo/vivienda), corresponden a instalaciones de titularidad privada.

Adicionalmente a esta dotación, existen en la actualidad otros 115.477 m² de suelo (equivalentes a 0,80 m² de suelo/habitante, ó 1,76 m² de suelo/vivienda), cuyo régimen jurídico-urbanístico ya definitivo establecido por el planeamiento es el de este uso deportivo pero que no tienen al momento construidas las instalaciones necesarias, por lo que no están en uso efectivo.

- Por lo que a la distribución espacial de estas instalaciones se refiere se observa una especial concentración en las áreas periféricas, externas por tanto a la ciudad construida, y especialmente en la zona sur, destacándose la carencia total de este tipo de instalaciones en el interior de lo que podríamos calificar como la ciudad edificada.
- Las previsiones contenidas en el Plan General para este sector dotacional, las mismas ascendían a un total de 5,15 m² de suelo/vivienda, por lo que puede afirmarse que, en su ejecución, se ha alcanzado el estándar cuantitativo previsto por el planeamiento para este servicio. No resulta así sin embargo por lo que a la distribución espacial se refiere, ya que entre las previsiones del Plan General se especificaban localizaciones concretas para los que se denominaban centros de 1º y 2º nivel, fijados en La Lastra para el único previsto de 1º nivel, y en los ámbitos de La Chantría, La Palomera, San Mamés y Oteruelo, para los de 2º nivel, y ninguno de los cuales se ha ejecutado, si bien cabe decir que, excepción hecha del centro previsto en La Chantría donde no existen reservas de suelo a este uso específico, si existen reservas de suelo para este uso en los restantes ámbitos, si bien en ningún caso se alcanzan las superficies de suelo unitarias previstas por el Plan General para el correspondiente nivel dotacional.

7.5. Dotaciones de Suelo para Usos Asistenciales.

a) *Uso exclusivo Sanitario.*

- En la ciudad se contabilizan un total de 205.868 m² de suelo (1,42 m² de suelo/habitante, correspondientes a 3,15 m² de suelo/vivienda) con destino exclusivo a usos sanitarios, de los cuales 189.944 m² de suelo (1,31 m² de suelo/habitantes ó 2,90 m² de suelo/vivienda) corresponden a los cuatro centros hospitalarios existentes (Virgen Blanca, Princesa Sofía, San Isidro y Santa Isabel), 11.237 m² de suelo (0,07 m² de suelo/habitante ó 0,16 m² de suelo/vivienda) a Centros de Atención Primaria existentes (Eras de Renueva, José Aguado, La Condesa y Armunia), y los 4.687 m² de suelo restante (0,03 m² de suelo/habitante ó 0,07 m² de suelo/vivienda) a centros sanitarios de titularidad privada.

La distribución espacial de estos centros sanitarios muestra un posicionamiento periurbano por lo que a los Sistemas Generales se refiere, con una especial concentración en la periferia norte de la ciudad donde se localizan los tres Hospitales de Base (el hospital de Santa Isabel, situado en la periferia sur es un centro de especialidad psiquiátrica). Algo más favorable resulta la localización de los Centros de Atención Primaria (Centros de Salud), que se distribuyen por áreas más interiores, si bien con una clara dominancia hacia el borde más occidental de la ciudad, con lo que quedan especialmente desatendidas las áreas más orientales, que son a la vez las más densas.

- Las previsiones contenidas en el Plan General vigente atendían a una dotación cuantitativa total de 1,4 m² de suelo/habitante para centros hospitalarios, con carácter por tanto de Sistema General, (lo que para la población actual equivaldría a disponer de un mínimo de 202.415 m² de suelo) de los que 1,00 m² de suelo/habitante (144.582 m² para la población actual) corresponderían a centros hospitalarios de base, superficie que no se alcanza en la actualidad, y los 0,4 m² de suelo/habitante restantes a un centro de atención psiquiátrica especializada, único campo asistencial que estaría así cubierto al momento.

El Plan disponía que esta superficie Hospitalaria debía distribuirse por la ciudad en un total de 8 centros, tres de ellos con características de Hospital Básico situados uno coincidente con el actual complejo hospitalario; un segundo a construir en el borde suroriental del área universitaria ligado a una posible Facultad de Medicina; y un tercero en la zona sur, en el ámbito de La Lastra, sobre suelo clasificado como No Urbanizable. Los otros cinco Centros menores, cuyas características no se especificaban, se distribuían aleatoriamente por la ciudad (dos en la zona de El Ensanche, dos en el ámbito de la Ciudad Antigua, y uno al norte de la Estación de Feve).

Adicionalmente a esta previsión netamente hospitalaria el Plan General preveía una dotación de 0,5 m² de suelo/vivienda (que equivaldrían actualmente a 32.710 m² de suelo) para un total de 11 Consultorios de Atención Primaria, distribuidos muy equilibradamente por los distintos ámbitos o barrios de la ciudad, emplazamientos que se han respetado en los cuatro Centros construidos, faltando por ejecutar los 7 restantes.

b) *Otros Usos Sociales y Asistenciales no Sanitarios.*

- Las dotaciones de suelo existentes para otros Usos Sociales o Asistenciales No Sanitarios ascienden a una superficie total de 477.645 m² de suelo (equivalente a 3,30 m² de suelo/habitante ó 7,30 m² de suelo/vivienda), con la siguiente distribución:
 - 465.438 m² de suelo (equivalentes a 3,22 m² de suelo/habitante ó 7,12 m² de suelo/vivienda), lo son de titularidad pública con destinos específicos a servicios sociales o asistenciales no sanitarios generales. De esta superficie conviene destacar el destino específico a Residencias de Tercera de Edad de una superficie de 35.219 m² de suelo, sobre los que se emplazan un total de tres Residencias.
 - 12.207 m² de suelo de titularidad privada se destinan asimismo a estos usos, destacando el destino de 10.924 m² a una Residencia de Tercera Edad.

- El Plan General vigente evaluaba las necesidades de Residencias para la Tercera Edad en un 7% de la población mayor de 65 años, lo que le inducía a prever un total de 9 Residencias de 100 plazas cada una, con una necesidad de suelo cifrada en 45.000 m².

Esta previsión del Plan General no se ha alcanzado a cubrir, existiendo al momento tan sólo 4 Residencias de Tercera Edad, tres de ellas públicas y una privada, que ocupan una superficie de suelo de 35.632 m², lo que según el estándar de superficie de suelo fijado por el Plan General alcanzarían a cubrir solamente 710 plazas de las 900 previstas, equivalente a un 79% de las necesidades en su momento estimadas.

Sin embargo es en este Uso Social en uno de los que mayores cambios sociales se han producido en la ciudad de León, de tal modo que la población leonesa mayor de 65 años asciende al momento (año 1999) a 28.590 personas, por lo que, suponiendo estable el porcentaje del 7% de dicha población como precisado de atención en Residencias específicas, las necesidades actuales se elevarían a un total de 2.000 plazas (equivalentes a 100.000 m² de suelo), frente a las escasas 710 plazas totales existentes.

c) *Otros Suelos previstos a Usos Asistenciales.*

- Existen otros 17.984 m² de suelo actualmente de titularidad pública procedentes de la ejecución de planeamiento de desarrollo con este uso asignado pero que no se han destinado aún efectivamente al mismo, y cuya localización relativa (sobre todo la parcela de 4.018 m² existente en el ámbito de La Palomera), permitiría equilibrar ligeramente la situación territorial de este servicio.

7.6. Dotaciones de Suelo para Uso Socio - Cultural.

a) *Uso Cultural.*

- La superficie de suelo destinada efectivamente a este uso alcanza a 33.145 m² (0,23 m² de suelo/habitante ó 0,51 m² de suelo/vivienda), de los cuales 18.937 m² (el 57%) son de titularidad pública, siendo el resto de propiedad privada.
- Las previsiones contenidas en el Plan General se limitaban a un enunciado genérico de Centros Socio -Culturales que incorporaban usos tales como Biblioteca, Centro Social y Hogar de Ancianos, y podrían ser integrados o independientes. La superficie prevista para cada uno de estos centros era de entre 2.000 y 4.000 m², función de que se realizase tal integración o no, estimándose las necesidades en 1 Centro completo por cada 8.000 viviendas. Esta previsión significaría en el momento actual la necesidad de 32.000 m² de suelo para este uso específico.

Además de estas previsiones el Plan determinaba el mantenimiento de otros equipamientos existentes de este grupo de usos (museos, casas de cultura, etc.), estableciendo que las nuevas necesidades que pudieran ir surgiendo serían atendidas en los suelos que el propio Plan calificaba a Equipamientos sin uso específico.

b) *Otros Usos Socio - Culturales.*

- La superficie de suelo destinada efectivamente a este uso alcanza a 141.575 m² (0,98 m² de suelo/habitante ó 2,16 m² de suelo/vivienda). La totalidad de este suelo se ha considerado de titularidad privada por razones obvias.
- Las previsiones contenidas en el Plan General se concretaban en el mantenimiento de todas las parroquias existentes en el momento de su redacción, así como una nueva reserva de suelo cifrada en un nuevo centro parroquial por cada 3.000 viviendas, evaluándose sus necesidades de suelo en 0,2 m²/habitante, con una superficie mínima por centro de 2.000 m² de suelo. Estas necesidades cuantitativas están en el caso de la ciudad de León sobradamente cubiertas.

c) *Otros suelos disponibles para Usos Socio - Culturales.*

- Además de los suelos referidos, existen actualmente en la ciudad otros 40.535 m² de suelo cuyo destino previsto por el planeamiento es a Dotaciones Socio-Culturales pero que, por diversas causas, no están actualmente destinadas a este Uso.

7.7. Dotaciones de Suelo destinada a la prestación de Otros Servicios Públicos o de Interés Público.

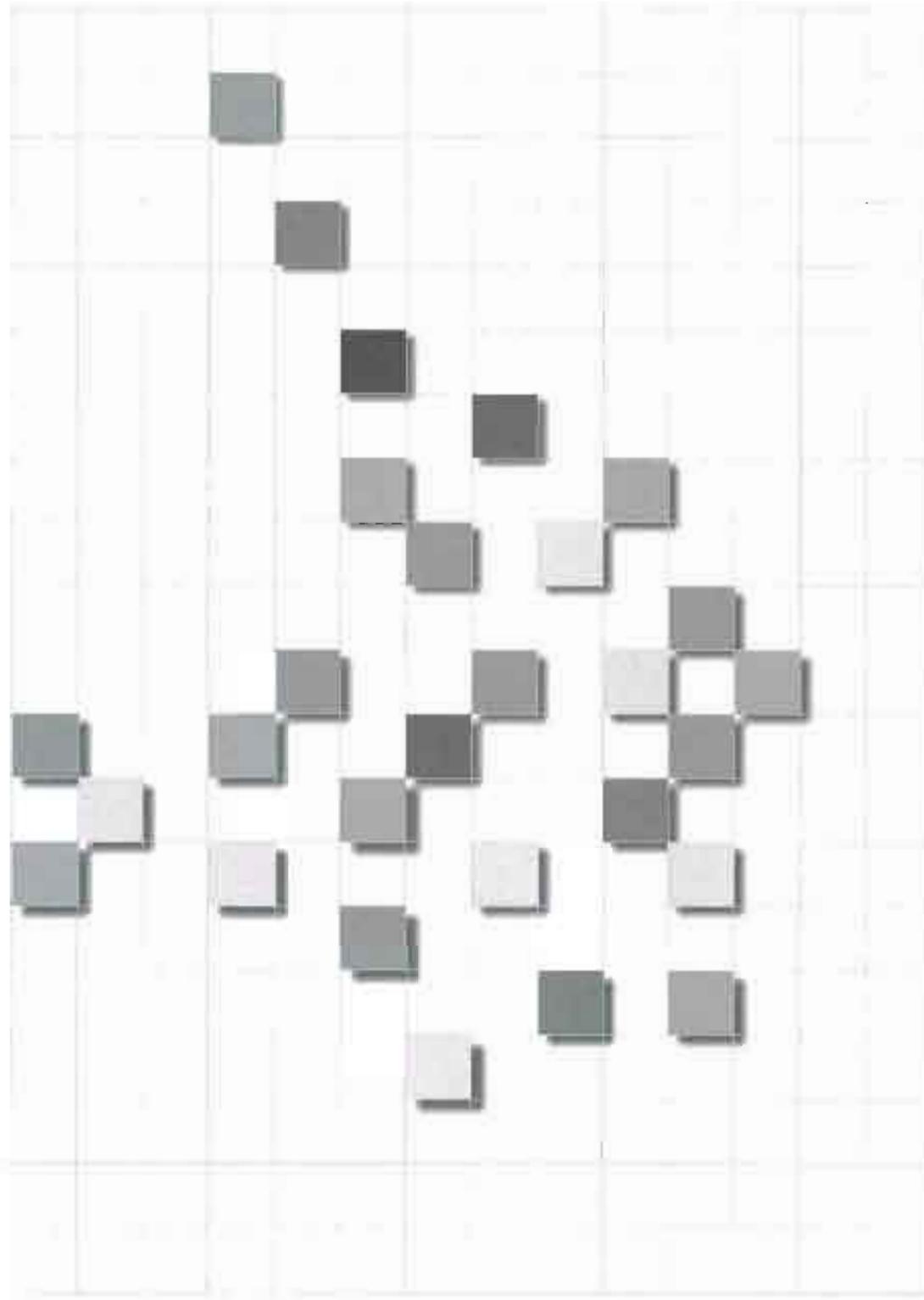
a) *Uso Técnico - Administrativo.*

- Se destinan actualmente a usos técnico - administrativos públicos un total de 436.047 m² de suelo (3,02 m²/habitante ó 6,67 m²/vivienda), relación acorde con la función de capital provincial que le corresponde a la ciudad.

De la distribución espacial de estos suelos destaca la alta concentración de este tipo de actividades existente en los fragmentos 11 (Ciudad Antigua) y principalmente 13 (Ensanche), si bien las actividades que precisan superficies unitarias más elevadas se localizan en zonas más periféricas.



EXCELENTÍSIMO AYUNTAMIENTO
DE LEÓN



TÍTULO II. MEMORIA VINCULANTE



b) *Uso de Servicios Urbanos.*

- Para Usos de Servicios Urbanos según están definidos éstos en el art. 38.1.b) de la Ley 5/1999 de Urbanismo de Castilla y León, se destinan un total de 940.024 m² de suelo (6,50 m²/habitante ó 14,37 m²/vivienda), de los que la mayor parte (723.131 m² (76,93%) corresponden a servicios prestados en régimen de empresa mixta público-privada, destacando especialmente los 667.093 m² (70,96% del total de suelo destinado a estos usos) ocupados por los servicios ferroviarios. Algo más de 12.000 m² de suelo se destinan a los sistemas de transporte de pasajeros por carretera (estación de autobuses).

La distribución por subsectores de esta superficie resulta:

- 33.776 m² están destinados a prestación del servicio de abastecimiento de agua.
- 79.372 m² se ocupan por el sistema de depuración de aguas residuales.
- 44.458 m² se destinan a recogida y tratamiento de Residuos Sólidos Urbanos.
- 47.682 m² están ocupados por el sistema básico de distribución domiciliaria de energía (gas y electricidad), mientras otros 52.686 m² se ocupan por instalaciones para el suministro de energía en la modalidad de combustibles líquidos.
- 2.924 m² se ocupan por las centrales técnicas de servicios fijos de telecomunicaciones.

TÍTULO II. MEMORIA VINCULANTE

CAPÍTULO I. RELACIÓN DE OBJETIVOS Y PROPUESTAS

1. BASES, ESTRATEGIAS Y CRITERIOS PARA LA ORDENACIÓN.

1. BASES Y ESTRATEGIAS.

Las Bases y Estrategias para la conformación del modelo territorial y urbanístico tratan de identificar los escenarios en que se desenvuelve y a que tiende la ordenación territorial y urbanística del municipio de León para lograr un desarrollo armónico e integrado con las transformaciones que en esos mismos órdenes se están experimentando tanto a nivel de la Comunidad Autónoma, como de la Provincia, y Alfoz, como en fin de la propia sociedad leonesa.

Esta definición se estructura en torno a un conjunto de ideas – fuerza que, a modo de bases conceptuales, orientan la ordenación desde la identificación de los objetivos posibles de desarrollo y mejora de calidad de vida de la sociedad leonesa en un horizonte temporal indeterminado pero no por ello no acotado.

A estos fines, las Bases se agrupan en torno a los siguientes bloques:

- Enfoque metropolitano.
- Equilibrio y preservación territorial.
- Equidad territorial y urbana.
- Modelo de Plan.
- Marco de gestión.

1.1. Enfoque metropolitano.

- Los procesos metropolitanos, entendidos como aquellos en los que se establecen estrechos vínculos funcionales y estratégicos sobre un territorio que rebasa los estrechos límites municipales, requieren de una acción ordenadora y planificada, instrumentada y coordinada entre los municipios involucrados.

El posicionamiento relevante de León en el Sistema Urbano de la Comunidad Autónoma como eje institucional y de intercambio, como centro que genera una oferta productiva, de servicios y cultural, se consigue más fácilmente mediante un desarrollo integral de todas las ventajas comparativas comarcales.

- La valoración de las interdependencias entre las diferentes escalas y espacios del ámbito leonés ha de ser uno de los fundamentos básicos de cualquier propuesta coherente para el municipio de León. Una nueva relación de la ciudad y su territorio que revalorice el ámbito municipal y posicione definitivamente a León en su ámbito metropolitano.
- La apuesta por la mayor interconectividad con su alfoz, y el resto de la Provincia y el reforzamiento de los equipamientos metropolitanos significa iniciar una dinámica que, favoreciendo el fortalecimiento de los actores implicados, cree una identidad metropolitana que facilite el disfrute de la ciudad por todos los ciudadanos, sin exclusiones.

El Plan General de Ordenación Urbana municipal expresa de forma clara y contundente la voluntad del municipio leonés de crear un marco de acuerdo que instrumente la planificación del área metropolitana en su conjunto.

Para ello el Plan tiene una visión asociada de Territorio y Ciudad, de complementariedad entre espacio urbano y espacio metropolitano. Esta situación deseable de complementariedad se asienta, por tanto, en el principio de solidaridad territorial, que tiene como objetivo el desarrollo de una sociedad más justa y democrática.

1.2. Equilibrio y preservación territorial.

- La riqueza patrimonial y del territorio es un legado natural e histórico con contenidos éticos, estéticos, culturales y sociales, para ser disfrutado en función de los intereses mayoritarios de la sociedad.

La defensa del patrimonio natural y edificado significa en última instancia apostar por la defensa del conjunto del territorio y de la ciudad. Se trata de hacer frente a las rupturas, la dispersión y el deterioro de la vida de relación como un todo, mediante una concepción del derecho al territorio y a la ciudad en su conjunto en tanto patrimonio para ser utilizado socialmente por los ciudadanos, por las generaciones presentes y futuras.

- Para la preservación territorial y de la conformación urbana, el modelo de ordenación parte del reconocimiento de las singularidades del territorio más que de su

homogeneización; es decir, se plantea desde la búsqueda de las diferencias mediante la selección de áreas con rasgos específicos.

El objetivo se afronta mediante una apuesta decidida por rescatar las realidades territoriales que son de significación colectiva –referentes simbólicos de identidad– ofreciendo un nuevo modelo que potencia todos los factores locales, restableciendo la función que, unas décadas atrás, desempeñaba el barrio tradicional.

Así, se responde también a una concepción del crecimiento mediante la formación y mejor uso del espacio, optimizando la capacidad urbana existente, potenciando las calidades residenciales y equipando el territorio desde sus propios valores y potencialidades.

1.3. Equidad territorial y urbana.

- El Plan General de Ordenación Urbana pretende ser un Plan equilibrador que difunda por igual en todo el territorio municipal infraestructuras y equipamientos en el acceso a las calidades de vida urbana como modelo alternativo al de la segregación espacial y, consecuentemente, social.

El Plan pone así un énfasis especial en procurar la configuración de una ciudad única, integrada, en crear una identidad urbana que facilite el disfrute por igual de todo el territorio por sus ciudadanos, sin exclusiones, pero respetuosa a la vez de las diversidades propias de los distintos núcleos que la integran.

- Varias son las estrategias que confluyen para la consecución de este equilibrio territorial:
 - En primer lugar, la mejora de la conectividad entre los distintos núcleos desde una perspectiva municipal, e incluso metropolitana, mediante una reestructuración del sistema de movilidad de personas y mercancías que facilite la relación interna y con el exterior.
 - Como estrategia referida a los procesos de segregación, mediante la redistribución de los equipamientos que los nuevos desarrollos urbanísticos llevan necesariamente asociados, procurando su configuración como un sistema integrado, destacando en esta estrategia sobre todo la estructuración y enriquecimiento de la totalidad del espacio público, sea éste libre o edificado.
 - Para el logro de un acceso equitativo a los servicios, el Plan se plantea un conjunto de nuevas centralidades que, por supuesto, incluye a todo el territorio,

a la vez que afirma el poder de atracción del centro administrativo, apoyándose para ello en el potencial estructurador de los equipamientos colectivos, desde la escala municipal, e incluso metropolitana, hasta la escala del barrio.

- En función de las todavía legibles estructuras territoriales preexistentes, así como de la necesidad de espacio para actividades recreativas, otra base estratégica del Plan ha sido la implementación de un sistema de espacios verdes equipados que cubra estructuralmente todo el territorio mediante la recuperación de los cursos de agua y sus riberas, y la mejora de la oferta de grandes y pequeños espacios verdes.
- En la búsqueda del equilibrio territorial se procura la amortiguación del proceso de crecimiento basado en la mera edificación residencial especulativa. La intervención en el orden y plazos de desarrollo de los distintos sectores con la consiguiente incidencia sobre el mercado de suelo, pretende ordenar e integrar los nuevos desarrollos para combatir el mercado asocial de suelo, con el consiguiente reequilibrio territorial y la estructuración de León como ciudad socialmente integrada e integradora.

1.4. El modelo de Plan.

- En el caso concreto de León hemos de enfrentarnos al hecho de que la experiencia social de esta planificación es escasa, y escaso es también el asentamiento de la misma en su práctica técnica y político-administrativa.
- El modelo de Plan General de Ordenación Urbana que se adopta para León está constituido por un conjunto integrado de propuestas de estructuración y ordenación que cubren todo el territorio, sumándose, además, un conjunto de propuestas de carácter estructurante para el resto del territorio municipal.

El Plan General recoge así criterios de ordenación del municipio consecuencia de decisiones de estructura urbana:

- Las estructurales propiamente dichas: los sistemas funcionales y el patrón espacial de usos.
- La ubicación y dimensionado de los equipamientos en respuesta a las necesidades detectadas.
- La ordenación de las distintas partes de la ciudad desde el entendimiento de cada una de ellas en sí mismas.

La ordenación, apoyada en criterios funcionales y formales, se enfoca básicamente en el trazado y caracterización del viario y los espacios públicos, y en la

configuración de los espacios edificados.

- en el viario y los espacios públicos, por su gran capacidad de intervención pública,
- en la configuración de la edificación, por las tensiones, económicas y sociales, que este singular mercado lleva a cabo:
- Pero el Plan no se queda sólo en este nivel de propuestas de gran alcance. Las experiencias habidas en los desarrollos recientes de León, caracterizadas por una escasísima aportación de riqueza social, abocan a que el Plan se preocupe, y mucho, por la forma general de la ciudad, por la composición urbana, recuperando para ello las técnicas tradicionales de los planes de ensanche que tan buenos resultados han generado en la ciudad de León como metodología para afrontar nuevos desarrollos urbanísticos. Se asume por tanto como criterio fundamental que la ordenación es uno de los objetos centrales de todo Plan General.

La ordenación concreta la delimitación precisa de los elementos de los sistemas generales a la vez que se plasma la articulación general del tejido urbano:

- Delimitando los sistemas, los usos y sus intensidades.
- Caracterizando en muchos casos los espacios públicos y distinguiéndolos de aquellos destinados a la edificación.
- Definiendo, cuando es de interés a la estructura general del municipio, la "calle", incluso en ocasiones en su relación con la edificación, y la edificación misma.

Con su aplicación se define la estructura básica, la arquitectura fundamental de la ciudad, aunque no se llegue a la ordenación ejecutiva en toda ella.

- Esta propuesta de Plan corresponde con una interpretación de la realidad que se compone, por un lado, de estructuras y sistemas territoriales que interrelacionan el conjunto y, por otro lado, de usos del suelo y localización de actividades bien adaptadas a las peculiaridades de cada parte del territorio, así como a una interpretación dinámica de la urbanística, lo que implica reconocer, y actuar en consecuencia, que la actuación en determinadas áreas territoriales y sectores de actividad es capaz de producir transformaciones en la globalidad.

1.5. El marco para la gestión del Plan.

- Uno de los mayores retos a los que se enfrenta siempre la planificación urbanística es la creación de una conciencia efectiva de la necesidad de la planificación urbana.

En este sentido, son puntos de partida de este Plan General:

- La información y participación pública,
- La integración de las diferentes disciplinas en la elaboración del Plan,
- Las experiencias de colaboración público-privada, con una mayor comprensión de la construcción de la ciudad, a través del urbanismo "concertado"
- Pero alcanzar a conformar una idea deseable de territorio y ciudad requiere, sobre todo, establecer garantías suficientes de su ejecución, y para ello se requiere potenciar los instrumentos de gestión.

Estos instrumentos, jurídicos, administrativos y técnicos, forman parte intrínseca de este Plan, posibilitando su ejecución y permitiendo adaptar las propuestas a la mutante relación entre el Plan y el desarrollo real del territorio y de la ciudad.

2. CRITERIOS PARA LA ORDENACIÓN.

2.1. Criterios para la Red Viaria.

La función del sistema viario en la ciudad es múltiple, pero nadie duda que es el armazón de la ciudad. Este sistema se constituye en el componente que configura en mayor medida la forma general de la ciudad, y también, en parte, su uso y funcionamiento.

Con esta idea, el análisis y diagnóstico previo de la red viaria de León se ha realizado desde una doble perspectiva:

- en primer lugar, desde una aproximación funcional, describiendo las vías y su carácter;
- en segundo lugar, desde una perspectiva capaz de interpretar los distintos sectores espaciales diferenciados que el sistema de calles ha contribuido a generar hasta ahora en la ciudad.

Ambas lecturas están necesariamente unidas y demuestran cómo las vías existentes no han resuelto completamente la conectividad de los distintos sistemas de la ciudad, ni la accesibilidad entre sus partes.

Sobre la base de esta aproximación el sistema viario se concibe en una doble consideración: en su vertiente de sistema de comunicaciones, de sistema circulatorio, y en su condición de definidor morfológico de la ciudad.

- Como sistema de comunicaciones, el viario propuesto se adecua en su definición geométrica a las previsiones de desplazamiento y a la futura distribución espacial de los flujos circulatorios.
- Como definición morfológica, se huye de adoptar criterios apriorísticos y genéricos al margen de las condiciones específicas del entorno por el que la vía transcurre y que a la vez ordena, buscando en cada tramo la solución más conveniente en función de los condicionantes de la trama urbana.

2.2. Criterios para los sistemas de dotaciones.

Al igual que con el sistema viario, la aproximación al diseño de estos elementos es doble:

- de un lado, los equipamientos y espacios libres responden a necesidades funcionales cuantificables,
- de otro, constituyen piezas singulares del sistema urbano a las que se confía un importante papel en la reordenación y recomposición del tejido urbano.

Por tanto, los criterios de ordenación para la situación de estas piezas singulares van más allá de un elemental criterio de oportunidad, que el suelo esté vacante, aunque en la ciudad consolidada, cuyo tejido se pretende respetar, constituye una necesidad ineludible.

El sistema dotacional lo dividimos básicamente en dos subsistemas:

a) *Los Espacios Libres.*

Es este el sistema dotacional cuantitativamente más escaso, por lo que a él ha de atenderse especialmente en la nueva estructuración, teniendo en cuenta además que el conjunto de los espacios libres es el sistema dotacional que, junto a las calles y en menor medida que éstas, más contribuye a la estructuración de la ciudad.

La propuesta del Plan se dirige cualitativamente en una cuádruple dirección:

- calificar piezas de suelo para la realización de algunos parques de superficie

significativa en la periferia,

- valorar y articular las áreas edificadas mediante la consolidación o introducción de piezas menores incrustadas en el tejido existente.
- recuperar los elementos significativos de la estructura territorial natural, incluyendo tales elementos en la propia estructura urbana propuesta de forma que, en cierto modo, lleguen a definirla,
- proteger los grandes elementos territoriales y del propio sistema urbano.

La ordenación se completa con una quinta línea, en este caso de distinta naturaleza, y que se dirige a consolidar toda una serie de espacios exteriores a la ciudad, con carácter de espacios abiertos naturales, excluyéndose de cualquier expectativa urbanística. Estos espacios pueden y deben seguir manteniendo su condición de espacio natural, libre de edificación, incorporándose a la estructura urbana global como elementos definitorios del propio modelo de orden territorial que se adopta.

Desde el punto de vista cuantitativo la ordenación atiende a equilibrar los ratios de este sistema dotacional en relación tanto con los correspondientes al sistema de otros equipamientos, como en lo relativo a su localización, procurando los necesarios reequilibrios zonales.

b) *Los Equipamientos.*

El sistema de equipamientos constituye otro de los elementos claves y esenciales de la ordenación, no sólo por su cantidad, sino por su localización y posición en relación con el viario y la edificación circundante.

En el urbanismo de los años 80 se extendió una tendencia a maximizar las reservas de suelo para equipamiento por un lado, y a rigidizar los usos pormenorizados y condiciones de edificación asignados a estos suelos por otro. En la actualidad se empiezan a acusar las enormes dificultades e hipotecas que estas formas de hacer significan para la atención de las necesidades sociales.

Al momento actual se dispone de una cuantificación de las necesidades de suelo para este sistema dotacional que, por otra parte, resulta idéntica a la establecida históricamente para el sistema de espacios libres. Ello aporta una base de orden que permite orientar las políticas urbanísticas en relación con las necesidades de conjunto de las políticas sectoriales.

Por otra parte, no se considera conveniente pormenorizar la ordenación de estos suelos hasta niveles de concreción que son frecuentemente superados por los ritmos y condiciones de aplicación y validación de las respectivas políticas sectoriales, debiéndose remitir su ordenación pormenorizada a la regulación de los organismos encargados de su ejecución.

En lo que se refiere a los criterios de localización y ordenación tiene especial importancia el tratamiento de borde de la ciudad y el sistema de accesibilidad de nivel provincial y metropolitano y, en lo que se refiere a la concepción como sistema urbano –aunque en este caso sea menos obvia su consideración que con los espacios libres- sí podemos denominarlos así en relación al tamaño, concentración relativa, patrón de localización en la ciudad y niveles de equipamiento.

Se tenderá a su concentración relativa tanto mediante instalaciones de uso múltiple como mediante la integración o agrupación de varios equipamientos constituyendo lo que hemos dado en llamar “centralidades”. En tal sentido, el conjunto de propuestas tendentes a fortalecer el concepto de ciudad policéntrica –de centralidades con roles diferenciales, pero complementarios- constituye una completa política de actuación sobre “lo público” en tanto persigue la cualificación urbana general con acciones que irradian a un amplio espectro social, no sólo por medio del espacio abierto, sino también por medio de aquél espacio público contenido en los edificios que albergan equipamientos colectivos: salud, educación, recreación, administración, entre otros.

2.3. Criterios para los sistemas territoriales.

El objeto fundamental del Plan es la ordenación de la ciudad y ello implica, desde luego, una valoración del territorio en sus diversas escalas en relación a ella, tanto como recurso respecto de las necesidades de su ordenación, cuanto como condición exógena de las propias opciones de ordenación de la ciudad misma. Por ello la propuesta del Plan es también una propuesta, aunque sea parcial, de ordenación del territorio, de un territorio con fuertes amenazas de disgregación en su estructura por acumulación de tensiones, y de cuya falta de estructuración coordinada se están derivando competencias urbanas internas que, además de ahondar cada vez más en su desestructuración, ahondan también en la ya importante carencia y falta de eficiencia de las infraestructuras básicas.

Las originarias condiciones territoriales que favorecieron la fundación y emplazamiento de León siguen manteniéndose, aunque con significación muy distinta de la originaria, como fundamentos funcionales de la colonización de este territorio y, en consecuencia, como fuentes de requerimientos de ordenación de la ciudad. Sin embargo, las funciones de centralidad política, económica, administrativa y de prestación de servicios sobre el ámbito nacional y provincial han decaído, y en el ámbito estrictamente urbano han ido entrando en conflicto entre sí, en su relación con el territorio colonizado, e incluso con la propia identidad de la ciudad, en forma progresiva con su crecimiento y la intensificación de sus propias tensiones.

Así, y en lo que respecta a las en otra época dificultades urbanísticas que se consideraba asociaban los cursos de agua que caracterizan el territorio municipal, el modelo adoptado debe mantener las actuaciones habidas pero poniendo coto a su vez al intenso proceso de desnaturalización seguido hasta ahora, y ello mediante la integración en la estructura final de los ya escasos elementos que aún conservan algo de sus valores ambientales originarios.

Otro tanto cabe decir por lo que respecta al ferrocarril en la ciudad de León. Mantenemos, en concordancia con el pensamiento y la experiencia actual, que está definitivamente superada la etapa en que el ferrocarril tenía que ser expulsado de la ciudad. Entendemos hoy que el ferrocarril debe permanecer en la ciudad y que además es imprescindible para el desarrollo futuro de la misma, pero integrado en ella sin constituir una barrera infranqueable, manteniendo un equilibrio prudencial entre el beneficio de su posición de centralidad, y el coste de su irrupción en el paisaje urbano, que habrá de ser tolerable. La propuesta que sobre este sistema se contiene en este documento desarrolla estos criterios con la legitimidad de estar contrastada por la experiencia reciente en otras actuaciones similares y por una valoración económica dentro de los límites de lo razonable, y está avalada además por el consenso alcanzado al respecto con los organismos sectoriales correspondientes.

2.4. Criterios de diseño del tejido urbano.

La ordenación del tejido urbano encierra también una doble componente: analítica y propositiva. Analítica, en cuanto que parte de un deslinde de la diversidad tipológica del tejido urbano y, propositiva, en la medida en que con las normas urbanísticas que se adoptan se interpreta el modelo de ocupación territorial adoptado por el Plan, un modelo que conduce a conformar tejidos urbanos acordes con nuestra cultura. Y todo ello desde una visión integral y “arquitectónica” de la ciudad, que se ha esforzado para hacerla reconocible tanto en el conjunto como en las partes.

En el conjunto del tejido urbano el Plan procede a la ordenación de cada una de las áreas en función de sus usos global y predominante, y atiende sobre todo a cuestiones de forma, tanto en relación al uso como a la morfología urbana.

Como criterio general de ordenación, el Plan tiende a completar la ciudad mediante la propuesta de actuaciones que pretenden la sutura, o eventualmente la extensión, del tejido urbano consolidado. En esta línea el Plan adopta una posición contundente en relación a las siguientes cuestiones esenciales:

- Integrar en un continuo estructural y estructurado el poblamiento disperso por el territorio, afrontando decididamente la resolución de los conflictos de usos existente en estas áreas.
- Integrar plenamente en la estructura urbana global los núcleos secundarios del Municipio, acabando con el aislamiento que actualmente les caracteriza.

- Afrontar la ordenación de estos núcleos secundarios desde metodologías que, respetando sus características tradicionales básicas, procuran su desarrollo y configuración acorde con su carácter sobrevenido de áreas plenamente urbanas.
- Conseguir la integración estructural de los nuevos desarrollos adoptando para ello las medidas necesarias para:
- Garantizar la continuidad de las tramas viarias existentes en las áreas urbanas sobre las que tales desarrollos se apoyan, sin provocar estrangulamientos ni rupturas, y alcanzando a configurar itinerarios de continuidad, integrados e integradores, entre estas y aquellas.
- Garantizar asimismo su adecuación tipomorfológica con las edificaciones del entorno o de los propios ámbitos, alcanzando a completar en su caso las estructuras urbanas del entorno en unidades morfológicas acordes con las preexistencias.
- Disponer las reservas para espacios libres y dotaciones atendiendo no sólo a la estructura y necesidades de su propia ordenación, sino teniendo en cuenta las carencias que puedan detectarse en las áreas pobladas de su entorno.
- Preservar de su desaparición las estructuras territoriales preexistentes en cuanto memoria histórica de las pautas colonizadoras de este territorio, primando soluciones estructurales y formales que procuren su integración en las nuevas ordenaciones.

2. LA ESTRUCTURA GENERAL ADOPTADA.

1. CONSIDERACIONES GENERALES.

Las originarias condiciones territoriales que favorecieron la fundación y emplazamiento de León siguen manteniéndose, aunque con significación muy distinta de la originaria, como fundamentos funcionales de la colonización de este territorio y, en consecuencia, como fuentes de requerimientos de ordenación de la ciudad. Sin embargo, las funciones de centralidad política, económica, administrativa y de prestación de servicios sobre el ámbito nacional y provincial han decaído, y en el ámbito estrictamente urbano han ido entrando en conflicto entre sí, en su relación con el territorio colonizado, e incluso con la propia identidad de la ciudad, en forma progresiva con su crecimiento y la intensificación de sus propias tensiones.

El objeto fundamental del Plan es la ordenación de la ciudad y ello implica, desde luego, una valoración del territorio en sus diversas escalas en relación a ella, tanto como recurso respecto de las necesidades de su ordenación, cuanto como condición exógena de las propias opciones de ordenación de la ciudad misma. Por ello la propuesta del Plan es también una propuesta, aunque sea parcial, de ordenación del territorio, de un territorio con fuertes amenazas de disgregación en su estructura por acumulación de tensiones, y de cuya falta de estructuración coordinada se están derivando competencias urbanas internas que, además de ahondar cada vez más en su desestructuración, ahondan también en la ya importante carencia y falta de eficiencia de las infraestructuras básicas.

Habíamos de modelo territorial como la base estructural que organiza la forma de ocupación humana del territorio. Esta base estructural se define por los elementos que desde su funcionalidad organizan y prefiguran la distribución de los distintos usos del suelo y desde los que se define el "plano" final de la ciudad.

Por su relevancia en la configuración del modelo así como por la capacidad que, desde sus características técnicas, tienen de prestación de servicios, estos elementos se jerarquizan en Sistemas Generales y Sistemas Locales.

Los Sistemas Generales constituyen los elementos que van configurando de manera básica y esencial la ordenación del territorio y, especialmente, la ordenación urbana de ese territorio. La determinación de los Sistemas Generales efectuada en el Plan obedece a los siguientes criterios:

- Los suelos calificados como tales, constituyen las bases generales para la prestación de servicios esenciales por lo que generalmente su emplazamiento y destino depende directamente de decisiones públicas, destinándose en todo caso al uso o servicio público que se les asigna, y ello sin perjuicio de las diferentes posibilidades de aprovechamiento de esos bienes que permite la legislación vigente.

- La funcionalidad del sistema, es decir, las construcciones o instalaciones que sobre ellos se emplazan, cumplen en todo caso funciones de uso o servicio a la totalidad de la ciudad o incluso a ámbitos territoriales más amplios.
- Se incorporan además a los Sistemas Generales aquellos suelos que, destinados a acoger servicios o dotaciones calificables de ámbito local, se emplazan en áreas dotacionales más complejas, adquiriendo así en su conjunto un rango funcional más amplio.

A los efectos de determinar las condiciones diferenciales de cada sistema o categoría del mismo, así como de describir de una forma pormenorizada las decisiones adoptadas desde este Plan General, señalamos los diferentes Sistemas Generales regulados por el art. 41.c de la Ley 5/1999 de Urbanismo de Castilla y León. Los distintos Sistemas propuestos son los siguientes:

- Sistema Viario y de Infraestructuras del Transporte.
- Sistema de Espacios Libres y Zonas Verdes.
- Sistema de Equipamientos.
- Sistema de Infraestructuras Básicas y Servicios Urbanos.

2. EL SISTEMA VIARIO Y LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE.

2.1. El Sistema Viario.

2.1.A. Criterios de diseño.

El sistema viario se concibe para resolver dos de los problemas principales de la movilidad en la ciudad.

- En primer lugar, para resolver la radialidad de los desplazamientos, de manera que, a pesar de la pérdida relativa de importancia del núcleo central (fragmentos 11 y 13) que en el modelo se procura, una gran parte de los viajes ha de seguir teniendo su origen y/o destino en él. Ello demanda una intervención urbanística que defina una mejor accesibilidad al mismo sobre la base del transporte público, valorando las aptitudes de los restantes medios de transporte.

- En segundo lugar, para dar una respuesta adecuada a la creciente importancia que habrán de adquirir las relaciones entre las distintas periferias urbanas de manera que se matice la radialidad de los viajes antes citados.

El viario resultante de esta concepción muestra un sistema que rompe la dependencia umbilical del sistema actual, favoreciendo una mejor ordenación de los flujos de tráfico, construyendo un sistema morfológicamente ordenado de la ciudad y funcionalmente capaz de distribuir mejor la movilidad urbana.

La red propuesta parte obviamente de la red existente para ampliarla, mejorarla y complementarla. Las propuestas de red arterial del Plan vigente han constituido un ineludible punto de partida ya que sus trazas han marcado en muchos casos la forma de la ciudad. Se proponen así escasas vías primarias que puedan considerarse nuevas, aunque sí se cambia el trazado y características de diseño de algunas de ellas en razón de la función que a cada una se le asigna en el nuevo modelo. El mayor número de innovaciones y modificaciones se introduce en el viario complementario que cobra, desde la perspectiva urbana que se propone para la red, un mayor protagonismo, consecuencia de la función que se le asigna como complemento de canales de tráfico más especializados.

En la concepción de todo el sistema viario juega un papel esencial la jerarquización de las vías, como manera, precisamente, de entender el conjunto como sistema. Pero más allá de su condición conceptual, la jerarquización funcional encierra una consecuencia operativa trascendental en términos de programación y financiación: sirve para asignar responsabilidades de inversión en función de los desarrollos urbanísticos que cada tramo posibilita y procura.

La jerarquización viaria establecida responde a los siguientes criterios:

1. Funciones generales, actuales y/o previstas.
2. Continuidad y conectividad.
3. Complementariedad. Disposición de alternativas eficaces para aquellos itinerarios principales que se demuestran con mayor facilidad de colapsos.
4. Usos del suelo asociado.
5. Trazado, sección y capacidad.
6. Funciones y percepción local.
7. Carácter mixto de las vías como canales de tráfico y espacio público urbano.

2.1.B. Descripción del Sistema.

Las actuaciones en ejecución y previstas sobre el sistema de accesibilidad territorial de la ciudad y área metropolitana de León, generarán a corto y medio plazo una notable transformación de las opciones y vocaciones urbanísticas de la practica totalidad del territorio -el sistema territorial de

relaciones y accesibilidad de la ciudad de León se vuelca definitiva y casi exclusivamente sobre el arco suroeste- y es precisamente desde tales transformaciones de donde el Plan extrae las estrategias de ordenación de mayor incidencia en el modelo adoptado.

- El territorio situado en el cuadrante suroeste, entre la nueva variante suroeste y la actual Ronda Sur, adquiere unos valores estratégicos de alta potencialidad para el desarrollo de la ciudad y área metropolitana de León. La ciudad de León podrá ofertar un factor estratégico-locacional para la implantación de actividades económicas del que hasta el momento carecía.
- De las alternativas propuestas hasta el momento para el nuevo acceso sur, y cualquiera que sea la solución que al respecto finalmente se adopte, se modifica sensiblemente el valor locacional de los suelos ubicados en el área centro-sur del municipio.
- Se altera sensiblemente el sistema de accesibilidad al núcleo y barrio de Puente de Castro. La conexión que se ha construido entre la pata este de la variante sur y la carretera N-601 a Valladolid, no dispone de acceso hacia este núcleo de población. Los tráfico que, procedentes de la zona oeste o sur del área metropolitana, quieran acceder a este barrio deben hacerlo bien desde la Avenida Fernández Ladreda, o bien abandonar la variante sur en el enlace con la calle Cirujano Rodríguez para entrar en el núcleo por su lado oeste. Tan sólo los tráfico procedentes de la propia carretera N-601 por el sur podrán acceder a este barrio por su acceso histórico.
- Las importantes dificultades existentes para poder cerrar el cuadrante noroeste de la Ronda, unido a las características naturales del territorio situado en el arco sureste del municipio de León, parecen alejar a los suelos localizados sobre el arco noreste de otras opciones estratégicas que no sean las de un desarrollo urbanístico, económico y social, de uso exclusivamente residencial y de servicios de alcance exclusivamente urbano, no siendo en ningún caso previsible que sobre este ámbito se puedan generar expectativas o tensiones de mayor alcance funcional.

Estas situaciones abocan a lo que puede entenderse como un desequilibrio estructural derivado de la alta especialización que conlleva al modelo territorial metropolitano –cuadrantes norte y este especializados en usos residenciales y de servicios generales, y cuadrantes sur y oeste especializados en usos de actividades económicas-. Esta especialización territorial implica un modelo territorial y urbanístico generador de un alto índice de desplazamientos diarios –residencia al norte y este y empleo en el centro, sur y oeste-.

Son éstas sin embargo unas situaciones sobre las que obviamente no se puede intervenir desde el escaso ámbito territorial de este Plan General de León, siendo los instrumentos de planificación y

ordenación territoriales los únicos que podrían afrontar las mismas si es que se considerase necesario.

Ante esta situación forzada, y en el marco de los escasos límites operativos que la legislación impone a este Plan General de Ordenación Urbana de León, la decisión estratégica que el mismo adopta sobre el sistema de comunicaciones es la de procurar una altísima eficiencia del sistema viario, y a este objetivo responden tanto la metodología definitoria del sistema como la totalidad de las intervenciones, tanto generales como puntuales, que el Plan General adopta sobre este Sistema.

En la descripción que se desarrolla a continuación se desciende desde los elementos del Sistema General a los restantes niveles del sistema, asegurando con estos niveles la accesibilidad y movilidad desde/hasta cualquier punto de manera razonable.

a) Sistema General Viario.

Desde este Plan General se definen como los elementos que integran el Sistema General Viario todas las carreteras que garantizan la inserción de la ciudad en el sistema territorial provincial, regional y estatal, así como aquellos otros elementos funcionales, sean estos lineales o aislados, que garantizan la continuidad de la relación con el sistema viario urbano.

Los elementos pertenecientes a este primer nivel jerárquico del sistema aparecen grafiados en los planos con las siglas SG, incluyéndose en el mismo tanto los elementos ya existentes o construidos como aquellos otros que están tan sólo previstos.

Con respecto a los nuevos elementos del sistema el Plan General ha adoptado una posición marcadamente pragmática –incluso posiblemente más allá de lo deseable– aceptando íntegramente las propuestas –trazas, localización de los enlaces, etc.– contenidas en los correspondientes expedientes administrativos tramitados por los organismos titulares de cada elemento, y ello en un afán por no introducir argumentos que posibiliten el menor retraso en la ejecución de unas infraestructuras que la ciudad lleva tanto tiempo necesitando y demandando (no se olvide que León es la única capital de provincia española de más de 100.000 habitantes que aún no está conectada por autovía con los grandes ejes nacionales o regionales del transporte).

- Intervenciones sobre los elementos territoriales del cuadrante oeste:

Dentro de esa visión o enfoque metropolitano que se fija como una de las bases estratégicas del Plan, se impone atender a la nueva ventaja territorial que se aporta a estos suelos sin entrar en competencia inútil con el territorio localizado sobre las márgenes de la actual carretera N-120, sino estructurar esta nueva situación desde un rotundo carácter de expansión complementaria de las localizaciones existentes,

sacando partido de ella eso sí para atender a incrementar las posibilidades de implantación, pero en ningún caso a estrangular aquellas.

Es precisamente desde este enfoque desde el que el Plan introduce algunas matizaciones a la propuesta contenida en el estudio informativo de la pata oeste de la variante sur, y cuyo alcance se acota a:

- Recoger la propuesta presentada por la Dirección General de Carreteras, demarcación de carreteras del estado en Castilla y León Occidental, en su informe de 5 de noviembre de 2002, modificando la traza y sistema de enlaces de la pata oeste de la Ronda sur adoptadas en el primer documento inicial.

En este tramo de la Ronda Sur se establece un doble enlace resuelto en diferentes niveles. Uno de estos niveles se origina para garantizar un nuevo acceso al aeropuerto desde esta Ronda sur. El segundo nivel responde a la necesidad de dotar al polígono industrial de San Andrés del Rabanedo de un acceso desde esta misma ronda. Es precisamente sobre este segundo ramal que el Plan General se apoya, dado su carácter más urbano, para poder garantizar la accesibilidad a los nuevos desarrollos urbanísticos previstos en esta zona, sin alterar por ello la finalidad esencial de este acceso.

- Modificar la tipología del entronque con la Avda de Portugal del ramal de conexión con la variante sur que discurre por la ladera este de la cornisa de Oteruelo, el cual debe ser realizado como enlace a desnivel, en ningún caso como cruce a nivel cualquiera que sea la tipología que para el mismo se adoptase.

Este cambio meramente tipológico viene demandado desde la necesidad de garantizar unas condiciones mínimas de accesibilidad entre las áreas industriales localizadas en el arco sur de la ciudad de León (parque tecnológico, polígonos industriales de Villacedré y Onzonilla), y los consolidados urbanos del área de Trabajo del Camino y San Andrés del Rabanedo, así como de los nuevos desarrollos previstos desde este Plan en la zona de la Fanfalcia, relación para la que es imprescindible contar con este tramo de la actual carretera N-120.

La modificación de este entronque que el Plan plantea no sólo no presenta ninguna dificultad técnica sino que, dadas las características topográficas de este enclave, entendemos mejora notablemente las propias condiciones técnicas y económicas de la actuación en relación con su incidencia territorial.

- Construcción de un enlace en el punto central de este mismo ramal al objeto de dotar de accesibilidad desde los grandes ejes tanto al Parque Tecnológico de Armunia como a los núcleos urbanos de Oteruelo y Armunia.

Las dificultades topográficas del entorno por el que discurre este ramal no son en ningún caso óbice para la ejecución de una acción como la propuesta. La única duda que el Plan se ha planteado al respecto se refiere precisamente a si ejecutar tal enlace como entronque a nivel o como enlace a desnivel. La primera opción facilitaría la construcción del acceso al núcleo de Oteruelo en perjuicio del ramal de acceso al Parque Tecnológico, mientras que la segunda invierte totalmente las prioridades. El Plan General se decanta definitivamente por la primera opción, y ello no atendiendo a ninguno de los intereses anteriores, sino a la declaración de Impacto Ambiental, ya que la Cornisa de Oteruelo está declarada de Interés Geológico Nacional.

- Intervenciones sobre los elementos territoriales del arco sur:

- Ronda Sur, tramo correspondiente a la Avda Fernández Ladreda y mitad este de la Avda de Portugal.

El Plan adopta en relación a este eje una doble estrategia, función de las sensibles variaciones que, en el tiempo, el eje ha de experimentar, ya que, por el momento ha de seguir manteniendo su condición de carretera de interés general del Estado. Sin embargo, una vez que entre en servicio la pata oeste de la nueva variante sur, el eje perderá tal condición para pasar a integrarse en el sistema viario urbano. Función de ello se plantea un conjunto de acciones que atienden a un doble objetivo complementario:

- a. Descargar de tráficos, y sobre todo de giros, la glorieta de Michaisa. En relación con este objetivo, se han valorado como los movimientos y giros más conflictivos los de dirección este-oeste en ambos sentidos y sus giros en sentido sur hacia la carretera N-630. Todos ellos se caracterizan tanto por el alto porcentaje de vehículos pesados como por la inexistencia absoluta de alternativas (tan sólo cuentan con una alternativa – notablemente tortuosa por otro lado- los movimientos hacia el sur del sentido este-oeste, utilizando el enlace de la Avda Fernández Ladreda con la Avda Ingeniero Sáenz de Miera para alcanzar la carretera N-630 por la pasarela de Trobajo).

La disminución de los movimientos de sentido oeste-sur se alcanzará desde la construcción de la nueva variante sur y el ramal de conexión con ella desde la Avda de Portugal.

Para la disminución de carga de movimientos de sentido este-sur, los más conflictivos, el Plan plantea la construcción de un enlace bajo la Avda Fernández Ladreda inmediatamente al oeste del paso de esta Avenida sobre el ferrocarril, utilizando para ello uno de los vanos de la estructura existente en este punto que ha de quedar liberado desde las transformaciones a realizar en el sistema ferroviario. El enlace se prolonga hacia el sur mediante una vía que, discurriendo adosada por el oeste a la propia traza ferroviaria, alcanza la carretera N-630 inmediatamente al norte de la planta de Antibióticos.

- b. Integrar el eje en la estructura urbana acabando con el efecto barrera que al momento produce sobre el territorio municipal. Para alcanzar este objetivo el Plan incrementa notablemente el número de pasos e intersecciones transversales al eje, si bien las mismas se plantean con una tipología adaptada a la cambiante situación funcional y jurídica que el mismo ha de experimentar, pero de tal manera que las mismas cumplan adecuadamente sus objetivos en ambas situaciones.

Se plantean así en primer lugar dos enlaces a desnivel localizados en los extremos del tramo comprendido entre la curva de Oteruelo y el paso sobre la línea del ferrocarril. Estos dos enlaces, realizables en el estatuto jurídico actual del eje, pretenden en primer lugar, resolver la ruptura que el eje introduce sobre el territorio que atraviesa y que aísla totalmente los desarrollos existentes a ambos lados del mismo; en segundo lugar, dotar de accesibilidad adecuada al Parque Tecnológico a implantar en la zona sur del eje, operación esta estratégica para el desarrollo socioeconómico de León; y por último, posibilitar el aprovechamiento de las rentas de posición de los terrenos situados sobre ambas márgenes del eje, sin por ello afectar a la funcionalidad de la vía, acción esta que generará importantes sinergias con el propio Parque Tecnológico.

Dada la ruptura estructural que en este ámbito provoca la traza ferroviaria, el Plan establece la necesidad de realizar inmediatamente al este del cruce de este eje sobre dicha línea de ferrocarril, un nuevo paso bajo el eje que permita integrar el núcleo de Armunia y la Escuela de Ingeniería Agrícola a la estructura urbana de la zona norte.

Las dificultades orográficas de este enclave, unido a la proximidad de los ramales del enlace más oriental anterior, hacen que este paso lo sea exclusivamente transversal, sin ramales de acceso, los cuales se desplazan hacia el este hasta agruparlos en un único cruce de esta

Avenida con la calle Jorge Manrique, el cual ha de sustituir a su vez al existente actualmente en la calle Fraga Iribarne.

- Construcción de variante Ronda Este-N-601 (variante de Puente de Castro).

A raíz de la entrada en servicio de la nueva Ronda sur, la Avda. Fernández Ladreda dejará de pertenecer a la red de carreteras del Estado, situación esta que el Plan pretende aprovechar para resolver uno de los puntos más conflictivos del sistema general viario cual es la rotonda de Carrefour.

Para ello se plantea dar continuidad a la red de carreteras del estado directamente desde la ronda este a la N-601 sin tener que penetrar hacia el oeste hasta dicha rotonda. Ello supondrá la construcción de un enlace de acceso a la ciudad desde dicha nueva variante, evitando así la distorsión que aquella rotonda produce tanto a los tráficos ajenos a la ciudad, como a los más puramente urbanos.

Adicionalmente a esta mejora en los tráficos, se pretende con esta operación conseguir dotar de un acceso directo desde la ciudad a la zona noreste de Puente de Castro, área esta del núcleo que quedó descolgada del sistema de accesibilidad general y relación con la ciudad a raíz de la construcción de la variante del Portillo, y que corre el riesgo de quedar aún más marginada desde el nuevo sistema de relación con la prolongación de la Avda. José Aguado.

- Intervenciones sobre los elementos del arco norte.

Dentro de las limitaciones que en este aspecto pesan sobre este Plan General, se atiende a las nuevas situaciones que se generan sobre este ámbito potenciando en el mayor grado posible el desarrollo de los importantes Sistemas Generales de ámbito de servicio provincial existentes en este área, al que se le dota de una densa red viaria, precisamente de los primeros niveles jerárquicos del sistema, a la vez que se procura muy especialmente garantizar la interconexión de esta red con la red viaria del colindante municipio de Villaquilambre, objetivos estos a los que atienden las escasas, pero precisamente por ello notablemente importantes, intervenciones que el Plan plantea sobre el arco norte y este de la Ronda Exterior, entre las que cabe destacar:

- Modificación conceptual de la prolongación oeste de la Ronda norte entre la rotonda de Hospitales y el cruce con la carretera de Carbajal.

Ya desde los estudios realizados en 1980 por el entonces Ministerio de Obras Públicas se previó la construcción de una ronda de circunvalación de la ciudad

de León, de la cual se ha construido hasta el momento tan sólo el arco norte y este, quedando pendiente de construcción todo el tramo oeste, tramo que discurre por el vecino municipio de San Andrés del Rabanedo.

Es conocida la oposición de este municipio al trazado previsto en aquellos estudios para lo que se ha dado en llamar la ronda oeste de León, oposición que se ha materializado recientemente en la petición formal de este municipio al Ministerio de Fomento para que se suprima la afección que de dicha traza se deriva al desarrollo del municipio, así como la receptividad que éste ha mostrado a dicha petición.

Dado el notable desplazamiento hacia el oeste del sistema estatal de carreteras, resulta meridianamente clara la escasa justificación de producir un cierre de ronda de las carreteras estatales del entorno de León en la forma prevista, cierre que se justificaría tan sólo en conseguir una escasa disminución longitudinal en el itinerario carretera de Asturias N-120 a Astorga, dado que el cierre de itinerario ya existe mediante su continuación por la ronda este hasta alcanzar al ronda sur en el Portillo.

Del convenio firmado entre el Ayuntamiento de León y el Ministerio de Fomento, se deduce bien a las claras la voluntad de ambas partes de no insistir en la materialización de dicho cierre noroeste, y así se convenia una aportación del estado para la construcción de una carretera convencional que permita la conexión de la ronda norte con la carretera de Carbajal, y su prolongación hasta la otra margen del río (Carretera de Caboalles) carácter y características estas muy alejadas tanto de aquella propuesta de 1980 como del proyecto que se ha redactado al efecto.

El Plan no puede mantenerse pasivo ante este al parecer abandono definitivo por parte de los distintos organismos afectados del cierre oeste de la ronda de circunvalación. Es obvio que su objetivo es ordenar la ciudad y sus desarrollos de corto y medio plazo, por lo que afronta esta situación con decisión. La ciudad no puede soportar la construcción de la vía de penetración norte hasta la Plaza de El Espolón sin antes poner en servicio otros elementos de la red viaria que eviten el colapso estructural que ello implicaría a una parte importante de la ciudad, ya que esta vía de penetración concentraría sobre sí misma y sobre la Plaza de El Espolón-Avda. Alvaro López Núñez, toda la accesibilidad provincial a los grandes equipamientos capitalinos existentes sobre el límite norte –complejo hospitalario, universidad- situación esta que resulta insostenible.

Urge por tanto sobremanera conseguir ejecutar esta prolongación oeste de la ronda norte, y ello además no sólo sin las servidumbres urbanísticas que se derivan de su consideración como carretera estatal, sino saliéndose también de las servidumbres presupuestarias.

El Plan plantea así sobre este elemento del sistema una estrategia clara y basada en los siguientes principios:

- la prolongación oeste de la ronda norte además de cumplir una función de ámbito ciudad, resulta imprescindible para el desarrollo de los suelos urbanizables de esta zona de la ciudad.
- coincidimos con el convenio firmado entre el ayuntamiento de León y el Ministerio de Fomento sobre las características técnicas de esta prolongación, si bien matizamos el mismo en el sentido de que dicha vía no ha de ser una carretera convencional, sino una calle urbana.

De resultas de lo anterior, el Plan diseña un sistema para esta parte de la ciudad que, en síntesis responde al siguiente esquema:

- Se considera sistema general viario perteneciente a la red estatal de carreteras el tramo de la ronda norte comprendido entre la rotonda de hospitales y la carretera de Asturias, por lo que deberá resolverse adecuadamente la continuidad de este itinerario con las características que considere oportunas el órgano titular de la carretera.
- Adquiere la condición de calle urbana, si bien con el carácter de *"conexión con los sistemas generales"*, el tramo de la ronda norte correspondiente a la prolongación hasta la carretera de Carvajal desde el paso bajo la prolongación de la Avda. de Asturias. Las características técnicas de dicha calle serán las correspondientes a una calle de doble carril por sentido con mediana de ancho tal que permita absorber en ella las diferentes rasantes que cada calzada ha de disponer al objeto de adaptarse lo más posible a la topografía.
- Adquiere la condición de *"refuerzo de sistemas generales"* el incremento de sección necesaria de cada una de las calzadas correspondientes a la actual ronda norte en el tramo comprendido entre la rotonda de hospitales y el paso bajo la prolongación de la Avda. de Asturias.

- Adquiere la condición de calle urbana el tramo de la actual carretera de Asturias comprendido entre el desvío/incorporación de los nuevos ramales de sentido sur-norte y norte-sur y la actual Avda. de Asturias.
- El Plan considera imprescindible la construcción de una variante de la carretera C-623 de León a Villablino que permita circunvalar la ciudad a los tráficos provinciales con origen-destino en el cuadrante noroccidental. Estos tráficos penetran al momento por la Avda. San Ignacio de Loyola hasta la colapsada glorieta de Carlos Pinilla, accediendo así a los equipamientos de ámbito provincial, situados todos ellos en el límite norte del término municipal, a través de la red viaria interior de la ciudad. La construcción así de una variante de esta carretera que permitiese acceder directamente a la ronda de circunvalación por el norte, mejoraría notablemente al calidad de vida de buena parte de la ciudad.

Dada la importancia que este sistema tiene en la estructura general, así como la incidencia que sobre el mismo tienen las competencias estatales, estas determinaciones, si bien se grafían detalladamente en los planos de este Plan General, se recalca desde esta Memoria el carácter de *"sugerencia"* de las mismas, debiendo quedar la solución técnica definitiva a los acuerdos de coordinación necesarios entre ambas administraciones.

- Modificación de la rotonda de los Hospitales. Esta modificación afecta, por un lado, a las características de la vía que da acceso a los Hospitales, la cual deberá ampliar su funcionalidad de ser un acceso al complejo sanitario exclusivamente, a convertirse en el acceso principal a los desarrollos urbanísticos existentes y previstos en el entorno de dicho complejo (barrios de la Inmaculada y Las Ventas), a la vez que se mantiene y mejora la accesibilidad desde ella al propio complejo hospitalario.

Por otro lado, se modifica el viario que entronca por el norte en esta rotonda (calle Altos del Duero), introduciendo una nueva vía que resuelva la accesibilidad de los desarrollos existentes y previstos en el área de Navatejera (ya en el municipio de Villaquilambre). Esta nueva vía viene demandada tanto desde la relevancia estratégica de algunos de los usos actualmente implantados en éste área (complejo hotelero Cortes de León, planta de Rubiera, subestación de Navatejera, etc.), como de la importante masa poblacional implantada ya en esta zona de Navatejera, y cuyas condiciones estructurales muestran una clara relación de dependencia estructural y socioeconómica de la ciudad de León.

Las características tanto técnicas como funcionales de esta rotonda no permiten el entronque sobre ella de más de una vía, por lo que, dada la escasa funcionalidad territorial de la calle Altos del Duero, el Plan General establece la necesidad de suprimir su entronque en la rotonda para entroncar en ese mismo punto así liberado una nueva calle de mayor funcionalidad territorial, a la cual debe desviarse la conexión de la actual calle de Altos del Duero.

- Intervención sobre el enlace de la Ronda Norte con la Avenida Mariano Andrés. La acción que el Plan General plantea en este punto es compleja y de alcance muy superior al del propio elemento estructural, el cual sufrirá por otra parte una intervención muy mínima tendente tan sólo a mejorar sus prestaciones de servicio.

La intervención que se plantea tiene un doble objetivo; metropolitano y urbano o capitalino.

El alcance metropolitano trata de configurar un nuevo eje de comunicación entre León y Villaquilambre, consiguiendo disminuir a su vez el tráfico de la avenida Mariano de Andrés, situación extensiva al primer tramo de la carretera LE-315, actual avenida de La libertad, límite de los términos de León y Villaquilambre.

Se trata de ofrecer los medios y las bases para una posterior actuación – construcción de una variante de la carretera León- Collanzo- en el municipio de Villaquilambre. Petición, por otro lado, formulada por el Ayuntamiento de este municipio en forma de alegación al primer Documento Inicial de este Plan, si bien matizado tanto por las características del entorno como por las servidumbres físicas existentes, ya que un tanto por ciento elevado del alumnado de la Universidad de León proviene del Alfoz, estos desplazamientos se realizan sobre la red viaria interna, especialmente de los barrios de San Mamés y Ventas, a través de las avenidas de Nocedo y San Mamés, incluida hasta la plaza del Espolón, avenida Mariano de Andrés y calle La Serna, sin ninguna capacidad física ni urbanística para soportar tamaña intensidad de tráfico- punta que se origina.

El objetivo o función urbana trata de conseguir en un futuro, un acceso directo desde la Ronda Norte-Este a la Universidad. Función esta que se entiende crucial para la ordenación urbanística de la ciudad de León, y que el Plan prevé en el presente documento como objetivos del ámbito de la Universidad. No obstante y teniendo en cuenta el art. 41 de la Ley 5/99, así como los nuevos desarrollos aprobados, estas previsiones quedan precisamente en eso " en el nivel de propuestas para un futuro concierto entre las distintas administraciones

implicadas". Por ello todas las determinaciones contenidas en el Plan respecto de esta conexión se entienden como "objetivos no vinculantes", es decir como propuestas para el futuro desarrollo urbano.

Para resolver este problema en el futuro, el Plan General propone una futura modificación del enlace de la Ronda Norte con la avenida Mariano de Andrés, modificación que afectará por un lado al municipio limítrofe de Villaquilambre y por otro al Plan Parcial Universidad recientemente aprobado.

Así el Plan Parcial Universidad, que ahora deja una estructura viaria abierta, sugiere su prolongación bajo la Ronda Norte a enlazar con una pequeña rotonda prevista en las Normas Subsidiarias de Villaquilambre en la otra margen de la ronda.

Para todo esto se prevé que tras el acuerdo de las distintas administraciones implicadas, se modifique el nudo de San Mamés, para lo que el Plan General reserva el suelo necesario para que con carácter posterior a la aprobación de este Plan, sea posible en un plazo medio, largo, la ejecución de esta infraestructura.

- Intervenciones sobre los elementos del arco este.

Por lo que al tramo restante de la Ronda Este se refiere (el comprendido entre el enlace con la Avenida Mariano Andrés y el enlace con la carretera N-120), el Plan adopta una estrategia que, si bien significa alterar algunas de las cuestiones asentadas ya en algunos sectores de la sociedad, entendemos sin embargo la única posición realista y, por ello, factible.

El Plan hace suya la modificación pretendida sobre la rotonda de Villaobispo. Esta posición, no obvia el reconocimiento y aceptación de las notables dificultades de origen hidrológico existentes para soterrar cualquier vía en este punto, y los riesgos que, a pesar de los apoyos tecnológicos de que pudiera dotarse el soterramiento pretendido, pesarian constantemente sobre esta acción. Adicionalmente, el Plan reconoce las precarias condiciones técnicas de que dispone la actual carretera N-621 de Santander tanto en el tramo que discurre por el municipio de Villaquilambre como en el que lo hace por el municipio de León. A ello ha de sumarse la escasa funcionalidad territorial que para León significa esta carretera, la cual se limita en realidad a ser la vía de acceso a la ciudad de los desarrollos urbanísticos habidos en el municipio de Villaquilambre.

En cualquier caso es obvia la imposibilidad de incrementar la capacidad de asunción de tráfico de esta carretera en todo su recorrido por el ámbito metropolitano, la cual

sería solamente conseguible mediante operaciones urbanísticas de las denominadas traumáticas.

Ante estas situaciones, el Plan plantea como estrategia la utilización conjunta, de forma complementaria, de esta rotonda de Villaobispo con la rotonda existente en la zona de La Granja, entronque este último que ofrece muy superiores posibilidades de mejora.

Esta estrategia afecta muy poco al municipio de León, debiendo ser en su caso el municipio de Villaquilambe quien debería asumir la misma mediante al definición y construcción de una vía que, arrancando en esta rotonda de La Granja, discurriese hacia el norte por la margen derecha del río Torio hasta alcanzar a enlazar con la carretera N-621 a la altura del núcleo de Villanueva del Arbol. La vía así implantada daría servicio en todo su recorrido a los desarrollos urbanísticos existentes y previstos en este municipio entre la actual carretera N-621 y esta nueva traza, mejorando sensiblemente tanto las posibilidades urbanísticas de esos desarrollos, como las condiciones de accesibilidad del municipio.

Por lo que al municipio de León se refiere, esta opción integraría los movimientos generados por tales desarrollos en un punto de su estructura en que es posible realizar un aumento significativo de la capacidad de asunción de tráfico de su propia red viaria (el ensanche del Paseo de La Granja no presenta ningún problema), tráfico que además se incorporan inmediatamente a la Ronda interior en un punto de notablemente mejores prestaciones que la conexión existente entre esta Ronda y la calle La Sema.

El Plan plantea por fin algunas otras intervenciones menores sobre estos elementos del Sistema General, si bien la escasa entidad de las mismas no las hace merecedoras de su descripción pormenorizada, estando todas ellas graficadas en los correspondientes planos a escala 1:2.000 de este documento.

b) Red Básica Funcional.

Se adscriben a este segundo nivel jerárquico del sistema aquellas vías que garantizan la accesibilidad desde el Sistema General viario a los distintos núcleos y áreas urbanas diferenciadas del municipio, así como aquellas otras que permiten interrelacionar entre sí estos núcleos o barrios por el interior de las áreas urbanas.

Una función complementaria que ayuda a definir los elementos de este nivel del sistema es la de procurar acercar cada uno de estos ámbitos a los elementos integrantes del Sistema General de Equipamientos, sin tener que utilizar para ello las vías del Sistema General.

Dado que las vías pertenecientes a este segundo nivel han de acoger las más elevadas intensidades de tráfico de todo el sistema urbano, se ha procurado diseñar las mismas como vías parque, alejando de ellas las edificaciones mediante la disposición de bandas de espacios libres en sus márgenes, a la vez que actuando sobre el número y frecuencia de sus cruces.

En este mismo objetivo de garantizar la alta capacidad de asunción de tráfico de los elementos pertenecientes a este nivel del sistema, el Plan limita la posibilidad de disponer bandas de aparcamientos en las márgenes de estas vías, si bien gradúa esta limitación en función del nivel de consolidación de los suelos por los que discurre, suavizando la misma para los suelos urbanos consolidados, para los que su aplicación queda totalmente acotada por las políticas de regulación de tráfico, para hacerla algo más estricta en los suelos urbanos no consolidados, donde los bajos niveles de consolidación edificatoria en sus márgenes ofrecen mayor margen para adecuar las dimensiones transversales de las vías a estas necesidades, y alcanzar un nivel de determinación vinculante para los desarrollos de los suelos urbanizables.

La red organiza así la ciudad en un conjunto de grandes zonas o barrios que quedan delimitadas en sus bordes por este sistema de vías, el cual garantiza la accesibilidad de todos y cada uno de ellos al Sistema General Viario.

Los elementos que integran este segundo nivel aparecen signados en los planos de escala 1:2.000 de este Plan General con la letra B en su interior.

- Como elementos pertenecientes al sistema en razón de la primera de las funciones asignadas a este nivel, el Plan incluye los siguientes:
 - Avenida Padre Isla, eje correspondiente a la prolongación urbana de la carretera LE-V-4413 en el tramo comprendido entre la Ronda Norte y el cruce con la Avenida Álvaro López Núñez. El eje garantiza la accesibilidad desde la Ronda Norte a las áreas urbanas de Eras de Renueva y parte del barrio de San Esteban, así como la relación de estos mismos ámbitos con el área central de la ciudad.
 - Avenida de Asturias, eje correspondiente a la prolongación urbana de la carretera de Asturias en el tramo comprendido entre la Ronda Norte y el cruce con la misma Avenida Álvaro López Núñez anterior. Es el eje de accesibilidad y relación de los barrios de Cantamilanós, Inmaculada y San Esteban.

En relación con este eje el Plan determina la necesidad de modificar el proyecto existente para el acondicionamiento urbano de este elemento en su punto de entronque con la rotonda elevada sobre la Ronda Norte, punto en el cual deberá construirse una estructura que permita el paso bajo este primer tramo de la Avenida de Asturias de una vía que, por un lado, facilite el acceso

al complejo hospitalario de las áreas urbanas situadas sobre las márgenes de la anterior Avenida Padre Isla, relación al momento inexistente si no es alcanzando a penetrar hasta el mismo centro de la ciudad, y por otro lado, ofrezca una alternativa para las relaciones urbanas entre los desarrollos existentes sobre los hinterlands de ambas vías, relación que al momento sólo puede establecerse mediante la utilización de la Ronda interior en el tramo precisamente de trazado menos favorable.

Una tercera función que pretende esta vía de enlace es la de actuar como alternativa del primer tramo de la Avenida de Asturias en su función de vía de acceso a la carretera del mismo nombre, descargando así la Avenida Álvaro López Núñez no sólo de tráficos, lo que es ya de por sí una imperiosa necesidad, sino de la complejidad de giros a la izquierda que confluyen en este tramo de dicha Avenida.

- Avenida Mariano Andrés, eje correspondiente a la prolongación urbana de la carretera LE-315 León-Collanzo en el tramo comprendido entre la Ronda Norte y el cruce con la misma Avenida Álvaro López Núñez anterior.

El eje vertebra los barrios de La Asunción y Las Ventas siendo a la vez el único eje viario de cierta entidad que permite la relación entre estos barrios con las áreas centrales de la ciudad. Su función la desempeña de forma totalmente aislada, ajena al resto del sistema. En sus más de dos kilómetros de recorrido por el interior de la ciudad, la vía dispone de tan sólo dos puntos de relación con el resto del sistema viario y situados ambos en el último tercio de su recorrido. Adicionalmente a ello, las edificaciones existentes en su entorno no disponen de otra vía de relación con la ciudad que no sea este eje.

Función de estas situaciones el Plan prevé varias actuaciones puntuales en el entorno de esta vía tendentes, por un lado, a integrarla en el sistema, diversificando así las pautas de movilidad que pesan actualmente sobre los barrios a que sirve, y por otro, a descargarla de tráficos de paso ajenos a su propia actividad, abriendo así la posibilidad de mejorar sus características medioambientales como eje urbano. Un tercer objetivo a alcanzar con tales acciones es, al igual que ocurría con la vía anterior, descargar de tráficos y giros a la izquierda la Avenida Álvaro López Núñez.

- Calle La Sema, eje correspondiente a la prolongación urbana de la carretera de Santander, en el tramo comprendido entre la Ronda Este y el entronque con la Avenida Príncipe de Asturias o Ronda interior. Es el eje de relación con el Sistema General viario de los barrios de San Lorenzo y El Ejido, a la vez que el eje principal de acceso a la Universidad. La estrategia del Plan en relación con

esta vía ha quedado ya referida en el apartado anterior correspondiente al tramo final de la Ronda Este.

- Paseo de La Granja. La inclusión de esta vía en este nivel del sistema se debe a las decisiones adoptadas por el Plan sobre la vía anterior.
- Avenida de Europa, prolongación urbana de la carretera N-120 en su tramo sur. Como elemento de la Red Básica Funcional el eje se prolonga por la Avenida Miguel Castaño y Avenida de Lancia hasta alcanzar al cruce con la Avenida de la Facultad de Veterinaria. Aglutina sobre sí la accesibilidad al centro de los barrios de Puente del Castro, Moisés de León (polígono 10), Las Labiadas, La Chantría y Santa Ana, siendo a la vez el más directo eje de acceso al Sistema General viario de los distritos o barrios centrales de la ciudad.

Es uno de los ejes de mayor peso histórico en la estructuración de la ciudad de León, base desde la que es, además, uno de los elementos del sistema viario que mayores controversias ha suscitado en los últimos tiempos en el seno de la sociedad leonesa, controversias que giran en torno a la conveniencia de prolongarle o no hacia el oeste saltando el río Bernesga y la línea del ferrocarril hasta enlazarlo con la Avenida Doctor Fleming.

La cuestión no es baladí, y el Plan General ha procurado y mantenido un amplio, y en algún momento tenso, debate al respecto, dado que obviamente es el documento en el que se considera debe resolverse tal debate histórico.

El Plan General ha aportado, como le es exigible, algunos elementos nuevos al debate, a la vez que algunas nuevas experiencias y otros modelos y modos de enfoque sobre una cuestión que se reconoce crucial para la ciudad. Función de tales aportaciones y debates, el Plan se decanta definitivamente por no prolongar el eje, dejándole terminar en el mismo enclave que lo hace al momento.

Esta decisión se ha adoptado desde una valoración de ventajas e inconvenientes en la que finalmente se ha otorgado prevalencia a los valores ambientales y de calidad urbana frente a unas relativas ventajas de movilidad que, según ha ido apareciendo en los debates, pueden ser atendidas y resueltas desde otras medidas de mucha menor dureza.

Muy sintéticamente la decisión final se adopta sobre el siguiente balance:

- 1.- El impacto ambiental –visual y paisajístico principalmente- que generaría sobre la escena urbana una estructura como la que sería necesario construir, resulta difícilmente asumible por el entorno. De las

características topográficas y de estructura urbana existentes, la prolongación pretendida requiere una estructura que debería discurrir sensiblemente sobreelevada sobre el entorno, afectando notablemente a toda la perspectiva urbana en un ámbito directo que se extiende desde el puente de San Marcos hasta el puente de la Avenida Fernández Ladreda, tramo en el que se ubican algunos de los más notables elementos de la estructura y escena urbana de León.

- 2.- Con una acción de estas características se incrementarían notablemente las ya altas intensidades de tráfico que actualmente soportan tanto la Avenida Alcalde Miguel Castaño como en menor medida Avenida de Lancia. Los mayores problemas se generan precisamente sobre la primera de estas vías, cuyas características técnicas y de ambiente urbano hacen totalmente inasumible cualquier incremento de los tráficos que soporta. Esta vía necesita precisamente todo lo contrario, disminuir sus niveles de tráfico como paso previo para su necesaria "humanización".

Ha de dejarse claro que esta decisión no significa en ningún modo que se hayan desatendido desde el Plan las necesidades desde las que se justifica esta prolongación, sino tan sólo que se atienden desde otras soluciones que, alcanzando similares -por no decir idénticos- objetivos, no implican sin embargo un coste urbanístico y medioambiental tan elevado como el que implicaría aceptar la prolongación.

A este respecto cabe decir que el Plan afronta de modo diferenciado las necesidades que derivan de movimientos externos a la ciudad y aquellas que proceden de las relaciones internas.

Para los primeros, se han descrito ya en apartados anteriores las acciones estructurales que el Plan plantea tendentes a mejorar sensiblemente las condiciones de movilidad sobre la Avenida Fernández Ladreda, y muy especialmente en la glorieta de Michaisa, elementos que constituyen la alternativa estructural para estos movimientos externos (de hecho viene a cuento recordar que precisamente para suprimir estos movimientos de origen/destino externo a la propia ciudad, se construyen en general las variantes de carreteras y en especial para ello se construyó la Avenida Fernández Ladreda).

Por lo que se refiere a las necesidades del segundo tipo de movimientos, estas quedan, resueltas las anteriores, cuantitativamente muy minimizadas, pudiendo atenderse desde meras medidas de regulación de tráfico complementadas en

su caso con alguna pequeña obra de urbanización. Las opciones que a este respecto se sugieren desde el Plan lo son en el sentido de utilizar como un eje único el par Avenida de la Facultad de Veterinaria-Paseo de Papalaguinda, especializando el primero para los tráficos de sentido sur-norte y el segundo para los de sentido norte-sur, construyendo para este segundo sentido un paso subterráneo hacia la Avenida Lancia bajo la Avenida de la Facultad de Veterinaria.

Otras opciones alternativas o complementarias que se entienden aplicables, y que podrían complementar la anterior, consistiría en abrir al doble sentido la circulación en la Avenida de la República Argentina, atendiendo por ella el itinerario de sentido sureste-oeste. Esta última acción aporta por sí sola importantes ventajas de calidad urbana, ya que permitiría disminuir las intensidades de tráfico que soporta la Avenida de la Independencia, al permitir canalizar por aquella Avenida parte de los movimientos que esta última se ve obligada a atender por carecer de alternativas.

Todas estas acciones se han de entender complementadas por las intervenciones que el Plan plantea en la confluencia del puente de los leones, Ingeniero Sáenz de Miera, Paseo de Salamanca y Avenida de Palencia, punto en el que es necesario reordenar completamente el sistema.

En cualquier caso no es este Plan General el marco adecuado para adoptar este tipo de medidas, y por ello no están reflejadas en sus documentos, refiriéndose aquí tan sólo a efectos de mostrar el marco de reflexiones habidas y soluciones barajadas desde el que se ha adoptado la decisión final sobre este eje.

- Avenida Ingeniero Sáenz de Miera. Su funcionalidad como eje de la Red Básica le deviene de ser, en un futuro próximo, el eje de relación de los distritos o barrios centrales de la ciudad con todo el Sistema General Viario. Complementariamente a esta su función primigenia, y desde su posición en relación a los puntos nodales del Sistema de General de Comunicaciones y a algunos de los elementos más singulares de los Sistemas Generales de Equipamientos y de Servicios Urbanos, garantiza además la accesibilidad desde prácticamente cualquier elemento del Sistema General Viario, a los puntos o enclaves más significativos de la estructura urbana.

De la complejidad de sus funciones estructurales, junto a las especiales circunstancias que pesan sobre algunos de sus puntos de conexión o enlace con otros ejes del sistema, presenta algunas dificultades que, si bien no se justifica que se den desde un instrumento del alcance de este Plan General, sí

lo son como aportaciones para ser en su caso adoptadas desde el hacer administrativo diario. En este objetivo, y con este alcance, el Plan orienta hacia una reordenación de todo el sistema viario de todo rango en el tramo comprendido entre el borde sur de la estación de autobuses y el puente de los leones, y que se relacionan con las determinaciones de este Plan referidas a la reordenación del entorno de la estación de RENFE, por lo que será en los apartados de esta Memoria correspondientes a estos elementos, en los que se detallen tales cuestiones.

- Avenida de Antibióticos, prolongación urbana de la carretera N-630 en su tramo sur. Como itinerario de la Red Básica Funcional el eje se prolonga por la Avenida Doctor Fléming hasta el cruce con la Avenida de Quevedo en la glorieta de El Crucero. En su antigua configuración como eje de relación de la ciudad con el resto del Estado, se constituyó como el soporte estratégico de un poblamiento de características periurbanas, morfológicamente ordenado en sí mismo pero totalmente ajeno a la ciudad, a la vez que acogía actividades de tipo industrial y semiindustrial que utilizaban la ventaja locacional de sus márgenes. Organiza así sobre sí mismo el sistema de accesibilidad y relación de los barrios de El Crucero, La Sal, La Vega y La Veguilla, entre otros núcleos menores.

De sus orígenes funcionales y los procesos de colonización que sobre sus márgenes se han seguido, el eje actúa más como una frontera urbana como eje aglutinador o vertebrador de los poblamientos existentes, mostrando una rotunda especialización funcional de sus márgenes (industrial la margen este, y residencial la oeste), resultando así el eje que presenta mayores conflictos estructurales y de movilidad.

Para su adecuada inserción en el modelo adoptado, el Plan plantea en relación a este eje un conjunto de acciones de ámbito físico muy amplio y de objetivos complejos, los cuales se pueden agrupar esencialmente en las siguientes cuestiones:

- 1.- Descargar de tráfico, y sobre todo de giros, la glorieta de Michaisa. En relación con este objetivo, se han valorado como los movimientos y giros más conflictivos los de dirección este-oeste en ambos sentidos y sus giros en sentido sur hacia la carretera N-630. Todos ellos se caracterizan tanto por el alto porcentaje de vehículos pesados como por la inexistencia absoluta de alternativas (tan sólo cuentan con una alternativa – notablemente tortuosa por otro lado- los movimientos hacia el sur del sentido este-oeste, utilizando el enlace de la Avenida Fernández Ladreda

con la Avenida Ingeniero Sáenz de Miera para alcanzar la carretera N-630 por la pasarela de Trobajo).

La disminución de los movimientos de sentido oeste-sur se alcanzará desde la construcción de la nueva variante sur y el ramal de conexión con ella desde la Avenida de Portugal. La compleción de este objetivo justifica por sí sola la construcción de aquella vía de enlace entre el nuevo acceso sur y las carreteras N-630 y C-622 enunciada en el apartado del Sistema General correspondiente a las intervenciones sobre los elementos territoriales del arco sur.

Para la disminución de carga de movimientos de sentido este-sur, los más conflictivos, el Plan plantea la construcción de un enlace bajo la Avenida Fernández Ladreda inmediatamente al oeste del paso de esta Avenida sobre el ferrocarril, utilizando para ello uno de los vanos de la estructura existente en este punto que ha de quedar liberado desde las transformaciones a realizar en el sistema ferroviario. El enlace se prolonga hacia el sur mediante una vía que, discurriendo adosada por el oeste a la propia traza ferroviaria, alcanza la carretera N-630 inmediatamente al norte de la planta de Antibióticos.

- 2.- Redefinir sus características de diseño y urbanización en el objetivo de alcanzar su plena integración como vía urbana, abandonando su caracterización carretera, pero sin por ello disminuir sensiblemente su capacidad de asunción de tráfico.

Para ello el Plan contiene una propuesta de reordenación de esta vía en esencia en: construcción de vías de servicio en sus márgenes sobre las que se debe concentrar la atención a las necesidades de aparcamiento, sobre todo por lo que al frente de la planta de Antibióticos se refiere, manteniendo los carriles centrales exclusivamente para los tráfico funcionales como eje de la red básica; regularización y formalización adecuada de sus cruces y entronques atendiendo a la alta proporción de vehículos pesados que, desde la funcionalidad estructural de los suelos colindantes, ha de canalizar.

- 3.- Suprimir el paso a nivel de El Crucero. Es este otro de los debates históricos de la ciudad, y de él se habla más en profundidad en el apartado de esta Memoria correspondiente al Sistema Ferroviario.

Las acciones que el Plan plantea en esta zona del eje tratan conjuntamente los problemas de todo el tramo hasta la glorieta de El

Crucero, y tienen mucho más que ver con los movimientos de los ejes transversales que aquí confluyen que con el funcionamiento de este eje, por lo que se describen y justifican en el apartado de esta Memoria correspondiente al eje Puente de los leones, Avenida Palencia, Avenida de Astorga.

Avenida de San Ignacio de Loyola-Avenida de la Magdalena, prolongación urbana de la carretera LE-105 en el tramo comprendido entre el puente Gutiérrez Mellado y la glorieta de El Crucero.

- Como elementos pertenecientes al sistema en razón de la primera de las funciones asignadas a este nivel, el Plan incluye los siguientes:
 - Eje transversal Norte. Corresponde a las vías que permiten la relación entre los barrios de la zona de El Crucero, en la margen derecha del río Bernesga, con los barrios situados en las zonas norte y este del municipio, facilitando a la vez la accesibilidad de los primeros a los complejos sanitario y universitario. El eje viene suficientemente definido ya desde el Plan General de 1980 y está parcialmente construido y en servicio. De tales preexistencias, el Plan mantiene el trazado desde entonces previsto así como las determinaciones urbanísticas de los suelos por los que discurre, en el objetivo de interferir lo menos posible la culminación del eje.
 - Eje centro-norte. Casi paralelo por el sur al anterior, facilita la accesibilidad y relación de aquellos mismos barrios de la margen derecha del río con los distritos o barrios más centrales de la ciudad (barrios del Ensanche y Ciudad Antigua), así como, mediante el tramo opuesto, la relación con estos mismos distritos centrales de los barrios situados en la zona este y sureste de la ciudad (Palomera, San Lorenzo, El Ejido, La Granja) facilitando a la vez la relación de estos barrios orientales con la Universidad y, mediante su conexión con el eje anterior, con los barrios que aquél vertebraba.

Definido también con suficiente detalle desde el Plan General de 1980, está asimismo parcialmente ejecutado, por lo que el Plan adopta con respecto al mismo idéntica postura de no interferir su culminación.

Sin embargo, y sin que ello suponga trastocar este principio de no interferir en su ejecución, el Plan detecta la existencia de un problema en la parte más antigua de este eje que no puede eludirse, determinando la necesidad de construir una ramificación del mismo que, arrancando inmediatamente al oeste del paso de la Avenida Álvaro López Núñez sobre la línea de FEVE, atraviese

dicha traza ferroviaria para alcanzar directamente a la cabecera de la Avenida Ramón y Cajal.

Esta acción se justifica en la necesidad de no incrementar la ya de por sí fuerte carga de tráfico y movimientos que soporta la Plaza del Espolón, facilitando así el acceso desde este eje a los distritos centrales de la ciudad por un recorrido además de mucho más directo, menos perjudicial para la muralla.

La ejecución de este ramal presenta unas características topográficas iniciales difíciles, por lo que el Plan, si bien refleja en los planos las rasantes de sus puntos principales, ello lo es en el objetivo exclusivo de deducir unas mínimas condiciones de su viabilidad, no en sentido de determinación vinculante, debiendo ser el proyecto técnico de construcción quien, con un levantamiento topográfico de más detalle, establezca las rasantes definitivas.

- Eje de la margen izquierda (Avda. Reyes Leoneses, Paseo Condesa de Sagasta, Avda. de la Facultad de Veterinaria – Paseo de Papalaguinda). Es el eje urbano sobre el que se vertebraba el Ensanche, a la vez que el eje de relación con él de las zonas norte y sur de la ciudad, facilitando la accesibilidad de todos ellos con la Ronda Sur.

Corresponde a un eje totalmente consolidado y perfectamente integrado tanto en el entorno como en la vida y actividad urbana, por lo que el Plan mantiene en general todas las situaciones y determinaciones actuales que le afectan, planteando tan sólo, y ello a modo de mera sugerencia que no como determinación vinculante, aquella posibilidad de realizar un paso subterráneo bajo la Avenida de la Facultad de Veterinaria que facilite la circulación desde el Paseo de Papalaguinda hacia la Avenida de Lancia, lo que permitiría mejorar no sólo las condiciones de uso del eje Avenida Europa-Avenida Alcalde Miguel Castaño-Avenida Lancia, sino reordenar los tráfico de la Avenida de la Independencia e intervenir sobre la mejora urbana de algunos tramos de dichas vías.

- Eje sureste. Es este un eje de nuevo trazado que complementará el sistema de acceso y relación del barrio de Puente del Castro. Definido desde una reciente modificación del Plan general vigente, este nuevo Plan mantiene en su totalidad todas las previsiones referidas al mismo como eje de movilidad.
- Eje suroeste. Como tal eje de la red básica corresponde con la práctica totalidad de la carretera de Vilecha en su recorrido por el municipio, incluyendo en el mismo el ramal conocido como La Pasarela que le conecta con la carretera N-630. Corresponde con el prácticamente único viario de cierta entidad de que dispone el barrio de Trabajo del Cerecedo, tanto par atender

sus necesidades de movilidad como en su función de elemento estructurador del propio poblamiento.

El Plan plantea la efectiva incorporación del eje al sistema urbano, desde una redefinición completa de sus funciones, y por consiguiente de sus características.

- Camino de Alfageme. Constituye este elemento el eje sobre el que se vertebran y estructuran todas las ocupaciones históricas de suelo existentes en sus márgenes, función que habrá de mantener incrementada como elemento estructurador de las relaciones norte sur en relación a los nuevos desarrollos que el Plan establece para todo el territorio comprendido entre el tramo norte-sur de la carretera N-120 y la línea ferroviaria a Galicia.

Desde esta extensión funcional, el Plan redefine totalmente su conexión con la Ronda Sur –tramo denominado Avenida de Portugal- convirtiéndole en un enlace a desnivel, si bien para ello, y ante las condiciones topográficas del entorno, se realiza un pequeño desplazamiento del eje hacia el este.

- Eje de la cornisa oeste de Oteruelo. Es este un eje totalmente de nuevo trazado que deberá garantizar la movilidad y relación urbana de los nuevos desarrollos que se suscitan en el entorno del núcleo de Oteruelo de la Valdoncina, a la vez que convertirse en el eje de relación entre este núcleo y los desarrollos industriales que se suscitan desde el Plan sobre los terrenos más occidentales del municipio.
- Arco de la estación. Se trata de un eje que, en su formalización, integra tanto elementos estructuradores de áreas urbanas existentes con otros elementos viarios que desde aquí cambian de función, e incluso otros tramos de nuevo trazado, hasta alcanzar a conformar un eje que, atendiendo en primer lugar a las funciones correspondientes a este segundo nivel del sistema, concentra sobre sí todos los ejes básicos anteriores, en el objetivo de garantizar la accesibilidad de todo el sistema viario a los puntos nodales del Sistema de Comunicaciones –estación de autobuses y estación del ferrocarril de larga distancia-.

La conformación completa de este eje se suscita desde el proceso de transformación a seguir en todo el territorio en torno a la estación de ferrocarril, por lo que será al hablar de tal transformación donde se expliciten y justifiquen las acciones planteadas sobre el mismo.

La red queda así integrada por un conjunto de vías que dibujan sobre el plano de la ciudad un subsistema concéntrico con el arco que describe la Ronda,

complementado por un subsistema radial que se prolonga hacia el exterior en continuidad con el Sistema General.

c) *Red Complementaria.*

Constituida por un conjunto de calles que actúan de vías distribuidoras internas de cada una de las grandes zonas o barrios en que la red básica funcional estructura cada uno de ellos. Constituye un completo sistema alternativo al anterior a la vez que garantiza una relación mucho más urbana entre dichos barrios o zonas.

Las vías adscritas a este nivel aparecen grafiadas en los planos del Plan General con la letra C.

d) *Red Capilar o local.*

Constituida por las vías de acceso a los puntos finales de los viajes o que meramente garantizan el acceso público a las distintas parcelas, edificaciones o construcciones.

e) *Determinaciones relativas al diseño y construcción de la nueva red viaria.*

El Plan General define un modelo determinado de ciudad, y ello está obligado a hacerlo desde la concreción al menos de los elementos más relevantes en la configuración de este modelo, llegando en algunos casos, hasta el detalle pormenorizado de los de menor rango. Desde esta concepción legal del Plan General, nadie duda del poder que en la percepción social de ese modelo tiene la configuración dada al espacio público y, dentro de él, a la calle. La eficacia en el funcionamiento de la calle como soporte de la movilidad, y la imagen –sensaciones- que como espacio público ofrece cada calle, son las dos cuestiones cruciales que más inmediatamente definen una ciudad, sufren o disfruten sus habitantes, y retiene en su memoria el visitante.

Sobre la base de esta aproximación el Plan General considera la calle en una doble vertiente: en su función como soporte de movilidad, de sistema circulatorio, y en su condición de definidor morfológico de la ciudad.

- Como sistema de comunicaciones, el viario propuesto se adecua en su definición geométrica a las previsiones de desplazamiento y a la futura distribución espacial de los flujos circulatorios.
- Como definición morfológica, el Plan tiene expresa voluntad en huir de criterios apriorísticos y genéricos al margen de las condiciones específicas del entorno por el

que la vía transcurre y que a la vez ordena, buscando en cada tramo la solución más conveniente en función de los condicionantes de la trama urbana.

En los apartados anteriores se ha atendido a la definición y justificación de las decisiones adoptadas por el Plan General para la calle en su primera función. Pero el Plan alcanza también a la segunda función, y ello lo hace desde un doble grupo de determinaciones:

- por un lado, desde la definición detallada de la práctica totalidad de la red viaria de nueva implantación en la ciudad, llegando con ella hasta la concreción de la práctica totalidad del sistema, incluso de la red viaria local.
- en segundo lugar, mediante la introducción en las Ordenanzas generales de un conjunto de especificaciones para el diseño y la ejecución de aquella red, cualquiera que sea el ámbito y modo de implantación, que tienden a garantizar la distribución equitativa de este especialísimo espacio público entre sus distintos usuarios – transporte colectivo, automóvil y peatón-.
- En tercer lugar, el Plan considera vinculantes las características y rasgos definitorios de la trama viaria propuesta, de manera que se debe garantizar la continuidad de la trama viaria entre los distintos nuevos desarrollos, y con la ciudad ya consolidada, siendo obligado el mantenimiento de las características funcionales de las vías, como la capacidad de asunción de tráfico, determinada fundamentalmente por su latitud, siendo el trazado de las mismas adaptable a la realidad física del terreno en el momento de su desarrollo y ejecución, con la justificación oportuna que será informada en todo caso por los servicios técnicos municipales.

La adopción final de un nivel tan detallado de determinaciones lo adopta el Plan además de desde aquella conceptualización, desde la legitimación que le ampara –y le es por tanto exigible- en la dicción literal del artículo 36.2.a) de la Ley 5/1999 de Urbanismo de Castilla y León



2.2. El Ferrocarril.

2.2.A. Criterios de diseño.

El sistema ferroviario es sin duda un elemento fundamental en el marco del presente Plan General. En primer lugar porque como infraestructura es posiblemente la barrera que más limita las ocupaciones urbanísticas por el occidente de León. Esta limitación, que tuvo su momento histórico positivo para el desarrollo de la ciudad, actúa negativamente cuando se han alcanzado unos niveles de consolidación urbana en sus márgenes y unos niveles de interrelación metropolitana como los actualmente existentes. Así, todo el actual trazado ferroviario en su discurrir por el término municipal de León aparece como un elemento fuertemente disgregador y fraccionador de las funcionalidades y desarrollo urbano.

Entendemos, en concordancia con el pensamiento y la experiencia actual, que está definitivamente superada la etapa en que el ferrocarril tenía que ser expulsado de la ciudad. Hoy por hoy el ferrocarril debe permanecer en la ciudad ya que, como medio de transporte de personas, ha recuperado su papel de soporte imprescindible para el desarrollo de la misma, pero ello siempre y cuando se alcance un equilibrio prudencial entre el beneficio de su posición de centralidad y el coste de su irrupción en la estructura y el paisaje urbano, que habrá de ser tolerable.

Muy distinta es sin embargo la posición adoptar por lo que respecta a la permanencia en el interior de las áreas urbanas densas del ferrocarril como medio de transporte de mercancías. Si bien la salida de las ciudades de los tráfico y actividades relacionadas con el transporte de mercancías por carretera es ya definitivamente un hecho, no está al momento tan asumido un similar principio de acción por lo que al modo ferroviario se refiere. Sin embargo, los problemas y casuísticas relacionadas con estas actividades no solamente son muy similares en ambas modalidades de transporte, sino que, en el caso por ejemplo de riesgos para las poblaciones que atraviesan, están en el modo ferroviario notablemente incrementadas, por lo que su salida de las áreas urbanas aparece mucho más necesaria.

La propuesta que sobre este sistema se contiene en este documento desarrolla estos criterios con la legitimidad de estar contrastada por la experiencia reciente en otras actuaciones similares y por una valoración económica dentro de los límites de lo razonable, estando avalada además por el consenso alcanzado al respecto con los organismos sectoriales responsables.

2.2.B. Descripción del Sistema.

a) El Subsistema RENFE.

Desde el punto de vista estrictamente urbanístico, la solución adoptada desde el Plan General parte de tres bases o principios esenciales:

- La información urbanística ha puesto de manifiesto la imposibilidad de soterrar el tendido ferroviario. Las características hidrogeológicas del área por el que discurre el sistema hacen difícilmente sostenible una actuación de esta índole. Resulta posible tan sólo un soterramiento parcial del sistema que afecte únicamente al tramo de dirección oeste-este, paralelo a los flujos hidricos, pero en ningún caso resultan factibles soterramientos de tramos paralelos al río.
- El entorno de la actual estación, en pleno centro gravitatorio urbano, es un ámbito de gran valor estratégico cuyo uso actual está muy por bajo de las capacidades urbanísticas inherentes a su situación. Ello afecta no sólo a los suelos que RENFE dispone en esta ámbito, sino también a los suelos vacantes existentes al oeste del sistema, todos ellos claramente infrautilizados en sus posibilidades de estructuración urbana.
- La posición de la estación ferroviaria es una decisión que trasciende de manera singular en el modelo urbano general adoptado. Desde el punto de vista urbano, el mantenimiento de la estación en el entorno de la actual, sometido a las modificaciones necesarias, posibilita un desarrollo del sistema de accesibilidad a la ciudad de gran potencialidad urbanística. La integración en un único ámbito de la práctica totalidad del sistema de transporte de ámbito territorial es una clara opción de futuro.

En el objetivo de integrar el sistema ferroviario en la estructura y ordenación de la ciudad, la reordenación física del sistema ferroviario implica un modelo que, en síntesis, responde a los siguientes objetivos:

- Adaptación de las distintas instalaciones a las nuevas funcionalidades y condiciones urbanísticas del entorno. Este objetivo resulta alcanzable tan sólo desde una rotunda estrategia: supresión en el ámbito esencialmente urbano –área comprendida entre la Avda. Fernández Ladreda al sur y el límite del término municipal por el norte- de todas las construcciones e instalaciones ajenas al estricto servicio de transporte de pasajeros, con su secuela de supresión en este mismo ámbito de todos los tráfico ferroviarios de mercancías y la consiguiente reestructuración del sistema de explotación.

Para el logro de este objetivo se plantean las siguientes acciones:

- Construcción de un enlace entre las líneas Palencia-León y León-Galicia al sur del término municipal, a la altura de la actual plataforma de contenedores. La acción propuesta implica la reordenación puntual de las actuales carreteras N-630 y C-622, así como del acceso existente a la propia plataforma de contenedores.

- Relocalización de los actuales talleres de material motor y material remolcado – ubicados actualmente en el término municipal de San Andrés del Rabanedo y frente al nuevo complejo deportivo de León- a otros emplazamientos externos a este ámbito central. Esta relocalización obliga a una reestructuración de la actual plataforma de clasificación, la cual deberá disminuir su haz de vías para facilitar la implantación de al menos uno de estos talleres sobre el grupo más occidental de ellas.

La relocalización del segundo grupo se plantea en el extremo sur de este mismo haz de vías, sobre los terrenos recientemente liberados desde la reestructuración del sistema logístico de combustibles.

- Integración de la infraestructura de servicio al pasajero tanto en la estructura y trama urbana como con los otros modos de transporte. Para alcanzar este objetivo se plantea la construcción de una nueva estación de viajeros definida desde dos estrategias básicas:

- 1.- Por un lado, configurar un intercambiador modal junto con la estación de autobuses, para lo que se plantea desplazada hacia el sur en relación con la posición que ocupa la estación actual.
- 2.- En segundo lugar, emplazándola montada sobre las vías, de forma que a través de ella y de la infraestructura viaria que su accesibilidad precisa, integre desde ella misma las dos márgenes de la traza.

La complejidad de usos de servicio al viajero que hoy día llevan asociadas estas instalaciones, constituye garantía suficiente de, bajo ciertas premisas, alcanzar la integración plurifuncional del sistema en la nueva estructura y organización urbana adoptada.

- Permeabilización de la traza ferroviaria a su paso por las áreas urbanas, sean estas consolidadas o de nuevo desarrollo. La consecución de este objetivo demanda una doble estrategia: supresión de todos los pasos a nivel existentes en el ámbito urbano, y construcción de nuevos pasos a desnivel en aquellos puntos o enclaves en que se considere necesario.

Ambas estrategias se desarrollan en el Plan desde tres grupos de acciones:

- 1.- Soterramiento total de las vías a su paso por la Avda. Doctor Fléming. Debido a los problemas hidrogeológicos ya enunciados, ello es factible en un tramo muy corto (dentro del municipio de León el tramo comprendido entre el límite oeste del término municipal y la margen este de la Avda.

Doctor Fléming), pero suficiente para poder suprimir el hoy día anacrónico paso a nivel existente en este punto.

- 2.- Sustitución de los dos pasos a nivel existentes en el entorno del núcleo de Armunia por dos pasos a desnivel que coinciden sensiblemente con la posición relativa sobre la trama urbana de los pasos actuales. El emplazamiento concreto de estos pasos a desnivel viene fijado: el primero de ellos, el situado más al norte, ha de dar continuidad al eje denominado arco de la estación de la red básica funcional, eje que garantiza la integración del Parque Tecnológico en la estructura urbana central, así como de toda la mitad norte del propio núcleo de Armunia. Por lo que respecta al segundo de estos pasos, situado en el borde sur del núcleo, su funcionalidad deviene de la necesidad de integrar en el modelo los suelos agropecuarios localizados en la margen oeste de la traza ferroviaria, único modo de garantizar su destino real a estos fines y, mediante su uso, la conservación de sus valores naturales, medioambientales y etnográficos tradicionales.

- 3.- Construcción de los siguientes nuevos pasos a desnivel:

Bajo la línea de Galicia, en un punto próximo al límite norte del actual Colegio de San Agustín. La construcción de este paso se justifica desde la necesidad de relacionar entre sí los desarrollos urbanísticos existentes y previstos a ambos lados de la traza ferroviaria, y ello mediante la construcción de un eje del sistema básico funcional que garantice la accesibilidad de todos ellos tanto con las áreas o barrios centrales de la ciudad como en especial con los puntos nodales del Sistema General de Comunicaciones.

Bajo la línea Palencia-León, a la altura del actual emplazamiento de la reserva logística de combustibles. Su construcción deviene de una doble causa: por un lado, garantizar la accesibilidad directa desde la nueva variante sur a los desarrollos industriales previstos entre dicha traza ferroviaria y la actual carretera de Vilecha, entre la nueva variante sur y el actual polígono industrial de Vilecha; y por otro garantizar la interrelación de los desarrollos urbanísticos existentes y previstos a ambos lados de dicha traza ferroviaria sin cargar con estos tráficos de agitación la nueva variante sur.

Sobre la misma línea anterior en la zona central del núcleo urbano de Trobajo del Cerecedo. Este paso viene demandado desde la necesidad de integrar las dos áreas urbanas que constituyen dicho núcleo. Alcanzar

una verdadera integración de las dos áreas requiere la disposición de una dimensión transversal de paso muy superior a la de la mera pasarela peatonal construida en este punto y a estos fines hace algunos años.

Sobre la misma línea anterior, en el límite sur de la subestación eléctrica. La necesidad, objetivo y finalidad de este paso ha quedado ya suficientemente referida en el apartado de esta Memoria correspondiente a las acciones planteadas sobre los elementos del arco sur del Sistema General Viario.

b) *El Subsistema FEVE.*

No se ha escapado al proceso de elaboración de este Plan General el atractivo que para cualquier ciudad representa poder integrar espacialmente todos los centros nodales del Sistema de Comunicaciones, lo que en este caso significaría poder prolongar la línea ferroviaria de FEVE hasta alcanzar a integrar un único centro de viajeros tanto con el subsistema RENFE como con la estación de autobuses.

Muchas han sido las especulaciones realizadas desde dicho proceso en esta línea de objetivos, pero las dificultades encontradas han abocado finalmente a abandonar, hasta ahora, tal opción, trasladando a la realización de estudios y trabajos monográficos más especializados el seguir avanzando en esta dirección.

Desde las limitaciones que ya desde esta acotación de objetivos se le derivan al modelo, el Plan atiende a este subsistema de comunicaciones desde la consideración del mismo en una doble vertiente: como infraestructura apta para un transporte de tipo urbano, como mucho metropolitano (tipo metro ligero), pero que ha de seguir prestando por el momento servicio como modo de transporte de cercanías; y como infraestructura de potencialidad turística basada en sus valores etnográficos y socioculturales.

Con independencia de tales consideraciones conceptuales, pero sin mantenerse ajeno a ellas, la información urbanística ha puesto de manifiesto la existencia, en relación a esta infraestructura, de problemas de ruptura estructural y urbana y sus secuelas de segregación–marginación espacial y social, similares a los que muestra el subsistema anterior, agudizados en este caso por las especiales circunstancias que históricamente han pesado sobre los desarrollos urbanísticos habidos en su entorno, y que se traducen en última instancia en:

- un por el momento difícilmente soslayable estrangulamiento de la capacidad y potencialidades de la propia infraestructura;

- en segundo lugar, y muy relacionada con lo anterior, una prácticamente nula disponibilidad de suelos vacantes en el entorno del sistema que permita intervenir mínimamente sin aplicar acciones fuertemente traumáticas;

Desde estas bases, y teniendo en cuenta la demanda social reflejada entre otros modos en las alegaciones recibidas al primer documento inicial, las determinaciones de este Plan General referidas a esta infraestructura territorial considerada en su estricta vertiente como infraestructura del transporte, lo son en un doble objetivo: el de conseguir avanzar, hacia la incorporación de esta infraestructura en el sistema de transporte urbano y metropolitano, lo que requiere, entre otras acciones, procurar garantizar el aumento de la sección transversal del espacio disponible en las vías, a la vez que introducir las acciones necesarias para conseguir integrar adecuadamente las áreas urbanas existentes sobre ambas márgenes de las vías.

En este doble objetivo, el Plan establece las siguientes acciones:

- Integración funcional:
 - Desdoblamiento de las vías en el tramo correspondiente a los términos municipales de León y Villaquibambre al objeto de convertir este subsistema en un modo de transporte metropolitano e incluso urbano, para lo que resulta imprescindible aumentar sensiblemente las frecuencias de viaje a ofertar.
- Adicionalmente se ha de tener en cuenta que, en el tramo previo a la estación término, deberán disponerse de al menos tres vías al objeto de destinar una de ellas a parada-espera del tren turístico-cultural, manteniendo las otras dos en posición de transporte urbano-metropolitano.
- Construcción de un apeadero en la zona de Universidad. Para el emplazamiento de este elemento se han reservado los terrenos necesarios tanto en el ámbito del Plan Parcial Universidad para el sentido sur-norte, como en la zona de Ventas para el sentido norte-sur. Ambos deberán contar con aparcamientos disuasorios, para lo que se han reservado asimismo los suelos necesarios.
 - Integración urbana de la estación término.

El Plan prevé la reconversión funcional del actual edificio de talleres –declarado elemento protegido en el Plan Especial de Protección del Conjunto Urbano– para su destino a acoger la estación del tren turístico-cultural. Dicha reconversión demanda una mejora sustancial de su imagen urbana, tanto

receptora como emisora, para lo que el Plan prevé la liberación de su frente norte hacia la plaza de Odón Alonso.

Por lo que se refiere al edificio de la actual estación de viajeros –también declarado elemento protegido en aquél mismo Plan Especial- se prevé su mantenimiento a este mismo fin, concentrándose en él los servicios del sistema urbano y metropolitano.

El Plan es consciente de la insuficiencia de las edificaciones actuales para poder prestar los mínimos servicios al viajero que la sociedad actual demanda, por lo que, aunando la necesidad de su ampliación con la imposibilidad de efectuarla sobre los edificios existentes, así como con la necesidad urbana de constituir aquí un centro de actividad, se prevé la implantación de un edificio de cierre en la cabecera de vías hacia la Avda. Padre Isla que acoja los nuevos servicios a implantar.

Asimismo se prevé la construcción de un aparcamiento de concentración al servicio del sistema.

- Integración estructural:

- Depresión de las vías en el tramo comprendido entre el actual paso bajo la ronda norte y el cruce previsto con la Avda. de la Universidad.

El Plan reconoce las dificultades técnicas para poder iniciar un soterramiento de las vías desde un punto más al norte del paso de la ronda –punto este que además se encuentra ya fuera del término municipal, por lo que sería otro municipio quien debería en su caso programarlo-. por lo que plantea el inicio de la depresión en este punto para, con la pendiente máxima admisible para este sistema poder alcanzar al punto de cruce con la Avda. de la Universidad en una cota tal que permita pasar a esta Avenida con la menor elevación posible.

- Soterramiento de las vías en el tramo comprendido entre la Avda. de la Universidad y la Avda. Álvaro López Núñez.

De las comprobaciones y consultas efectuadas se ha deducido la posibilidad de, con la distancia de 10,80 metros existente entre las construcciones en el punto más desfavorable, poder efectuar tanto el desdoblamiento como el tunelado de las vías, si bien con un notable sobrecoste debido a las técnicas constructivas a utilizar dada la escasa dimensión transversal disponible.

Este soterramiento debe permitir, por un lado, disponer sobre la losa de cubrición un espacio peatonal continuo con los suelos colindantes que integre los poblamientos dispuestos sobre ambos márgenes de las vías, y por otro, prolongar algunas de las calles transversales para dar continuidad a itinerarios rodados que integren los barrios. Los itinerarios transversales que se considera imprescindible continuar son los constituidos por calle Peligros hasta entroncar con Maestro Jusquin-calle norte del Plan Parcial San Mamés por el norte, y calles Guillermo Doncel-Pizarro hasta entroncar con la calle San Juan de Sahagún en el borde este del Plan Parcial de La Palomera, además de obviamente la plaza de Juan de Austria debidamente remodelada.

- Depresión de las vías en el tramo comprendido entre el paso bajo la Avda. Álvaro López Núñez y la estación término.

Esta depresión debe permitir: por un lado, construir un ramal que dé acceso directo desde la Avda. Álvaro López Núñez a Ramón y Cajal, evitando así el paso obligado por la Plaza de El Espolón para acceder desde la zona noroeste del Alfoz a la zona centro de la ciudad y a este nuevo sistema de transporte urbano-metropolitano que ahora se configura, y por otro, mantener los usos previstos en las edificaciones que se conservan las cuales precisarán tan sólo las adaptaciones físicas necesarias para garantizar la accesibilidad universal – sin barreras- a sus servicios.

2.3. Ciclovías.

La complejidad e intensidad de los movimientos a que, según se ha expuesto en la Introducción general al Sistema Viario, se obliga a atender desde la organización territorial resultante en el área metropolitana de León, demanda una consideración especial hacia las políticas tendentes a la utilización, por un lado, de los sistemas de transporte colectivo, y por otro, a la potenciación de sistemas o modos de transporte complementarios a este y alternativos al uso del automóvil, con el claro objetivo en ambos casos tanto de disuadir del uso del automóvil, como de compensar los efectos medioambientales a que tales intensidades de desplazamiento generan.

En este sentido el Plan General atiende a privilegiar el uso de la bicicleta como medio de transporte en determinados itinerarios, imponiendo para ello a los nuevos desarrollos urbanísticos sobre los que se ha considerado adecuado, la obligada construcción de un carril-bici especializado y convenientemente acondicionado.

La red definida desde el Plan General se ha concebido desde la consideración del uso de la bicicleta en una triple acepción:

- Como medio complementario al transporte colectivo. Al constituirse desde esta acepción como un complemento al desplazamiento formal, debe permitir la accesibilidad a las líneas troncales del transporte en los primeros tramos locales. Ello no requiere, en general, vías especializadas, pero sí la reserva y previsión de espacio para el estacionamiento de bicicletas integrado a las paradas del transporte colectivo.
- Como medio de transporte alternativo para los desplazamientos generales de la población, vinculando áreas diversas de la ciudad. Desde esta acepción el Plan General establece una red de vías especializadas como ciclovías que constituye un sistema integrado con las vías troncales del sistema viario, cuyo trazado ajusta buscando sus puntos nodales principalmente en los elementos de uso educativo y deportivo del sistema de equipamientos.
- Como actividad deportiva y recreativa, poniendo en valor zonas de interés natural. Los elementos del sistema que se definen desde esta específica acepción, se implantan casi exclusivamente en el suelo rústico, adaptándose básicamente a la red de caminos rurales existente.

La red constituye en sí misma un completo sistema que complementa al sistema básico de movilidad viaria, configurando un conjunto de itinerarios de maña muy similar a la definida por la red complementaria de aquel sistema. Adicionalmente a ella, el Plan establece la obligación de reservar y acondicionar espacios para el estacionamiento de bicicletas integrados con los principales equipamientos así como con las paradas del transporte colectivo.

El conjunto de determinaciones que en este sentido contiene el Plan General alcanza tan sólo al sistema de ciclovías a implantar sobre los suelos de nuevo desarrollo, y ello por ser su objeto el establecer la extensión de las cargas urbanísticas que, en concepto de obras de urbanización necesarias, el Plan atribuye a cada Sector. No lo hace así por lo que al suelo urbano consolidado se refiere y ello dado que en este ámbito se trata, por un lado, de obras de reurbanización difícilmente trasladables a los propietarios y que por ello deberán ser acometidas directamente por la administración, y por otro, por la influencia que su implantación ha de tener necesariamente sobre las políticas de ordenación del tráfico y el aparcamiento, acciones éstas cuya determinación desde un instrumento de las características de un Plan General se entiende desmedida.

2.4. Aparcamientos.

La información urbanística ha puesto de manifiesto el alto índice de desplazamientos diarios que se genera hacia las áreas urbanas más consolidadas, a la vez que ha mostrado el elevado déficit de aparcamientos, tanto públicos como privados, existente en esas mismas áreas.

Por otra parte, la legislación urbanística vigente determina la obligación para el planeamiento urbanístico de establecer en las áreas de nuevo desarrollo o sometidas a transformación, unas

reservas para aparcamientos que vienen cuantificadas en el mismo texto legal en función de los aprovechamientos urbanísticos previstos, diferenciadas además entre las reservas a establecer para uso público y las que deben atenderse para uso privado.

El Plan atiende a cumplir esta demanda legal de forma obviamente diferenciada para cada forma de uso.

- Para garantizar la reserva legal de plazas para uso privado, el Plan actúa con la metodología clásica de derivar individualizadamente a cada proceso de materialización de los aprovechamientos permitidos, la satisfacción en sí mismo de sus propias necesidades de aparcamiento.
- Por lo que se refiere a las reservas a establecer para su destino al uso público, ha de decirse en primer lugar que su cuantificación obliga al planeamiento a adoptar decisiones estructurales que tienen una alta incidencia en la elección no sólo del propio modelo de ciudad, sino de la gestión urbanística posterior e incluso de la propia gestión diaria de la misma.

De las experiencias seguidas durante el proceso de elaboración de este Plan General se ha detectado una casuística urbanística para la satisfacción de esta demanda legal, que le ha servido a este Plan de valiosa experiencia para adoptar sus propias decisiones.

Función de tales experiencias el Plan adopta un modelo de ordenación que atiende a satisfacer tales necesidades en primer lugar, sobre la propia red viaria, procurando la compatibilización sobre la misma de la función de soporte de la movilidad general del ámbito con la de espacio de acceso y maniobra a las plazas de aparcamiento.

Sin embargo, esas experiencias seguidas han permitido mostrar los efectos perniciosos que sobre el sistema de movilidad de la ciudad puede llegar a alcanzarse desde la aplicación indiscriminada de aquella permisividad, por lo que el Plan adopta la decisión de limitar la disposición de bandas de aparcamiento sobre determinados ejes viarios. Esta limitación se gradúa en base a, por un lado, la funcionalidad de cada eje, y por otro, las implicaciones que su aplicación indiscriminada en todo tipo y categoría de suelo por los que discurre el referido eje, podría generar.

Pero, desde el extenso ejercicio de ordenación detallada que en el Plan se ha realizado, se ha podido demostrar que, en determinados casos, ni tan siquiera desde aquella amplitud de criterio en las restricciones de disponibilidad de los aparcamientos se alcanza a resolver el problema.

Ante estos hechos, insistimos que comprobados desde el propio Plan, caben obviamente multitud de opciones: adoptar un modelo urbano de concentración en altura de la edificación para dejar la superficie del suelo a disposición del automóvil bien sea ello por aumentar sensiblemente la dimensión transversal de los ejes viarios bien lo sea rompiendo la continuidad de las edificaciones

para disponer entre ellas espacios de aparcamiento, bien cualesquiera otras, pero que todas ellas abocan a modelos urbanos similares.

La opción más inmediata, y al decir de algunos la más sencilla, se aparece siempre como la de disminuir los aprovechamientos hasta un valor en que, el cumplimiento de los requerimientos legales pueda satisfacerse sin adoptar por ello un modelo de ciudad disconforme con nuestro modelo cultural.

Sin embargo, esta opción, en efecto aparentemente la más sencilla, se muestra a la hora de su aplicación no sólo la más alejada de nuestras realidades sociourbanísticas, sino notablemente alejada de aquél principio que, por mandato del legislador, marca el objetivo de todo el planeamiento urbanístico, el reparto equitativo de los beneficios y cargas de la actividad urbanística¹. Y ello se produce desde la evidencia de que son precisamente los Sectores afectados por estos ejes en que prima la satisfacción de la movilidad los que, precisamente por este hecho, deberán afrontar un coste diferencial en obras de urbanización algo más elevado que aquellos en los que no se produzca tal circunstancia, por lo que, en aras de aquél principio, deberían disfrutar de un diferencial equivalente de aprovechamiento.

Adicionalmente a estas cuestiones, más primigenias en el orden de ejecución urbanística, aparecen otras experiencias y realidades que muestran otros efectos de esta opción no deseables tales como, los problemas de realizar con carácter previo unas obras de urbanización de unos aparcamientos que, por la propia dinámica edificatoria, no serán utilizados hasta etapas muy posteriores del proceso; la proliferación de vacíos urbanos sin uso durante períodos de tiempo muy prolongados (el que medie entre la urbanización y la edificación); la influencia que sobre el sistema productivo de suelo urbanizado y su mercado tiene en forma de sobrecostes financieros; etc.

De tales realidades, experiencias, reflexiones y debates, el Plan ha adoptado la decisión de trasponer a los suelos sometidos a actuaciones integradas, metodologías de acción que se aplican habitualmente en la gestión diaria de los suelos consolidados para atender a idénticas cuestiones, abriendo la posibilidad de, en ciertos casos y con determinadas cautelas, se satisfaga la demanda legal de aparcamientos mediante su disposición bien en superficie bien en subsuelo de los espacios libres públicos.

¹ Artículo 39.1 Ley 5/1999 de Urbanismo de Castilla y León.

3. EL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS.

3.1. Criterios generales

Los espacios libres y zonas verdes cumplen en la ciudad distintas funciones y consiguientemente asocian y requieren demandas diversas:

- Ambientales, que se refieren al rol biológico del vegetal, a la proyección de sombra que regula la temperatura, al papel del follaje como barrera contra ruidos y vientos así como de fijación de contaminantes aéreos residuales, etc., sobre todo cuando actúa como parte de una estructura masiva :
- Psico-sociales, que tienen que ver en lo fundamental con el papel de los parques como ámbitos adecuados para las relaciones humanas. Los parques actúan en particular como mediadores sociales, creando ambientes que permiten al hombre liberar potencialidades reprimidas durante el trajinar diario. El ocio activo como elemento liberador de esas potencialidades tiene en los parques el soporte fundamental que da a la recreación perspectivas insospechadas.
- Perceptivas, que apuntan a mejorar la imagen urbana y a la estructuración de los espacios exteriores actuando sobre el tejido urbano para calificarle, constituyéndose en sus elementos referenciales. El espacio libre asume este papel como un eje en torno al cual no sólo se organiza la trama urbana, sino que se constituye a la vez en un elemento esencial en todo lo que tiene que ver con la calidad del paisaje urbano.

No obstante todos ellos, cualquiera que sea la función desde la que principalmente se le defina, constituyen, en términos estructurales, un sistema integrado, y así se consideran en este Plan.

Esa condición de sistema se plasma en las diferencias en la elección de su localización y en la definición de sus dimensiones, pero sobre todo en la pretensión de continuidad, criterio éste que se aplica en términos tanto de su definición estructural como de las condiciones para su ordenación.

El sistema se estructura desde las siguientes estrategias:

- Calificando piezas de suelo para la realización de algunos parques de superficie significativa. Ella es tan sólo aplicable desde la incidencia del Plan en las áreas de nuevos desarrollo.
- Puesta en valor y articulación de los espacios libres de las zonas centrales donde, dado el grado de consolidación existente, sólo cabe añadir piezas menores incrustadas en el tejido urbano.

- Consolidar toda una serie de espacios exteriores a la ciudad con carácter de espacios naturales abiertos donde la intención es más cautelosa en el sentido de garantizar la exclusión de posibles expectativas urbanísticas.

Como ya puso de manifiesto la información urbanística, es ésta la dotación de mayor escasez en toda la ciudad. No obstante, las limitaciones heredadas a este nivel, de grandes carencias y escasez de suelo vacante, obligan a reconocer, ha resultado imposible alcanzar un estándar dotacional homogéneo para todos los barrios o zonas de la ciudad.

En este sentido este documento prevé, la adscripción de espacios libres previstos en el Plan Vigente, y no obtenidos nunca por parte del Ayuntamiento, como sistema General de Espacios libres, con carácter discontinuo. Esta estrategia que completa la general adoptada por el Plan en cuanto a la adscripción de Sistemas Generales, (estrategia predominante y que se mantiene), pretende, no sólo completar esta red de espacios libres, sino lograr la adaptación al desarrollo reglamentario de la Ley 5/99 de Urbanismo de Castilla y León, de manera que todos los sectores tengan adscrita una porción de sistemas generales.

Las determinaciones del Plan representan un sensible incremento de la dotación de Espacios Libres con carácter de Sistema General que se sitúa en 9,48 m²/hab, superando así sobradamente el requisito legal fijado en un mínimo de 5 m²/habitante.

3.2. Descripción del Sistema.

El sistema concebido por el Plan se establece desde el objetivo de integrar un sistema de espacios libres de nivel municipal que atienda a:

- Desarrollar la relación entre la ciudad y los elementos geográficos que la caracterizan.
- Establecer una red jerarquizada de espacios libres y recorridos peatonales, creando nuevos parques y mejorando los existentes.

El Sistema así configurado cumple las funciones esenciales de contribuir a mantener y mejorar la calidad ambiental en todo el territorio municipal, a la vez que permite el acceso de los ciudadanos a la naturaleza, y está integrado por:

a) Parques y Espacios metropolitanos.

Se incluyen en este grupo aquellos Espacios Libres que el Plan define desde la necesidad primordial de preservarles de posibles expectativas urbanísticas, para lo que les incorpora estratégicamente en la estructura urbana en garantía de su conservación. Se incluyen bajo esta

denominación genérica al objeto de diferenciarles de los parques urbanos por su posición relativa, en general al exterior de la Ronda de Circunvalación.

En general se caracterizan por contar con valores naturales destacables cuya conservación el Plan considera primordial, pero sus características ofrecen y permiten a la vez un alto potencial para su uso y disfrute por la población, en general, sin limitaciones especiales.

- Monte San Isidro. Ocupa una extensión de 232.034 metros cuadrados de notable valor ecológico, siendo propiedad en su totalidad de la Excmo. Diputación Provincial de León. Situado en el extremo más septentrional de la interesante masa forestal que ocupa la totalidad del Monte de este nombre, tiene buen acceso desde la ciudad mediante la carretera LE-V-4413 a Carbajal de la Legua. Abierto en parte al uso público como área recreativa de la naturaleza –función que desempeña desde hace algunas décadas-, el Plan pretende una notable extensión del mismo para su incorporación al Sistema General de Espacios Libres como lugar de encuentro de ámbito metropolitano y para el desarrollo de actividades vinculadas a la naturaleza.
- Ribera del Bernesga. Constituido por dos unidades discontinuas situadas a ambos lados del río, cuenta con una superficie total de 129.007 metros cuadrados dividido en dos piezas de 101.305 y 27.702 metros cuadrados respectivamente.

El objetivo del Plan es el constituir, junto con el anterior con el que colinda en todo su frente, un Parque único destinado a actividades vinculadas con la naturaleza, y al que éstas piezas incorporan valores de ribera y relacionados con el agua del que la parte anterior carece. Para su ordenación y puesta en uso el Plan prevé la posibilidad de construir una pasarela peatonal que integre las dos piezas situadas a ambos márgenes del río.

La obtención del suelo calificado para incorporar al Sistema se garantiza desde el Plan mediante su incorporación a la gestión de la masa de suelo de 47,7 hectáreas clasificada como Urbanizable con la que forma unidad demanial.

- Cornisa de San Isidro. El Plan General califica a este uso y destino de Sistema General de Espacios Libres una superficie de 56.247 metros cuadrados de suelo que ocupan toda la ladera suroeste del Monte de San Isidro, entre esta masa forestal y la traza de la prolongación oeste de la Ronda Norte.

Su importancia como Sistema General estructurante de carácter periurbano se debe a su situación entre la prolongación de la Ronda Norte y la importante masa forestal de Monte San Isidro, con lo que, desde la interposición de esta pieza, se aminora el impacto tanto paisajístico como humano que a aquél le habría de significar de otro modo la construcción y entrada en servicio de este tramo de la Ronda.

Su obtención para el dominio público se garantiza desde el Plan mediante su incorporación a la gestión urbanística del Sector de Suelo Urbanizable ULD 03-02.

- Ribera del Torio. El Plan determina la incorporación al Sistema General de Espacios Libres de la totalidad del suelo situado entre la Ronda Este y el río Torio. Situada frente al acantilado de La Candamia, es un área de gran interés para el desarrollo de actividades relacionadas con la naturaleza a la vez que con interesantes potencialidades didácticas y de recreo vinculadas a las prácticas agrarias tradicionales.

Con su incorporación estructural al Sistema el Plan pretende, a la vez que recuperar y salvaguardar sus valores, integrar un espacio con graves riesgos de marginación estructural, así como avanzar en la configuración, junto con los terrenos de características similares existentes en el municipio de Villaquilambre, de un gran parque metropolitano que ocupe la totalidad de la ribera del río Torio.

El Plan vincula la obtención de estos suelos a la gestión para el desarrollo urbanístico de los Suelos Urbanizables localizados sobre la otra margen de la Ronda, con los que en su momento formaron en gran parte unidades prediales.

b) Parques Urbanos.

Se incluyen en este grupo aquellos Espacios Libres cuya dimensión unitaria permite un acondicionamiento complejo y variado que posibilite diversas pautas para su uso y disfrute por la población, pudiendo combinarse en ellos áreas de juego de pequeña escala, paseos, senderos, áreas estanciales, etc., y cuya implantación permite en todo caso disponer más del 50% de su superficie para la plantación de masa arbórea.

- Cerro de Cantamilanos. Actuación de carácter prioritario en el marco de este Plan General por su capacidad para estructurar una zona de la ciudad especialmente desarticulada por la influencia que sobre el ámbito indujo su uso histórico como área de extracción e implantación de tejares. Se trata de una ladera de fuerte pendiente abierta hacia el oeste que representa el frente panorámico del modelo de ciudad a los viajeros procedentes de la margen derecha del río.

Su obtención se integra en la gestión de un importante Sector de Suelo Urbano No Consolidado capaz de asumir un gran número de viviendas y equipamientos tanto por estar apoyada por su lado este en un importante eje viario histórico de la ciudad (carretera de Asturias), como por las privilegiadas vista que ofrece sobre el valle.

Al tratarse de una oportunidad histórica de engranar una zona especialmente degradada de la ciudad, la decisión de su incorporación a la estructura urbana se

toma sin ambigüedades, conociendo las dificultades previas que puede presentar su gestión, pero entendiéndose necesarias para el futuro de una ciudad que requiere un tratamiento urgente y cuidado de sus perspectivas.

Con una superficie total de 96.350 metros cuadrados en la que se integra la franja lineal del borde de la carretera de Carbajal de 17.624 metros cuadrados calificada y obtenida ya a este uso por el municipio desde la gestión urbanística del polígono Eras de Renueva, lo abrupto de sus pendientes no es óbice para su acondicionamiento a los fines pretendidos, disponiéndose de multitud de ejemplos que muestran las posibilidades de aprovechamiento a estos fines de espacios de estas características.

- Parque lineal del Bernesga en Eras de Renueva. Pertenece al Sistema General de Espacios Libres definido en el Plan vigente, habiéndose obtenido su titularidad por el municipio desde la gestión del polígono Eras de Renueva, y estando al momento conveniente acondicionado para su uso y disfrute. En el modelo adoptado por el presente Plan se mantiene tal carácter por su contribución a la integración paisajística y ambiental del río con la ciudad.
- Parque de San Marcos. Se trata de un conjunto discontinuo pero integrado de espacios libres de mediana dimensión, que configuran el cinturón de defensa visual del importante complejo monumental del Hostal de San Marcos.
- Paseos de la Condesa de Sagasta y Papalaguinda. Constituye el parque tradicional de León. Definido a principios de siglo y posteriormente acondicionado como paseo de ribera, su importancia como elemento estructurante en pleno centro urbano viene consolidada tanto por su historia como por su situación.
- Parque de San Francisco. Constituye, al igual que el anterior, el parque tradicional de León, siendo asimismo idénticos los motivos de su importancia como parte integrante del Sistema General estructurante.
- Parque de La Granja. Es un Espacio Libre previsto en el Plan General vigente pero que aún no está obtenido como parque municipal. Acondicionado para su uso en la primera mitad de los años 80 mediante un acuerdo alcanzado con sus propietarios, el Plan establece la necesidad de su incorporación definitiva tanto a la estructura como al demanio de la ciudad, por lo que arbitra su integración en un Sector de Suelo Urbano No Consolidado cuya delimitación modifica y amplía el ámbito del Plan Especial formulado en los primeros años 80, en el objetivo, tanto de su obtención gratuita mediante la compensación de aprovechamientos urbanísticos, como de la formalización morfológica definitiva de todos los elementos y piezas dispersas por el ámbito.
- Parque de La Chantría. Este parque procede de la gestión urbanística del Sector del mismo nombre desarrollado al amparo del Plan General vigente. Establecido con carácter de Sistema de Local y adscrito desde el instrumento urbanístico que ordenó su desarrollo a un uso de Equipamiento docente, en realidad se ha construido sobre él uno de los Espacios Libres más estructurantes, estructurados y mejor dotados de que dispone la ciudad. Es precisamente tanto de su posición relativa en el conjunto urbano, como del potencial organizativo de usos y edificaciones de su entorno, efecto este que ha extendido a un ámbito mayor al que le hizo nacer, de su cuidado acondicionamiento, como en fin del alto poder de atracción de uso que en los pocos años que lleva construido ha demostrado, de donde el Plan establece la conveniencia de reconocerle tales valores, adscribiéndole al conjunto con carácter de Sistema General, y ello como mecanismo de mayor garantía para su conservación futura.
- Parque de los Reyes. Procedente de la profunda remodelación urbanística acometida en esta zona de la ciudad durante los años 70, se trata en realidad de un gran área de Equipamiento que integra en una pieza urbana unitaria un grupo de equipamientos de distinto uso (centro de salud, guardería, colegio), que se perciben estructuralmente como conjunto único inmerso en un gran Espacio Libre que alcanza desde la calle General Benavides al norte hasta la Avda. Fernández Ladreda al sur, englobando por tanto además de este Parque de los Reyes, que ocupa la mitad norte de este área, el parque Luis Vives que cierra la pieza por el sur.

Lamentablemente el cierre al libre acceso público que se ha producido de todos y cada uno de los espacios ocupados por aquellos equipamientos, ha roto la funcionalidad y percepción del conjunto como si de un único Espacio Libre equipado se tratara.
- Parque de La Lastra. Es un Espacio Libre previsto en el Plan General vigente que será adquirido para el demanio municipal como resultado de la gestión del Sector del mismo nombre. Con una extensión de 258.764 metros cuadrados, ocupa la totalidad del vértice de confluencia de los ríos Torío y Bernesga, y está llamado a ser el mayor Espacio Libre unitario de la ciudad.

Su adscripción al Sistema General de Espacios Libres se justifica de su funcionalidad como pieza que permite integrar a la ciudad en sus elementos geográficos definitorios.
- Parque de Puente del Castro. Calificado ya como Sistema General desde el Plan vigente, se trata de un Parque que, en su modestia, reproduce en este barrio los efectos estructurantes y estructurales del Parque Condesa de Sagasta-Papalaguinda en el barrio del Ensanche.

En realidad se trata, al igual que en el caso anterior, de un gran Espacio Libre equipado que ocupa la totalidad del frente urbano del núcleo de Puente de Castro al río Torío, sobre el que se han introducido usos deportivos en sus extremos, dejando el área central libre de construcciones. Es precisamente esa posición extrema de los equipamientos la que, a diferencia del caso anterior en el que los equipamientos ocupan la zona central del espacio unitario, impide una percepción unitaria del ámbito, resultando así un área cuya fragmentación ha disminuido notablemente sus potencialidades.

c) *Espacios libres lineales.*

Se incluyen en este grupo un conjunto de espacios libres de marcado carácter lineal, cuya funcionalidad estructural atiende a integrar y proteger tanto algunos elementos singulares del Sistema General, como algunas zonas residenciales de la agresividad potencial de esos elementos.

d) *Jardines, plazas y trama verde superficial.*

Es el último grado taxonómico utilizado desde este Plan General para la ordenación del Sistema de Espacios Libres de León. Tienen un marcado carácter como elementos estructurantes locales, por lo que el Plan General les incluye en el grado de los Sistemas Locales.

La Ciudad Antigua y algunas zonas de desarrollo reciente (polígono 10, Eras de Renueva), cuentan con la concentración más importante, estructurando sus edificaciones en torno a plaza o jardines, en tanto el Ensanche y barrio de San Claudio carecen casi totalmente de estos elementos debido a las transformaciones especulativas que han experimentado. En el resto de las áreas urbanas consolidadas están muy degradados o es inexistente como espacio público apto para el encuentro y las relaciones humanas.

Por ello el Plan General ha considerado imprescindible intervenir, en el objetivo de dotar a la ciudad en su conjunto de una estructura local de espacios libres, plazas y jardines que sean capaces de articular sobre ellos actividad urbana en una escala doméstica, configurando así un modelo urbano constituido por una multitud de pequeños centros de barrio, o incluso de ámbitos menores, y cuya localización en el conjunto responde a un esquema básico de articulación global de todos ellos.

3.3. La estrategia reguladora del uso del Sistema.

El sistema de espacios libres en nuestras ciudades se ha caracterizado siempre por su disposición en forma de extenso conjunto de piezas de escasas dimensiones aptas tanto para estructurar en torno a ellas las edificaciones y actividades urbanas, como para cumplir esa función esencial de

área de estancia y reposo al aire libre próxima tanto a la propia residencia como al ámbito de concentración de actividad urbana.

La agresividad del tráfico ha alterado notablemente la situación y carácter de este sistema. Aquellas piezas menores han desaparecido casi totalmente absorbidas para su entrega al dominio del tráfico, y cuando no ha sido así, se dan en ellas tales niveles de contaminación acústica, de humos, paisajística, etc., que resultan inhábiles como áreas de reposo.

Para afrontar estas situaciones, el urbanismo de nuestras ciudades ha ido aumentando cada vez más el tamaño de estos espacios, en el objetivo de disponer así las áreas más estanciales del espacio algo más alejadas del tráfico que discurre por sus bordes.

Esta metodología, con tener efectos positivos, está presentando cada vez más una cara negativa, apareciendo estos espacios como focos de atracción de usos marginales, atracción que se incrementa notablemente con el efecto de vacío urbano que la localización o tamaño del espacio implique sobre la trama urbana en que se emplaza.

El Plan afronta estas situaciones desde una doble metodología: por un lado, procurando configurar un sistema integrado mucho más por multitud de pequeños espacios estratégicamente dispuestos sobre la trama, y por otro, estableciendo unas condiciones urbanísticas para la ordenación de los espacios de mayores dimensiones que posibiliten e incluso favorezcan la implantación en su seno de actividades urbanas compatibles siempre con la función básica de espacio "relajado" en la vida urbana.

En este objetivo (que no es otro que la aplicación del principio enunciado por los urbanistas nórdicos como "abrir el espacio a los ojos de la calle"), el Plan General establece una regulación para estos espacios desde la que se autoriza la implantación sobre ellos de determinados usos colectivos –edificaciones para actividades culturales, deportivas, etc.- e incluso para aparcamientos de uso público, y ello con unas limitaciones que garantizan en todo caso la no desnaturalización del mismo.

SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES

FRAGMENTO	POBLACIÓN (*) (Nº habitantes)			SISTEMA GENERAL ESPACIOS LIBRES (m ²)				RATIO (m ² /habitantes) (art. 41 c) 3º Ley 5/1999)
	ACTUAL	NUEVA	TOTAL	CLASE DE SUELO			TOTAL	
				URBANO CONSOLIDADO	URBANO NO CONSOLIDADO	URBANIZABLE DELIMITADO		
FRG. 01	42	9.509,34	9.551	171,49	134.386,45	229.587,57	364.145,51	38,13
FRG. 02	4.712	3.518,34	8.230	0,00	6.659,10	0,00	6.659,10	0,81
FRG. 03	370	3.400,12	3.770	68.330,16	120.963,95	0,00	189.294,11	50,21
FRG. 04	8.696	0,00	8.696	86.103,35	0,00	0,00	86.103,35	9,90
FRG. 05	8.111	0,00	8.111	68.858,48	0,00	0,00	68.858,48	8,49
FRG. 08	13.751	2.641,30	16.392	21.656,55	14.306,10	0,00	35.962,65	2,19
FRG. 07	17.108	399,44	17.507	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
FRG. 08	754	7.560,26	8.314	15.885,26	27.605,64	36.871,39	80.362,29	9,67
FRG. 09	0	0,00	0	249.855,57	0,00	0,00	249.855,57	0,00
FRG. 10	23.337	8.641,86	31.979	0,00	67.730,70	177.593,18	245.323,88	7,67
FRG. 11	9.131	0,00	9.131	28.024,58	0,00	0,00	28.024,58	3,07
FRG. 12	10.309	542,53	10.852	26.479,40	7.647,81	0,00	34.127,21	3,14
FRG. 13	23.731	0,00	23.731	135.314,45	0,00	0,00	135.314,45	5,70
FRG. 14	9.470	6.769,90	16.240	8.932,55	29.099,23	0,00	38.031,78	2,34
FRG. 15	3.428	6.776,47	10.204	0,00	1.228,39	8.202,70	9.431,09	0,92
FRG. 16	55	5.428,28	5.483	0,00	27.054,21	26.059,48	53.113,69	9,69
FRG. 17	0	0,00	0	0,00	0,00	37.025,06	37.025,06	0,00
FRG. 18	1.707	4.531,92	6.239	15.706,69	137,22	97.998,92	113.842,83	18,25
FRG. 19	2.320	9.368,14	11.688	167,77	18.089,60	91.831,76	110.089,13	9,42
FRG. 20	37	10.615,02	10.652	0,00	8.655,13	20.312,05	28.967,18	2,72
FRG. 21	4.290	598,86	4.889	23.276,09	4.725,30	0,00	28.001,39	5,73
FRG. 22	2.518	6.372,33	8.890	62.540,57	488,75	29.569,95	92.599,27	10,42
FRG. 23	19	0,00	19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
FRG. 24	43	0,00	43	830,50	9.479,33	131.486,73	141.796,56	3.297,59
FRG. 25	459	5.922,41	6.381	66.809,73	11.681,07	96.235,38	174.726,18	27,38
FRG. 26	180	2.616,21	2.796	0,00	5.656,82	0,00	5.656,82	2,02
TOTAL	144.578	95.212,73	239.791	880.431,98	495.594,81	982.774,17	2.358.800,96	9,83

Nota. (*) La nueva delimitación de algunos de los fragmentos -ligeros reajustes de sus límites- no modifican la población existente.

4. EL SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS.

4.1. Criterios generales

Los equipamientos colectivos juegan un papel determinante en la configuración de la ciudad ya que son piezas básicas del sistema de cohesión social que pretenden, por una parte, atender a algunas de las necesidades básicas de todos los ciudadanos, y por otra paliar desigualdades a modo de salario social indirecto.

Desde un punto de vista estrictamente urbanístico es otro el papel determinante que los equipamientos juegan en la configuración de la ciudad: representan el espacio común donde la colectividad se reconoce a sí misma, formando una red de espacios sobre los que se desarrollan las actividades más simbólicas y lúdicas de la misma.

La concepción de los equipamientos como sistema articulado en la ciudad es menos obvia que en el caso de los Espacios Libres y Zonas Verdes. No obstante, sí puede hablarse en esos términos en relación con el tamaño, concentración relativa, niveles de equipamiento y patrones de localización en la ciudad de las múltiples que componen el conjunto.

En este sentido, una primera consideración a plantear es el hecho de que en nuestro sistema urbanístico se definen y garantizan niveles diferentes de calidad del entorno para los habitantes de cada una de las clases de suelo. Los niveles más altos corresponden a los ciudadanos que viven en suelos que en su día se declararon urbanizables. Los residentes en suelos urbanos, por el contrario, ven diariamente cómo sus estándares se ven constantemente alterados y sistemáticamente reducidos por simples decisiones que poco o nada tienen que ver con el papel que motivó su existencia. Esta particularidad de nuestro sistema urbanístico se señala por muchos autores como la base del proceso de deterioro irreversible que sufren algunas zonas históricas de nuestras ciudades.

No puede negarse que la libertad en la fijación de los equipamientos en la clase de suelo urbano ha llevado a situaciones indeseables que algunos actores sociales pretenden se palien desde los planes urbanísticos estableciendo para ello determinaciones suficientes que garanticen su mantenimiento. Ello significa en último extremo pretender que el planeamiento, desde la calificación o reserva de suelo, decida las políticas sectoriales. Sin embargo ha de recordarse que el papel del planeamiento urbanístico en nuestro sistema jurídico está acotado a este respecto a ser el instrumento necesario para aplicar las políticas sectoriales, para lo que se le dotó de los mecanismos adecuados para la obtención de los suelos que permitiesen la aplicación y desarrollo de las mismas, pero en ningún caso puede alcanzar a garantizar la construcción y puesta en uso efectivo de tales equipamientos.

Parece cada vez más necesario replantearse las determinaciones urbanísticas referentes a los estándares y usos de los equipamientos. Ni las necesidades de los ciudadanos son estables, ni todos los grupos y clases sociales demandan los mismos equipamientos, ni todos los usos y morfologías urbanas presentan necesidades semejantes.

La información urbanística ha puesto de manifiesto la gran cantidad de suelo existente en la ciudad de León que tiene efectivamente implantado un uso distinto del previsto en el planeamiento del que deriva.

Adicionalmente a este debate o reflexión conceptual de amplio espectro, se plantea en el momento presente un nuevo elemento de debate, cual es la previsión de la legislación urbanística aplicable de dejar al planeamiento de desarrollo -la iniciativa privada en la inmensa mayoría de los casos- tanto la titularidad final de los suelos a reservar a este destino como la fijación de los usos concretos a implantar. Con los contenidos de la legislación actual decae sensiblemente el debate intelectual anterior, ya que, al dejar a la iniciativa privada la definición tanto de la titularidad como del uso de estas reservas, se tiende a igualar por bajo y desde el origen los niveles dotacionales de los nuevos desarrollos con los que se alcanzan en los suelos urbanos que hemos referido anteriormente.

4.2. Descripción del Sistema.

El objetivo central del modelo adoptado es consolidar una estructura de desarrollo polinuclear de las actividades sin abocar por ello a una pérdida irreparable del poder de atracción del centro principal. La descentralización de equipamientos se ha demostrado un instrumento eficaz de consolidación de otras centralidades que permite dar continuidad a la unidad urbana. En la medida que la pluricentralidad responda a la manifestación de identidades con contenidos diferenciados la ciudad será un soporte tanto más rico e inteligible para la vida ciudadana. Consolidar o desarrollar centralidades intermedias exteriores al centro principal y hacer realmente accesible éste último es una manera de asegurar el derecho a la ciudad.

El Plan utiliza para ello la capacidad de transformación del sistema de equipamientos en una doble dirección: de un lado, mediante la consolidación de los grandes equipamientos de nivel metropolitano existentes, adoptando decisiones sobre el entorno inmediato de cada uno de ellos tendentes a integrarles con la propia ciudad (va siendo hora de acabar con las implicaciones subliminales de "ciudad sanitaria", "ciudad universitaria", "ciudad deportiva". Sólo existe una ciudad, León, y ella es la que controla su suelo y desde ese control procura la prestación de unos servicios en condiciones urbanísticas adecuadas; de otro, mediante acciones de escala física más reducida que operan más directamente desde la ordenación interna de cada una de las partes de la ciudad.

En relación con la cuestión conceptual planteada sobre la asignación específica de titularidades y usos, la posición adoptada por el Plan responde esencialmente al expuesto reconocimiento de la situación, e introduce por ello una significativa matización sobre la actual estructura urbanística de estas reservas diferenciando entre usos de interés colectivo y otros usos que, sin dejar de tener el carácter de equipamiento que la Ley 5/1999 les otorga, el Plan sin embargo no les reconoce ese mismo rango de interés. Establecida esa diferenciación, el Plan establece para cada ámbito de ordenación, el grupo de usos a implantar sobre todo o parte de los suelos que cada ámbito debe destinar a equipamientos por mandato legal, y ello tanto desde el modelo de ciudad que él mismo diseña como desde las necesidades locales que considera deben atenderse, pero en todo caso, desde el más escrupuloso respeto a la legalidad, tomando así claramente partido por dejar a las distintas políticas e iniciativas el margen de libertad que las primeras demandan en su ejercicio y que a las segundas les otorga la legislación vigente y cuyo ejercicio este Plan regula.

Ello no quiere decir en ningún caso que el Plan renuncie a utilizar los equipamientos como piezas esenciales en la estructuración de la ciudad, sino que acota su margen de acción limitándose decididamente a "orientar" tales políticas en relación a dicha estructura, pero no se extralimita en sus capacidades, para lo que procura dejar suficiente margen de libertad para su adecuación constante a las cambiantes realidades y necesidades sociales.

El Plan no refleja así con carácter general los usos concretos a los que deben destinarse los suelos que asigna al uso colectivo, sino que forma un conjunto global y estructurado de equipamientos cuyo destino específico deja abierto, en parte para su adaptación en cada momento a aquellas cambiantes necesidades. La estrategia adoptada al respecto se basa en, conocidas las necesidades de superficie unitaria de suelo y demás características físicas que condicionan la implantación de cada uso, ir localizando indirectamente estas por el territorio mediante las condiciones que se imponen a cada sector.

Adicionalmente a ello se detecta en la ciudad un déficit estructural de instalaciones destinadas a la investigación aplicada, especialidad de uso ésta que, para garantizar su cobertura, el Plan decide calificar en todo caso como Sistema General.

Por lo que afecta a los equipamientos del primer nivel o carácter metropolitano, el Plan determina las siguientes acciones:

- *Complejos Científicos.*

El Plan toma decidida posición en beneficio de la mejora de las potencialidades que la ciudad de León tiene sobre ciertos campos de la investigación aplicada, y que la Información urbanística ha puesto de manifiesto, definiendo en el entorno de las actuales áreas universitarias un conjunto de acciones tendentes a garantizar no sólo la disponibilidad de suelo suficiente para la implantación de un uso que, por estar lejos de los factores de

rentabilidad económica al uso, requieran de un estricto control público sobre su disponibilidad y efectiva implantación.

Se delimitan así dos grandes zonas: una en los alrededores del complejo universitario de Vegazana, y una segunda en las inmediaciones de las Escuelas de Ingeniería Agraria.

- *Complejo Universitario:*

- Se amplía el suelo para usos universitarios, para lo que el Plan hace suya la modificación de elementos del Plan General de 1980 que, suscitada desde el propio proceso de elaboración de este Plan, se aprobó recientemente.

En relación precisamente con este expediente, el Plan introduce como se extrae de este documento, algunas orientaciones para el futuro. Tales determinaciones complementarias afectarán tan sólo al sistema viario allí definido, por lo que su alcance se detallará en el momento que las distintas administraciones competentes acuerden la solución definitiva. El interés del Plan es lograr a medio plazo una mayor fluidez entre León y su alfoz, de acuerdo al art. 41 d) de la Ley 5/99 de urbanismo de Castilla y León.

- Estas recomendaciones que el Plan prevé para la futura reordenación del ámbito, consisten en mejorar la accesibilidad y condiciones urbanísticas de su entorno, a través de una sustancial modificación de la funcionalidad y características que, al denominado Camino del Cuco, ha atribuido el Plan Parcial del sector de Universidad recientemente aprobado. Por una mayor concreción de las razones que justifican este cambio y las alteraciones que de ello se derivan a dicho Plan Parcial, se remite al Título III, Capítulo III de esta Memoria referido a los objetivos y criterios de ordenación del denominado fragmento 8.

Adicionalmente a este cambio, se propone también la futura modificación, del actual entronque de la Calle Emilio Hurtado con la carretera de Santander, a la vez que se establece la necesidad de construir una conexión directa desde dicha calle con la Avenida de la Universidad que deberá actuar a la vez de by-pass de la propia carretera de Santander, descargando así de tráfico el difícil entronque de esta carretera con la Avenida Príncipe de Asturias.

Se define asimismo la modificación del enlace entre la Ronda Norte y la Avenida Mariano Andrés que ya se explicó detalladamente en el apartado correspondiente al Sistema General Viario.

Se impone al Sector de Suelo Urbano No Consolidado colindante por el este un viario en su borde de contacto con el área universitaria que permita formalizar adecuadamente la diferencia de usos en la zona. Este vial deberá enlazar, ya por el interior del actual área universitaria, con los extremos norte de las dos bolsas de aparcamiento que la

Universidad dispone al momento en su zona central, facilitando así el acceso a estas bolsas y descargando de tráfico punta la calle Emilio Hurtado.

- Integrar el complejo en su entorno urbano. Es este un objetivo al que no se atiende desde una acción específica, sino que ha estado omnipresente en la definición de la totalidad de las acciones anteriores.

Adicionalmente al que hemos denominado Complejo Universitario, el Plan determina el mantenimiento a este uso y destino, y con el mismo carácter de Sistema General, de la actual Escuela de Ingenieros Agrónomos, ubicada a pie de la Avenida de Portugal, y para el cual el Plan establece un conjunto de determinaciones tendentes esencialmente a los mismos fines que para el área anterior, si bien en este caso adquieren mayor fuerza las referidas a:

- Integrar el recinto en su entorno urbano, para lo que el Plan regulariza las delimitaciones del actual área universitaria formalizando el sistema viario de toda zona en que está inserta. Ello implica la recalificación de algunas porciones de suelo actualmente calificadas como Sistema General Universitario y que ahora adquieren el régimen de Suelo Urbano No Consolidado con destino a uso residencial, así como la incorporación a aquella condición de otros suelos colindantes, formalizando así una manzana completa morfológicamente adaptada al medio urbano en que está inserta.
- Mejorar sus condiciones de accesibilidad. Para ello el Plan establece un completamente nuevo sistema viario que: garantiza su accesibilidad desde ambos sentidos de circulación de la Avenida de Portugal; le da un nuevo acceso desde la Avenida de Antibióticos; le garantiza una relación corta y directa con el nuevo centro intermodal de transporte de pasajeros (ferrocarril y autobús); le integra con el nuevo Parque Empresarial y con el núcleo urbano de Armunia.

- *Complejo Hospitalario.*

El Plan presta especial atención a las situaciones y necesidades de este importante equipamiento, las cuales afronta mediante las siguientes acciones:

- Mejora de las condiciones de accesibilidad al complejo tanto desde la ciudad como desde todo el área metropolitana. Para ello el Plan determina la necesidad de remodelar completamente el entronque del acceso existente desde la Ronda Norte, al objeto de entroncar en la rotonda existente una vía de nuevo trazado que, además de dar acceso al interior del complejo hospitalario, circunvala el complejo por sus linderos oeste y sur hasta alcanzar a unirse con la Calle San Antonio, en el extremo sureste del recinto. Esta vía tiene además conexión, mediante un sistema también de nuevo trazado, con la carretera de Asturias y carretera de Carbajal por el este, y por el oeste enlaza, además de

con la calle San Antonio, con la Avenida Mariano Andrés, prolongándose desde ella hasta alcanzar aquél paso elevado sobre las vías de FEVE descrito al hablar del complejo universitario.

Para mejorar la relación con la ciudad consolidada, se abren a aquél sistema un conjunto de conexiones con varias calles de menor rango que pretenden incrementar los itinerarios disponibles, limitados ahora en todo caso a la utilización de la Avenida Mariano Andrés-calle San Antonio.

Como medida complementaria a este incremento de las vías de acceso, el Plan determina la completa remodelación del actual acceso principal, en el objetivo de facilitar el acceso del transporte colectivo –para lo que diseña un sistema que permita sus giros- así como los ensanches necesarios que permitan implantar en dicho acceso tanto paradas del transporte colectivo, como zonas de espera del transporte público individual.

La ocupación de todo este frente del complejo para estos usos de transporte colectivo, permitirá suprimir el acceso del vehículo privado al interior del complejo, medida esta que redundaría en una notable mejora de la calidad del servicio prestado. Para coadyuvar a poner en práctica esta medida, el Plan establece la necesaria implantación de un conjunto de aparcamientos de uso público que prácticamente rodean la totalidad del complejo, y que se localizan,

1. uno de ellos, ocupando el suelo residual existente entre el complejo sanitario y la Ronda Norte, y al que las afecciones legales de la carretera impiden otro destino;
2. un segundo grupo de aparcamientos, el de mayor capacidad, lo procura el Plan desde la vinculación al uso de equipamiento de la totalidad de la franja de suelo resultante entre el complejo y la nueva vía que le circunvala por el oeste y sur.

La previsión del Plan en relación con esta franja de suelo es la de levantar sobre ella una edificación destinada a la implantación de, al menos, 1500 plazas de aparcamiento, pudiendo a la vez acoger en su frente hacia el barrio de la Inmaculada otros usos no residenciales. Esta edificación deberá alcanzar al menos hasta prolongar por su cubierta la plataforma que define el recinto hospitalario, pudiendo llegar incluso a elevar una planta sobre dicha cota que, dando frente al propio recinto, pudiera acoger usos de servicios complementarios al servicio hospitalario. La edificación deberá prever la conexiones peatonales necesarias al barrio de la Inmaculada, así como las rupturas necesarias para construir un sistema de acceso desde las cotas de dicho barrio a las del complejo hospitalario, apto para personas con cualquier tipo de minusvalía.

Para la obtención de los suelos necesarios para estas acciones, así como para la ejecución de gran parte de ellas, el Plan delimita un conjunto de Sectores en el entorno a

los que va incorporando los primeros y asignando las segundas, en forma de garantizar las mismas desde la gestión urbanística de su desarrollo.

SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTOS

FRAGMENTO	POBLACIÓN (*) (Nº habitantes)			SISTEMA GENERAL EQUIPAMIENTOS (m ²)				RATIO (m ² /habitantes) (art. 41 c) 4º Ley 5/1999)
	ACTUAL	NUEVA	TOTAL	CLASE DE SUELO			TOTAL	
				URBANO CONSOLIDADO	URBANO NO CONSOLIDADO	URBANIZABLE DELIMITADO		
FRG. 01	42	9.509,34	9.551	61.527,22	0,00	0,00	61.527,22	6,44
FRG. 02	4.712	3.518,34	8.230	95.538,19	5.963,64	0,00	101.501,83	12,33
FRG. 03	370	3.400,12	3.770	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
FRG. 04	8.696	0,00	8.696	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
FRG. 05	8.111	0,00	8.111	59.674,77	0,00	0,00	59.674,77	7,36
FRG. 06	13.751	2.641,30	16.392	63.607,44	3.306,41	0,00	66.913,85	4,08
FRG. 07	17.108	399,44	17.507	889,15	0,00	0,00	889,15	0,05
FRG. 08	754	7.560,26	8.314	269.769,57	3.685,43	144.216,40	417.671,40	50,24
FRG. 09	0	0,00	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
FRG. 10	23.337	8.641,86	31.979	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
FRG. 11	9.131	0,00	9.131	16.512,68	0,00	0,00	16.512,68	1,81
FRG. 12	10.309	542,53	10.852	1.531,29	0,00	0,00	1.531,29	0,14
FRG. 13	23.731	0,00	23.731	34.569,88	0,00	0,00	34.569,88	1,46
FRG. 14	9.470	6.769,90	16.240	102.036,99	16.913,00	0,00	118.949,99	7,32
FRG. 15	3.428	6.776,47	10.204	6.686,98	0,00	34.787,18	41.474,16	4,06
FRG. 16	55	5.428,28	5.483	0,00	6.906,75	0,00	6.906,75	1,26
FRG. 17	0	0,00	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
FRG. 18	1.707	4.531,92	6.239	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
FRG. 19	2.320	9.368,14	11.688	78.634,79	768,30	118.521,05	197.924,14	16,93
FRG. 20	37	10.615,02	10.652	41.114,75	3.338,60	50.556,47	95.009,82	8,92
FRG. 21	4.290	598,86	4.889	106.706,18	0,00	0,00	106.706,18	21,83
FRG. 22	2.518	6.372,33	8.890	129.705,93	0,00	5.418,59	135.124,52	15,20
FRG. 23	19	0,00	19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
FRG. 24	43	0,00	43	223.018,68	0,00	0,00	223.018,68	5.186,48
FRG. 25	459	5.922,41	6.381	112.394,70	0,00	10.316,41	122.711,11	19,23
FRG. 26	180	2.616,21	2.796	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL	144.578	95.212,73	239.791	1.403.919,19	40.882,13	363.816,10	1.808.617,42	7,54

Nota: (*) La nueva delimitación de algunos de los fragmentos -ligeros reajustes de sus límites- no modifican la población existente.



5. EL SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS Y SERVICIOS URBANOS.

5.1. Criterios generales.

Las redes de infraestructuras básicas constituyen el entramado que, a nivel territorial, actúa de soporte de las diversas actividades existentes o proyectadas constituyendo estructuras y sistemas de tal importancia que condicionan, y en cierto modo definen, la naturaleza de las intervenciones que se han de planear sobre el territorio. En tal sentido, es trascendental prever el alcance que han de tener estas redes en el horizonte del Plan, estas redes han sido tenidas en cuenta y ello está presente en los objetivos de ordenación de los distintos fragmentos. A continuación se describen someramente además de los sistemas habituales, el de servicios urbanos, por lo que de novedoso tiene respecto de la situación actual en el Plan vigente.

5.2. Descripción del sistema.

a) *Abastecimiento de agua potable.*

La información urbanística ha puesto de manifiesto que la capacidad de todos los macroelementos de este sistema: recurso, aducción y tratamiento, resulta adecuada y suficiente para las previsiones de crecimiento de la ciudad a largo plazo. No obstante, son necesarias una serie de actuaciones que garanticen un mejor reparto y distribución, entre las que destacan:

- Cierre del anillo general por el sur, para lo que debería aprovecharse la traza de la nueva variante sur.
- Nuevo depósito regulador en la zona sur.
- **Diferenciación funcional** de los macroelementos que constituyen el sistema y los que prestan servicio al usuario.

b) *Saneamiento y depuración de aguas residuales.*

Este sistema necesita una profunda remodelación derivada en primera instancia de sus propias condiciones actuales, y en segundo lugar, para su adaptación a las previsiones de este Plan.

Las necesidades de adaptación de este Sistema se refieren principalmente a los siguientes elementos:

- El soterramiento de la vía del ferrocarril en el tramo comprendido entre el actual paso a nivel en la Avda. Doctor Fléming y los talleres existentes en San Andrés del

Rabanedo, obliga a modificar sustancialmente el trazado y características de los colectores generales I (procedente de Ferral del Bernesga discurre por Fraga Iribarne, Avda. Antibióticos y Camino de Armunia a Trobajo del Cerecedo, drenando toda la zona oeste del municipio de León), y II (discurre por las Avdas San Ignacio, Doctor Fléming, Fernández Ladreda e Ingeniero Sáenz de Miera).

- El territorio situado al oeste de la actual traza ferroviaria de la línea Palencia – Galicia, carece de red de saneamiento capaz para atender las necesidades actuales, cuanto menos para los nuevos desarrollos previstos en el ámbito, resultando por tanto necesario construir un nuevo colector general que atienda adecuadamente a tales necesidades.

Las características tanto del propio territorio como de los usos a implantar sobre el mismo, aconsejan derivar la decisión sobre el sistema más adecuado a implantar a la elaboración de un Plan Especial de Saneamiento de la zona oeste del municipio.

c) *Servicios Urbanos.*

Como ya recogía el documento aprobado inicialmente por acuerdo del Pleno de 30 de diciembre de 2003, se mantiene como objetivo de ordenación general de este Plan General, la adscripción del conjunto de los elementos necesarios para la configuración del sistema general de servicios urbanos, estaciones de servicio, sobre la base de la definición contenida en el artículo 38, 1. c) de la Ley de Urbanismo de Castilla y León, singularmente en su último inciso y, en todo caso, en relación con su artículo 41.c), 2º. y con el último inciso del artículo 25.1 de la Ley 7/1985, reguladora de las Bases de Régimen Local, conducente a la inclusión del servicio de suministros de carburantes, definiendo, con el objeto de garantizar su implantación racional, un sistema general discontinuo, (incluido en el sector ULD-20-01), cuyo criterio de localización responde a la necesidad de dotar al viario principal de la ciudad de los servicios de suministros que se consideran necesarios, sin hacer depender la implantación del servicio, cuya prestación se ha entendido imprescindible, del derecho de la propiedad del suelo.

Este modelo viene a dar respuesta, también, a la necesidad de ejercer un control estrictamente urbanístico, con respeto a la libertad de empresa, a la iniciativa privada y a la legalidad que rige el sector de hidrocarburos, sobre una actividad especialmente cualificada, tanto por su naturaleza, como por su incidencia en la movilidad urbana.

De las determinaciones contenidas en este Plan General, y de los objetivos anteriormente expresados, se desprende la firme apuesta del municipio, por la puesta en marcha de un sistema que, respetando el marco jurídico que regula este sector, se sustentará en un futuro régimen concesional demanial, (debido a las características de nuestro marco normativo autonómico en materia de urbanismo), en las condiciones anteriormente expuestas.

6. LA CLASIFICACIÓN DEL SUELO.

6.1. Consideraciones previas.

La Clasificación del suelo es una de las determinaciones fundamentales exigidas –y atribuidas en exclusiva- a los Planes Generales. No sólo por ser ella una de las bases definitorias de la estructura general adoptada por el Plan para el territorio que se planifica, sino porque en la legislación urbanística española desde ella se establece el régimen jurídico de la propiedad del suelo y, en último extremo, el esquema general de distribución/apropiación de las rentas del suelo.

La nueva legislación pretende inicialmente a este respecto la existencia de tan sólo tres clases de suelo: Urbano, Urbanizable y Rústico, las cuales se multiplican posteriormente en categorías hasta alcanzar un total de ocho tipos diferentes de suelo, si bien encuadrados en todo caso en los tres regímenes jurídico-urbanísticos definidos para aquellas tres clases iniciales.

La situación es cuantitativamente idéntica entre la legislación estatal y la legislación autonómica, así como, en líneas generales, la distribución en categorías dentro de cada clase.

Tanto el legislador estatal como el autonómico (siguiendo en ambos casos criterios jurisprudenciales muy asentados) pretende otorgar un cierto carácter “taxonómico” a la clasificación del suelo (las clases se establecen desde un grupo de características comunes pero de presencia aleatoria en los diversos individuos que integran el universo clasificado, fácilmente constatables, quedando así automáticamente clasificados todos los individuos de dicho universo desde el mero hecho del establecimiento de las características que integran cada una de las clases, subclases o grupos que se establecen, limitándose posteriormente el actor a constatar cuáles son las características o grupo de características consideradas que reúne cada uno de los individuos que analiza y, en consecuencia, tal actor no “clasifica” al individuo analizado, sino que se limita a constatar en qué clase, subclase o grupo quedó incluido tal individuo desde aquél acto por el que se estableció la clasificación).

En el presente Plan se ha atendido muy especialmente a esta interpretación de la clasificación de suelo. Y ello por una razón fundamental: la asentada base jurisprudencial de tal criterio puesta en relación con el principio de legalidad que se pretende para este Plan.

No obstante el mantenimiento básico de las clases de suelo de la nueva legislación de aplicación en relación con las clases definidas en la legislación bajo la que se formuló el Plan General vigente, y por consiguiente el cierto automatismo que podría esperarse para esta Revisión, ha sido necesario resolver algunas cuestiones que podríamos denominar de detalle, pero que entendemos necesario justificar.

En algunos casos se ha tratado, simplemente, de corregir errores del Plan, pero en general el problema ha sido de criterio. Resulta difícil entender cómo se establecen en el Plan General

vigente clasificaciones de suelo urbano que afectan tan sólo a una pequeña parcela que queda rodeada por todos sus linderos de suelo rústico o no urbanizable u otra clase de suelo. O cómo se definen áreas de suelo no urbanizable de tamaño ínfimo, que conceptualmente no corresponden en absoluto con el “grano” propio que asocia esta clase de suelo, de orden mucho más territorial. O los criterios generales aplicados para determinar una u otra clase de suelo, ya que no se corresponden las condiciones objetivas que hemos podido constatar con las clasificaciones aplicadas.

Estas son algunas de las cuestiones que han planteado serios problemas a la hora de “adaptar” las clasificaciones. En este Plan se han procurado mantener a pesar de todo tales clasificaciones. Desconocemos la metodología utilizada por el Plan vigente para la clasificación del suelo, por lo que mal podemos discernir de dónde procedan las diferencias. Ello ha exigido la aplicación de un criterio flexible en la utilización de las distintas categorías de suelo dentro de cada clase, procurando con ello eliminar las disfunciones urbanísticas a que podría conducir la aplicación de un criterio estricto de las mismas.

6.2. El Suelo Urbano.

6.2.A. El perímetro de clasificación.

De las múltiples preexistencias que condicionan toda decisión para la organización y planificación territorial es la correspondiente a ésta clase de suelo la que mayores esfuerzos de atención y respeto se le exige, muy por encima de aquellas otras cuestiones tales como los valores o riesgos naturales, las preexistencias también antrópicas en forma de infraestructuras –inversión pública creadora de riqueza social- de regadío, por ejemplo, cuestiones estas que, aunque sean totalmente alteradas o se hagan definitivamente inútiles para los fines que en su caso la propia sociedad hizo el esfuerzo de crear, no sólo nadie le presta la menor atención ni exige la menor justificación al respecto (ni tan siquiera los mismos que unos años antes realizaban manifestaciones para exigir la construcción de tales infraestructuras de regadío), sino que es lo más frecuente el que se demande del planificador su minusvaloración cuando no su total desconsideración.

Según se ha repetido reiteradamente en esta Memoria, en León confluyen varios condicionantes que deben tenerse imprescindiblemente en cuenta a la hora de delimitar los suelos urbanos. Por un lado, la constatación de un proceso de periurbanización que ha diluido la frontera entre lo que es urbano y lo que no. Por otro, el cierto grado de disolución de los conceptos tradicionales de ocupado y no ocupado por la edificación, de consolidado o no consolidado por la urbanización, para lo cual resulta imprescindible aplicar criterios adaptados a esa situación.

De entrada, y por lo que se refiere a aquél criterio general inicial referido en el apartado anterior de una aproximación al carácter taxonómico de esta clase de suelo, hemos de recordar la especial situación que respecto a esta clase de suelo se produce.

Conviene recordar que el criterio definitorio de esta clase de suelo se ha mantenido prácticamente inalterado desde aquella su primera formulación por el legislador de 1975. Sin embargo, desde la Ley 5/1999 se le ha introducido –siguiendo en ello un criterio ya jurisprudencialmente asentado– una importante matización, y es la condición previa de que el suelo en cuestión ha de estar, ante todo, “integrado en una malla urbana”. Este es el margen que, entendemos, deja a esta revisión aquél principio taxonómico.

En el caso concreto de la ciudad de León este matiz adquiere importancia primordial desde la evidencia de que el planeamiento general que ahora se revisa adoptó el criterio de clasificar como urbano todo suelo que, considerando como base de cómputo la propia parcela catastral, estuviese consolidado por la edificación, y ello estuviese integrado o no en la malla urbana y contase o no con los servicios básicos exigibles.

Adicionalmente la experiencia demuestra –incluso la jurisprudencial– que el carácter taxonómico es predicable tan sólo en el sentido positivo –el que cumpla las condiciones establecidas pertenece a esa clase– pero admite una aplicación más voluntarista en su sentido negativo –aunque no disponga de todas las características definitorias, puede considerarse incluido en dicha clase. Ello resulta esencial de la aplicación combinada del conjunto de determinaciones legales –racionalidad y calidad de la ordenación resultante, por ejemplo.

La aplicación de este criterio más abierto ha permitido resolver los problemas más relevantes que el caso de León nos planteaban aquellas preexistencias.

Se clasifican por tanto como suelos urbanos todos los terrenos que, teniendo continuidad con suelos urbanos sólidos –entendiendo por tanto aquellos que alcanzan a constituir masa crítica suficiente para considerar que se configura “vida” urbana–, estaban ya incluidos en esta clase por el planeamiento anterior.

Se incorporan asimismo a esta clase todos aquellos terrenos que están actualmente en proceso de consolidación, cualquiera que sea el instrumento del que deriva tal proceso –planes de desarrollo en ejecución, entidades de gestión constituidas, etc.–.

Adicionalmente a estos, y una vez deducido el perímetro resultante de los mismos, se clasifican como urbanos aquellos suelos intersticiales a los anteriores que ni por sí mismos, ni agrupándolos con otros colindantes, permitían alcanzar unas extensiones válidas para su desarrollo como suelos urbanizables.

6.2.B. Las categorías de Suelo Urbano. Suelo Urbano Consolidado y No Consolidado.

La Ley 5/1999 de Urbanismo de Castilla y León establece en su artículo 12 la división de los suelos urbanos en dos categorías: Consolidado y No Consolidado, definiendo en ese mismo artículo las características identificativas de cada una de ellas.

Los problemas de interpretación y aplicación de estas definiciones se han planteado en varios frentes, y se han resuelto desde los criterios siguientes:

a) Suelo Urbano Consolidado.

El Plan incluye sin ninguna duda en esta categoría de suelo todos aquellos terrenos pertenecientes a la clase de suelo urbano que disponen además de un nivel de ordenación y urbanización considerado adecuado conforme a los fines y objetivos definidos desde el mismo y, en especial, aquellos suelos para los cuales el Plan no altera en ningún modo el régimen de aprovechamiento que individualizadamente cada parcela tiene asignado en el Plan General que se revisa.

Incluye asimismo en esta categoría, aquellos suelos que, aún experimentando alguna mejora de situación con respecto a aquellas determinaciones preexistentes, la misma resulta claramente extendida a un ámbito amplio sin apreciarse diferencias significativas entre los beneficios que ello reporta a los propietarios beneficiados, normalmente además difícilmente cuantificables.

La aplicación por tanto del criterio legal no resulta en esta cuestión difícil de entender y aplicar. Las dificultades surgen puntualmente al momento de aplicarse a resolver algunos de los déficits más básicos que tienen muchas zonas de la ciudad de León, especialmente las áreas urbanas de origen o extracción rural más recientemente incorporadas o que ahora se incorporan decididamente a las estructuras, modos y necesidades del medio urbano denso.

Resulta nítida la voluntad del legislador de no imponer a los propietarios de suelos de esta categoría otras obligaciones que vayan más allá de las necesidades de estructuración de un sistema viario coherente. Las demás necesidades que la sociedad pretenda satisfacer sobre estos suelos, deberán resolverse por la vía expropiatoria. El legislador da con ello prevalencia absoluta en la ordenación de la ciudad a la coherencia de la trama viaria.

b) Suelo Urbano No Consolidado.

En general se incluyen en esta categoría de suelo todos aquellos terrenos pertenecientes a la clase de suelo urbano sobre los que se dan alguna o algunas de las siguientes circunstancias:

- Que desde las nuevas determinaciones del Plan, se incrementen sensiblemente los aprovechamientos urbanísticos materializables en relación con los que al momento tienen atribuidos en el Plan vigente.
- Que cualquiera que sea el resultado por lo que se refiere a los aspectos cuantitativos del aprovechamiento materializable, las nuevas determinaciones impliquen un cambio sensible con respecto a la ordenación que en su caso tengan establecida en el Plan vigente.

6.3. El Suelo Rústico.

La Ley 5/1999 de Urbanismo de Castilla y León otorga a esta clase de suelo un protagonismo en la ordenación territorial y urbanística del suelo desconocido en otras legislaciones similares. Por ello se trae a esta Memoria en este momento.

El objetivo de la Ley 5/1999 de Urbanismo de Castilla y León en relación con el suelo rústico es el expresamente declarado de "preservarlos de su urbanización". Ahora bien, dicha Ley prevé que, en los ámbitos que el Plan reconozca como Suelo Rústico, puedan distinguirse dos categorías básicas: una de suelo rústico protegido y otra de suelo rústico no necesitado de especial protección. De las características que reúnen unos y otros, y los regímenes de usos que a cada categoría establece, se deduce la intención del legislador de evitar, en el suelo rústico protegido cualquier "presión urbanizadora", mientras que en el suelo no protegido de lo que se trata es de evitar cualquier "acción urbanizadora".

Ello se aplica en este Plan desde el entendimiento de que el espacio rural es un espacio activo, un espacio capaz de producir bienes y un ámbito susceptible de generar posibilidades y oportunidades.

En el origen de la peculiar distribución espacial de la población leonesa se encuentra la estrecha relación del poblamiento con la actividad agrícola tradicional, puesto que el uso residencial formaba junto con otros usos un sistema articulado espacialmente en torno a pequeños núcleos de población íntimamente relacionados con su medio rural. Este modelo se ha visto progresivamente sustituido a medida que evolucionaba la estructura socioeconómica. El hábitat actual responde a intereses distintos más relacionados con la expansión del valor económico de los terrenos al ámbito rural, con núcleos con una funcionalidad jerarquizada desde la centralidad y las vías de comunicación. Ello ha provocado la transformación del espacio rural del área metropolitana de León en un extenso espacio periurbano claramente vinculado al núcleo central y los ejes de comunicación.

El área metropolitana leonesa no cuenta con espacios de especial relevancia natural o ambiental. El territorio municipal de León no es una excepción a esta valoración. Ello ofrece dos posturas: una abundaría en, desde tal valoración absoluta, abrir al proceso urbanizador la totalidad de su

territorio; en el otro extremo podríamos situar la total relativización de sus valores, lo que avanzaría en, ante su escasez, proteger a ultranza los escasos recursos que se tienen.

Resulta medianamente claro que no es ésta de los valores naturales la única cuestión que el legislador demanda atender en relación con los recursos o bases territoriales. Otras cuestiones tales como la exposición a riesgos, la significación ecológica en la renovación de los recursos naturales de toda índole, la especial aptitud natural o derivada de acciones antrópicas para determinados usos, etc., son algunas de las otras cuestiones que el legislador obliga a atender. Y en algunas de ellas, el territorio municipal sí tiene mucho que apostar.

El Plan ha identificado todas estas casuísticas sobre el territorio. Desde tal identificación, diseña un modelo de estructuración global para el territorio municipal desde el objetivo de asignar a cada parte de ese territorio una función concreta en el modelo acorde con sus propias características.

El resultado de esta estrategia aparece reflejado tanto en los planos como en las correspondientes descripciones de cada parte del sistema. En especial, y dado el interés que para la estructura territorial adoptada tienen los suelos incluidos en la categoría de Rústicos de Protección Natural, en los párrafos siguientes se hace una muy sucinta descripción no exhaustiva de los mismos.

- Monte San Isidro. Es una de las principales masas forestales del municipio. Su interés reside en su proximidad a la ciudad de León, que propicia su aprovechamiento como espacio recreativo y dotacional, un uso ya existente en la actualidad que se potencia desde el Plan.
- Márgenes del Bernesga. Espacio discontinuo situado a ambos lados del río, de indudable interés vinculado a su carácter como parque fluvial de ribera. El Plan pretende la incorporación de estos suelos con los del Monte San Isidro en la voluntad de su enriquecimiento mutuo como área de actividades vinculadas a la naturaleza.
- La Candamia. Zona de esparcimiento y recreo tradicional de los leoneses por sus singulares características y proximidad al núcleo urbano. El ámbito fue ya objeto en 1991 de una ordenación de su uso en el objetivo de compatibilizar la integridad del ecosistema con su uso recreativo y social, habiéndose ejecutado un pequeño parque de características periurbanas en la margen derecha del Torío, y un parque forestal en los terrenos de la margen izquierda, ecológicamente mucho más vulnerable. El Plan determina la incorporación a estos mismos fines de la totalidad los terrenos que restan en la margen derecha del río, entre éste y la Ronda. Tales terrenos, de carácter inundable, cuentan con características idénticas a las de los que ocupa el pequeño parque actual. El objetivo es extender aquella acción de 1991, configurando aquí un amplio área de esparcimiento y recreo que permite además la práctica de múltiples actividades ligadas a su ecosistema.

Cornisa de Oteruelo. Situada en el extremo occidental del término. Declarada como Punto de Interés Geológico de nivel nacional, se trata de una estructura natural original que enmarca las principales líneas de paisaje y que alberga usos tradicionales como las bodegas. La amplitud de la cuenca visual desde esta área es una de las mejores del municipio, constituyendo un mirador natural de gran interés. Profunda e irreversiblemente alterada en su tercio norte, y ocupada en forma más respetuosa por el poblamiento tradicional de Oteruelo de la Valdóncina en su tercio central, el Plan declara a esta clase y categoría de suelo tan sólo el tercio meridional y la totalidad del valle formado en su costado oeste, adoptando en relación a la parte central de la cornisa una estrategia de potenciación y apertura a su uso y disfrute público mediante la configuración de un paseo mirador que circunvala totalmente el área urbana de Oteruelo.

- Área inundable de la margen izquierda del Bemiega. Corresponde con los terrenos de aluvión existentes en el extremo sur del término municipal. Su inclusión a esta clase y categoría de suelo se hace en cumplimiento del mandato implícito en su definición legal.
- Zona húmeda de Trobajo. Se trata en este caso de los suelos de cota más baja limitados entre el núcleo de Trobajo del Cerecedo y la plataforma sobreelevada en la que se ubica el Mercado Nacional de Ganados. De esta acción se ha derivado a estos suelos un notable incremento de su ya de por sí natural carácter, por lo que el Plan reconoce la incompatibilidad de su destino a usos urbanos.

6.4. El Suelo Urbanizable.

6.4.A. El perímetro de clasificación.

Es por lo que a esta clase de suelo se refiere donde se han producido los vuelcos conceptuales más espectaculares sobre la actividad urbanística en los últimos años. Así, desde aquella conceptualización en la que tuvo que desenvolverse el Plan General vigente en León según la cual la atribución de suelo a esta clase había de justificarse desde la estimación objetiva de su capacidad de crecimiento poblacional, se ha pasado al momento actual en que lo que ha de justificarse es la exclusión del suelo del proceso urbanizador.

En esta situación, una segunda diferencia aparece lógica, la desaparición de la programación. Si en aquella extensión justificada desde tal capacidad de crecimiento pudiera tener sentido el establecimiento del orden y plazos en que cada porción de este suelo debía incorporarse al desarrollo urbano, en una clasificación por exclusión, no soportada ni justificada en tales expectativas, sino derivada a las oportunidades empresariales según estas vayan surgiendo, resulta obvia la innecesidad de determinaciones temporales o de orden espacial para el desarrollo.

La incidencia que sobre el planeamiento y la planificación urbanística tiene este vuelco conceptual es imaginable. Baste decir por ejemplo que ello obliga a alterar las estrategias puestas en práctica por el urbanismo español de los últimos cuarenta años para resolver muchas de las carencias históricas de nuestras ciudades. Ya no se puede contar con determinaciones del planeamiento sobre esta clase de suelo para, desde su orden espacial y temporal, conseguir la ejecución coordinada por partes de las infraestructuras urbanísticas. Los Planes han de encontrar otros mecanismos para atender a muchas situaciones dispares.

El Plan adecua sus formas de hacer y toma sus decisiones desde estas nuevas situaciones. Deducidos los terrenos que por mandato del legislador pertenecen a las clases de suelo urbano y rústico, el Plan asigna la taxonomía de Suelo Urbanizable a los suelos que no han resultado incluidos en aquellas clases.

6.4.B. Las categorías de Suelo Urbanizable. Suelo Urbanizable Delimitado y No Delimitado.

Aunque la Ley 5/1999 de Urbanismo de Castilla y León ha previsto por una parte el suelo urbanizable como áreas incluidas en determinados sectores a desarrollar urbanísticamente por medio de Planes Parciales, también prevé la posibilidad de realizar la transformación de otros suelos no previamente delimitados mediante la formulación asimismo de Planes Parciales.

Así como para el caso de los dos categorías que se definen en la clase de suelo urbano, el legislador da pautas concretas para la selección entre una u otra categoría, no es este el caso por lo que se refiere a la clase de suelo urbanizable.

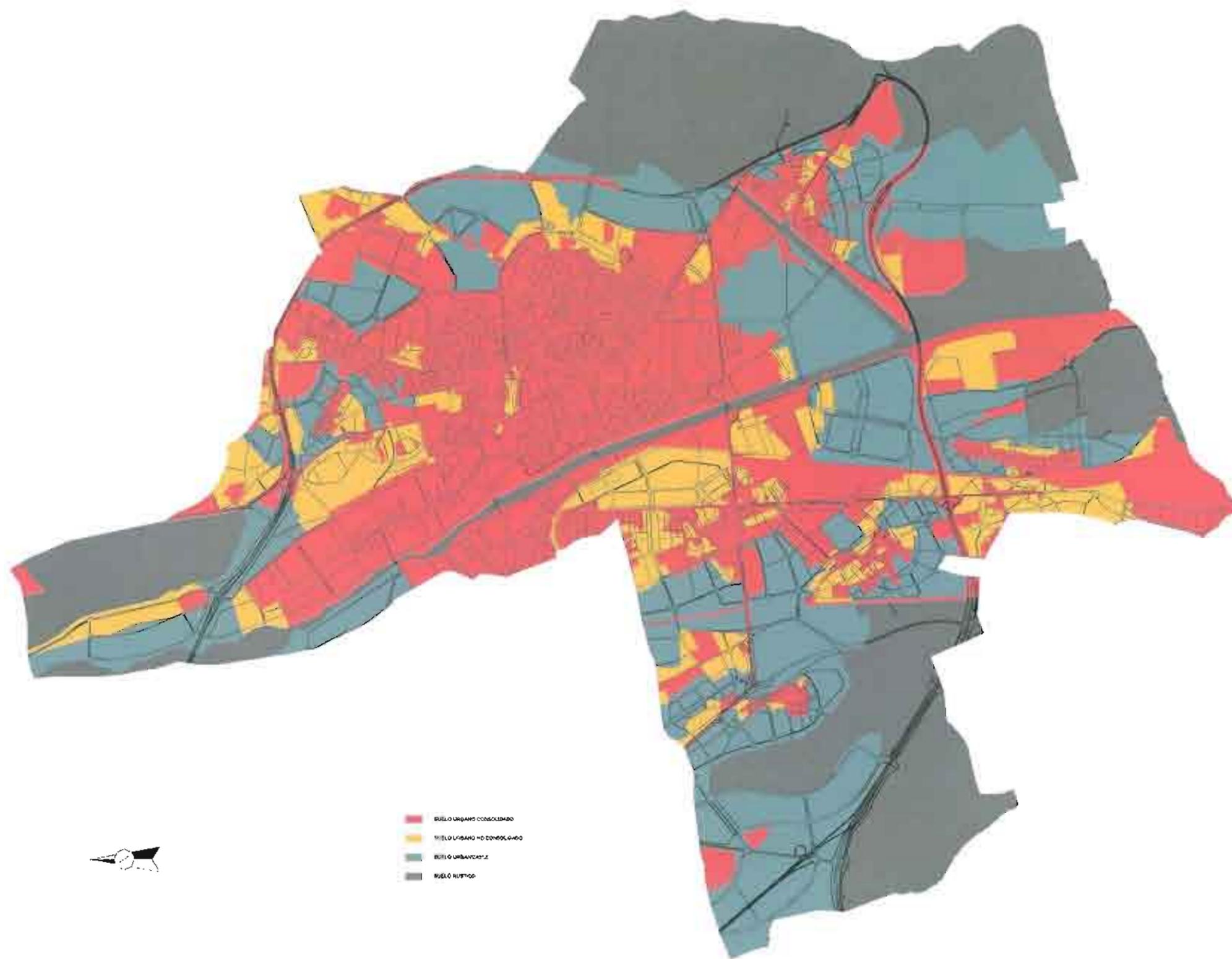
La diferencia a la hora de decidir entre uno u otro tipo de este suelo aparece clara. No puede contarse con la segunda de estas categorías como elementos para estructurar el territorio. Ni siquiera tienen para sí mismas, previamente a la formulación de su Plan Parcial, una estructura definida. Ello ha de reconocerse tiene una ventaja, libra a la Administración de la responsabilidad de llevar a cabo determinadas actuaciones, y con ello quizá de determinadas hipotecas. A cambio, tendrán una estructura coherente en y para sí mismas, pero no en su relación con el resto de las piezas ni mucho menos con la estructura adoptada por el Plan.

Como ha puesto de manifiesto la información urbanística y se refiere en otros apartados de este documento, es ésta precisamente una de las raíces de los problemas estructurales que presenta la ciudad de León. Escasos son los desarrollos urbanísticos habidos históricamente en León que hayan servido para generar infraestructuras para la ciudad, que hayan permitido resolver alguna de sus carencias, que en suma, hayan creado riqueza social.

En el caso concreto de León es imprescindible definir unas mínimas estructuras territoriales que ayuden a la integración de las diversas piezas que la componen, que garanticen la disponibilidad de elementos que favorezcan la relación entre las personas.

Por otra parte, el término municipal de León es un término relativamente pequeño en relación con su responsabilidad en el sistema de ciudades y con la población que alberga. La mayor parte de este escaso territorio ya está ocupado por sus desarrollos urbanos. No existen prácticamente áreas de suelo extensas sobre las que un desarrollo urbanístico desestructurado pueda diluir sus efectos. Adicionalmente, la propiedad del suelo está en general muy dividida. No se da por tanto en el municipio las causas que parecen justificar la existencia de la segunda categoría de suelo.

El Plan ha prescindido por ello de la utilización de la segunda de las categorías permitidas en esta clase de suelo. Alcanzar a construir la estructura física que este Plan ha entendido León necesita para garantizarse su propio desarrollo, para encontrar su propio papel en el contexto global, requiere garantizar la confluencia de todos los esfuerzos en una única dirección, en un único objetivo, requiere dejar bien sentadas las bases de en qué dirección han de caminar sus desarrollos.



- BUELO URBANO CONSOLIDADO
- BUELO URBANO NO CONSOLIDADO
- BUELO URBANIZABLE
- BUELO RÚRICO

7. INTERVENCIÓN SOBRE LA ORDENACIÓN.

7.1. Consideraciones previas.

En los estudios y documentos del diagnóstico hemos reiterado cómo las condiciones en que se ha producido el desarrollo urbanístico de León, han dado por resultado una ciudad morfológicamente rota, fragmentada, no sólo por la escasa repercusión que los mismos han tenido sobre la construcción y mejora de las infraestructuras urbanas, sino también, y muy fundamentalmente, por la falta de compromiso con el conjunto de la ciudad de las nuevas piezas urbanizadas.

La autonomía de cada una de ellas y, las más de las veces, su concepción contradictoria con las preexistencias urbanas y territoriales, ha alejado la idea de ciudad como un conjunto reconocible en sus formas y funciones.

Sobre ello, la normativa vigente contenida en Planes Parciales es cuando menos dispar, entre sí y con la ciudad, añade confusión normativa y de ordenación, y administrativamente resulta difícilmente controlable, sobre el materialmente preexistente.

7.2. Soluciones adoptadas.

- Gran parte del suelo urbano ha de permanecer en su configuración actual, bien por su corrección, bien por la imposibilidad material o costo desorbitado de su reconducción. Pero incluso para estas áreas el Plan procura mejorarlas mediante intervenciones que, sin recambio edificatorio, recomponen tejidos, reurbanizan y tratan la "cota cero", el nivel de calle, que es donde estas áreas tienen sus únicas posibilidades de reordenación.

Las áreas afectadas por intervenciones de estas características se extienden por toda la ciudad. Tiene mucho que ver con ellas la jerarquización que el Plan hace de la red viaria. La utilización de una u otra calle preexistente, aunque ahora esté simplemente esbozada, para su definición en el sistema y su incorporación funcional efectiva, debe mucho al análisis de estas situaciones y las sinergias que sobre el entorno se procuran.

- Otras áreas, sometidas ahora a procesos incompletos por degradación, sustitución o compleción de su caserío, son controladas por el Plan con intervenciones y acciones utilizadas como instrumentos para el control del espacio público, la edificación privada y los usos del suelo. Son propuestas por así decir, nuevas de este Plan, que con ellas asume el riesgo de su error o corrección. El debate y la participación pública habrán de clarificar y centrar la cuestión.

Estas formas de intervención se aplican muy íntensamente en los núcleos secundarios de la ciudad –Puente del Castro, Armunia, Trobajo y Oteruelo-, pero no sólo en ellos. Las diferencias entre unos y otros ámbitos lo son tanto de escala como de necesidades como en fin de posibilidades y modos de intervención. En aquellos núcleos las intervenciones son sobre ámbitos ahora muy cerrados e incontrolables, en el objetivo principal de su saneamiento y apertura a la atención pública –abrir pasos a los vehículos de protección civil, de recogida de residuos, etc.-. En las zonas más imbricadas en la ciudad central, donde abundan los espacios intersticiales, el grano morfológico es más menudo, las expectativas constructivas son mayores y temporalmente más cercanas, la necesidad de control está socialmente más asumido, es más cercano a la vida diaria; ello crea necesidades y abre posibilidades de intervención de otro rango, y a él se adecua la propuesta del Plan.

- Finalmente, los vacíos e intersticios que los modelos de crecimiento fragmentario y a saltos siempre generan y que en el caso de León abundan en exceso. Muchos de ellos son hoy áreas marginadas a pesar de su relativa centralidad, que acumulan tensiones pero que no pueden reconducirse por vía tan sólo de una buena gestión diaria, porque carecen de ordenación y condiciones urbanísticas previas para ser puestas en valor desde los puntos de vista ciudadano, administrativo o empresarial.

Son estas zonas –Sectores en la terminología legal- para las que el Plan incorpora su ordenación detallada, en un intento de que, desde el conocimiento detallado de la transformación que pueden experimentar, puedan dinamizarse iniciativas, aumentarse en su caso la capacidad de presión social tendente a su resolución, etc.

Para establecer estas propuestas el Plan ha partido del reconocimiento exhaustivo, de la lectura interpretativa de la morfología de cada parte de la ciudad, y de los repertorios tipológicos que se han generado en su pasado crecimiento. Son pues las características las que se aplican a la definición de los modos de intervención. El método operativo ha consistido en la identificación previa de sectores o piezas del tejido urbano, para ser reconducidos a un modelo de ciudad mediante la recuperación selectiva de pautas territoriales perdidas.

Este método es el que, a nuestro juicio, asegura a la vez la diversidad e identidad de cada pieza, de cada barrio, de cada fragmento, analizado y trabajado junto con la idea de un proyecto unitario de ciudad, y se opone a los procesos homogeneizadores destructivos de la identidad urbana propia de la ciudad y de sus partes.

Los instrumentos de intervención que se aplican en cada intervención, son los normales y habituales de la práctica urbanística, seleccionados en razón de cada objetivo específico.

8. LA ORDENACIÓN DEL ESPACIO.

8.1. La organización territorial de los Usos del Suelo.

8.1.A. Consideraciones previas.

Con el concepto de Calificación del Suelo se quiere indicar la asignación de usos y su intensidad dentro de cada una de las clases de suelo.

La Calificación del suelo en su vertiente como asignación de usos, tiene como objetivos generales:

- Organizar la disposición de las distintas actividades en el espacio, en tanto que generadoras de movimientos de población.
- Regular las relaciones de compatibilidad según su ubicación en el espacio, su contigüidad y molestias, en tanto que actividades competitivas, afines o contrarias, pero generadoras en todo caso de rentas diferenciales.

Dos son los grandes tipos de uso del suelo urbanizado que tradicionalmente se consideran en urbanismo: Usos económicamente Productivos y Usos económicamente consuntivos o no productivos. Corresponden por tanto a las habituales denominaciones de Uso Industrial y Uso Residencial, pero es aquella la designación más ajustada a los fines que se persiguen desde este Plan en relación con cada uso asignado.

8.1.B. La solución adoptada.

La política europea de ordenación del territorio considera fundamental la promoción de una adecuada red de transporte y comunicación así como una adecuada calidad ambiental que fomente la "competitividad territorial".

Ya en el apartado 2.1.B. de esta Memoria correspondiente al Sistema de Comunicaciones, se enunciaban algunas cuestiones cruciales de orden territorial sobre la influencia que tal sistema tiene sobre las potencialidades de los distintos territorios en el ámbito del área metropolitana de León, y las consecuencias que del mismo se derivan para la definición estructural posible del municipio leonés. La importancia de lo que allí se manifestaba entendemos hace conveniente reproducir aquí sus elementos fundamentales:

Las actuaciones en ejecución y previstas sobre el sistema de accesibilidad territorial de la ciudad y área metropolitana de León, generarán a corto y medio plazo una notable transformación de las opciones y vocaciones urbanísticas de la practica totalidad del territorio -el sistema territorial de relaciones y accesibilidad de la ciudad de León se vuelca definitiva y casi exclusivamente sobre el

arco suroeste- y es precisamente desde tales transformaciones de donde el Plan extrae las estrategias de ordenación de mayor incidencia en el modelo adoptado.

- *El territorio situado en el cuadrante suroeste, entre la nueva variante suroeste y la actual Ronda Sur, adquiere unos valores estratégicos de alta potencialidad para el desarrollo de la ciudad y área metropolitana de León. La ciudad de León podrá ofertar un factor estratégico-locacional para la implantación de actividades económicas del que hasta el momento carecía.*
- *De las alternativas propuestas hasta el momento para el nuevo acceso sur, y cualquiera que sea la solución que al respecto finalmente se adopte, se modifica sensiblemente el valor locacional de los suelos ubicados en el área centro-sur del municipio.*
- *Se altera sensiblemente el sistema de accesibilidad al núcleo y barrio de Puente de Castro. La conexión que se está al momento construyendo entre la pata este de la variante sur y la carretera N-120 a Valladolid, no dispone de acceso hacia este núcleo de población. Los tráficoes que, procedentes de la zona oeste o sur del área metropolitana, quieran acceder a este barrio deberán hacerlo bien desde la Avenida Fernández Ladreda, o bien abandonar la variante sur en el enlace con la calle Cirujano Rodríguez para entrar en el núcleo por su lado oeste. Tan sólo los tráficoes procedentes de la propia carretera N-120 por el sur podrán acceder a este barrio por su acceso histórico.*
- *Las importantes dificultades existentes para poder cerrar el cuadrante noroeste de la Ronda, unido a las características naturales del territorio situado en el arco sureste del municipio de León, parecen alejar a los suelos localizados sobre el arco noreste de otras opciones estratégicas que no sean las de un desarrollo urbanístico, económico y social, de uso exclusivamente residencial y de servicios de alcance exclusivamente urbano, no siendo en ningún caso previsible que sobre este ámbito se puedan generar expectativas o tensiones de mayor alcance funcional.*

Estas situaciones abocan a lo que puede entenderse como un desequilibrio estructural derivado de la alta especialización que así se le deriva al modelo territorial metropolitano -cuadrantes norte y este especializados en usos residenciales y de servicios generales, y cuadrantes sur y oeste especializados en usos de actividades económicas-. Esta especialización territorial implica un modelo territorial y urbanístico generador de un alto índice de desplazamientos diarios -residencia al norte y este y empleo en el centro, sur y oeste-.

Son éstas sin embargo unas situaciones sobre las que obviamente no se pueda intervenir desde el escaso ámbito territorial de este Plan General de León, siendo los instrumentos de planificación y

ordenación territoriales los únicos que podrían afrontar las mismas si es que se considerase necesario.

Ante esta situación forzada, y en el marco de los escasos límites operativos que la legislación impone a este Plan General de Ordenación Urbana de León, la decisión estratégica que el mismo adopta sobre el sistema de comunicaciones es la de procurar una altísima eficiencia del sistema viario, y a este objetivo responden tanto la metodología definitoria del sistema como la totalidad de las intervenciones, tanto generales como puntuales, que el Plan General adopta sobre este Sistema.

De esta síntesis se deducen, entendemos que nítidamente, tanto la organización territorial de Usos del Suelo que el Plan adopta, como su justificación.



8.2. La definición Morfológica y Tipológica de la Edificación.

8.2.A Consideraciones previas.

No es objeto específico de un Plan General la edificación individualizada. No se trata de definir la arquitectura de los edificios, sino la forma de la ciudad y, por tanto, de la edificación considerada desde esta perspectiva.

Las determinaciones del Plan en relación con la edificación se establecen básicamente sobre tres campos:

- Características morfológicas, entendidas como el resultado volumétrico y espacial de la agrupación de las edificaciones en cada zona concreta de la ciudad.
- Características tipológicas, entendidas como el modo de organización y uso de cada parcela por la edificación.
- Catalogación de edificios cuya conservación y protección constituya un bien patrimonial o urbano.

8.2.B. Solución adoptada.

La solución adoptada por el Plan sobre estas cuestiones parte de un principio obvio: la ciudad no empieza desde él. La ciudad lleva muchos siglos edificándose, y de ellos, muchos años actuando desde unas determinadas pautas. Los procesos de construcción de la ciudad -y en la ciudad- se caracterizan por su elevada inercia. Los cambios se trasladan, aceptan y aplican por los actores de la ciudad muy lentamente.

- Desde estas premisas, el Plan parte de un criterio previo: mantener al máximo las Ordenanzas actuales.

Ello no obsta para reconocer, como ya se ha dicho en apartados anteriores de esta Memoria, que uno de los grandes problemas urbanísticos que actualmente padece León se debe al cierto caos normativo y ordenancista, jurídicamente rigidizador y administrativamente incontrolable, que introduce la normativa contenida en los Planes Parciales y Especiales tramitados.

Realmente la situación no es al momento alarmantemente caótica. El propio tamaño de la ciudad y la baja intensidad cuantitativa de los desarrollos habidos en los últimos veinte años, permiten todavía un cierto control. Pero la ciudad es un ente con permanente afán de crecer. En León empieza a resultar ya difícil ejercer

la disciplina urbanística por dificultades en concretar la regulación vigente aplicable en cada caso. Si las cosas siguen en esta línea de que cada planeamiento de desarrollo establezca las regulaciones normativas que le convenga, los órganos administrativos perderán totalmente el control de la situación.

El Plan opta por, manteniendo las Ordenanzas del Plan vigente, completarlas mediante la definición de otras que atiendan a cubrir toda la panoplia de soluciones edificatorias al uso, dejando eso sí a cada plan de desarrollo un cierto margen de libertad para la elección de las que más le convengan de entre ellas.

- Por lo que se refiere al tercer campo de intervención enunciado, la Catalogación, el Plan adopta idéntica postura de respeto a las situaciones y hábitos existentes. La corta vida que aún tienen estos Catálogos, es un argumento más a favor de esta postura.

Todo ello sin perjuicio naturalmente de las necesarias adaptaciones puntuales que en cada caso se hace preciso introducir, bien en el objetivo de alcanzar una mejor adecuación de las distintas determinaciones a la normativa sectorial que en cada caso resulte de aplicación, bien derivada de las inadecuaciones o nuevas necesidades sociales surgidas desde que aquellas se adoptaron.

8.3. Las Intensidades de Uso.

8.3.A. Consideraciones previas.

Es este el grupo de determinaciones de los Planes Urbanísticos que completa aquella Calificación del Suelo de que se ha hablado en el apartado 8.1 anterior. Hemos preferido sin embargo traerlo aquí por razones metodológicas obvias. La Morfología y Tipología son cuestiones que definen la ciudad y que la ciudad a su vez define. De ellas se derivan ya ineluctablemente unos marcos posibles de intensidades de uso. Es este el desarrollo sistémico que se ha seguido en este Plan, y por ello hemos preferido exponerlo en este orden.

La asignación de Intensidad de Uso tiene, como vertiente de aquella Calificación del Suelo, los siguientes objetivos:

- Determinar la intensidad de utilización del suelo y la edificación que corresponde a cada uso, en tanto gradación de las concentraciones de actividad.
- Determinar el contenido normal de la propiedad completando, junto con la edificación, la definición del aprovechamiento que el Plan asigna a los terrenos.

8.3.B. Descripción de la solución adoptada.

Cada vez adquieren más fuerza en nuestras sociedades conceptos tales como capacidad de carga o capacidad de acogida como metodologías adecuadas a la hora de determinar la aptitud de un territorio para un determinado uso y la intensidad del mismo que, por sus características, es capaz de soportar. Sin alcanzar a otorgarles un valor de objetividad científica, estos conceptos y metodologías, diseñados inicialmente para su aplicación sobre medios físicos naturales poco alterados, son cada vez más utilizados como soporte metodológico apto para la toma racional de decisiones sobre cada vez más cuestiones.

En su aplicación al urbanismo, ha demostrado ya su eficacia en relación con los nuevos desarrollos previstos, y así son cada vez más las administraciones que aplican esta metodología para las evaluaciones de impacto ambiental de los planes urbanísticos.

No está sin embargo tan extendida su aplicación sobre las áreas urbanas más consolidadas. Las decisiones sobre estos territorios se siguen tomando de una forma que ha de reconocerse bastante voluntarista y aleatoria, de ahí que cada vez más legisladores hayan decidido tomar cartas en el asunto y poner coto a las elevadas densidades que caracterizan desde siempre muchas de nuestras ciudades.

Sin embargo, para el caso concreto de León y en el marco legislativo vigente, hemos podido constatar la eficacia del método, el alto grado de validez que, desde los conceptos y criterios previamente marcados que han quedado expuestos en apartados anteriores, el método ofrece.

En efecto, adoptadas las decisiones metodológicas que han quedado expuestas hasta ahora (ver apartados 2.4 y 7 de este documento), la aplicación de estas metodologías como prolongación sistémica del método general viene obligada y es coherente.

Las ordenaciones se justifican, en la inmensa mayoría de los casos, en completar tramas, configurar piezas morfológicas meramente esbozadas, ocultar medianerías y traseras de edificaciones existentes, etc.

El manejo simultáneo, casi matricial, de las volumetrías necesarias con las ocupaciones de suelo posibles desde el cumplimiento de las demandas legales, ha sido el método que, aplicado en forma extensiva, ha permitido conocer cual es el patrón unitario de la capacidad de carga de cada pieza acorde a sus propias características.

9. URBANISMO Y VIVIENDA.

9.1. Evolución reciente y situación actual de la Población y el Parque Residencial

La síntesis y conclusiones del estudio de Población y Vivienda elaborado con carácter previo a la redacción de este documento –presentado en forma de adenda-, en el que han podido incorporarse los datos recientemente suministrados por el Avance de Resultados del Censo 2001 -posteriores a la entrega de la Memoria Informativa efectuada en su día- es una buena forma de introducir el presente Capítulo, destinado a referenciar el nuevo modelo adoptado por el Plan General, en cuanto guarda relación con la Vivienda:

1. El fuerte dinamismo experimentado por el Municipio de León, a lo largo del siglo XX, y hasta 1996, llevó a situar, en dicho año, por encima de los 145.000 habitantes a una Ciudad que a principios de siglo no llegaba a los 16.000.
2. A partir de aquí la Ciudad de León ha entrado en una fase de pérdida poblacional cifrada –durante el período 1996-2002- en más de un 6,5%.
3. Sin embargo, en los últimos quince años dicho dinamismo se ha visto superado por el de su Alfoz, en donde el número de habitantes, situado en torno a los 24.000 en 1960, en el 2002 se encontraba próximo a los 48.000.
4. En la década de los noventa, el Alfoz creció en un 27,2%, mientras que la Ciudad de León perdió un 4,6% de su población, como consecuencia de ello, la incidencia de ésta última, en el conjunto del Área Urbana de León -en términos poblacionales- ha experimentado un descenso significativo, desde el 80%, al 75%.
5. A su vez, el tamaño de los núcleos familiares de la Ciudad de León ha experimentado una progresiva disminución, que le ha llevado a situarse -en el 2001- en una media de 2,9 personas por hogar, frente a los 3,2 del 1991.
6. La disminución ha sido aún mayor en su Alfoz, donde, en el 2001, la media de personas por unidad familiar era de 2,7.
7. Dicha disminución se ha visto fuertemente influenciada por el importante incremento del número de ciudadanos que viven solos -23% en la Ciudad de León y 19% en su Alfoz- y el descenso generalizado de los núcleos familiares integrados por más de cuatro miembros.
8. En cualquier caso, esta progresiva disminución del tamaño de los núcleos familiares -y con ello el incremento de su número- es un dato altamente significativo, a tener en cuenta a la hora de cuantificar las necesidades de viviendas de la Ciudad.
9. En los últimos veinte años, y más allá de sus valores absolutos, la Ciudad de León ha venido perdiendo población joven, incrementado la población adulta, y casi doblado la adscrita a la tercera edad -más del 20% en el 2001-.
10. El resultado es una población progresivamente más envejecida, aunque, al menos de momento, menos dependiente.
11. En los últimos diez años, la Dinámica Poblacional de la Ciudad de León -resultado de integrar las altas y bajas poblacionales, tanto de carácter vegetativo como migratorio- ha reflejado siempre un saldo negativo, mientras que la de su Alfoz ha mantenido en todo momento el signo positivo.
12. Las diferencias detectadas entre las Dinámicas Poblacionales de la Ciudad de León y su Alfoz encuentran su origen en las altas -suma de nacimientos e inmigraciones- más que en las bajas -cuyas series históricas reflejan unas tasas más similares.
13. Los Saldos Migratorios -negativos en la Ciudad de León desde 1991, y crecientemente positivos en su Alfoz- y no el Crecimiento Vegetativo, son, en ambos casos, los que han venido determinando la evolución demográfica del Área Urbana de León de la última década.
14. El elevado porcentaje de habitantes censados en el 2001 que declaran haber nacido fuera del municipio en el que residen actualmente -53% en la Ciudad de León, y 88,8% en su Alfoz- son un claro indicador de hasta que punto los movimientos migratorios están determinando la evolución demográfica de ambos ámbitos geográficos.
15. Tanto los análisis relacionados con el origen y destino de las Emigraciones e Inmigraciones de la Ciudad de León y su Alfoz, como el alto porcentaje de las que sitúan a uno u otro dentro de la Provincia de León, sugieren que los municipios del Alfoz se han convertido en receptores de, una buena parte de los emigrantes provinciales que "vocacionalmente" estaban destinados a ser absorbidos por la Capital, y de un elevado porcentaje de los habitantes que, en los últimos años, han abandonado dicha ciudad, sin salir de la Provincia.

16. El encarecimiento de los precios de la vivienda -siempre más elevados en la Ciudad Capitalina que en su Alfoz-, la escasa promoción de Viviendas Públicas y/o Protegida, y la consecuente ausencia de una oferta de viviendas asequibles -tanto en precio como por sus condiciones de pago- en la Capital, sin duda, han potenciado este hecho, alimentando el descenso y envejecimiento de su población.
17. Todo parece indicar que -de no mediar ninguna política activa dirigida a frenar, o cuando menos atemperar, esta situación- las actuales tendencias poblacionales -negativa en la Ciudad de León y claramente alcista en el Alfoz- continuarán desarrollándose en el futuro.
18. En el 2001 el Parque de Viviendas Familiares de la Ciudad de León ascendía a un total de 66.177 -de las que 48.138 eran principales- y el de su Alfoz a 24.150 -17.052 principales-.
19. A su vez, en dicho año, el número de viviendas desocupadas se cifraba en las 10.106 -un 15,27% y 3.048 más que en 1991- en el primer caso, y 4.300 -el 17,8%, y 2658 más que en 1991- en el segundo.
20. En el mencionado 2001, el Parque de Viviendas no Principales del Área Urbana de León -entre las que se incluyen las viviendas vacías y las secundarias- suma un total de 25.137, lo que equivale a una vivienda no Principal -mayoritariamente vacía y, en cualquier caso, no destinada a cubrir las necesidades de alojamiento de la población- por cada 7,3 habitantes -7.6 en la Ciudad Capitalina-.
21. En la Ciudad de León el 74% de las viviendas principales son habitadas en régimen de propiedad, el 22,3% en alquiler, y el 3,7% restante han sido cedidas -gratuitamente o a bajo precio- o responden a otras formas residuales de acceso.
22. En el Alfoz, los porcentajes correspondientes a dicha distribución son 85% para propiedad, 9% para Alquiler, y el 6% restante para cesiones u otras formas de acceso.
23. Por lo que a la edad de los edificios destinados principalmente a vivienda se refiere, en el 2001, un 12,9% cifraban su antigüedad en un máximo de diez años, el 10,1% se situaba entre los once y los veinte, algo más de la tercera parte -el 34,5%- entre los veintiuno y los cuarenta, el 30,9% entre los cuarenta y uno y los sesenta, y el 11,6% restante contaba con más de sesenta años.
24. En el Alfoz, estos mismos porcentajes se situaban en el 27,6%, 19,2%, 24,3%, 17,7%, y 11,2%, respectivamente.
25. En el 2001, el estado de conservación del 80% de los edificios de la Ciudad de León destinados mayoritariamente a vivienda era bueno -el 91,7% en el Alfoz-. El resto se distribuía entre un 13,7% -6% en el Alfoz- deficiente, un 4,5% -1,43% en el Alfoz- malo, y el 1,8% restante -0,87% en el Alfoz- ruinoso.
26. Para terminar, y según datos facilitados por el Colegio de Arquitectos, en la Ciudad de León, y en el periodo de tiempo comprendido entre los años 1990 y 2001, se iniciaron un total de 13.665 nuevas viviendas, de las que sólo el 14% recibieron la calificación de Protegidas, mientras que el 86% restante fueron libres.
27. Este último porcentaje ha experimentado una muy desigual evolución a lo largo del periodo de tiempo considerado, cifrándose en un 22,8% en el 1991-1998, un 42,9% y un 44,4%, respectivamente, en las anualidades 1995 y 1996, y en un 0,0% en el último cuatrienio, en el que toda la actividad constructiva residencial se ha destinado a producir viviendas libres.
28. Su equivalente en el Alfoz quedó cifrado en un total de 10.325 viviendas -3% Protegidas y 97% Libres-, en el resto de la Provincia 24.457 viviendas -10% Protegidas y 90% Libres-, y en las demás provincias de la Comunidad Autónoma de Castilla y León 248.616 viviendas -6% Protegidas y 94% Libres-.

9.2. Vivienda y Plan General

Los estudios previos a la redacción de este documento han puesto de manifiesto como en la Ciudad de León, y en relación con la vivienda, conviven varias situaciones que el Plan General debe afrontar:

- La ciudad está canalizando una buena parte del los ahorros familiares -tanto suyos como procedentes del resto de la Provincia- de los que es receptora, hacia el mercado inmobiliario.
- Como consecuencia de ello, aunque no sólo, un importante número de viviendas -y muchas de ellas de nueva construcción- se mantiene vacías, fuera del mercado inmobiliario, durante largos periodos de tiempo.

- Paralelamente, la Ciudad carece de una oferta de viviendas adecuada -en características, precio y forma de pago- con la que hacer frente a las necesidades y demandas de los colectivos más vulnerables, y/o de las familias y ciudadanos de rentas medias y bajas.
- En ausencia de dicha oferta, la evolución de los precios de las viviendas disponibles, además de agravar las desigualdades sociales, está afectando sobre todo a los jóvenes -que se ven obligados a retrasar su emancipación, o a abandonar la ciudad, estableciéndose en los municipios del Alfoz, donde existe una oferta efectiva algo más dinámica, con precios más asequibles y competitivos-.
- En cualquier caso, el tamaño medio de las familias, y con ellas el de la dimensión de las viviendas demandadas, está descendiendo progresivamente, en parte debido al fuerte incremento de los hogares unipersonales.
- A todo ello se une el inadecuado mantenimiento, y la degradación, de una buena parte del patrimonio inmobiliario más antiguo de la ciudad, frecuentemente habitado por una población envejecida, y de escasos recursos.

Por todo ello, el Plan, y en la medida en que la naturaleza de sus herramientas se lo permite, incrementa la oferta de vivienda, tan distribuida por la ciudad como sea posible, más acorde con las necesidades de los actuales demandantes, capaz de frenar el flujo de jóvenes -y con éste el progresivo proceso de envejecimiento de la población- y de resolver los problemas de alojamiento de las familias y sectores socialmente más vulnerables.

9.3. Determinaciones del Plan General sobre el Suelo Urbanizable

En desarrollo de los términos previstos en la Ley 10/2002 que modifica el art. 38 de la Ley 5/1999 de Urbanismo de Castilla y León en Suelo Urbanizable, se establece la reserva del 50% del aprovechamiento que cada uno de los sectores (de uso predominante residencial) destine a usos residenciales, se dedicará a la edificación de viviendas sometidas a cualquier régimen de protección de los previstos en los Planes Directores de Vivienda y Suelo de Castilla y León, la normativa que los desarrolle o complemente, o cualquiera otra que los sustituya.

A partir de esta determinación, la Oferta de Vivienda -tanto Protegida como Libre- derivada de los futuros desarrollos urbanísticos, sobre suelos urbanizables, se estima que podrá situarse dentro de una horquilla, cuyos mínimos y máximos aproximados -en número de viviendas- y en la hipótesis de una superficie construida en torno a 100 m² para la vivienda libre, tomando como media estimada 90 m² construidos para la vivienda protegida- serán los siguientes, distribuidos por sectores:

FRAGMENTO 1	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
ULD 01-01	370	422	294	347
ULD 01-02	253	289	201	238
ULD 01-03	414	474	321	380
ULD 01-04	0	127	24	147
TOTAL ULDS 01	1037	1312	841	1112

FRAGMENTO 2	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
ULD 02-01	126	144	95	114
ULD 02-02	228	260	172	205
TOTAL ULDS 02	354	404	268	318

FRAGMENTO 8	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
ULD 08-01	824	942	848	965
TOTAL ULDS 08	824	942	848	965

FRAGMENTO 10	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
ULD 10-01	424	484	321	381
ULD 10-02	645	738	489	581
TOTAL ULDS 10	1069	1222	809	962

FRAGMENTO 15	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
ULD 15-01	130	149	104	122
ULD 15-02	613	613	0	0
ULD 15-03	360	411	265	316
TOTAL ULDS 15	1103	1173	369	439

FRAGMENTO 16	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
ULD 16-01	126	144	112	130
ULD 16-02	200	229	172	201
ULD 16-03	128	146	94	112
ULD 16-04	234	267	221	254
TOTAL ULDS 16	687	785	599	697

FRAGMENTO 18	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
ULD 18-01	241	275	189	224
ULD 18-02	179	205	131	157
ULD 18-03	195	223	143	171
ULD 18-04	229	262	153	186
TOTAL ULDS 18	844	965	617	737

FRAGMENTO 19	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
ULD 19-02	40	46	30	36
ULD 19-03	83	95	63	75
ULD 19-04	110	126	83	99
ULD 19-05	266	304	90	128
ULD 19-06	82	93	65	77
ULD 19-07	208	237	165	195
ULD 19-08	116	132	107	124
ULD 19-09	147	168	117	138
ULD 19-10	164	187	130	154
TOTAL ULDS 19	1214	1388	851	1025

FRAGMENTO 20	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
ULD 20-01	1650	1885	950	1186
TOTAL ULDS 20	1650	1885	950	1186

FRAGMENTO 22	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
ULD 22-01	88	100	66	79
ULD 22-02	79	91	60	71
ULD 22-03	110	126	88	103
ULD 22-04	135	154	102	121
ULD 22-05	102	116	77	92
ULD 22-06	219	251	207	239
ULD 22-07	417	417	0	0
TOTAL ULDS 22	1150	1258	601	705

FRAGMENTO 25	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
ULD 25-01	155	177	129	151
ULD 25-02	0	178	198	376
ULD 25-03	262	300	156	193
ULD 25-04	44	51	37	43
ULD 25-05	107	122	89	104
ULD 25-06	125	143	95	113
ULD 25-07	176	201	133	159
TOTAL ULDS 25	870	1172	836	1139

Como resultado de lo anterior, en la totalidad de los sectores de Suelo Urbanizable Delimitado se podría generar la siguiente oferta de Vivienda:

	SECTORES DE SUELO URBANIZABLE DELIMITADO			
	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MINIMO	MAXIMO	MINIMO	MAXIMO
FRAGMENTO 01	1037	1.312	841	1.115
FRAGMENTO 02	354	404	268	318
FRAGMENTO 08	824	942	848	965
FRAGMENTO 10	1.069	1.222	809	962
FRAGMENTO 15	1.103	1.173	369	439
FRAGMENTO 16	687	785	599	697
FRAGMENTO 18	844	965	617	737
FRAGMENTO 19	1.214	1.388	851	1.025
FRAGMENTO 20	1.650	1.885	950	1.186
FRAGMENTO 22	1.153	1.258	601	705
FRAGMENTO 25	870	1.172	836	1.139
TOTAL	10.805	12.506	7.589	9.288



SECTORES EN SUELO URBANIZABLE DELIMITADO CON RESERVAS DE VIVIENDA PROTEGIDA.

9.4. Determinaciones sobre el Suelo Urbano No Consolidado

A tenor de lo previsto en la Ley 10/2002 que modifica el art. 38 de la Ley 5/1999 de Urbanismo de Castilla y León no resulta obligatoria en Suelo Urbano No Consolidado la reserva de aprovechamiento destinado a la construcción de viviendas acogidas a cualquier régimen de protección de los previstos en los Planes Directores de Vivienda y suelo de Castilla y León, la normativa que los desarrolle o complemente, o la que los sustituya.

El Plan, no obstante, opta por incentivar en el desarrollo urbanístico del Suelo Urbano No Consolidado, la promoción de Viviendas Protegidas, permitiendo incrementar linealmente en una horquilla entre el 10% hasta un 25%, con los límites previstos en el art. 36 de la Ley 5/1999 –sin que ello suponga en ningún caso un aumento de edificabilidad- la densidad de uso establecida para cada sector, en el caso de destinar un porcentaje de entre un 10% y un 25% respectivamente de la edificabilidad lucrativa residencial a viviendas acogidas a algún régimen de protección pública.

De este modo la Oferta de Vivienda –tanto Protegida como Libre (en Suelo Urbano No Consolidado) se situará en una horquilla cuyos mínimos y máximos aproximados, en la hipótesis de destino de un 25% del aprovechamiento lucrativo residencial (edificabilidad) en los términos previstos en los párrafos precedentes, serán los siguientes distribuidos por sectores:

FRAGMENTO 1	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
NC 01-01	284	709	0	426
NC 01-02	155	244	532	621
NC 01-03	0	71	155	227
TOTAL NCS 01	439	1024	687	1273

FRAGMENTO 2	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
NC 02-01	0	63	137	200
NC 02-02	0	105	218	323
NC 02-03	0	103	162	265
TOTAL NCS 02	0	271	517	788

FRAGMENTO 3	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
NC 03-01	0	88	227	316
NC 03-02 (1)	0	98	272	370
NC 03-03 (2)	0	303	704	1007
TOTAL	0	490	1204	1693

(1) En este sector, y en virtud del artículo 36 de la Ley de Urbanismo de Castilla y León, cuando la ordenación detallada del mismo destine a la edificación de Viviendas Protegidas al menos un 10% y un máximo de un 20,17% de la edificabilidad destinada a uso residencial, la densidad de uso estimada podrá elevarse entre un 10% y un 20,17 %, en lugar del 25% general.

(2) En este sector, y en virtud del artículo 36 de la Ley de Urbanismo de Castilla y León, cuando la ordenación detallada del mismo destine a la edificación de Viviendas Protegidas al menos un 10% y un máximo de un 22,72% de la edificabilidad destinada a uso residencial, la densidad de uso estimada podrá elevarse entre un 10% y un 22,72 %, en lugar del 25% general.

FRAGMENTO 6	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
NC 06-01	0	177	413	590
NC 06-02	75	169	206	300
NC 06-03 (1)	0	51	105	156
TOTAL NCS 06	75	397	724	1046

(1) En este sector, y en virtud del artículo 36 de la Ley de Urbanismo de Castilla y León, cuando la ordenación detallada del mismo destine a la edificación de Viviendas Protegidas entre un 10% y un 18,85% de la edificabilidad destinada a uso residencial, la densidad de uso estimada podrá elevarse entre un 10% y un 18,85 %, en lugar del 25% general.

FRAGMENTO 7	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
NC 07-01	0	28	45	73
NC 07-02	0	42	70	112
TOTAL NCS 07	0	70	115	185

FRAGMENTO 8	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
NC 08-01	0	102	260	361
NC 08-02	0	62	162	224
NC 08-03	0	92	259	351
NC 08-04	0	39	98	137
NC 08-05	0	72	118	190
TOTAL NCS 08	0	368	896	1263

FRAGMENTO 10	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
NC 10-01	0	52	128	180
NC 10-02 (1)	0	149	973	1122
TOTAL NCS 10	0	201	1100	1301

(1) En este sector, y en virtud del artículo 36 de la Ley de Urbanismo de Castilla y León, cuando la ordenación detallada del mismo destine a la edificación de Viviendas Protegidas un 10% de la edificabilidad destinada a uso residencial, la densidad de uso estimada podrá elevarse en un 9,34 %.

FRAGMENTO 12	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
NC 12-01	0	84	167	251
TOTAL NCS 12	0	84	167	251

FRAGMENTO 14	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
NC 14-01 (1)	0	79	1031	1110
NC 14-02	0	242	591	833
NC 14-03	0	248	516	764
NC 14-04	0	50	106	155
NC 14-05	0	20	40	60
TOTAL NCS 14	0	638	2284	2922

(1) En este sector, y en virtud de la Ley de Urbanismo de Castilla y León, cuando la ordenación detallada del mismo destine a la edificación de Viviendas Protegidas al menos un 10% de la edificabilidad destinada a uso residencial, la densidad de uso estimada podrá elevarse en un 4,97%.

FRAGMENTO 15	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
NC 15-01	0	137	281	417
NC 15-02	0	179	368	547
NC 15-03	0	47	98	145
NC 15-04	0	35	67	102
TOTAL NCS 15	0	398	813	1211

FRAGMENTO 18	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
NC 18-01	0	22	41	63
NC 18-02	0	17	25	41
NC 18-03	0	6	11	16
TOTAL NCS 18	0	44	77	121

FRAGMENTO 7	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
NC 19-01	0	60	120	180
NC 19-02 (2)	0	28	93	122
NC 19-03	0	44	102	146
NC 19-04	0	82	185	267
NC 19-05	0	32	65	97
NC 19-06	0	53	107	160
NC 19-07	0	14	29	44
NC 19-08	0	28	56	85
NC 19-09	0	31	62	93
NC 19-10	0	29	59	88
NC 19-11	0	6	10	16
NC 19-12	0	57	114	171
NC 19-14	0	23	43	66
NC 19-15	0	27	9	36
TOTAL NCS 19	0	516	1053	1570

(1) En este sector, y en virtud del artículo 36 de la Ley de Urbanismo de Castilla y León, cuando la ordenación detallada del mismo destine a la edificación de Viviendas Protegidas al menos entre un 10% y un 16,99% de la edificabilidad destinada a uso residencial, la densidad de uso estimada podrá elevarse entre un 10% y un 16,99%.

FRAGMENTO 20	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
NC 20-01	0	265	583	848
NC 20-02	0	186	335	522
TOTAL NCS 20	0	451	918	1370

FRAGMENTO 21	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
NC 21-01 (1)	0	139	139	277
TOTAL NCS 21	0	139	139	277

(1) En este sector, y en virtud del artículo 35 de la Ley de Urbanismo de Castilla y León, cuando la ordenación detallada del mismo desine a la edificación de Viviendas Protegidas al menos un 10% de la edificabilidad destinada a uso residencial, la densidad de uso estimado podrá elevarse en un 1,75 %.

FRAGMENTO 22	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
NC 22-01	0	24	45	68
NC 22-02	0	26	53	78
NC 22-03	0	45	93	138
NC 22-04	0	8	17	26
NC 22-05	0	48	97	145
NC 22-06	0	55	116	171
TOTAL NCS 22	0	206	421	627

FRAGMENTO 25	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
NC 25-03	0	18	38	56
NC 25-04	0	12	24	36
NC 25-05	0	18	40	58
NC 25-06	0	25	58	82
TOTAL NCS 25	0	72	159	232

FRAGMENTO 26	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
NC 26-02	0	94	210	304
NC 26-04	0	86	172	258
NC 26-05	0	85	189	274
NC 26-06	0	211	164	375
TOTAL NCS 26	0	476	735	1211

Como resultado de lo anterior, en la totalidad de los sectores de Suelo Urbano No Consolidado se podría generar la siguiente oferta de vivienda:

SUELO URBANO NO CONSOLIDADO				
	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MINIMO	MAXIMO
FRAGMENTO 01	439	1024	687	1273
FRAGMENTO 02	0	271	517	788
FRAGMENTO 03	0	490	1204	1693
FRAGMENTO 06	75	397	724	1046
FRAGMENTO 07	0	70	115	185
FRAGMENTO 08	0	368	896	1263
FRAGMENTO 10	0	201	1100	1301
FRAGMENTO 12	0	84	167	251
FRAGMENTO 14	0	638	2284	2922
FRAGMENTO 15	0	398	813	1211
FRAGMENTO 16	0	248	535	783
FRAGMENTO 18	0	44	77	121
FRAGMENTO 19	0	516	1053	1570
FRAGMENTO 20	0	451	918	1370
FRAGMENTO 21	0	139	139	277
FRAGMENTO 22	0	206	421	627
FRAGMENTO 25	0	72	159	232
FRAGMENTO 26	0	476	735	1211
TOTAL	514	6093	12544	18124



SECTORES EN LOS QUE SE INCENTIVARÁ LA CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDAS PROTEGIDAS.

9.5. Determinaciones sobre los Sectores de Ordenación Asumida.

FRAGMENTO 3	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
SOA 03-01	0	81	45	126
SOA 03-02	0	39	78	117
SOA 03-03	0	50	54	108
TOTAL SOAS 03	0	169	176	351

FRAGMENTO 15	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
SOA 15-01	0	108	176	282
SOA 15-02	0	29	41	71
SOA 15-03	0	27	54	81
SOA 15-04	0	54	92	145
SOA 15-05	0	55	88	142
TOTAL SOAS 15	0	262	440	702

Como resultado de lo anterior, en la totalidad de los sectores de Suelo Urbano No Consolidado se podría generar la siguiente oferta de vivienda:

	SECTORES DE ORDENACIÓN ASUMIDA			
	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
FRAGMENTO 03	0	169	178	351
FRAGMENTO 15	0	272	450	722
TOTAL	0	441	628	1.073



SOA. SECTORES DE ORDENACIÓN ASUMIDA

9.6. Determinaciones sobre los Sectores de Planeamiento Asumido.

SECTORES DE PLANEAMIENTO ASUMIDO (SPA)			
	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS	Nº VIVIENDAS LIBRES	TOTALES
SPA21-01 (P.P. LA LASTRA)	0	4.625	4.625
SPA08-01 (P.P. UNIVERSIDAD)	122	1.103	1.225
SPA02-01 (P.P. VENTAS OESTE)	73	634	707
SPA22-01 (P.P. PUENTE CASTRO SUR)	32	328	360
SPA04-01 (P.P. ÁREA 17)	35	85	120
SPA08-02 (P.P. LA TORRE)	0	858	858
TOTAL	262	7.633	7.895



SPA. SECTORES DE PLANEAMIENTO ASUMIDO (En ejecución).

CUADROS RESUMEN Nº VIVIENDAS PREVISTAS POR SECTORES:

SECTORES DE PLANEAMIENTO ASUMIDO (SPA)			
	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS	Nº VIVIENDAS LIBRES	TOTALES
SPA21-01 (P.P. LA LASTRA)	0	4.625	4.625
SPA08-01 (P.P. UNIVERSIDAD)	122	1.103	1.225
SPA02-01 (P.P. VENTAS OESTE)	73	634	707
SPA22-01 (P.P. PUENTE CASTRO SUR)	32	328	360
SPA04-01 (P.P. ÁREA 17)	35	85	120
SPA08-02 (P.P. LA TORRE)	0	858	858
TOTAL	262	7.633	7.895

	SECTORES DE SUELO URBANIZABLE DELIMITADO			
	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
FRAGMENTO 01	1037	1.312	841	1.115
FRAGMENTO 02	354	404	268	318
FRAGMENTO 08	824	942	848	965
FRAGMENTO 10	1.069	1.222	809	962
FRAGMENTO 15	1.103	1.173	369	439
FRAGMENTO 16	687	785	599	697
FRAGMENTO 18	844	965	617	737
FRAGMENTO 19	1.214	1.388	851	1.025
FRAGMENTO 20	1.650	1.885	950	1.186
FRAGMENTO 22	1.153	1.258	601	705
FRAGMENTO 25	870	1.172	836	1.139
TOTAL	10.805	12.506	7.589	9.288

SUELO URBANO NO CONSOLIDADO				
	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
FRAGMENTO 01	439	1024	687	1273
FRAGMENTO 02	0	271	517	788
FRAGMENTO 03	0	490	1204	1693
FRAGMENTO 06	75	397	724	1046
FRAGMENTO 07	0	70	115	185
FRAGMENTO 08	0	368	896	1263
FRAGMENTO 10	0	201	1100	1301
FRAGMENTO 12	0	84	167	251
FRAGMENTO 14	0	638	2284	2922
FRAGMENTO 15	0	398	813	1211
FRAGMENTO 16	0	248	535	783
FRAGMENTO 18	0	44	77	121
FRAGMENTO 19	0	516	1053	1570
FRAGMENTO 20	0	451	918	1370
FRAGMENTO 21	0	139	139	277
FRAGMENTO 22	0	206	421	627
FRAGMENTO 25	0	72	159	232
FRAGMENTO 26	0	476	735	1211
TOTAL	514	6093	12544	18124

	SECTORES DE ORDENACIÓN ASUMIDA			
	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
FRAGMENTO 03	0	179	188	371
FRAGMENTO 15	0	272	450	722
TOTAL	0	451	638	1.093

Nº VIVIENDAS EN SECTORES DE PLANEAMIENTO ASUMIDO			
	VIVIENDAS PROTEGIDAS	VIVIENDAS LIBRES	TOTAL
SPA	262	7.633	7.895

Nº VIVIENDAS EN SECTORES DE SUELO URBANO NO CONSOLIDADO					
	VIVIENDAS PROTEGIDAS		VIVIENDAS LIBRES		TOTAL
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO	
NC	514	6.093	12.544	18.124	18.638

Nº VIVIENDAS EN SECTORES DE ORDENACIÓN ASUMIDA					
	VIVIENDAS PROTEGIDAS		VIVIENDAS LIBRES		TOTAL
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO	
SOA	0	441	628	1.073	0

Nº VIVIENDAS EN SECTORES DE SUELO URBANIZABLE DETERMINADO					
	VIVIENDAS PROTEGIDAS		VIVIENDAS LIBRES		TOTAL
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO	
ULD	10.805	12.506	7.589	9.288	20.093

Nº TOTAL DE VIVIENDAS PGOU			
	VIVIENDAS PROTEGIDAS	VIVIENDAS LIBRES	TOTAL
OPCIÓN A. Nº MÍNIMO VPP	11.581	36.120	47.701
OPCIÓN B: Nº MÁXIMO VPP	19.307	28.394	47.701

9.7. Vivienda y Urbanismo Concertado.

A través del urbanismo concertado se consigue en la ciudad de León, y a la entrada en vigor de este P.G.O.U. un parque inicial de entre 1.500 y 2.000 viviendas de protección pública que se desarrollarán como prioridad 1 (la mayoría de ellas en régimen especial) que servirá de choque inicial para paliar el "déficit" de vivienda de esta categoría generado en la última década.

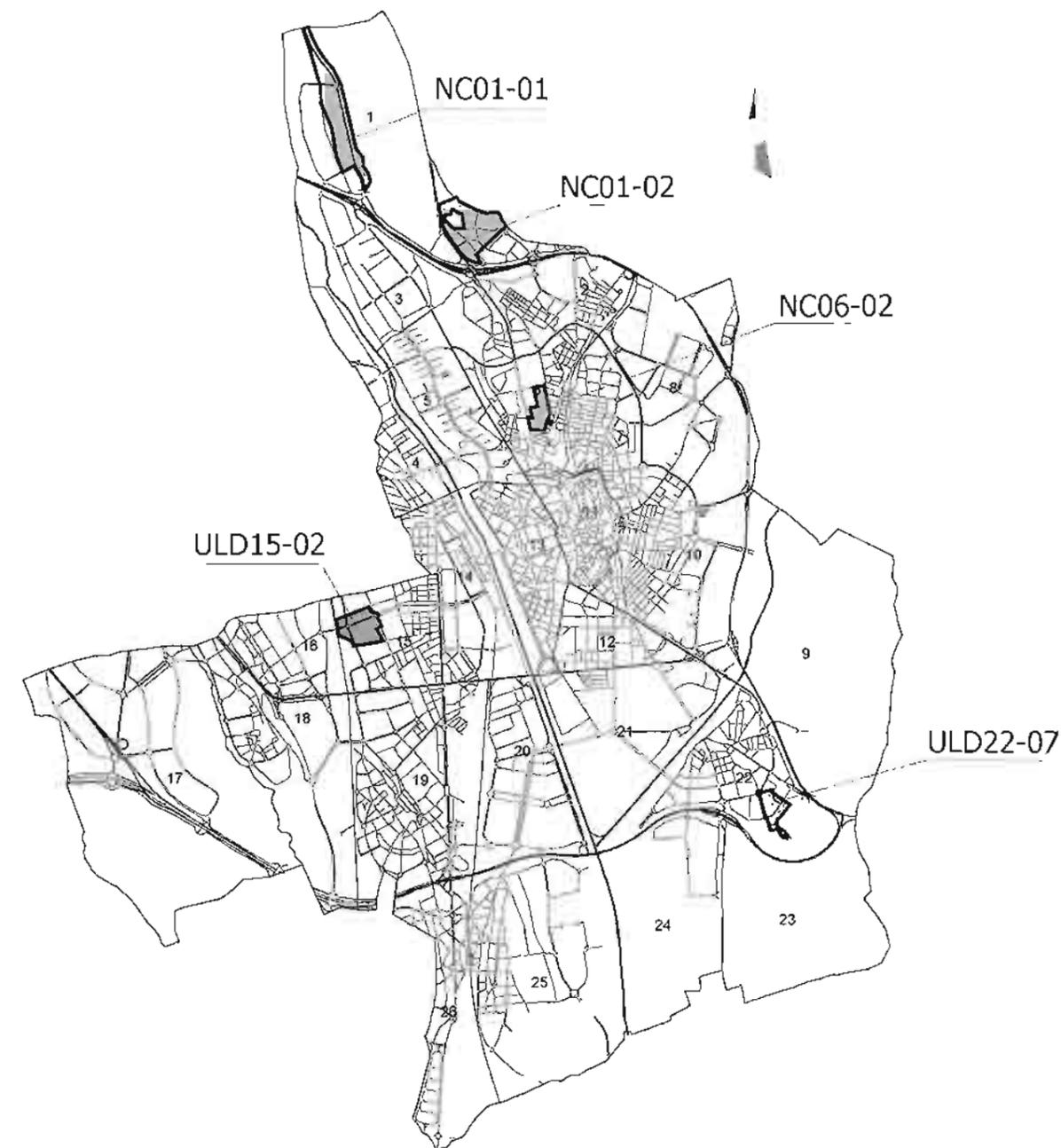
Un porcentaje de estas viviendas, en torno a un 25%, se destinará a "viviendas en régimen de alquiler".

Estas actuaciones singulares se distribuyen estratégicamente para ofertar estas viviendas protegidas en las distintas zonas de la ciudad.

Zona Norte	NC 01-01
	NC 01-02
Zona Centro	NC 06-02
Zona Sur-Oeste	ULD 15-02
Zona Sur-Este	ULD 22-07

	CONVENIOS			
	Nº VIVIENDAS PROTEGIDAS		Nº VIVIENDAS LIBRES	
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
FRAG NC01-01	284	709	0	426
FRAG NC01-02	155	244	532	621
FRAG NC06-02	75	169	206	300
FRAG ULD15-02	613	613	0	0
FRAG ULD 22-07	420	420	0	0
TOTAL	1.547	2.155	738	1.347

FRAG NC01-01 EXMA DIPUTACION DE LEON
 FRAG NC01-02 OBISPADO DE LEON
 FRAG NC06-02 MINISTERIO DE DEFENSA
 FRAG ULD15-02 AGRUPACIÓN DE EMPRESARIOS LEONESES DE LA CONSTRUCCIÓN (AGELCO)
 FRAG ULD22-07 CAJA ESPAÑA



3. OBJETIVOS DE ORDENACIÓN POR ZONAS

Como criterios fundamentales de ordenación, comunes a todos los fragmentos, y por tanto bases de la ordenación general adoptada por el Plan General, se encuentran los principios de sostenibilidad y capacidad de acogida del territorio, que caracterizan los rasgos definitorios de cada ámbito, así como los objetivos específicos de la ordenación de cada sector, que limitan su capacidad edificatoria. Estas bases, alejan del modelo adoptado, cualquier arbitrariedad en lo referente a la cuantificación de la densidad edificatoria, en los sectores delimitados por el Plan General.

1. FRAGMENTO 01.

1.1. Ordenación general del ámbito.

Se delimita este fragmento incluyendo en él los terrenos del término municipal que quedan situados al norte de la Ronda Norte, resultando así un ámbito físico especialmente complejo y caracterizado esencialmente por:

- Altos valores naturales concentrados principalmente en su zona central, correspondiente al conocido Monte de San Isidro.
- Difícil topografía, con predominio de las fuertes pendientes que se suavizan notablemente en la franja comprendida entre la carretera de Carbajal y el río Bernesga.
- Especiales dificultades tanto para la accesibilidad externa como para la movilidad interna, y que devienen en último extremo de sus propias características naturales.

De estas características se deriva su clara tendencia a la segregación, tanto territorial como social, de la ciudad.

El Plan General afronta la complejidad de este territorio desde los siguientes objetivos globales:

1. Preservar los valores naturales y medioambientales del Monte de San Isidro.
2. Integración estructural del ámbito en el modelo de ciudad adoptado.
3. Procurar el mantenimiento de la diversidad de usos implantados en la zona este del ámbito, desde la adopción de una estructura zonal que permita su compatibilización.

El logro de tales objetivos se alcanza como efecto integrado de los siguientes objetivos y determinaciones zonales:

A. Zona central.

Corresponde con la parte central del Monte de San Isidro, e incluye los terrenos de más alto valor natural del mismo. Nos referimos a esta zona en primer lugar precisamente por ser ella la que determina en gran medida los objetivos globales y la que consiguientemente orienta y condiciona los objetivos y determinaciones adoptados para las otras zonas que se diferencian en esta descripción.

Las determinaciones adoptadas por el Plan para este ámbito responden todas ellas al propósito esencial de preservar sus altos valores naturales, optando para ello de entre las diversas estrategias posibles, por la de su incorporación a la estructura urbana con la función de Parque Natural Metropolitano.

La experiencia existente sobre situaciones de esta naturaleza demuestra que, conseguir una integración de estas características y en este objetivo requiere en primer lugar abrir todo su perímetro al "conocimiento" ciudadano, para lo que el Plan adopta la fórmula de configurar todo alrededor de este Parque Natural Metropolitano un anillo integrado por elementos del Sistema General de Espacios Libres (banda amortiguadora o zona colchón según la terminología internacional).

La materialización de este objetivo, la alcanza el Plan, mediante las siguientes acciones:

- a. Desvío de la carretera de Carbajal hacia el este como acción que garantice la plena visibilidad y accesibilidad ciudadana al Parque. Con ello se pretende suprimir la barrera que al momento significa la ocupación de todo el frente este de la actual carretera de Carbajal por unos equipamientos que, por la necesidad de su mantenimiento y su funcionalidad, no permiten en ningún caso garantizar a su través las mínimas condiciones de libre percepción y acceso que precisa aquél objetivo de integración estructural del Parque.

Para el trazado de esta variante de la carretera de Carbajal, el Plan define una banda de suelo que, escrupulosamente adaptada a la topografía natural del ámbito, garantiza el mantenimiento de las edificaciones e instalaciones de los equipamientos existentes, a la vez que permite enlazar con la traza adoptada para la prolongación oeste de la Ronda Norte.

- b. La acción anterior va acompañada de la calificación como Sistema General de Espacios Libres de una banda de 30 metros de ancho todo a lo largo del frente este de esta variante, en el objetivo de configurar un espacio amortiguador de tensiones de uso sobre el espacio central, permitiendo a la vez su funcionalidad como elemento de control de accesos al área central.

Esta medida, adoptada en primera instancia desde el objetivo de preservar el espacio central del monte, ha de ir complementada por otras acciones de carácter "integrador" entendido ello en el sentido de "acercamiento" al uso cotidiano del ciudadano, para lo que el Plan entiende necesario orientar el acondicionamiento de este elemento del Sistema General de Espacios Libres como espacio libre netamente urbano.

B. Zona oeste.

Incluye esta zona los terrenos que resultan comprendidos entre la nueva variante de la carretera de Carbajal descrita anteriormente y el río Bernesga.

El Plan considera necesaria, en el marco de aquél objetivo global de integración estructural del área central del Monte San Isidro, la incorporación de estos suelos al desarrollo urbanístico como

fórmula de "acercamiento" de la ciudad al mismo, en el objetivo de que, forzando estructuralmente a un uso cuasi cotidiano, se logre una plena asunción social de la necesidad urbana de su total conservación.

Alcanzar este objetivo de acercamiento de la ciudad a este espacio natural precisa de la consecución de una masa crítica que, por un lado, evite la configuración de un núcleo poblacional mínimo segregado físicamente de la ciudad –el marco infraestructural apoya sensiblemente en esta dirección- y por ello socialmente segregador, y por otro, permita alcanzar una mínima rentabilización urbanística de las infraestructuras y servicios a implantar.

En este objetivo el Plan clasifica la práctica totalidad de estos suelos como urbanos o urbanizables, estableciendo para ellos unas condiciones de desarrollo acordes con los valores de entorno que se quieren proteger y conservar, y cuya descripción más pormenorizada se pospone al epígrafe 2. de este apartado.

C. Zona este.

Corresponde esta tercera zona con la totalidad de los terrenos de este fragmento que resultan situados entre la actual carretera de Asturias por el oeste, la Ronda Norte de León por el Sur, y el límite del término municipal por el norte y este.

Los objetivos del Plan para esta zona se centran, como se ha referido anteriormente, en conseguir un acondicionamiento estructural de su soporte físico que permita, en primer lugar, integrar la misma en la ciudad de la que al momento está totalmente aislada; y por otro, compatibilizar la multiplicidad de usos y situaciones que actualmente la colonizan procurando las menores erradicaciones posibles.

Para ello el Plan reordena parcialmente el sistema de accesibilidad partiendo de la nueva conceptualización dada a este tramo de la Ronda Norte y su relación tanto con su prolongación oeste como con la carretera de Asturias, a través de un enlace a distinto nivel. Tal reconsideración conceptual del sistema permite dotar a la zona de una vía exclusivamente urbana –sin las dependencias funcionales que lleva aparejadas una vía de la red estatal- que permite, además de producir el enlace estatal interrelacionar entre sí todo el área, desde la calle Virgen Blanca hasta el acceso al Seminario, permitiendo a la vez abrir desde ella el acceso a los suelos situados a ambos márgenes de la misma.

Conseguir la apertura de esta vía, esencial como se ha dicho para la integración tanto externa como interna de la zona, requiere una reconsideración parcial del sistema de conexiones –entradas y salidas- en la rotonda de hospitales. Esta redefinición parte de la aceptación como su objetivo prioritario de conseguir conectar a dicha rotonda la avenida prevista en los desarrollos urbanísticos de Navatejera, conexión solamente posible desde la sustitución de alguna de las actuales conexiones -su pretendida conexión sin atender a este requisito ha sido denegada recientemente por la administración de carreteras del Estado.

Por lo que a la compatibilización de usos existentes se refiere las mayores dificultades derivan precisamente de las más recientes decisiones adoptadas por la administración sobre esta zona –reclasificación de suelo urbanizable no programado a suelo urbano no consolidado de uso residencial de la banda de suelo existente en la margen noreste de la calle Altos del Duero a la vez que se autorizaba la implantación de la planta de regasificación y distribución de gas natural en los suelos de la margen suroeste de esta misma calle.

Adicionalmente a las consecuencias urbanísticas de estas recientes actuaciones, adquieren un relativo peso en las decisiones adoptadas por el Plan sobre esta zona las especiales características de accesibilidad que demanda tanto la gran implantación industrial existente al norte del Seminario, como las implantaciones industriales menores del área de Navatejera, situaciones todas ellas que motivan la decisión del Plan de considerar prioritaria aquella prolongación hasta la rotonda de hospitales de la avenida prevista en el municipio de Villaquilambre.

La importancia relativa de estos usos industriales obliga a resolver el nuevo sistema de accesibilidad y movilidad con unas características técnicas acordes con los mismos. La aplicación de un mínimo criterio de rentabilidad social de tal nuevo sistema de infraestructuras, justifica las decisiones adoptadas por el Plan para la zonificación de usos en la zona.

1.2. Objetivos y determinaciones sobre ámbitos menores.

Para la consecución de los objetivos generales y zonales descritos, el Plan establece una clasificación del suelo y una división del territorio en ámbitos menores, sectores, cuyas determinaciones específicas responden y se justifican desde los siguientes objetivos particulares:

1.2.A. Determinaciones para el Suelo Urbano Consolidado.

Como principio general el Plan reconoce la pertenencia a esta clase y categoría de suelo tan sólo a aquellos terrenos que, cumpliendo los requisitos para su inclusión en la clase de suelo urbano establecidos por la legislación vigente, el Plan mantiene para ellos sustancialmente las condiciones de ordenación y aprovechamiento que en su caso tenían establecidas en el planeamiento general que ahora se revisa.

La aplicación de estos criterios hace que resulten incluidos en esta clase y categoría tan sólo los terrenos situados con frente a las vías de servicio del tramo norte-sur de la carretera de Asturias, así como los localizados a ambos lados de la calle Altos del Duero que fueron objeto de aquella reclasificación y autorización de uso, más los terrenos que configuran la calle Virgen Blanca hasta el límite del término municipal.

En relación con los terrenos de la margen noreste de la calle Altos del Duero cabe precisar que, según la dicción literal de la resolución por la que se aprobó definitivamente tal modificación del

Plan General, estos terrenos quedaron declarados como Suelo Urbano No Consolidado e integrados por tanto en un Sector de Ordenación (en la resolución se denomina *Unidad de Ejecución*). Sin embargo, ni la ordenación detallada que en el expediente se contenía, ni la realidad fáctica, permiten en absoluto que sobre dichos terrenos se puedan alcanzar a las reservas de plazas de aparcamiento de uso público, espacios libres y equipamientos exigidas por la Ley. La decisión que sobre ello ha adoptado el Plan se justifica así tan solo en dar salida a esta imposible situación.

Como se ha dicho el Plan mantiene sobre estos suelos, básicamente, las determinaciones del planeamiento anterior, con la única actuación nueva de la apertura al uso público de la calle particular actualmente existente en el lindero norte del seminario menor, la cual, al afectar a una única parcela catastral, se prevé su ejecución como una actuación aislada por el sistema definido en la Ley 5/1999 de urbanización por acción directa sobre la propia parcela.

Por lo que respecta a los suelos correspondientes al Seminario menor, el Plan mantiene en este régimen jurídico de suelo urbano consolidado tan sólo a una parte de los mismos, precisamente la ocupada por las edificaciones. El Plan declara, desde esta decisión, la prevalencia absoluta de su objetivo de sostenibilidad medioambiental sobre los otros objetivos zonales de alcanzar a configurar en esta zona un núcleo poblacional de entidad cuantitativa suficiente. El Plan matiza estos últimos aspectos y amolda sus decisiones a este respecto en beneficio de conservar un fondo de escena territorial a la ciudad como el que estos elementos aportan.

1.2.B. Sectores de Suelo Urbano No Consolidado.

A. Sector NC01-01.

Corresponde con los terrenos situados al este de la actual traza de la carretera de Carbajal, y sobre los que se implantan al momento diversos equipamientos colectivos entre los que destaca la residencia infantil y colegio San Cayetano, el parque de maquinaria de Diputación y el área recreativa de Monte San Isidro.

Como se ha referido anteriormente el logro de los objetivos generales del Plan requiere la incorporación de estos suelos al desarrollo urbano, pero ello ha de hacerse en unas condiciones muy estrictas que garanticen la consecución de los fines aquí pretendidos.

La delimitación del Sector incluye así, además de la práctica totalidad de los suelos ocupados al momento por los equipamientos referidos, excepción hecha de la residencia infantil que se mantiene en su condición actual de Sistema General de Equipamientos en Suelo Urbano Consolidado, los suelos de borde necesarios tanto para la ejecución de la variante de la carretera de Carbajal, como para conseguir aquella banda de amortiguación que coadyuve a preservar de tensiones la masa central del Monte San Isidro.

Las determinaciones que desde el Plan se establecen como vinculantes para el desarrollo urbanístico de este Sector responden a los siguientes objetivos específicos:

- Procurar un sistema viario básico que permita impedir la disposición de accesos directos desde la variante de la carretera de Carbajal, a la vez que posibilite el desarrollo temporal independiente de los Sectores delimitados en esta zona, así como contribuir a la consecución de la ronda norte puesto que según se recoge en la ficha que contiene las determinaciones del sector, y en el convenio que se acompaña a esta fase del documento suscrito entre Excmo Ayuntamiento de León y la Excmo Diputación Provincial de León, este sector soporta la obtención de los suelos necesarios, la ejecución del enlace a distinto nivel que da continuidad urbana a la carretera de Carbajal, y la ejecución de la nueva variante de dicha carretera, que ve modificado su trazado.
- Garantizar el mantenimiento de las instalaciones existentes en el área de ocio, aprovechando así las mismas para conseguir aquella integración estructural desde el mantenimiento de los actuales hábitos de su uso por el ciudadano.
- Procurar el mantenimiento asimismo del uso escolar existente en el extremo sur del sector, debiendo ser la ordenación detallada quien resuelva sobre la validez u obsolescencia de las edificaciones y construcciones existentes así como la titularidad final de los suelos e instalaciones. A este respecto procede precisar que el conjunto de las determinaciones establecidas desde este Plan General para el Sector lo han sido desde la premisa del mantenimiento de la titularidad pública de tal equipamiento, así como de su uso específico –centro docente de primeros niveles de enseñanza obligatoria- procediendo tales condiciones del objetivo de que el nuevo barrio que en esta zona se pretende configurar, pueda disponer de este equipamiento desde las etapas iniciales de su desarrollo urbanístico.
- La ordenación detallada de este sector deberá garantizar en todo caso una plena integración con los desarrollos previstos en el sector de Suelo Urbanizable ULD01-01 colindante, al objeto de constituir una unidad residencial de suficiente entidad poblacional que minimice los evidentes riesgos de que se genere en la zona un núcleo urbano de carácter autárquico segregado de la ciudad. Para ello el Plan establece la necesidad de mantener la actual carretera de Carbajal como viario interno para la ordenación detallada del Sector, viario que, permitiendo el desarrollo independiente de los dos Sectores que colonizan sus márgenes, garantiza a la vez aquella integración entre ambos.
- Así mismo y según se recoge en el correspondiente convenio urbanístico que se acompaña a esta fase del documento, suscrito entre el Excmo Ayuntamiento de León y la Excmo Diputación Provincial de León, es objetivo prioritario de ordenación

de este ámbito contribuir de manera especial al fomento de las políticas de vivienda puestas en marcha por el Excmo Ayuntamiento de León, mediante la consecución de un índice de variedad urbana (integración social) de al menos cuarenta unidades porcentuales, en lo referido a viviendas sometidas a regímenes de protección pública, como se expresa en el referido convenio.

El conjunto de las características descritas de este sector permite su clasificación como suelo urbano al concurrir en el mismo los requisitos establecidos en el artículo 11 de la L.ey 5/99 y 23 del R.U.C.Y.L., si bien en la categoría de no consolidado (S.U.N.C.) en atención a lo dispuesto en el artículo 26 del mismo.

B. Sector NC01-02.

Este ámbito de ordenación comprende la totalidad de los terrenos urbanos localizados en la margen oriental de la carretera de Asturias, incluyendo parte de los terrenos de desahogo del Seminario menor.

La modificación que establece el Plan, tanto de las vigentes condiciones de ordenación y aprovechamientos de estos terrenos, como respecto de las adoptadas en el primer documento inicial, se justifican desde la atención de los siguientes intereses generales:

- Minimizar el efecto segregador que al ámbito genera la dependencia de su sistema viario de la red de carreteras del estado, dotándole de un sistema netamente local que posibilite su desarrollo urbanístico integrado.

Para ello el Plan se apoya en primera instancia en la nueva conceptualización que realiza para la prolongación de la Ronda norte y su enlace con la carretera de Asturias, según quedó descrita en el Capítulo II de la Memoria general.

La estructura del sector se apoya esencialmente en la construcción de un vial de orientación Noroeste Sureste, que le enlaza con la rotonda de hospitales por el lado este y con la carretera de Asturias por el extremo norte, además de servir de interconexión de los diversos elementos viarios que articularán la estructura viaria del sector.

- Garantizar la conservación de los elementos fundamentalmente paisajísticos y de vegetación del ámbito. El Plan impone para ello a la ordenación detallada del Sector la localización de un Sistema General de Espacios Libres que garantice la percepción directa desde la zona oeste de la imponente masa volumétrica del edificio del Seminario menor, así como la masa arbórea existente en la zona central del área. En este mismo objetivo el Plan establece también limitaciones al uso edificatorio sobre el fuerte talud de su borde oriental. El resto de objetivos de

ordenación del ámbito se concretan y resumen en los objetivos del Convenio urbanístico suscrito entre el Excmo Ayuntamiento de León y el Obispado de León, y que se recogen en el convenio que se acompaña a esta fase del documento. Fundamentalmente se pretende facilitar la gestión del ámbito reajustando los límites del sector para que sean coincidentes con los bienes titularidad del Obispado de León, mientras que se fija como objetivo prioritario de ordenación de este ámbito contribuir de manera especial al fomento de las políticas de vivienda puestas en marcha por el Excmo Ayuntamiento de León, mediante la consecución de un índice de variedad urbana (integración social) de al menos veinte unidades porcentuales, en lo referido a viviendas sometidas a regímenes de protección pública, como se expresa en el referido convenio.

El conjunto de las características descritas de este sector permite su clasificación como suelo urbano al concurrir en el mismo los requisitos establecidos en el artículo 11 de la L.ey 5/99 y 23 del R.U.C.Y.L., si bien en la categoría de no consolidado (S.U.N.C.) en atención a lo dispuesto en el artículo 26 del mismo.

C. Sector NC01-03.

Este ámbito de ordenación comprende la totalidad de los suelos urbanos que, de la ordenación general adoptada, resultan situados al sur de la calle Altos del Duero. Incluye así los terrenos situados alrededor del depósito de agua que fueron en su momento objeto de un intento de parcelación urbanística, así como los suelos vacantes existentes entre ellos y el límite del término municipal hasta enlazar con los suelos Urbanos Consolidados de los alrededores de la calle Virgen Blanca.

Las determinaciones que para el desarrollo de este Sector establece el Plan responden a los siguientes objetivos específicos:

- a. Racionalizar el sistema de accesibilidad y relación interna del ámbito en forma coordinada con el sistema viario existente en el colindante municipio de Villaquilambre, y atendiendo a garantizar las condiciones de accesibilidad necesaria a los elementos del Sistema General de Servicios Urbanos –central de regasificación, subestación transformadora de Navatejera, depósito general de agua de la traida del Torlo- existentes en el ámbito.

Para ello el Plan establece la necesidad de construir una rotonda al norte de la actual rotonda de hospitales sobre la Ronda Norte, en la que se concentre tanto el sistema de accesibilidad –ramal único en la rotonda de hospitales atendiendo la demanda de la demarcación de carreteras del estado. Dicha rotonda se sitúa en el extremo sur de la avenida existente en el término municipal de Villaquilambre, y en ella entroncan, además de esta avenida por el norte, la prolongación de la calle Virgen Blanca por el

este –dando así acceso por el sur a la subestación eléctrica aquí existente así como a las edificaciones de su entorno-, y la calle Altos del Duero por el oeste.

La sustitución del tramo final de esta calle de Altos del Duero se justifica en la imposibilidad de utilizar la misma para realizar esta racionalización del sistema dado las fuertes pendientes de que esta calle dispone -superiores al 14% en todo su desarrollo. Dado que mediante dicha calle ha de garantizarse la accesibilidad a las implantaciones existentes y a los desarrollos urbanísticos previstos en la parte oeste, resulta imprescindible mejorar sus características técnicas al menos en su extremo sur, de modo que preste la función de colectora-distribuidora del subsistema a implantar en esta parte del área. Para ello es necesario modificar la ordenación del extremo sur de la “alineación de casas” existente en la margen noreste de esta calle y que fue objeto de aquella reciente reclasificación, razón esta por la que se incorporan a este Sector tales suelos.

- b. Compatibilizar la variedad de usos existentes en el ámbito. Para ello el Plan ha evaluado las diversas soluciones posibles concluyendo en la necesidad de obligar al establecimiento de una banda de suelo destinada a Espacios Libres en el frente norte de la bolsa de suelo situada al sur de la planta de regasificación, así como en el entorno del depósito de agua existente en el lindero oeste. De estas necesidades, así como de la aplicación de las afecciones que al ámbito se le derivan de la aplicación de la Ley de Carreteras del Estado, se justifican la totalidad de las determinaciones que el Plan adopta para el desarrollo de este sector.

El conjunto de las características descritas de este sector permite su clasificación como suelo urbano al concurrir en el mismo los requisitos establecidos en el artículo 11 de la Ley 5/99 y 23 del R.U.C.Y.L., si bien en la categoría de no consolidado (S.U.N.C.) en atención a lo dispuesto en el artículo 26 del mismo.

1.2.C. Sectores de Suelo Urbanizable Delimitado.

A. Sector ULD01-01.

Comprende este Sector parte de los terrenos existentes entre la actual traza de la carretera de Carbajal y el río Bernesga. Su límite sur se hace coincidir con un límite de propiedad en el objetivo de facilitar su desarrollo inmediato dados los intereses generales que en esta zona están en juego, lo que resulta coincidente además con las peticiones recibidas en este sentido durante la información pública a que se sometió el primer documento inicial.

Por lo que al límite oeste se refiere, delimitación que ha sido fuertemente contestada durante aquella información pública, su fijación deriva directamente del objetivo de sostenibilidad ambiental del Plan, y la importancia que hacia el mismo tiene la delimitación de los terrenos de la ribera del

rió Bernesga. La decisión que el Plan ha adoptado para esta delimitación no es en absoluto arbitraria, sino que está plenamente soportada en los siguientes elementos de juicio:

- a. En cumplimiento del mandato contenido en el art. 16.1.b y c. de la Ley 5/1999 de Urbanismo de Castilla y León, el Plan clasifica como Suelo Rústico de Protección Natural los terrenos definidos en la normativa de aguas como riberas. Para la fijación de la línea definitiva de estos terrenos se ha utilizado como base de trabajo la Orden Ministerial de fecha 11 de julio de 1968 (BOP nº 160 de 16 de julio de 1968) por la que se declaran de utilidad pública e incluyen en el catálogo de dicho carácter las riberas estimadas del río Bernesga en el término municipal de León.

En relación con dicha Orden Ministerial, cabe referir que la misma resuelve en el sentido indicado (declaración expresa e inclusión en el catálogo) tan sólo sobre una parte del tramo del río que discurre por el término municipal, quedando fuera de tal resolución expresa “el tramo limitado al Norte por los terrenos de la Fundación de Sierra Pambley y al Sur por una línea paralela al puente de San Marcos, a 192 metros aguas arriba del puente.” (Disposición segunda de la O.M. citada).

Con independencia de las dificultades de aplicación de esta disposición –la Orden Ministerial no explicita si dicha exclusión se refiere a los terrenos comprendidos entre la línea paralela al puente de San Marcos por el sur y el límite de los terrenos de la Fundación por el norte, o si dicha exclusión se extiende hasta el límite norte de tales terrenos, lo que supondría dejar excluidos también los terrenos de dicha Fundación-, el Plan ha establecido la línea delimitadora del Suelo Rústico de Protección prolongando hacia el norte la línea de cota o calado de la máxima avenida según se deriva de los términos técnicos aplicados para el tramo definitivamente deslindado.

La línea así trazada resulta sensiblemente coincidente con la cota media del “cantil” natural aquí existente -posición geográfica ésta que resulta patente se ha aplicado en el tramo definitivamente deslindado- por lo que, al margen de otras consideraciones, es la línea que el Plan ha adoptado para garantizar, por sí mismo y en el ejercicio de sus competencias y capacidades, el cumplimiento de las determinaciones legales vigentes, dejando clara su postura en el sentido de que, cualquiera que sea el deslinde del dominio público hidráulico que en su momento definitivamente resulte, es ésta la línea que delimita los terrenos que el Plan General considera necesario incorporar al desarrollo urbanístico de aquellos otros a los que el mismo considera necesario excluir de cualquier proceso urbanizador, y los cuales el Plan, desde su legítimo objetivo de sostenibilidad ambiental, considera necesario mantener en sus características naturales como ribera fluvial (Art. 16.1.b y c. de la Ley 5/1999 de Urbanismo de Castilla y León).

Por lo que a los objetivos específicos a que responden las determinaciones que el Plan establece para la ordenación detallada de este Sector, los mismos se sintetizan en:

- b. Extender hacia el norte la estructura territorial adoptada históricamente en la ciudad en relación al tratamiento dado a la margen izquierda del río Bernesga.

Resulta evidente la notable diferencia de valores resultante entre el tratamiento dado a la relación ciudad-río entre ambas márgenes del río. Al tratamiento dado históricamente al acercamiento del medio urbanizado hacia el río por su margen izquierda caracterizado por la interposición entre ambos de una banda o colchón amortiguador abierta al uso y disfrute general del ciudadano y que podríamos calificar como de mutuo respeto, se contraponen el dado en épocas recientes a la margen derecha en el cual las edificaciones llegan a emplazarse directamente sobre el álveo sin ningún respeto a otros valores de esta ribera fluvial que no sean los de aprovechar al máximo el suelo edificable.

Frente a esta dualidad, el Plan se decanta clara y rotundamente por el modelo de la margen izquierda dando así continuidad a la condición de Sistema General de Espacio Libre de Dominio y Uso Público de toda la banda de primera línea de la ribera, obligando para ello a retranquear las edificaciones no sólo respecto de la línea estimada de máxima avenida, sino respecto de aquella que se estima necesario mantener abierta a este uso y disfrute general.

El Plan configura así un Parque Lineal de Ribera de en torno a unos ocho kms. de longitud que se extiende desde la desembocadura del río Torio por el sur, hasta el límite del término municipal por el norte. Este gran parque lineal se remata por el Plan en ambos extremos en sendos ámbitos notablemente más amplios que mantienen ese mismo régimen jurídico. Por el sur, con el parque entrefíos que, calificado como Sistema General de Espacios Libres se obtiene desde el desarrollo urbanístico de La Lastra (sector SPA21-01 de este Plan), y por el norte en la imposición que ahora se le hace a este Sector ULD01-01 de una reserva de suelo de 112.699,04 metros cuadrados con este mismo régimen jurídico de Sistema General de Espacios Libres de Dominio y Uso Público.

Es la voluntad del Plan que la extensión que se abre en este extremo norte del conjunto recibiese un acondicionamiento final intermedio entre el tratamiento tradicional del medio urbano y un tratamiento más naturalista en el objetivo de constituir un complemento con el gran Parque Natural Metropolitano que se ha configurado en la zona central y del que este espacio está separado tan sólo por la carretera de Carbajal, aportando así a éste los valores de su ribera fluvial.

- c. Garantizar la percepción lejana del Parque Natural de Monte San Isidro desde el oeste, impidiendo la formación de pantallas arquitectónicas en el frente al río. En la consecución

de este objetivo se justifican tanto el uso predominante como el índice de edificabilidad asignados al sector, así como la limitación de alturas de edificación.

Según se ha referido en apartado anterior, el Plan define como su objetivo general para las márgenes del río una configuración estructural prolongación de la existente en todo el frente de la ciudad consolidada sobre esta misma margen, no sólo huyendo voluntaria y expresamente de la estructura resultante en la margen derecha, sino utilizando todas las capacidades e instrumentos que la Ley le otorga para evitar que se pueda dar aquí aquél resultado urbanístico, y en el cual deviene directamente del elevadísimo índice de edificabilidad que a aquellos desarrollos urbanísticos se han atribuido (el área 17, ahora denominado sector SPA04-01, se ha desarrollado con un índice de edificabilidad-aprovechamiento de 0,80 m²/m², idéntico por ejemplo al que en la misma modificación de elementos en que se le asignó tal índice se asignó también al sector La Torre, ahora denominado SPA08-02 como si las características naturales, medioambientales, territoriales y urbanísticas de ambos ámbitos fuesen idénticas, y que ahora se muestra en sus efectos notablemente alejado del concepto urbanístico que en este nuevo Plan se adopta).

Otras determinaciones que el Plan establece a este Sector tienen una justificación más compleja y que puede sintetizarse en:

- d. Tanto el aprovechamiento urbanístico como la densidad máxima de uso que se asignan al sector, resultan del efecto combinado de garantizar el logro de aquella masa crítica de población que se considera necesario alcanzar en la zona, y las limitaciones que, según se desprende de los objetivos de sostenibilidad, resulta necesario imponer para la materialización arquitectónica de la edificabilidad asignada.
- e. En aplicación de lo establecido en el Art. 20.2 de la Ley 5/1999 de Urbanismo de Castilla y León, el Plan establece como carga externa del sector la obligación de contribuir a la ejecución de la prolongación oeste de la Ronda Norte.

Resulta evidente la imposibilidad de desarrollar urbanísticamente esta zona contando con la carretera de Carbajal –prolongación de la Avda. Padre Isla- como único eje de accesibilidad y relación con la ciudad. Las más de 1 500 viviendas que se implantarán en la zona desde el desarrollo de los sectores ULD01-01, ULD01-02 y ULD01-03, más las otras 600 adicionales a implantar sobre los dos sectores de Suelo Urbano No Consolidado NC01-01 y NC03-01, superan con creces la capacidad de carga de tráfico de la Avenida Padre Isla.

Es obvio por tanto que el desarrollo urbanístico de estos sectores depende estructuralmente de la ejecución de una vía que conecte directamente con la Ronda Norte en su extremo oeste actual, a la altura de la carretera de Asturias y conecte estos desarrollos también con los suelos al oeste del río.

El porcentaje de participación que para la ejecución de esta vía de conexión asigna el Plan a cada uno de los tres sectores afectados (ULD01-01, ULD01-02 y ULD01-03) se ha deducido repartiendo la carga correspondiente en proporción directa al aprovechamiento urbanístico absoluto asignado a cada sector, cantidad a la que se aportará el montante correspondiente al compromiso de Fomento formalizado en el convenio correspondiente..

B. Sector ULD01-02.

Cabe, respecto de las determinaciones adoptadas para este sector, repetir las mismas justificaciones anteriores (conviene recordar que de hecho en el primer documento inicial ambos sectores constituyeron un único ámbito de ordenación, que ahora se ha dividido en dos ámbitos diferenciados a petición de los propietarios afectados y una vez comprobado que, a efectos de la ejecución del Plan, no existe impedimento alguno para atender dicha demanda).

Adicionalmente a las motivaciones y justificaciones anteriores, procede detallar estos mismos aspectos respecto de algunas otras determinaciones que se establecen de forma particularizada a este sector.

- a. Los aprovechamientos que el Plan General asigna a este sector se ha establecido desde el objetivo de implantar un uso pormenorizado unifamiliar sobre los terrenos edificables que resulten situados al norte de la prolongación oeste de la ronda y un uso pormenorizado plurifamiliar sobre los que resulten situados al sur de dicha prolongación oeste. La asignación de estos usos deriva directamente de los objetivos generales que han informado las determinaciones del Plan en esta zona, y atiende a procurar la implantación del uso pormenorizado plurifamiliar en la parte del sector situada al sur de la prolongación de la Ronda Norte, mientras que en la parte situada al norte de esa prolongación de la ronda debe implantarse el uso pormenorizado unifamiliar, y ello en el objetivo de adecuarse a la disminución de densidad de uso planteada a medida que nos alejamos del núcleo, facilitando con esta medida las perspectivas lejanas desde el otro lado del río del monte San Isidro.

C. Sector ULD01-03.

Corresponde este sector con el sector de suelo urbanizable cuyos límites se corrigen ligeramente de nuevo ahora para una mejor resolución de su sistema de accesibilidad y relación con la ciudad, elementos estos indefinidos en dicho expediente y que, de las características tanto del propio sector como del sistema viario cercano, no resulta posible resolver dentro del ámbito que en su momento se delimitó, y que ahora se flexibiliza en cuanto a sus conexiones con la prolongación de la ronda Norte una vez el trazado y proyecto de esta esté definido con precisión.

Es precisamente la resolución de esta situación una de las varias causas que han movido a este Plan a modificar el concepto con que estaba concebida la prolongación de la Ronda Norte, en el objetivo de darle una conceptualización mucho más urbana que permita atender más a necesidades de estructuración urbana que no casi exclusivamente a cuestiones de asunción de tráfico.

Para tener pleno entendimiento del alcance de las determinaciones urbanísticas que al sector ahora se le establece, conviene previamente sintetizar el alcance de las determinaciones que tenía asignadas anteriormente.

Según consta en el expediente de la modificación de elementos de 1999, aprobada definitivamente en 2001, el sector tenía una afección de Sistema General viario que significaba un 23,973 % de su superficie total. Adicionalmente a esta afección, destaca sobremanera la implicación que, desde el régimen jurídico que en aquella situación se asignaba a esta prolongación de la ronda, el sector quedaba afectado por una posición de la línea de edificación cifrada en aquellos momentos en 50 metros medidos en la forma que establece la legislación sectorial vigente, lo que implicaba una sensible disminución de la superficie neta ocupable por las edificaciones. Si a ello se añade que el aprovechamiento asignado al sector en aquella situación anterior lo era para tipología de vivienda unifamiliar, tipología en la que el suelo neto disponible adquiere un valor determinante por sí mismo, tenemos plenamente configurada la situación urbanística que de ella se derivaba.

Por lo que a las nuevas determinaciones que se adoptan para este sector, las mismas responden a las siguientes motivaciones:

- a. Integrar en la estructura urbana la prolongación oeste de la Ronda Norte. En el Capítulo II de esta Memoria se ha justificado detalladamente la nueva solución adoptada para la ejecución de esta prolongación.
- b. Se pretende desde esta solución propuesta pasar el tramo oeste de la prolongación de la ronda norte —el comprendido desde el enlace propuesto con la carretera de Asturias- a "ronda urbana", permitiendo con ello asignar a este tramo funciones estrictamente locales. El resultado de esta nueva configuración del Sistema General Viario implica para el sector la obligación de ceder un 24,30 % de la superficie total del sector para tal fin .

Resulta esencial destacar que esta nueva configuración que se da al sistema general viario implica para el sector lo siguiente:

- Se modifica el peso relativo de la afección que, en forma de cesión gratuita de suelo para su incorporación al Sistema General Viario, se le asigna (pasa al 24,30 %) si bien con la superficie destinada a SG-EL el total de afecciones del sector alcanza el 40,81%. Ello se debe a la disminución de 100 metros a 55

metros que experimenta la cesión en la banda central este-oeste, y a la nueva definición del enlace entre la prolongación de la ronda y la Carretera de Asturias.

- Por lo que a la posición de la línea de edificación se refiere, la alteración del régimen jurídico que se introduce sobre la prolongación de la ronda permite establecer la posición de la línea límite de edificación a los 25 metros medida en la misma forma que en la situación anterior.
- c. Por lo que a la posible segregación que la nueva posición de este ramal de la carretera de Asturias pudiera producir al sector, debemos recordar que, de las alegaciones presentadas al primer documento inicial por los propietarios, se manifestaba su deseo que, al establecer el sistema de accesos al sector desde el sistema general viario, se tuviera en cuenta su voluntad de destinar parte de los suelos de la zona norte a la implantación de un equipamiento privado. Para atender esta petición se contabiliza la bolsa de suelo que resulta entre la nueva traza del ramal norte-sur de esta carretera de Asturias y la actual traza de esta misma carretera, configurando así entre ellas y el actual Convento de las Carmelitas Descalzas un unidad morfológica completa destinada toda ella al uso de equipamiento, si bien y atendiendo al carácter urbano de la prolongación de la Ronda Norte a su paso por el sector y a la escasez de suelo neto residencial, apto para la materialización de los aprovechamientos del sector, se destina una parcela en esta zona norte del sector apta para materializar aprovechamientos lucrativos según las condiciones reflejadas en la ficha correspondiente.

El Sector deberá contribuir a la ejecución de la prolongación de la ronda norte y el refuerzo de la misma en la proporción y por las motivaciones que se han referido en el apartado correspondiente al sector ULD01-01.

Matizadas las implicaciones que para el desarrollo del sector tienen las nuevas determinaciones adoptadas en relación al sistema viario, procede detallar las motivaciones y justificación de algunas otras determinaciones que se establecen de forma particularizada a este sector.

- Se racionalizan los aprovechamientos asignados al sector en el objetivo de, en primer lugar, adaptar los mismos a la obligación de reserva de suelo para viviendas de protección pública establecida por la legislación vigente, adaptación que se realiza con aplicación de los criterios generales adoptados por el Plan en esta materia, a la vez que se homogeniza el sistema de relación edificabilidad-densidad con el resto del territorio municipal y las nuevas determinaciones del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León.

- d. Se mantiene el criterio para la ordenación detallada de procurar concentrar el mayor porcentaje de los aprovechamientos lucrativos destinados a uso residencial, en la parte de suelo que resulta situada al sur de la prolongación de la ronda, concentrando la mayoría de las reservas a establecer por el sector en la parte situada al norte de dicha vía, y ello en el mismo objetivo en que se justificaba anteriormente esta imposición, de proteger el Parque Natural de Monte San Isidro, objetivo que adquiere un carácter prevalente en este nuevo Plan, si bien se entiende que las dotaciones locales deben estar al servicio del propio sector y se debe permitir un grado de interrelación entre las mismas y las zonas destinadas a aprovechamientos residenciales, a la vez que favorecer la integración de ambas zonas diferenciadas, a través de un tratamiento plenamente "urbano" de la prolongación de la ronda Norte.

D. Sector ULD01-04.

Comprende este sector la totalidad de los terrenos vacantes que restan en a la zona este del fragmento, y se corresponden con las fuertes laderas sur y oeste del cerro del Seminario menor.

Es precisamente el valor que su elevación aporta a la escena urbana como elemento receptor de vistas junto a su fuerte topografía, los elementos básicos que motivan las decisiones del Plan sobre este Sector.

Su estructuración, explicitada ya en sus líneas esenciales en la descripción de los sectores NC01-02 y NC01-03 anteriores, se apoya fundamentalmente en dos ejes: eje norte-sur que, arrancando por el extremo sureste en la rotonda de hospitales, utiliza la calle Altos del Duero ya corregida en su tramo inicial, hasta alcanzar la cima del cerro, punto en el cual gira hacia el oeste para atravesando la plataforma sobre la que se ubicaban las instalaciones deportivas del seminario menor, descender por la fachada sur de este edificio y prolongar hacia el norte, casi paralelo a la carretera de Asturias, hasta enlazar con esta en el extremo noroeste de los terrenos del seminario menor; el segundo eje o eje complementario, discurre en dirección este-oeste paralelo a la ronda norte por el linero sur del ámbito, para incorporarse al eje anterior a la altura de la esquina suroeste del edificio del seminario menor.

Sobre este sistema principal, el Plan establece una red viaria menor que atiende a garantizar la accesibilidad a los elementos del Sistema General aquí existentes, y que discurre adaptada a la topografía en el objetivo de garantizar su adecuación a los objetivos de preservación medioambiental del Plan.

Por lo que a las restantes determinaciones que se establecen para el sector, las mismas se justifican, muy sintéticamente, en los siguientes elementos:

- Se le asigna un uso global mixto o combinado, residencial y de actividades económicas. La asignación de este a ambos usos se justifica, en primer lugar, en intentar equilibrar mínimamente el territorio garantizando la implantación de actividades económicas en la zona norte del municipio, coadyuvando así a una de las acciones esenciales del objetivo de sostenibilidad –disminuir la necesidad de desplazamientos poblacionales acercando las zonas residenciales y de empleo-. Una segunda razón abunda en este sentido cual es la existencia ya en la ladera norte de unas importantes instalaciones industriales a la vez que otras menores emplazadas en el área urbana de Navatejera. La degradación medioambiental del entorno de estas instalaciones es un motivo adicional para no acercar en exceso a ella los usos residenciales.
 - En el objetivo de garantizar un mínimo aprovechamiento de los valores paisajísticos del ámbito, el Plan impone la distribución física que en el ámbito han de adquirir los usos asignados, obligando a disponer los usos residenciales en la cornisa norte del sector, y desplazando los usos industriales hacia aquel área situada al este ya ocupada por estos usos. La práctica totalidad de los terrenos de la ladera sur han de destinarse a espacios libres y equipamientos, garantizando así la calidad de fondo de la escena urbana que este ámbito significa para la ciudad.

2. FRAGMENTO 02.

2.1. Ordenación general del ámbito.

La Ordenación que el Plan establece para esta parte de la ciudad atiende a los siguientes objetivos generales:

1. Mejora de la accesibilidad y condiciones de uso del complejo hospitalario.
2. Mejora de la calidad de vida y cohesión social de los barrios de Ventas y La Inmaculada, con especial atención a la integración urbanística y social de éste último.
3. Mejora paisajística general del ámbito, especialmente por lo que a la zona norte – Ventas- se refiere.

Para alcanzar estos objetivos el Plan plantea las siguientes acciones:

- a. Construcción de una vía que, conectando la Ronda exterior con la Calle San Antonio, dote de accesibilidad tanto al complejo hospitalario como al barrio de la Inmaculada.

Esta vía se plantea bordeando por el sur la plataforma sobre la que se asienta el complejo sanitario, y deberá convertirse en la práctica en la calle de acceso al complejo sanitario de los tráfico privados, por lo que se proyecta con una capacidad de asunción de tráfico equivalente a dos carriles por sentido. Su construcción requiere la modificación del ramal de entronque sobre la Ronda Norte.

- b. Los terrenos que resultan entre esta vía y el complejo sanitario, configurados como una banda lineal de aproximadamente 45 metros de fondo y que salvan el fuerte desnivel existente entre las rasantes que esta vía ha de adquirir –sus rasantes quedan condicionadas en el extremo noroeste por la rotonda de hospitales en la Ronda Norte, en el centro por la calle de la Corrida, y en el extremo sureste por la calle San Antonio- y la plataforma sobre la que se asientan los hospitales, se destinan a la implantación de un aparcamiento de dominio y uso público de al menos 1.500 plazas, y cuyos accesos se dispondrán tan sólo desde la nueva vía a que da frente. Podrán disponerse otros accesos rodados desde el interior del complejo hospitalario tan sólo para el personal sanitario.

Dicha edificación deberá atender, además de a los objetivos referidos, a los siguientes criterios:

- Su altura no deberá superar en ningún caso la de una planta, o cuatro metros, respecto a las rasantes de la plataforma sobre la que se asientan los hospitales.

Esta última planta no podrá destinarse en ningún caso a usos que requieran accesibilidad desde el ámbito hospitalario ajena a este uso.

- Su disposición y altura deberá garantizar la visibilidad del edificio de San Antonio Abad en todo su frente sur.
- Deberá disponer en su frente de al menos dos accesos peatonales universales – sin barreras arquitectónicas- desde la nueva vía que bordea por el sur la plataforma del complejo hospitalario.
- En su frente hacia el barrio de la Inmaculada –nueva vía- deberá implantar usos terciarios generadores de actividad urbana, coadyuvando así a la integración urbanística de dicho barrio con el complejo sanitario.

- c. Ensanche de la calle San Antonio en el tramo comprendido entre la Ronda interior y el cruce de la nueva vía de borde del complejo hospitalario y la calle Peña Labra hasta alcanzar los 20,00 metros entre alineaciones en el objetivo de que pueda asumir doble carril por sentido con ancho apto para el transporte colectivo.

Esta acción, conseguida ya en el frente que a dicha calle presenta el Sector Ventas Oeste –SPA02-01-, requiere la demolición de tres edificaciones existentes en la margen oeste de la calle San Antonio –números 45-47 y 49 de su policía- y de la calle Monteiro –números 1-2 y 3 de su policía-, acción ésta que, dada su clasificación como suelo urbano consolidado, se deberá acometer por el sistema de expropiación según se define en la ficha correspondiente a dicha actuación en Suelo Urbano Consolidado (arts. 69.1.b y 69.2.a. Ley 5/1999).

Como consecuencia de estas demoliciones, las parcelas catastrales localizadas en la margen oriental de este tramo de la calle San Antonio, ven aumentado sensiblemente su aprovechamiento urbanístico desde las tres plantas –baja más dos- que les correspondería edificar respecto del ancho actual de la calle –diez metros- hasta las cuatro plantas –baja más tres- que corresponden al nuevo ancho de 20,00 metros que adquiere dicha calle, por lo que el Plan concreta las parcelas catastrales que, por resultar claramente beneficiadas de dicha acción pública, deberán costear dicha acción, quedando incluidas por tanto en una actuación aislada con aplicación del sistema de contribuciones especiales (art. 69.2.a. Ley5/1999). El expediente que habrá de formarse al efecto deberá concretar todos los aspectos tributarios y/o fiscales que a cada una de tales parcelas se le deriva de dicha acción.

- d. Ensanche de la calle San Antonio en todo el frente del complejo hospitalario. La dimensión que el Plan establece para este tramo de la calle alcanza hasta los cuarenta y

tres metros entre alineaciones (43,00 metros), dimensión que se justifica en las siguientes necesidades:

- Continuación hasta el extremo norte del complejo hospitalario de los dos carriles por sentido del tramo anterior.
 - Mediana central que permita realizar el cambio de sentido a los vehículos de transporte colectivo en el extremo norte del complejo hospitalario.
 - Disposición de ensanche adicional para parada y espera del transporte colectivo en ambos sentidos de circulación, al objeto de posibilitar la continuidad de este sistema de transporte hacia/desde Navatejera.
 - Disposición de un carril adicional de parada y espera para el transporte público individual –taxi- en todo el frente del complejo.
 - Disposición de un acceso inmediato y directo al eje central del recinto desde los carriles de sentido sur-norte sin bloqueo de carril para realizar el giro a la izquierda.
- e. Construcción de un acceso desde la Avda. de Asturias hasta el complejo sanitario que dé servicio a los nuevos desarrollos previstos en las márgenes de dicha Avenida, evitando con ello la necesaria utilización de la Ronda Norte para este fin.
- f. Configuración de un sistema viario capaz que posibilite una relación rápida y segura entre el complejo hospitalario y el sistema ferroviario de FEVE. Esta acción se enmarca directamente en el objetivo general del Plan de integración urbana del sistema ferroviario por lo que al subsistema FEVE se refiere. Según quedó definido dicho objetivo, se pretende incorporar este subsistema al transporte público urbano e interurbano, figurando entre las acciones propuestas la disposición de un apeadero que atienda tanto a la Universidad como al complejo hospitalario. Dicho apeadero se prevé localizar en el punto de confluencia de las calles Sentiles y Melloque, ocupando para ello parte de los terrenos dotacionales cedidos en su momento para el desarrollo urbanístico del Sector Ventas Este. Esta acción obliga a intervenir sobre las calles Peña Labra, Vegarada y Número nueve, recientemente ejecutadas en desarrollo de un Estudio de Detalle, para poder alcanzar desde dicho apeadero hasta la calle San Antonio.
- En un gráfico al final de este apartado se incluye el esquema circulatorio a que responden las acciones que sobre estas calles plantea el Plan General.
- g. Configuración de una estructura volcada en conseguir la plena integración urbanística del barrio de la Inmaculada en la ciudad. Alcanzar este objetivo requiere una intervención compleja sobre los nuevos desarrollos previstos en su entorno. En el esquema gráfico al

que antes se ha hecho referencia, se sintetiza tanto el esquema viario estructurante previsto, como los otros hitos fundamentales sobre los que se apoya dicha integración, y que se sintetiza en los elementos siguientes:

- Intervención sobre el sistema de movilidad -accesos y relación- para vertebrar el barrio con su entorno, y que se concreta en:
 - Configuración de dos nuevos ejes de dirección sureste-noroeste que complementen la funcionalidad estructurante de la Calle Nazaret, dotando con ello al barrio de una accesibilidad a/desde los principales ejes estructurantes de nivel ciudad de mayor capacidad que la que ofrece al momento dicha calle. Tales ejes se emplazan necesariamente en el perímetro del barrio en el objetivo de no alterar su estructura interna, y quedan constituidos por: la vía de cintura del complejo hospitalario referida en el apartado a. anterior, situada al norte de la calle Nazaret, y una segunda por el lado sur prevista ya en el desarrollo del Sector Ventas Oeste (Sector SPA02-01) que permite conectar la ronda interior con el nuevo eje de acceso al complejo hospitalario desde la Avda. de Asturias.
 - Esta estructura se completa con la prolongación hacia el noroeste de la calle Nazaret, verdadera espina dorsal estructurante del barrio, hasta alcanzar a la vía descrita en el apartado e. anterior.
 - Disposición de tres ejes transversales que interconectan los ejes longitudinales anteriores. En el objetivo esencial de no alterar la estructura propia del barrio para dos de estos ejes -los que discurren por su interior- se utilizan las calles Espiguete y Braña Caballo por ser las únicas vías existentes cuyas características geométricas y disposición estructural permiten su prolongación hasta los dos nuevos ejes longitudinales anteriores. El tercero de estos ejes transversales se corresponde con la vía de conexión entre la Avda. de Asturias y el complejo hospitalario descrita en el epígrafe e) anterior.
 - Las dificultades topográficas del área obligan a una disposición compleja de este sistema, que queda claramente reflejada en lo detallado de las determinaciones vinculantes que se les impone a los sectores colindantes.
- Introducción de variedad de usos y actividades que cohesionen y enriquezcan la actual estructura social del barrio. En este objetivo se justifican tanto la introducción de usos terciarios sobre los suelos resultantes entre la nueva vía de borde y el propio complejo hospitalario, como la implantación de un centro de usos múltiples –colectivos, comerciales y de servicios urbanos- en el frente a la Avda.

de Asturias. La disposición de estas dos piezas generadoras de actividad urbana en los extremos del eje de gravedad transversal del barrio, pretende precisamente coadyuvar a la expansión o apertura del mismo hacia su entorno incrementando notablemente la tensión entre sus extremos pero sin provocar desequilibrios zonales.

- h. Mejora de la calidad de vida del propio barrio de la Inmaculada. El barrio, construido como viviendas de emergencia social en los años cincuenta, cuenta con unas interesantes y cuidadas características de estructura urbana, pero sus características edificatorias abocan a una muy baja calidad de vida personal.

En este sentido, este Plan General considera plenamente justificada la protección que al barrio asigna el Plan Especial del Conjunto Urbano de León por lo que a garantizar el mantenimiento de su estructura se refiere, reconociendo el cierto valor cultural y patrimonial de unas históricas formas urbanísticas de hacer para atender a las necesidades sociales del momento, lo que aconseja conservar dichas estructuras, pero resulta difícilmente encajable en el modelo social y de ciudad que ahora se adopta la extensión de la protección a las propias edificaciones.

Tal discrepancia se produce en una cuestión tan esencial como es las condiciones y garantías mínimas de habitabilidad, salubridad, etc. que este Plan General pretende y exige. El Plan considera imposible alcanzar el objetivo de integración social del barrio desde el mantenimiento a ultranza de unas edificaciones de una sola planta emplazadas en una hondonada con previsión de verse rodeadas en un futuro inmediato por edificaciones de al menos cuatro alturas situadas sobre cotas mucho más elevadas - como ya ha empezado a producirse desde el desarrollo del Sector Ventas Oeste (SPA02-01)- y manteniendo además unas unidades residenciales de tan sólo 55 metros cuadrados construidos sobre parcelas de 75 a 80 metros cuadrados de suelo, sin posibilidad de alcanzar por tanto a una mínima dignidad.

Esta situación se afronta desde el Plan interviniendo en dos frentes:

- Una actuación endógena, modificando las condiciones edificatorias de este núcleo. Tal modificación alcanza a, obligando a mantener la estructura urbana y división parcelaria actual, permitir elevar una segunda planta de modo que se pueda alcanzar una mínima dignidad de vivienda con superficie de 70 metros cuadrados útiles –unos 95 metros cuadrados construidos. Las condiciones y características puramente arquitectónicas a que deban someterse estas elevaciones, deberán ser concretadas desde la modificación del Plan Especial de Protección del Conjunto Urbano de León.

- Una segunda exógena, imponiendo limitaciones volumétricas –principalmente de altura- a las edificaciones que se levanten en su entorno, en el objetivo de evitar que, dadas las características topográficas del área, el barrio pueda resultar formalmente “ahogado” por el entorno.

2.2. Determinaciones sobre los ámbitos menores.

Para la consecución de los objetivos generales y zonales descritos, el Plan establece una división del territorio en ámbitos menores, sectores, cuyas determinaciones específicas responden y se justifican desde los siguientes objetivos particulares:

2.2.A. Determinaciones para el Suelo Urbano Consolidado.

Se reconoce la pertenencia a esta clase y categoría de suelo a los terrenos, edificados o no, que, además de cumplir los requisitos establecidos al respecto por la legislación vigente, el Plan mantiene sustancialmente las condiciones de ordenación y aprovechamiento que tenían establecidas en el planeamiento general anterior.

Se reconoce adicionalmente idéntica categorización a aquellos ámbitos que, habiendo sido objeto de nuevo desarrollo urbanístico por aplicación de aquél mismo planeamiento, están efectivamente ejecutados (Sector Ventas Este), y ello aunque ahora se le modifique puntual y aisladamente alguna o algunas de sus determinaciones. Dado que su desarrollo se ha producido mediante el establecimiento de unas ordenanzas de edificación particulares, el Plan delimita este ámbito como área de ordenación singular a efectos de su edificación, manteniendo las condiciones establecidas en el planeamiento que legitimó su desarrollo.

Sobre esta clase y categoría de suelo el Plan mantiene en general las determinaciones del planeamiento anterior –tanto las generales como las del planeamiento de desarrollo- con las siguientes especificidades y singularidades:

- Por lo que al suelo urbano directo se refiere, el mantenimiento de la ordenación anterior viene impuesto por aplicación del art. 36.1.a) y b) de la Ley 5/1999, dado, por lo que a éste último se refiere, que en el área homogénea en que tales suelos están incluidos, se superan los índices de aprovechamiento máximos allí establecidos.
- AA02-01. Expropiación y demolición de las edificaciones existentes en la calle San Antonio –números 45-47 y 49 de su policía- y de la calle Monteiros –números 1-2 y 3 de su policía- al objeto de mejorar las condiciones de accesibilidad general al complejo sanitario. El Plan delimita, además de las parcelas afectadas por dicha acción, el ámbito parcelario que resulta individualizadamente beneficiado por esta

acción pública, el cual deberá contribuir, en cumplimiento del mandato contenido en el art. 47 de la Constitución, a los costes de la acción de que se deriva su beneficio, y ello en la forma y por el sistema establecido en el art. 69 de la Ley 5/1999 de Urbanismo de Castilla y León.

- AA02-02. Expropiación de los terrenos necesarios para la prolongación hacia el suroeste de la Ronda interior. Esta acción, acometida ya en parte anteriormente, resultó recientemente modificada para facilitar el desarrollo del Sector Ventas Oeste. A pesar de la discrepancia formal que el Plan General apunta en relación a la nueva traza adoptada en dicha modificación, dada la escasa entidad de la misma en relación a las dificultades de todo orden –jurídico y técnico– que ahora produciría una nueva alteración, se adopta la decisión de mantener en este punto las cosas como están, debiendo modificarse por tanto el expediente expropiatorio en su momento formado para reconducir tales expropiaciones a la traza adoptada recientemente para esta vía y que este Plan General mantiene.
- AA02-03. Modificación de la ordenación y determinaciones del Plan Parcial Ventas Este correspondientes a los suelos dotacionales localizados al este de la confluencia de las calles Sentiles y Melluque. Dicha modificación responde al objetivo descrito en el apartado 2.1.f. anterior, al objeto de posibilitar la implantación de un apeadero del sistema de transporte ferroviario de cercanías complementado con un aparcamiento de apoyo en su frente oeste.
- AA02-04 Actuación aislada en suelo urbano consistente en la expropiación del suelo y demolición del edificio de la parcela catastral nº 13 del polígono 89165 para posibilitar el ensanche y prolongación de la C/Peña Ubiña. La acción se ejecutará como carga Urbanística del sector ULD02-02 en concepto de conexión a Sistemas Generales (Art. 20.2 Ley 5/1999).
- AA02-05 Actuación aislada en suelo urbano consistente en la expropiación del suelo y demolición del edificio de la parcela catastral nº 12 del polígono 90169 para posibilitar el ensanche y prolongación de la C/Peña Ubiña. La acción se ejecutará como carga Urbanística del sector ULD02-02 en concepto de conexión a Sistemas Generales (Art. 20.2 Ley 5/1999).
- Modificación de la ordenación adoptada en su momento para la urbanización y edificación de la calle Peña Labra. Ordenada esta zona desde un Estudio de Detalle, el Plan considera ahora necesario ensanchar la calle Peña Labra y abrir la calle número nueve hasta entroncar con la calle Vegarada (ver gráfico referido en el epígrafe 2.1.f. anterior), precisándose para ello ocupar parte de los jardines cedidos en su momento desde la gestión de dicho Estudio de Detalle.

- Ensanche de la calle San Antonio en todo el frente a la misma del complejo hospitalario. Definida y concretada esta intervención en el epígrafe 2.1.d. anterior, su ejecución se plantea por el Plan General como una acción directa de la administración pública y ello apelando a la obligada cooperación interadministrativa dado el régimen de dominio y uso público de la totalidad de los suelos incluidos en esta clase y categoría y necesarios para el ensanchamiento. La ejecución de este ensanchamiento debe aprovecharse para realizar el desvío parcial de la conducción general de abastecimiento de agua que discurre por los terrenos de la margen este de dicha calle, resolviendo definitivamente las afecciones existentes actualmente en parte de esta conducción.

2.2.B. Sectores de Suelo Urbano No Consolidado

A. Sector NC02-01.

Comprende este sector los terrenos correspondientes a la implantación industrial de una tejera, al momento sin actividad, y los suelos vacantes existentes a ambos lados de ella, incluyendo por tanto suelos clasificados anteriormente como urbanos directos de uso industrial, y suelos clasificados como no urbanizables y que, según han mostrado algunas alegaciones habidas durante la primera información pública a que se ha sometido el primer documento inicial de este Plan General, cuentan con similar caracterización urbanística a la de la referida implantación industrial.

La delimitación concreta que de este Sector se realiza responde precisamente a, desde el previo reconocimiento y aceptación de la antedicha caracterización urbanística, aceptar la propuesta que tales alegantes apuntan en sus escritos en el sentido de poder ejecutar en una única etapa y con cierta rapidez la vía prevista que enlace el acceso a los hospitales con la Avda. de Asturias, acción esta que, si bien no se considera prioritaria dadas las fuertes dependencias funcionales que tiene respecto de otros desarrollos, si resulta oportuna su consideración por la función que puede prestar como eje alternativo para la ejecución del nuevo enlace de la carretera de Asturias con la Ronda Norte. Adicionalmente cabe referir que, desde esta modificación, se subsana el error existente en el primer documento inicial respecto a la calificación jurídica de la instalación fabril, la cual aparecía grafada en aquél documento como suelo urbano consolidado cuando, por aplicación de los criterios generales de calificación tanto legales (art. 12.b Ley 5/1999) como establecidos por este Plan, al producirse un cambio sustancial de la ordenación (el suelo pasa de uso industrial a residencial), el régimen jurídico urbanístico que le corresponde es el de Urbano No Consolidado. El diseño concreto de la implantación y características de esta vía aúna así ambas funciones, alternativa local a tráficos metropolitanos, y estructural como cierre de los ejes longitudinales del barrio de la Inmaculada y el nuevo acceso sur al complejo sanitario.

B. Sector NC02-02.

Dada la conveniencia de delimitar la acción anterior como acción unitaria, se agrupan ahora en un único sector dos ámbitos de ordenación detallada definidos como unidades diferenciadas en el primer documento inicial, integrando ya en el mismo los suelos residuales que se segregan del sector en el que anteriormente se integraba el repetido centro de servicios múltiples.

Las determinaciones que para la ordenación de este nuevo sector NC02-02 se establecen quedan plena y suficientemente justificadas desde el conjunto de las descripciones anteriores, por lo que, en aras de la simplicidad, remitimos a su lectura para su completo entendimiento.

Respecto de las demandas recibidas sobre el primer documento inicial de este Plan, ha de referirse aquí que este Plan General nunca ha declarado la inadecuación de la actividad industrial existente en el límite suroeste de este sector con el modelo de ordenación que adopta (esta edificación no figura en la relación de declarados fuera de ordenación en las Ordenanzas de los documentos de aprobación inicial). El Plan no tiene inconveniente en que se implante o mantenga dicha actividad. Esa será una cuestión que tenga que decidir el planeamiento de desarrollo en primera instancia y el proyecto de actuación finalmente. Desde la aplicación de las determinaciones del Plan General para este sector, está declarada expresamente la compatibilidad con el uso global residencial que al mismo se asigna de actividades industriales siempre que reúnan los requisitos de compatibilidad con dicho uso que el Plan establece, por lo que, caso que aquí, se den tales características, la actividad podrá mantenerse sin por ello incumplirse el Plan, debiendo ser los instrumentos de desarrollo los que analicen, establezcan, decidan y compensen tales decisiones, adoptando en su caso, las medidas correctoras necesarias.

C. Sector NC02-03.

Se incluyen en este sector la totalidad de los suelos vacantes existentes entre el complejo hospitalario, el minipolígono industrial existente al oeste del colegio de la Asunción, la Ronda Norte y el Estudio de Detalle de la calle Peña Labra, así como la pequeña bolsa de suelo residual existente entre la Ronda Norte y el complejo sanitario. Tanto su pequeño tamaño como la homogeneidad de sus condicionantes y objetivos ha aconsejado unir en un único ámbito de ordenación la multitud de situaciones jurídico-urbanísticas preexistentes. Se incluyen por tanto en este sector tanto suelos no urbanizables del plan anterior, como suelos urbanos directos cuya ordenación y determinaciones se modifican sustancialmente, como los suelos pertenecientes al antiguo sector urbanizable de Ventas Norte después de más de veinte años aún no desarrollados, como partes residuales de suelos ordenados y desarrollados anteriormente y que ahora es necesario modificar en aras de su adaptación a los nuevos objetivos del Plan para esta zona de la ciudad.

Las determinaciones adoptadas por el Plan para el desarrollo urbanístico de este Sector, responden a los siguientes objetivos específicos:

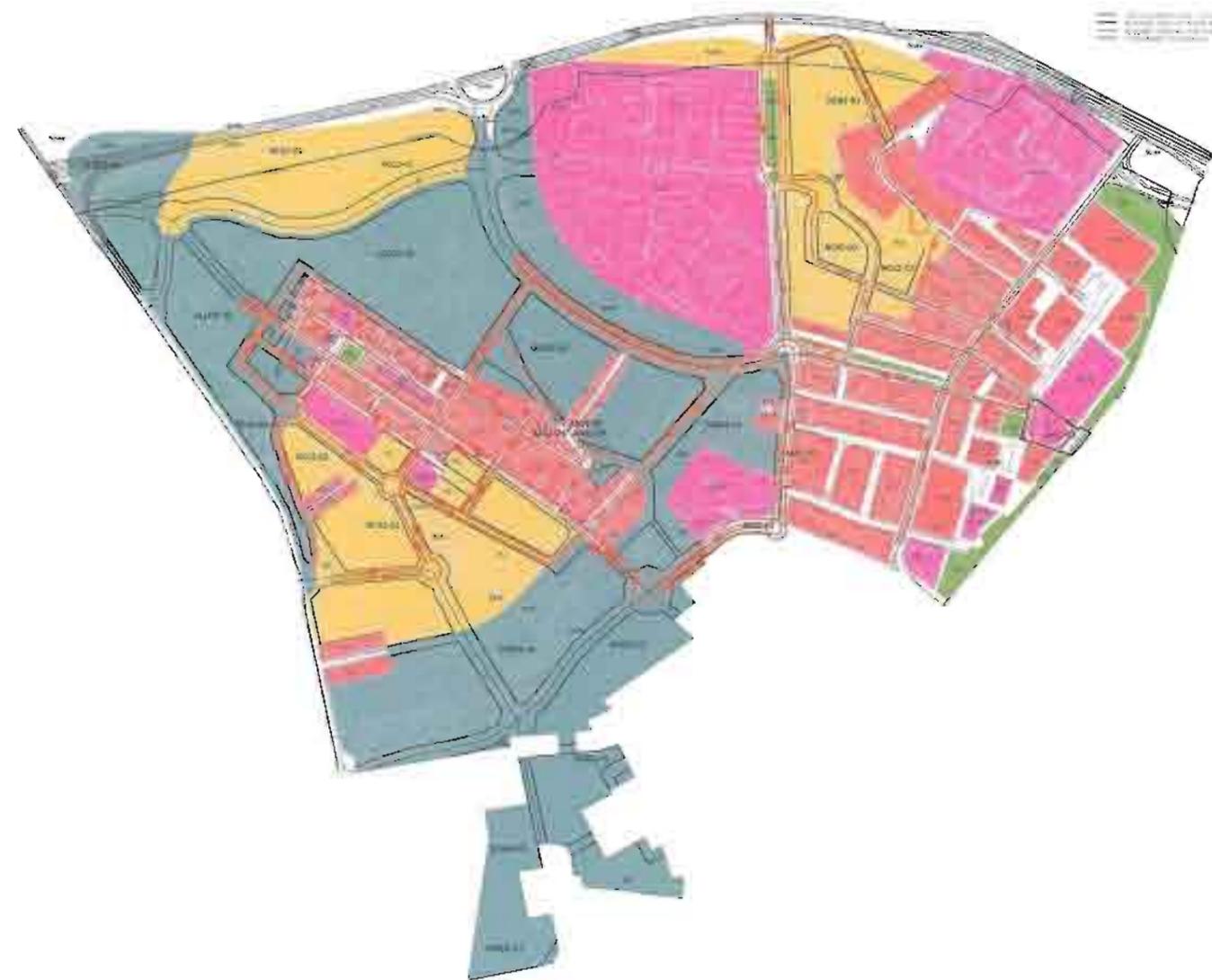
- Mejorar la calidad urbana del conjunto abriendo un acceso directo a la implantación industrial existente que evite el paso de vehículos pesados por las calles transversales a la Avda. Mariano Andrés. Para tal acceso se establece una vía desde la calle San Antonio que penetra en la zona industrial por el norte, para lo que se incorpora al sector la única parcela no edificada existente en esta zona del polígono. Con la apertura de este acceso, el polígono industrial se ve afectado tan sólo en dos situaciones: en primer lugar debe invertir su sistema interno de movilidad trasladando los giros de cambio de sentido entrada-salida al vacío existente en su extremo sureste; en segundo lugar, debe dignificar los frentes que presenta hacia el sector. Para compensar ambas acciones, a la vez que posibilitar la regularización de algunas de las situaciones existentes en su ámbito, se incorporan al sector NC02-03 los suelos residuales necesarios.
- Procurar un sistema viario básico que evite los accesos directos a las edificaciones desde los ejes de accesibilidad al complejo hospitalario, configurando una trama viaria que integre las manzanas existentes en la margen oeste de la Avda. Mariano Andrés con los nuevos desarrollos.

El acceso al desarrollo residencial se realizará desde la rotonda que, para facilitar el acceso al interior del complejo hospitalario en sentido sur-norte, se implanta sobre la calle San Antonio. Dadas las notables dificultades topográficas del sector, este eje se abre en dos vías diferenciadas por sentido al objeto de conseguir embocar frontalmente con la calle Sopeña, evitando así el giro a la izquierda que se produciría si se hace coincidir en calzada única con el sentido sur-norte, lo que además de resultar peligroso por la fuerte pendiente con que ha de desarrollarse dicha vía, dificultaría notablemente el acceso a dicha calle dadas sus escasas dimensiones transversales.

Por el lado este, el desarrollo del Sector debe servir para dar salida a las calles Collado Cerrado y Teleno, para lo que se ejecutará una vía que las conecte con la calle Sopeña.

- Garantizar una mínima calidad de imagen urbana en el entorno del complejo hospitalario, ocultando la vista directa desde el espacio público de la techumbre y traseras de las naves industriales, dotando a la vez a la zona de una mínima actividad urbana que alcance al menos al comercio y servicios de primera necesidad. La ordenación general establece para ello la obligatoria disposición de edificaciones ocupando la totalidad del lindero este del sector, e implantando una edificación destinada a usos terciarios que, a la vez de cubrir el objetivo enunciado, permita garantizar la ruptura de la línea de comisa de dichas edificaciones.

En el gráfico siguiente se incluye el esquema viario que se considera necesario imponer.



2.2.C. Sectores de Suelo Urbanizable Delimitado.

A. Sector ULD02-01.

Comprende este sector unos terrenos vacantes que resultan limitados en su práctica totalidad por importantes elementos del sistema general viario o por suelos urbanos.

Son precisamente estas circunstancias de entorno las que justifican en su práctica totalidad las determinaciones que el Plan establece al mismo.

En primer lugar, respecto a la red viaria que el Plan le impone, la misma viene directamente vinculada con los objetivos referidos al sistema de relación entre los suelos situados al este y oeste de la Avda. de Asturias (apartado e. anterior) y a los ejes longitudinales que vertebran el barrio de la Inmaculada (apartado g. anterior).

Adicionalmente a la definición de estos elementos de primer y segundo nivel del sistema de movilidad, se le establece la obligación de completar la estructura urbanística del barrio de la Inmaculada con el que colinda, definiéndole la forma en que debe realizar tanto el cierre de la red viaria capilar como la compleción de las unidades morfológicas incompletas que existen en esta zona del mismo.

B. ULD02-02.

La nueva delimitación dada a este sector implica la agrupación de los sectores denominados ULD02-02 y ULD02-03 del primer documento inicial. Su agrupación ahora se justifica desde la necesidad de garantizar a la ejecución unitaria tanto de la vía de cintura del complejo hospitalario.

Por lo que se refiere a los objetivos pretendidos con las determinaciones vinculantes que a este sector se le imponen, entendemos que están plena y suficientemente explicitadas en el anterior epígrafe 1.

C. SPA02-01.

Corresponde este sector con el ámbito que ha sido recientemente objeto de ordenación detallada por el correspondiente Plan Parcial. (P.P. VENTAS OESTE)

Dada su no ejecución real –no consta aún la presentación a trámite de los Proyectos de Actuación y Urbanización–, el Plan mantiene el régimen jurídico de estos suelos en su condición de Suelo Urbanizable Delimitado, si bien establece, a efectos de futuras y posibles modificaciones del referido Plan Parcial, las determinaciones que desde este Plan General adquieren el carácter de determinaciones de ordenación general.

3. FRAGMENTO 03.

3.1. Ordenación general del ámbito.

Se delimita este fragmento incluyendo en él los terrenos del antiguo fragmento 03 (fragmento 03 del primer documento de aprobación inicial) que quedan situados al sur de la Ronda Norte.

Atravesado en dirección norte-sur por la Carretera Carbajal, ésta delimita en el ámbito dos zonas netamente diferenciadas: la mitad oeste comprendida entre este eje y el río Bernesga al momento casi totalmente urbanizada, y la mitad oriental que, con una topografía notablemente abrupta, carece al momento de uso y ocupación humana.

Ambas zonas presentan importantes valores naturales si bien de escalas y efectos muy diferenciados: la mitad oeste cuenta con los valores que se derivan de su carácter de ribera fluvial, mientras que la mitad este ofrece una de las más valiosas perspectivas lejanas de la ciudad en el acercamiento desde el oeste del Alfoz.

Es precisamente desde el reconocimiento, aceptación y evaluación de estos valores desde los que el Plan establece los objetivos generales para la ordenación del ámbito y que sintéticamente se concretan en:

1. Preservar la perspectiva lejana de la ladera del cerro de Cantamitanos como penetración hacia el espacio urbano edificado del fondo escénico que aporta a la contemplación de la ciudad el Monte San Isidro.
2. Integrar entre sí las áreas urbanas existentes en la franja más próxima al río y las situadas en la zona alta del cerro apoyadas sobre la carretera de Asturias.

3.2. Objetivos y determinaciones sobre ámbitos menores.

Para la consecución de los objetivos descritos, el Plan establece una clasificación del suelo y una división del territorio en ámbitos menores, sectores, cuyas determinaciones específicas responden y se justifican desde los siguientes objetivos particulares:

3.2.A. Determinaciones para el Suelo Urbano Consolidado.

Como principio general el Plan reconoce la pertenencia a esta clase y categoría de suelo tan sólo a aquellos terrenos que, cumpliendo los requisitos para su inclusión en la clase de suelo urbano establecidos por la legislación vigente, el Plan mantiene para ellos sustancialmente las condiciones

de ordenación y aprovechamiento que en su caso tenían establecidas en el planeamiento general que ahora se revisa.

La aplicación de estos criterios hace que resulten incluidos en esta clase y categoría los siguientes terrenos:

- Los pertenecientes al antiguo sector de suelo urbanizable denominado Carbajal Oeste, y ello por haber alcanzado esta condición en ejecución del correspondiente planeamiento de desarrollo (art. 11.c. Ley 5/1999).
- Los pertenecientes al antiguo sector de suelo urbanizable denominado Área 18, y por la misma razón que los anteriores.
- Los suelos realmente edificados situados en la esquina sureste del fragmento, y para los cuales el Plan mantiene las determinaciones del anterior Plan General (parcelas realmente edificadas con frente a las calles Avda. de Asturias, Ceboledo, Antonio Gaudi, Ponjos, Silencio, Laceana y Cantamitanos).

Como se ha dicho el Plan mantiene sobre estos suelos las determinaciones del planeamiento anterior. Tan sólo respecto del último de los grupos citados el Plan introduce una leve alteración de las determinaciones anteriores, justificado en la desaparición en todo el término municipal de la antigua Ordenanza EX3 que estos suelos tenían asignada, reconvertida en este nuevo Plan a Ordenanza EX1 o EX2 según el caso.

Esta adaptación implica pasar de un aprovechamiento fijo –tres plantas- para todas las parcelas afectadas, cualquiera que fuese su situación relativa y sus características, a la asignación de un aprovechamiento variable en función del ancho efectivo de la calle a que cada parcela dé frente.

Sin embargo corresponde aclarar que ello no implica un aumento sensible del aprovechamiento asignado a estos suelos, y ello por que dadas las dimensiones efectivas de las calles afectadas, la altura correspondiente es también de tres plantas (todas las calles afectadas tienen un ancho comprendido entre los 8 y los 16 metros), excepción hecha de las parcelas con frente a la Avda. de Asturias que, por tener esta calle un ancho superior a los 16 metros, pasan a poder elevar hasta cuatro plantas. El incremento de aprovechamiento que por tanto se genera no es significativo sobre el total del suelo afectado.

3.2.B. Sectores de Suelo Urbano No Consolidado.

A. SOA03-01.

Corresponde con los terrenos que fueron recientemente reclasificados y declarados como ámbito de ordenación mediante la formulación de Estudio de Detalle. El pequeño ajuste producido en la delimitación del sector por el lindero oeste está justificada en el apartado III.1 de esta Memoria al referirse al sector ULD01-01.

Dada la coincidencia global de los objetivos señalados por este Plan para esta zona con las determinaciones que a este sector se le imponían desde aquella modificación de elementos que legitimó su desarrollo, así como el corto periodo de tiempo transcurrido desde aquella legitimación, el Plan mantiene las determinaciones entonces adoptadas para el desarrollo del Sector, si bien adaptando a sus nuevas determinaciones la reserva de suelo exigida al mismo para su destino al sistema general viario, reserva que se mantiene en términos cuantitativos, si bien se cambia el uso y destino de parte de ella de Sistema General Viario a que estaba prevista en su totalidad a Sistema General de Espacios Libres, y ello para atender desde este nuevo uso a la referencia contenida en el expediente del que el régimen jurídico de este sector trae causa, según la cual se deben emplazar aquí las reservas de suelo que para este uso y destino corresponde establecer a nivel de ciudad como consecuencia del desarrollo del sector denominado en aquél mismo Carbajal 1.

B. Sector NC03-01.

Comprende este ámbito los terrenos urbanos localizados al oeste de la Carretera de Carbajal y delimitados entre el límite sur del sector ULD01-03 y el camino que, en prolongación de la calle río Yllarga, asciende el cerro de Cantamilanos entre esta Avenida y la Avda. de Asturias.

Se incluyen por tanto en este ámbito unos terrenos, los correspondientes a su mitad septentrional clasificados como suelo urbano con ordenanza EXT en el planeamiento anterior, y que están al momento sin ordenar.

Las determinaciones que el Plan establece para el desarrollo de este sector derivan directamente de aquél objetivo general de salvaguardar los valores paisajísticos de la totalidad de la ladera oeste del cerro de Cantamilanos, y tienen muy expresamente en cuenta las otras circunstancias y características naturales que pesan sobre este territorio –pendiente media del 20 % que en alguna zona alcanza a superar el 33 %, riesgo de deslizamiento de ladera-; por lo que se califican como SG-EL. El desarrollo del sector deberá por tanto liberar totalmente de construcciones los terrenos más elevados así como los que presentan mayor pendiente natural, disponiendo las edificaciones preferentemente sobre la mitad oeste del cerro, ya notablemente alterada, y la ladera sur.

Desde el método de atribución de aprovechamientos que el Plan ha utilizado para todo el territorio –derivado del denominado de capacidad de carga desarrollado por la disciplina medioambiental– resulta claro que la aptitud previa de este ámbito para usos edificatorios es notablemente baja. Si a ello añadimos el hecho de que la legislación no obliga a equilibrar aprovechamientos más allá de las cargas que desde el planeamiento se hagan pesar individualizadamente sobre cada sector aisladamente considerado (a excepción de las obligaciones relativas a densidad de uso mínimas establecidas para los sectores con uso predominante residencial desde el R.U.C.Y.L. de reciente aprobación), resulta claro que el Plan podría obviar cualquier escrúpulo ante la evidencia del bajo aprovechamiento urbanístico que este territorio puede acoger y, sin por ello dejar de cumplir escrupulosamente la ley (si seguimos al pie de la letra el art. 15.c y d de la Ley 5/1999 podría llegar a entenderse que el plan está en cierto modo obligado a clasificar estos suelos como rústicos de protección), no entrar en ninguna otra consideración respecto de esta situación (nadie, ni el planeamiento, tiene la culpa de que el coste de cimentación, por ejemplo, en un determinado terreno, llegue a alcanzar a ser diez veces superior al necesario en otro terreno próximo).

Sin embargo, en un intento de equilibrar situaciones, el Plan ha optado finalmente por graduar las cargas de intereses colectivos sobre el sector, estableciéndole una obligación urbanizadora acorde con el aprovechamiento que es posible atribuirle, reduciendo las mismas a modificar el punto de entronque en la Avda. Padre Isla resolviendo así los giros a la izquierda sobre dicha Avenida, así como la construcción de 400 metros de vía sencilla, un carril por sentido, que permita al sector disponer de un acceso directo desde la Avda. de Asturias.

El conjunto de las características descritas de este sector permite su clasificación como suelo urbano al concurrir en el mismo los requisitos establecidos en el artículo 11 de la Ley 5/99 y 23 del R.U.C.Y.L., si bien en la categoría de no consolidado (S.U.N.C.) en atención a lo dispuesto en el artículo 26 del mismo.

C. Sector NC03-02.

Este ámbito de ordenación comprende la práctica totalidad de los suelos que constituyen la unidad fisiográfica del cerro de Cantamilanos, incluyendo tanto los suelos correspondientes a la antigua extracción de arcillas y la instalación fabril aneja, como el fuerte terraplén que, en buena parte desde aquellas actividades fabril y extractiva, se ha generado sobre la ya fuerte ladera natural del cerro, siendo precisamente estas antiguas actividades las que han contribuido no poco a agudizar aquél riesgo natural de deslizamiento de laderas que el Instituto Tecnológico de España (1991) atribuye a esta zona en el mapa geotécnico y de peligrosidad natural de la Ciudad de León y su aglomeración urbana.

Es desde estas situaciones originarias, combinadas con el objetivo paisajístico general enunciado anteriormente, las que motivan las decisiones que el Plan adopta para este sector, y que se sintetizan y justifican en las siguientes determinaciones relevantes:

- Garantizar en primer lugar la conservación de la aportación que al paisaje de la ciudad significa la "naturalización" de la ladera. Para ello el Plan asigna a la totalidad de este suelo la calificación de Sistema General de Espacios Libres de Dominio y Uso Público, en el objetivo de construir sobre ellos un parque que permita, no sólo mantener los valores que la misma tiene como receptor de vistas, sino abrir al uso y disfrute colectivo los valores que también tiene como emisor.

Por lo que a otros objetivos específicos que motivan y justifican las determinaciones que el Plan establece a este sector, ha de remitirse en primer lugar a la lectura de los objetivos globales y singulares definidos para el desarrollo del fragmento 2 anterior (apartado III.2 de esta Memoria), ya que a la consecución efectiva de muchos de los objetivos allí referidos, responden muchos matices de las determinaciones que en el conjunto de la documentación del Plan se establecen para este sector.

- Garantizar su integración estructural con los sectores colindantes. Para alcanzar a este objetivo se establece al sector una estructura viaria que se sintetiza en los siguientes elementos:

Es evidente que las posibilidades de desarrollo de este sector dependen en buena medida y están ligadas a la funcionalidad estructural de la Avda. de Asturias, por lo que ha de garantizarse la disponibilidad de al menos un buen acceso desde esta Avenida. Sin embargo es precisamente la importancia de la funcionalidad de esta vía en el modelo de movilidad general de la ciudad, la que demanda un fuerte control de entronques y apertura de accesos en sus márgenes. El Plan considera que la atención a esta funcionalidad permite disponer sobre ella tan sólo dos entronques transversales, los cuales localiza uno en la parte norte, sobre el cual ha de entroncar el eje alternativo de acceso al complejo sanitario a la vez acceso norte del barrio de la Inmaculada, y el segundo en el tercio sur de este tramo en el cual ha de entroncar el eje transversal central del barrio de la Inmaculada y que sirve a la vez para acceder al complejo de servicios que ha de implantarse en la margen este de este tramo de la Avenida.

Por lo que a la dirección norte-sur se refiere, el sector está delimitado en sus extremos por dos barreras estructurales: en el lado norte, el barranco que desciende desde la Avda. de Asturias a la Carretera Carbajal a la altura de la calle río Iyarga, y por el sur la trinchera por la que discurre la ronda interior.

Desde estas situaciones básicas el Plan garantiza la conectividad de este sector con su entorno mediante el establecimiento de una red viaria que, conectada a la Avda. de Asturias en los puntos referidos anteriormente, configure un anillo de dirección dominante norte-sur en cuyos extremos deben conectar los pasos elevados sobre las antedichas barreras: el paso situado al norte para garantizar su relación con los

desarrollos previstos en los sectores ULD01-03 y NC03-01, y el previsto en el extremo sur, para integrarlo con los desarrollos del sector NC06-01 y a través de él con el barrio de San Esteban.

El brazo oeste de este anillo deberá discurrir por la línea de ruptura de pendiente a modo de vía de comisa en el objetivo de garantizar la apertura al uso y disfrute general de las magníficas vistas y abiertas perspectivas hacia toda la llanada oeste del Alfoz leonés que desde aquí se disfrutan.

Por último se establece al sector la obligación de disponer una apertura peatonal de dirección oeste-este en su lindero sur, en el objetivo de garantizar una fácil relación de todo el poblamiento de la zona con las actividades a implantar en la otra margen de la Avda. de Asturias.

El conjunto de las características descritas de este sector permite su clasificación como suelo urbano al concurrir en el mismo los requisitos establecidos en el artículo 11 de la Ley 5/99 y 23 del R.U.C.Y.L., si bien en la categoría de no consolidado (S.U.N.C.) en atención a lo dispuesto en el artículo 26 del mismo.

D. Sector NC03-03.

La delimitación de este sector incluye la totalidad de los terrenos vacantes que restan entre el límite sur del anterior y las manchas de suelo urbano consolidado existentes en la confluencia de la Avda. de Asturias y la ronda interior.

La inclusión de estos terrenos en un sector de ordenación independiente del anterior responde en primer lugar a la muy diferente casuística urbanística que aquí existe en relación a las situaciones a atender desde el anterior, así como a las notables diferencias existentes en las características de la distribución de la propiedad, factor este que tiene notable incidencia en los objetivos de gestión de este Plan.

Constituyendo estos terrenos unidad fisiográfica con los del sector anterior, las determinaciones que el Plan establece para el mismo responden obviamente a los mismos objetivos referidos para aquél, con los siguientes matices locales:

- Completar la trama urbana existente en el suelo urbano consolidado de la esquina sureste del sector, garantizando la continuidad de su red viaria capilar así como su integración en el sistema estructural definido para la ordenación del sector NC03-02 anterior.

El conjunto de las características descritas de este sector permite su clasificación como suelo urbano al concurrir en el mismo los requisitos establecidos en el artículo 11 de la Ley 5/99 y 23 del

R.U.C.Y.L., si bien en la categoría de no consolidado (S.U.N.C.) en atención a lo dispuesto en el artículo 26 del mismo.

E. SOA03-02

El ámbito de este sector, así como el régimen urbanístico que al mismo se asigna se corresponde exactamente con los terrenos que fueron objeto de una reciente reclasificación e incluidos desde el correspondiente expediente en una allí denominada "unidad de ejecución" en "suelo urbano no consolidado".

Por lo que al régimen jurídico urbanístico de estos suelos se refiere, existe plena coincidencia entre el asignado a estos suelos en dicho expediente, y los criterios que este Plan ha establecido para la categorización del suelo urbano no consolidado, por lo que se mantiene en el modelo de este Plan el régimen urbanístico recientemente atribuido.

Existe también un alto grado de coincidencia entre los objetivos pretendidos por este Plan para esta zona y la ordenación detallada realizada para estos suelos en aquél expediente, por lo que el Plan mantiene las líneas básicas de aquella con una única matización puntual que afecta a la disposición de una edificación en el extremo oeste del ámbito, montada sobre la línea de ruptura de pendiente, lo que deriva en una sensible alteración del borde alto de la ladera, alteración que este Plan no acepta.

El Plan plantea la supresión completa de esta ordenación detallada, manteniendo, sin embargo, el Índice de edificabilidad asignado en su momento, dentro de los sectores de ordenación asumida (SOA) con el régimen transitorio para los mismos que se propone desde este Plan General.

SOA03-03

El ámbito de este sector, así como el régimen urbanístico que al mismo se asigna se corresponde exactamente con los terrenos que fueron recientemente recalificados (anterior uso industrial) y declarados como ámbito de ordenación mediante la formulación de Estudio de Detalle. Se mantiene el régimen jurídico entonces adquirido y se determina para ellos el régimen transitorio que ahora se aplica para este tipo de suelos (sectores de ordenación asumida). La tipología empleada es la unifamiliar de baja densidad, y se mantienen las determinaciones de ordenación para ellos aprobadas.

4. FRAGMENTO 04.

4.1. Ordenación general del ámbito.

Situado sobre la margen derecha del río Bernesga, se trata de un ámbito de la ciudad ya prácticamente colmatado por las edificaciones, restando tan sólo como ámbito vacío la estrecha franja existente al norte del nuevo puente Gutiérrez Mellado, ámbito que está al momento en pleno proceso de su urbanización.

Los objetivos globales que por tanto el Plan se plantea para este ámbito se limitan a, reconociendo su situación urbanística, adecuar tan sólo aquellos matices de la ordenación existente que puedan de algún modo poner en cuestión los objetivos generales de modelo urbano o modelo de Plan ahora adoptados.

4.2. Determinaciones sobre los ámbitos menores.

4.2.A. Determinaciones para el Suelo Urbano Consolidado.

Dentro de los suelos a los que el Plan reconoce su pertenencia a esta clase y categoría aparecen tres áreas claramente diferenciadas, sobre cada una de las cuales el Plan adopta decisiones también diferentes:

- a. Ámbito correspondiente al denominado Polígono 58. Comprende los terrenos que fueron ordenados en los años 70 mediante la formación de un Plan Parcial de Reforma Interior, el cual fue posteriormente derogado por el Plan General de 1982 y sustituido en sus determinaciones principales por una ordenación general realizada directamente por dicho Plan General.

Este nuevo Plan General hace total y plenamente suya tanto la ordenación general adoptada por aquél Plan General que revisa, como las determinaciones de detalle que, en su desarrollo, se han materializado. Ello no obsta para, dada la notable carencia de plazas docentes de los niveles extremos (guarderías, Bachillerato y Ciclos) que han puesto de manifiesto los trabajos previos de este Plan en la zona (déficit que se verá notablemente incrementado desde la ejecución del sector SPA04-01, cuya reserva a este uso establecida en el correspondiente Plan Parcial se localiza en una posición extrema por lo que su destino a estos niveles de enseñanza no se considera la más adecuada), se adopte ahora la decisión de calificar específicamente, con rango de determinación de ordenación general, el uso educativo para la parcela ya prevista a este uso en el planeamiento del que este ámbito trae causa.

Se modifica asimismo la calificación urbanística de una parcela existente en el lindero oeste del ámbito, suelo que, calificado a uso residencial en el Plan Parcial de Reforma Interior y mantenida en dicha calificación por el Plan General de 1982, sin embargo acoge al momento el depósito general de agua que garantiza el suministro a toda esta zona de la ciudad y buena parte de la del colindante municipio de San Andrés del Rabanedo.

- b. Ámbito correspondiente al conocido como barrio de Pinilla. Comprende la totalidad de los terrenos que fueron ordenados y edificados a mitad de los cuarenta con el patrocinio de la Obra Sindical del Hogar. Como actuación unitaria que fue, presenta unos valores urbanísticos –estructurales, tipológicos y morfológicos- destacados, por lo que figuran incluidos en el Catálogo del Plan Especial de Protección del Conjunto Urbano de León en su Sección de Conjuntos, aunque carecen de especiales valores arquitectónicos –situación que así se reconoce también en dicho Plan Especial.

Las determinaciones que al momento afectan a este barrio son las establecidas en el referido Plan Especial de Protección, según las cuales no se pueden alterar ni la estructura urbanística del conjunto, ni la configuración parcelaria o de distribución de la propiedad del suelo, ni la tipología edificatoria.

Este Plan General asume y hace suyas tanto la caracterización, como la valoración y tratamiento que de este ámbito realiza el Plan Especial, pero ha considerado imprescindible realizar algunas concreciones sobre tales determinaciones.

Como en el propio Plan Especial se manifiesta, el conjunto está integrado por dos tipos de edificaciones, de una y dos plantas respectivamente. Sin embargo ha de matizarse que ambos tipos lo son sobre unidades parcelarias de suelo prácticamente idénticas, y con superficies ocupadas en planta también idénticas. Ello da lugar a, por un lado, notables diferencias en el aprovechamiento unitario de las parcelas, y por otro, notables diferencias también en la superficie construida por vivienda y por ende, en la calidad de vida de sus ocupantes.

Si bien la existencia de la primera de tales diferencias no tiene ninguna relevancia urbanística –corresponde a situaciones habituales en el urbanismo-, la segunda de ellas está dando lugar a complejas tensiones urbanísticas y sociales, tensiones que se ven agravadas por el hecho de que, en la parte de este barrio perteneciente al municipio de San Andrés del Rabanedo –prácticamente la mitad de la actuación unitaria que fue el conjunto-, se mantiene un régimen urbanístico sino más permisivo, si matizadamente diferente.

En relación con esta situación procede destacar que, aquellas transformaciones que el propio Plan Especial detectaba en el sentido de la proliferación de construcciones

auxiliares añadidas o adosadas a las edificaciones primitivas, abunda notablemente más en los casos de viviendas de una sola planta que en los de dos plantas, lo que está provocando una cierta desvirtuación del conjunto por la vía de su insalubridad.

Siendo uno de los objetivos primordiales de este Plan General la conservación de los valores patrimoniales de la ciudad, y reconociendo que los que concentra este barrio son mucho más de orden estructural –forma y parcelario de conjunto- y tipológico –vivienda unifamiliar-, se establece para el barrio una ordenanza que, conservando tales valores, elimine las tensiones y recupere la unidad de conjunto con la parte del mismo emplazada en el municipio de San Andrés.

Respecto de las alteraciones tipológicas habidas en algunas parcelas de este barrio mediante las cuales se han sustituido las edificaciones originales por edificios de hasta XII plantas de altura, el Plan manifiesta su voluntad expresa de intentar recuperar el estado originario, si bien es consciente de que ello no es factible más que a muy largo plazo. Sin embargo el reconocimiento de esta impotencia transitoria no tiene por qué abocar al Plan ni a renunciar a ello aunque no pueda programarlo –la obsolescencia estructural y funcional es un proceso al que está abocada toda construcción, no sólo las edificaciones bajas- cuanto mucho menos a no manifestar su voluntad y deseo expresos de reconversión de la situación. Si por estas circunstancias se omitiese desde los Planes la referencia a actuaciones deseables, no se habría producido ninguno de los procesos de renovación urbana como los que todos los días se están afrontando en todas las ciudades del mundo.

El Plan adopta por ello una postura clara a este respecto y califica a la misma Ordenanza de Conservación Tipológica en grado H, las parcelas sobre las que se han producido estas transformaciones, y que se concretan específicamente en:

- Plaza de Carlos Pinilla números 1 y 2;
- Calle San José números 5, 7, 9, 17 y 23;
- Calle Sil números 2, 4 y 22.

Todos ellos quedan calificados en dicha Ordenanza y resultan por tanto expresamente declarados como disconformes con el planeamiento y sometidos por tanto al régimen que se les deriva por su situación de los definidos en las Normas Urbanísticas de este Plan.

Al tratarse de un ámbito urbano saturado en los términos que contempla el art. 36 de la Ley 5/1999, ha de hacerse constar que del conjunto del Plan sobre este ámbito no deriva en modo alguno en aumento de densidades edificatoria o de población sobre el ámbito, ya que la Ordenanza asignada mantiene tanto la caracterización parcelaria como la tipología edificatoria y, por tanto, la densidad humana existente.

- c. Ámbito constituido por la mitad oriental del barrio de El Crucero. Corresponde con una zona del suelo urbano que, desarrollada en su práctica totalidad mediante el sistema de parcelación urbanística, está totalmente colmatada y saturada en los términos establecidos en el art. 36 de la Ley 5/1999, por lo que el Plan mantiene las determinaciones y aprovechamientos vigentes.

4.2.B. Sectores de Suelo Urbano No Consolidado

El Plan no incluye ningún suelo de este ámbito en esta categoría de suelo.

4.2.C. Sectores de Suelo Urbanizable Delimitado.

A. Sector SPA04-01.

Corresponde este sector con el ámbito que ha sido recientemente objeto de ordenación detallada por el Plan Parcial denominado Área 17.

Dada su no ejecución real el Plan mantiene el régimen jurídico de estos suelos en su condición de Suelo Urbanizable Delimitado, si bien establece, a efectos de futuras y posibles modificaciones del referido Plan Parcial, las determinaciones que desde este Plan General adquieren el carácter de determinaciones de ordenación general, y las cuales responden al objetivo único de garantizar la prolongación hacia el norte de la estructura básica existente en el resto de esta margen derecha del río Bernesga, así como la relación ordenada con el colindante municipio de San Andrés del Rabanedo.

5. FRAGMENTO 05.

5.1. Ordenación general del ámbito.

La práctica totalidad de este ámbito corresponde con la actuación de Eras de Renueva, encontrándose todo el ámbito totalmente urbanizado.

Los objetivos globales que por tanto el Plan se plantea se limitan a, reconociendo su situación urbanística, adecuar tan sólo aquellos matices de la ordenación existente que puedan de algún modo poner en cuestión los objetivos generales de modelo urbano o modelo de Plan ahora adoptados.

5.2. Determinaciones sobre los ámbitos menores.

5.2.A. Determinaciones para el Suelo Urbano Consolidado.

Se reconoce la pertenencia a esta clase y categoría de suelo la totalidad de los terrenos incluidos en este ámbito, con la pequeña excepción que se referirá más adelante. Aparecen en su seno dos áreas claramente diferenciadas, sobre cada una de las cuales el Plan adopta decisiones también diferentes:

a. Ámbito correspondiente al Plan parcial Eras de Renueva.

Desarrollado como acción urbanística pública en los años 60 mediante la formación de un Plan Parcial, fue objeto de adaptaciones puntuales desde el Plan General de 1982, habiendo sido objeto asimismo de intervenciones directas que han alterado puntualmente algunos de los específicos destinos de suelo previstos.

El Plan asume la ordenación y determinaciones vigentes sobre este ámbito, limitándose a categorizar en primer lugar las reservas dotacionales existentes –sistemas generales y sistemas locales- clarificando así el régimen jurídico-urbanístico de su gestión.

El Plan determina un uso específico para la parcela existente al este del Auditorio. Calificada desde el Plan Parcial como equipamiento de uso específico sin determinar y actualmente sin uso, el Plan la califica y destina al uso de Servicios Urbanos en el objetivo de atender en ella las necesidades de aparcamiento controlado y espacio de maniobra de los vehículos que sirven y atienden al Auditorio.

Procede en cualquier caso alertar desde este Plan General de la excesiva concentración de Equipamientos de nivel General que se está produciendo en el ámbito. Este Plan

entiende que ha llegado el momento de declarar saturado el ámbito y redistribuir sobre otras zonas de la ciudad equipamientos de este carácter, descentralizando la ciudad y coadyuvando con ello a dinamizar otras áreas.

b. Áreas del borde sureste del ámbito anterior.

Se trata de pequeñas masas ya edificadas y en muchos casos ordenadas en sus volúmenes por diversos Estudios de Detalle.

5.2.B. Sectores de Suelo Urbano No Consolidado

El Plan incluye en esta categoría de suelo tan sólo una pequeña extensión de suelo localizada en el extremo sureste del ámbito, entre el Parque Juan Morano y la Avda. Padre Isla, y que corresponde con espacio libre anejo de unas edificaciones con frente a dicha Avenida.

Calificada en el planeamiento anterior como Espacio Libre de Dominio y Uso Público para su incorporación al Parque Juan Morano, nunca ha sido obtenida a este fin. Este Plan pretende facilitar su obtención a este uso y destino, para lo que incorpora estos suelos al sector NC06-03, ámbito este en el que sus propietarios podrán materializar el aprovechamiento urbanístico que les corresponda, entregando así a la sociedad este espacio.

5.2.C. Sectores de Suelo Urbanizable Delimitado.

El Plan no incluye ningún suelo de este ámbito en esta clase de suelo.

6. FRAGMENTO 06.

6.1. Ordenación general del ámbito.

Comprende este fragmento una parte importante de la ciudad históricamente consolidada, integrada principalmente por la zona central del barrio de Ventas y el barrio de San Esteban.

Desde un punto de vista estrictamente urbanístico el ámbito está profundamente marcado por el efecto segregador que emana de los elementos que le delimitan por el este -traza del ferrocarril de vía estrecha- sur -estación término de la infraestructura anterior- y oeste -ladera de fuerte pendiente correspondiente a las estribaciones del cerro de Cantamilanos- efecto que, lamentablemente, se ha extendido recientemente por el tercio occidental de su lado norte -trinchera por la que discurre la ronda interior entre las Avdas. de Asturias y Padre Isla-, todo ello en un ámbito dominado transversalmente por una pendiente natural media-alta que alcanza puntualmente carácter de fuerte. Tan sólo la relevancia que en la estructura de accesibilidad y movilidad general de la ciudad tiene la Avda. Alvaro López Núñez que sesga el ámbito por el sur, le permite contar con un nexo integrador y difusor de las actividades de centralidad urbana, si bien el mismo se extiende a un "hinterland" muy reducido.

Esta síntesis, junto a la caracterización expuesta en la memoria y diagnóstico zonal que informan este documento, soporta y justifica las decisiones que el Plan General adopta para la ordenación de este ámbito y que se puede enunciar prácticamente como de un único objetivo global:

Integración, tanto del ámbito con su entorno como de las distintas zonas que lo integran entre sí.

Tal objetivo se materializa en la ordenación del sector en el siguiente modo:

- a. Borde norte. Resuelto este objetivo por lo que a la mitad oriental de la ronda interior se refiere en el proceso de coordinación habido entre este Plan General y la redacción del Plan Parcial Ventas Oeste (SPA02-01) mediante la definición de cuatro puntos que garantizan la permeabilidad transversal de dicha ronda interior -calles de San Antonio, Nazaret, Gijón y Avda. de Asturias-, resta tan sólo resolver alcanzar este mismo objetivo sobre la mitad occidental, precisamente la única parte en que la ronda ya está construida y con un trazado en trinchera que acota notablemente las opciones.

La ordenación adoptada para este tramo desde este Plan resulta de aunar los tres objetivos -de base netamente diferenciada pero de idéntica jerarquía- que aquí confluyen: integración de los poblamientos existentes en ambas márgenes de la ronda (áreas correspondientes a los fragmentos 03 y 06); preservación de los valores paisajísticos a las perspectivas lejanas de la ciudad aporta la cornisa del cerro de Cantamilanos (apartado III.3 de esta Memoria); y protección de los valores patrimoniales

existentes en el extremo norte del lindero oeste -traza del acueducto romano. Todo ello teniendo en cuenta a la vez la especial concentración de elementos del sistema general de servicios urbanos que aquí se concitan.

Desde ellos, el Plan define y concreta la ejecución aquí de un paso elevado sobre la ronda interior que posibilite la relación local directa entre los poblamientos existentes sobre ambas márgenes sin tener que alcanzar para ello hasta la Avda. de Asturias, coadyuvando así a garantizar la funcionalidad de dicha Avenida. como vía de prestación de mayor ámbito territorial, al no cargar sobre ella tráficos de relación estrictamente locales de muy corta distancia.

- b. Borde oeste. La banda de contacto entre este ámbito y el colindante barrio de Eras de Renueva (apartado III.5) presenta dos partes de características muy diferentes y que requieren por tanto soluciones también diferenciadas:

- La mitad norte presenta una barrera natural hacia el oeste constituida por el tramo de mayor pendiente de la ladera del cerro de Cantamilanos y por cuya media ladera discurre precisamente la traza estimada del acueducto romano. Ha coadyuvado notablemente a la salvaguarda de estos elementos la existencia de una banda de 50 metros de fondo todo a lo largo de la margen este de la carretera de Carbajal perteneciente al Sistema General de Espacios Libres, y que fue reservada a estos fines desde la ordenación del sector Eras de Renueva. El logro de los objetivos especificados se alcanza desde este Plan en primer lugar, no permitiendo la disposición de edificaciones sobre estos terrenos, y complementariamente, definiendo con exactitud la red viaria de dominio y uso público a implantar y que se concreta en:

- Una vía de dirección norte-sur que, discurrendo por el límite este de la traza estimada del acueducto romano, garantice la accesibilidad directa desde la ronda interior a las zonas edificadas existentes en la mitad sur de este borde oeste del fragmento (prolongación hacia el norte de la calle Benito Arias). Para dar acceso a esta vía desde la carretera de Carbajal sin interferir la traza estimada del acueducto romano, se fija su disposición coincidente con el camino existente evitando así dañar en otro punto los restos arqueológicos que puedan existir.
- Una segunda vía de esta misma dirección (prolongación norte de la calle Dama de Arintero) en la parte alta de la ladera que, discurrendo prácticamente por la línea de ruptura de pendiente, se prolonga hacia el norte (edificaciones del entorno de calle Laciana) mediante un paso elevado sobre la ronda interior que, apoyándose en los taludes de su trinchera, permeabiliza la misma. La disposición topográfica de ambas vías obliga a,

para conseguir efectivamente esta permeabilidad, introducir un nuevo acceso a esta vía desde la ronda interior, en el objetivo de complementar la accesibilidad al/del sentido oeste-este de la ronda interior a las edificaciones del entorno de calle Laciaña, así como a la zona media del barrio de San Esteban.

Se configura así un par de cintura que deja entre ambas calles la totalidad de los terrenos de ladera del cerro de Cantamilanos.

- Por lo que a la mitad sur se refiere, la misma está totalmente colmatada por la edificación en todo el frente a la carretera de Carbajal, no considerándose necesario afrontar en esta zona ninguna intervención singular.
- c. Borde sur. La integración urbana del ámbito con el entorno en este borde sur se apoya y materializa en su práctica totalidad sobre la ordenación que se realiza para el ámbito de la estación de Matallana, por lo que su exposición y justificación se remite a los objetivos atribuidos a la ordenación específica de este sector.
- d. Borde este. El Plan actúa en este borde definiendo detalladamente el sistema relacional transversal necesario desde el que se suscita la necesidad de soterramiento de la traza ferroviaria, en el objetivo de evitar que, desde su no asunción plena, puedan reproducirse los taponamientos o bloqueos a la continuidad del sistema relacional transversal se han producido desde el Plan General 1982. Por ello, la ordenación que en este borde establece el Plan parte del principio de que el soterramiento de las vías de FEVE no se hace en el objetivo de implantar sobre ella una calle más. El ámbito cuenta con red viaria más que suficiente de direccionalidad norte-sur como para necesitarse la incorporación de esta nueva "línea" al sistema. Los problemas, y de ellos la necesidad de soterrar las vías, radican en las dificultades que su existencia plantea para las relaciones transversales. El nuevo sistema que el Plan establece para garantizar estas relaciones se apoya esencialmente en las condiciones y características de los elementos del mismo existentes en las áreas edificadas de los bordes, resultando así constituido por los siguientes elementos:
- Ronda interior. Obviamente el Plan mantiene y hace suya la conformación de este eje ya en gran parte ejecutado, y para cuya compleción resta tan sólo por acometer el tramo comprendido entre la margen este de las vías de FEVE y el entronque con la Avda. Asturias.
 - Prolongación hacia el este de la calle Peligros hasta entroncar con las calles Maestro Jusquín y extremo noroeste de la red viaria del Plan Parcial San Mamés. El objetivo esencial de este eje lo es el de facilitar una relación directa de las áreas de San Mamés con el complejo hospitalario mediante un eje de carácter o

nivel más estrictamente local, sin que resulte imprescindible acceder para ello a los ejes de mayor capacidad.

- Plaza Juan de Austria. Se rediseña totalmente este paso en el objetivo de su capacidad de asunción de tráfico para alcanzar a configurar un eje de relación directa y carácter o nivel local entre esta zona central del barrio de Ventas y el complejo dotacional de Vegazana-La Palomera.
- Eje transversal sur, extensión del par Guillermo Doncel-Pizarro hasta entroncar con la calle San Juan de Sahagún, en el corazón de La Palomera. El eje responde a la necesidad de integrar entre sí los barrios de San Esteban y San Mamés-La Palomera. La zona es especialmente difícil y conflictiva por las circunstancias que aquí se concitan –difícil topografía, red viaria estrecha y de difícil continuidad que obliga a cortar el único parque existente en el ámbito, etc-, pero estas circunstancias no pueden hacer decaer la satisfacción de una necesidad de integración urbana que, además de ese objetivo endógeno de integración, significa introducir en el sistema actual un eje que descargue de tráfico locales y de media distancia la Avda. Alvaro López Núñez –uno de los ejes de mayor intensidad de tráfico y contaminación aérea de la ciudad- y la Avda. Mariano Andrés.

El eje se integra así por una calle de nueva apertura que, desde la confluencia de las calles Paseo de Ronda-Ponce de León-Pedro de Dios cruza la Avda. Asturias para, discurriendo por los terrenos del antiguo cuartel de Almansa que se desafectan e incorporan al desarrollo urbano, alcanzar a la Avda. Mariano Andrés. El eje se abre en el entronque con esta Avenida pasando a configurarse el sentido oeste-este sobre las calles Pizarro-Fernando III el Santo-Jaime Balmes, mientras que el sentido este-oeste lo hace desde la calle Jaime Balmes-San Fructuoso-Anforas-Guillermo Doncel. Esta configuración obliga a utilizar un tramo de la Avda. Mariano Andrés para el sentido oeste-este del eje –el comprendido entre el entronque de la calle de nueva apertura en el cuartel de Almansa y el arranque de la calle Pizarro-, lo que obliga a incorporar al eje el tramo de la calle Diecinueve de Octubre para realizar el giro a la izquierda de Mariano Andrés sur hacia el oeste –calle de nueva apertura en el cuartel de Almansa.

- Por lo que al resto del espacio resultante del soterramiento de la traza ferroviaria, el Plan plantea su destino principalmente a itinerario peatonal –su escasísima dimensión transversal no permite hablar de su configuración como Espacio Libre- si bien debe permitir el cierre puntual sobre él de la red capilar de fondos de saco existente en la margen oeste –calles Delicias, Escalona, Gil de Ontañón y Angel por un lado, y calles Pastrana-José María Goy por otro.

6.2. Objetivos y determinaciones sobre ámbitos menores.

6.2.A. Determinaciones para el Suelo Urbano Consolidado.

Los suelos a los que el Plan reconoce su pertenencia a esta clase y categoría resultan incluidos, a efectos de las decisiones que adopta el Plan, en las unidades urbanas F –ámbito ordenado bajo la Ordenanza de Ensanche EN y que comprende las dos terceras partes del fragmento situadas al sur correspondiente principalmente al barrio de San Esteban- y G –ámbito ordenado bajo la Ordenanza de Extensión EX y que comprende la parte norte correspondiente a la mayor parte del barrio de Ventas.

Según se ha explicitado en el Título III, Capítulo II de esta Memoria, en ambas zonas presentan una densidad edificatoria, próxima en el caso del área D y superior en el área E, a los límites máximos establecidos en el art. 36.1.b. de la Ley 5/1999, por lo que, en cumplimiento del mandato contenido en dicho texto legal, el Plan mantiene sobre la totalidad de estos suelos ambas las condiciones de aprovechamiento que tenían atribuidos en el planeamiento general anterior, y ello sin perjuicio de las definir sobre ellos las siguientes intervenciones puntuales:

- AA06-01. Actuación aislada de Normalización orientada a conseguir la apertura de la Calle Peña Cincho.
- AA06-02. Prolongación recta hacia el norte de la calle Gijón hasta entroncar con la Ronda interior. Su necesidad deriva directamente tanto de los objetivos definidos en el apartado III.2 referido al fragmento 02 respecto a la integración urbana de los barrios existentes en dicho ámbito (especialmente barrio de la Inmaculada), como de la necesidad de dotar de un acceso directo a la ronda interior a la zona central de Ventas y los nuevos desarrollos previstos en los terrenos del antiguo cuartel de Almansa (sector NC06-02), acceso que permitirá no cargar con tráficos locales las Avdas. Asturias y Mariano Andrés. Su ejecución requiere la expropiación y demolición de los suelos y edificaciones existentes en la calle Policarpo Mingote números 22 a 30, por lo que se delimita aquí un ámbito de intervención en suelo urbano consolidado por el sistema de expropiación a tal objetivo.
- AA-06-03 Actuación aislada encaminada a prolongar la Calle Ventas hasta la Calle Gijón.
- AA-06-04 Actuación aislada cuyo objeto es regularizar la alineación y homogeneizar el ancho de la Calle Lázaro del Valle.
- PE06-01. Corresponde este ámbito con los terrenos incluidos como área de protección en la declaración como Bien de Interés Cultural de la Iglesia de San Juan y San Pedro de Renuera. Sobre este ámbito rige un Plan Especial de Mejora, Conservación y Protección de dicha BIC, el cual, que contiene unas determinaciones

que se han mostrado de difícil ejecución –consta la existencia de algunos expedientes jurisdiccionales abiertos- el Plan prevé un mero reajuste de algunas alineaciones, y la apertura de la calle Sobarriba hacia la calle Tres Mitras, manteniendo no obstante los objetivos y determinaciones del Plan Especial.

- PE06-02. Se delimita un ámbito en el extremo norte del ámbito territorial de este fragmento, en la margen oriental de la Avda. Mariano Andrés, que incluye los terrenos comprendidos entre dicha Avenida por el oeste, el ferrocarril por el este, calle Dueñas por el sur, y traza de la ronda interior al norte.

El ámbito incluye suelos y edificaciones de muy diversa caracterización urbanística – espacio libre procedente de la reserva a este uso y destino del Plan Parcial San Mamés, conjunto de edificaciones unifamiliares incluido en el Catálogo de Protección del Plan Especial de Protección del Conjunto Urbano, edificios de VII y VI plantas existentes adosados al conjunto anterior, etc-, cuya reordenación resulta imprescindible acometer en el objetivo de su adaptación a las nuevas condiciones de entorno que resultan del soterramiento del Subsistema FEVE.

La multiplicidad de situaciones que aquí se concitan hace necesario un conocimiento de detalle de las mismas que no es posible alcanzar desde el nivel de trabajo de este Plan General, por lo que se deriva su ordenación definitiva a la formación de un Plan Especial que atienda a reordenar el ámbito en el logro de los objetivos puntuales que se especifican en la ficha correspondiente de las Ordenanzas de este Plan General.

Al objeto de facilitar tanto la ordenación como la gestión de este ámbito, este Plan General modifica por sí las determinaciones de la ficha C del Catálogo del Plan Especial de Protección del Conjunto Urbano de León en el sentido de limitar la porción de suelo afectada por dicha protección a la resultante de trazar una línea paralela a la alineación de la Avda. Mariano Andrés a una distancia de 15 metros (quince metros) hacia el este medida perpendicularmente a dicha alineación. El Plan Especial que así se formule para ordenar estos suelos podrá disponer libremente la ordenación de los suelos que restan al este de dicha línea, debiendo mantener en todo caso las restantes determinaciones generales y particulares que en la ficha C de aquél Catálogo se establecen para este conjunto.

- AA06-02. El objeto de esta Actuación Aislada es la obtención de los suelos necesarios y demolición de las edificaciones existentes para permitir la prolongación de la c/ Gijón hasta la Ronda Interior.

- AA06-03. Prolongación de la calle Ventas hasta su entronque con la calle Gijón. Este Plan considera imprescindible permeabilizar el conjunto formado por las edificaciones existentes en las calles Padre García Villada, Infanta Etvira y Ventas, y ello como el medio demostrado más eficaz para evitar la marginación estructural o física de las áreas urbanas. Adicionalmente a este objetivo puntual o local, se pretende también mejorar las condiciones de accesibilidad y relación local entre los barrios situados al este de la traza de FEVE (San Mamés) y las dotaciones urbanísticas apoyadas sobre la Avda. Asturias, así como con los nuevos desarrollos previstos sobre los terrenos del antiguo cuartel de Almansa, utilizando para ello la prolongación del itinerario que se configura sobre la calle Padre Risco en el colindante fragmento 07.

Para alcanzar estos objetivos resulta imprescindible acometer la expropiación y demolición de las edificaciones existentes en el extremo occidental de esta calle Ventas, y que corresponden a los números 3 y 5 de la calle García Villada, por lo que, en aplicación de lo establecido en el art. 69 de la Ley 5/1999 se delimita una Actuación Aislada a gestionar por expropiación a tal fin.

- AA06-04. El objeto de esta Actuación es la obtención de los suelos y demolición de la edificación de la finca 89046-15 para permitir la prolongación de la c/ Lázaro del Valle hasta la Avda. De Asturias con el ancho propio de esta calle.

Estas Actuaciones Aisladas se ejecutarán directamente por el Ayuntamiento por el Sistema de Expropiación.

Estas Actuaciones se definen con claridad en sus correspondientes Fichas de Detalle.

6.2.B. Sectores de Suelo Urbano No Consolidado.

Siguiendo el mandato contenido en el art. 12.b. de la Ley 5/1999, y desarrollado y matizado en los criterios generales de este Plan, se incluyen y delimitan en esta categoría de suelo los siguientes sectores:

A. Sector NC06-01.

Corresponde esencialmente con los terrenos clasificados como urbanizables en el Plan General de 1982, e incluidos en el sector allí denominado como San Esteban, cuyo desarrollo urbanístico está programado para el primer cuatrienio de vigencia de dicho Plan General. Varias han sido las alegaciones relacionadas con este sector recibidas al primer documento inicial de este Plan General, por lo que se ha considerado conveniente especificar más detalladamente las motivaciones y determinaciones que ahora se adoptan.

Por lo que al cambio de clasificación que este Plan General realiza sobre estos suelos, el mismo se justifica en la existencia en este ámbito de varias parcelas que cumplen las condiciones en la legislación vigente para ser consideradas suelo urbano. De la necesidad de excluir por tanto de aquella clase de suelo urbanizable tales terrenos, resultan sobre ellos unas situaciones para las que el Plan considera tanto más conforme a derecho como más técnicamente más adecuado producir este cambio de clasificación, y ello por las siguientes razones:

- La delimitación que del sector se contenía en el Plan General de 1982, incluía en su ámbito tanto la obtención de los terrenos necesarios como la ejecución del allí denominado sistema complementario de la ronda interior.
- Ante la falta de iniciativa para desarrollar urbanísticamente el sector por parte de los propietarios, y atendiendo a la necesidad de ejecución de la ronda interior dentro de los plazos previstos en dicho Plan General, el Ayuntamiento hubo de, por un lado, aplicar el sistema de ocupación directa para la disposición de los suelos necesarios, y por otro, adelantar por sí mismo los costes de ejecución de dicha vía, costes que correspondía afrontar a los propietarios de dicho sector.
- Dicha ocupación directa se efectuó reconociendo a los propietarios afectados el derecho al aprovechamiento urbanístico correspondiente en el desarrollo del sector en el que desde el inicio estaban incluidos.

Desde la evaluación de las posibles alternativas para afrontar estas situaciones, el Plan considera la solución más favorable para los intereses generales la de:

- Mantener inalterado el ámbito de equidistribución de cargas y beneficios preexistente como aquél sobre el que se han de repercutir tanto los derechos reconocidos a los particulares afectados como los costes de la actuación adelantada por la administración urbanística.
- Excluir de dicho ámbito los suelos correspondientes a las edificaciones marginales existentes, y ello tanto por contar los mismos con todos los requisitos legales para ser considerados como suelo urbano, como por ser decisión de este Plan mantener las condiciones de edificación con que las mismas están materializadas, y ello sin perjuicio de "normalizar" las mismas enmarcándolas en la Ordenanza que se ha considerado más acorde a sus características actuales. Con esta exclusión se pretende, además, eliminar uno de los puntos de fricción que al parecer ha dificultado notablemente hasta ahora el desarrollo de aquél sector (como así se manifiesta en la alegación presentada por algunos propietarios al primer documento inicial de este Plan General).

- Incorporar al sector una parcela existente en la margen oriental de la Avda. Asturias aneja a los depósitos generales de agua de la ciudad, y la cual es imprescindible incorporar a dicho Sistema General de Servicios Urbanos.

Las posibles alteraciones que desde estas decisiones puedan derivarse al sector sobre la relación cargas/beneficios en relación con las que tenía asignadas en el planeamiento anterior, este Plan entiende están suficientemente compensadas con la alteración del régimen jurídico-urbanístico al que el mismo queda ahora sometido, y ello además de la redefinición de aprovechamientos que, desde la metodología utilizada por este Plan para la asignación de aprovechamientos, ahora se le deriva.

Por lo que a las determinaciones de ordenación general que se establecen al sector se refiere, las mismas alcanzan y responden a los siguientes objetivos específicos:

- Garantizar la integración urbana entre las áreas edificadas y edificables existentes sobre ambos márgenes de la ronda interior. A este objetivo responde la necesidad de implantar tanto las dos vías de sentido norte-sur que discurren por las bandas alta y baja de la ladera oeste del sector (ver apartado 1.b anterior), como la vía de dirección este-oeste que se le impone por el lindero sur, y la cual ha de constituir necesariamente prolongación de la Avda. Oviedo.
- En este mismo objetivo general de integración urbana con el entorno se enmarca la obligación de ejecutar la estructura de paso sobre la ronda interior. Dicha carga sustituye, ante el peso de los hechos, a aquella otra que el sector tenía establecida en el planeamiento anterior de construir a su costa, en concepto de carga de urbanización, la ronda interior.
- Por lo que a la restante red viaria que se le impone, la misma atiende a garantizar la accesibilidad al nuevo sistema del enclave de suelo urbano que a consecuencia de tal modificación así resulta en el interior del sector.
- Garantizar la protección tanto de los valores paisajísticos de la ladera oeste del cerro de Cantamilanos (continuidad de objetivo con el establecido en el apartado 2.1 referido al fragmento 03), como los restos arqueológicos correspondientes a la traza estimada del acueducto romano, como los importantes elementos del sistema general de suministro y abastecimiento de agua que se concentran sobre la parte oeste del sector, para lo que se impide la disposición de edificaciones sobre toda esta banda oeste del sector, la cual habrá de destinarse en su totalidad a dotaciones urbanísticas, sean estas públicas o privadas, pero que en ningún caso requieran de edificaciones o impliquen en especiales concentraciones de personas, y ello como cautela razonable ante la localización en la parte más alta de esta zona de más de 50.000 metros cúbicos de agua acumulados en el total de los cinco depósitos aquí

existentes, y cuyo desagüe natural, caso de producirse algún problema, lo es por el lado oeste.

Adicionalmente a ello, y en aquél mismo objetivo de preservar los valores paisajísticos del ámbito, se establece el destino obligado a dotaciones urbanísticas de dominio y uso público de la primera línea de cornisa de la plataforma alta del cerro, garantizando así el libre disfrute ciudadano de las vistas y perspectivas, así como evitando la disposición de edificaciones sobre esta primera línea que pudieran desmerecer la perspectiva exterior de dicha cornisa.

B. Sector NC06-02.

Corresponde a los terrenos que, pertenecientes al antiguo cuartel de Almansa; según el informe emitido al primer documento inicial por el Ministerio de Defensa, podrían quedar excluidos de su afección a la defensa nacional.

De la reconsideración total que se ha hecho necesario realizar a consecuencia de esta nueva delimitación como de las demandas ciudadanas puestas de manifiesto durante la información pública a que fue sometido aquél primer documento inicial, el Plan asigna a este ámbito el objetivo específico de "configurar un área de centralidad en el barrio de Ventas que contrarreste el efecto de linealidad que al barrio le imprime la disposición estructural de la Avda. Mariano Andrés".

A este objetivo global responden las siguientes determinaciones que al sector se le imponen:

- Apertura de una vía de dirección este-oeste que garantice la relación entre las Avdas. Asturias y Mariano Andrés. Los objetivos globales de esta vía han quedado ya explicitados en el apartado 1.d. anterior.
- Paliar la notable carencia de Espacios Libres del entorno. Para ello se le impone al sector la localización y cuantificación de la reserva local de Espacios Libres, así como se establecen unas condiciones de urbanización para la calle General Portocarrero que garanticen su integración en la trama viaria del entorno.

Conseguir un espacio de dominio público de tamaño suficiente para su destino a equipamientos de uso colectivo que permita alcanzar en el barrio un nivel de calidad urbana y cohesión social equiparable al de otras zonas de la ciudad, imponiéndole asimismo la localización y cuantificación de la reserva de suelo necesaria para su destino a equipamientos de dominio público.

Adicionalmente a estas determinaciones, al sector se le asigna un aprovechamiento que, sin suponer su excepcionalización de la metodología general adoptada por el Plan para la totalidad del término municipal, ha permitido atender a resolver otros

intereses generales de la ciudad, y para cuya descripción remitimos al apartado III.7 –correspondiente al fragmento 07- de esta Memoria.

El resto de objetivos de ordenación del ámbito se concretan y resumen en los objetivos del Convenio urbanístico que forma parte del expediente administrativo de este Plan, a suscribir entre el Ministerio de Defensa y el Ayuntamiento de León, y que tienen como objetivos fundamentales, la cesión por parte del Ministerio a favor del Ayuntamiento de León, del 25% del aprovechamiento total del sector, con destino a la ejecución del cierre de la "vía de penetración norte", así como la reserva del 20% del aprovechamiento patrimonializable por el Ministerio a viviendas sometidas a regímenes de protección pública.

C. Sector NC06-03.

Se delimita aquí un ámbito de ordenación que constituye el centro de la operación de integración urbana del subsistema FEVE. Los objetivos bajo los que se establecen las determinaciones de ordenación general para este sector atienden a:

- Descargar de tráficos, en la medida de lo posible, la Plaza de El Espolón. Con la prevista apertura de la vía de penetración norte (ver apartado III.7 referido al fragmento 07), es de prever se incrementen notablemente los tráficos que discurran por esta plaza, por lo que, en aras de no sobrecargar de contaminantes el entorno de la muralla, resulta necesario procurar desviar los tráficos que desde las áreas norte y oeste del municipio acceden al centro de la ciudad. Para ello, deprimidas las vías del ferrocarril, se plantea la ejecución de un ramal que, además de dar acceso directo desde la Avda. Álvaro López Núñez a la calle Ramón y Cajal, permita acceder desde estas mismas direcciones a la estación del nuevo sistema de transporte en que se reconvierte el actual ferrocarril de vía estrecha.
- Ampliar las instalaciones de servicio al viajero de la estación de Matallana. Esta específica acción es una de las estrategias que deben poner en marcha hacia aquél objetivo de incorporación de esta infraestructura del transporte al sistema de transporte urbano y metropolitano, a la vez que complementar los servicios de captación de viajeros tanto en este componente del sistema como en el de tren cultural.
- Conservar los valores patrimoniales, históricos y culturales aquí existentes. En el objetivo de conservar el torno/plataforma de maniobras existente en la esquina de las calles Avda. Padre Isla – Federico Echevarría, se modifica la calle que en su momento se previó para facilitar los tráficos entre ambas vías. Adicionalmente, se mantiene la protección de los edificios de la estación de viajeros –ficha número 124 del Catálogo del Plan Especial de Protección del Conjunto Urbano- y talleres –ficha

número 125 del mismo Catálogo anterior-, previendo el emplazamiento en este último edificio de la estación destinada al tren histórico-cultural.

- Dignificar el frente urbano hacia las nuevas instalaciones. La importante operación urbanística que aquí se plantea, no puede quedar enmarcada en todo su frente sur por las traseras y medianeras que a la misma presentan las edificaciones existentes con frente a la calle Renueva. Resulta imprescindible la dignificación urbanística de este para la ciudad importante nuevo frente urbano, por lo que desde este Plan se establece la disposición de una edificación que actúe en este sentido. Los beneficios urbanísticos que ello implica atribuir al sector, deben destinarse a costear parte de la operación de depresión y soterramiento de las vías, por lo que la delimitación del ámbito incluye la parte de dicha operación que se ha estimado puede ser financiada mediante ellos.
- Dada la alta densidad de ocupación de suelo que a estos objetivos resulta necesario alcanzar, se incorpora al sector en forma de ámbito discontinuo, con los mismos derechos y deberes por tanto, la superficie de suelo que, prevista a Espacio Libre de Dominio y Uso Público desde el Plan General de 1982, y mantenida a este mismo régimen de ordenación en el primer documento inicial de este Plan, carecía sin embargo de determinaciones referidas a su gestión y obtención. Con ello, además de dotar a este Sector NC06-03 de una superficie de suelo sobre la que poder implantar las reservas que a Espacios Libres está obligado legalmente a establecer con el consiguiente incremento de la capacidad de carga urbanística que ello le supone, se completará aquél Parque de Juan Morano pendiente de remate en este lindero consiguiendo abrirle así el necesario acceso desde la Avda. Padre Isla.
- La consecución de los objetivos tanto generales de la operación de integración del Sistema FEVE como de los específicos asignados a este ámbito quedaría notablemente disminuida en sus efectos urbanísticos si no se afrontase la "apertura" visual o perceptiva hacia/desde la ciudad de los importantes elementos del sistema que aquí se emplazan. Resulta indispensable por ello conseguir liberar el frente norte de este ámbito, actualmente taponado por dos edificaciones de II y III plantas existentes en el inicio de la calle Federico Echevarría –números 2 y 4 de dicha calle- de tal modo que el conjunto presente su frente norte a la plaza Maestro Odón Alonso. La inclusión de estas edificaciones en este ámbito se justifica por tanto en lo previsto en el art. 12.b. in fine de la Ley 5/1999, al suponer la nueva ordenación que en este ámbito se realiza una alteración sustancial respecto de la situación existente. Con esta inclusión se persigue garantizar a los actuales ocupantes, además de los derechos reconocidos para estas situaciones en la Disposición Adicional 1ª de la Ley 5/1999, la materialización final en el mismo ámbito de los derechos urbanísticos que a su suelo les corresponde.

7. FRAGMENTO 07.

7.1. Ordenación general del ámbito.

Comprende este fragmento una parte importante de la ciudad históricamente consolidada, abarcando los barrios de San Mamés, San Lorenzo y La Palomera junto a otras áreas menores.

Desarrollada en su práctica totalidad en el primer tercio del siglo XX por el sistema de las parcelaciones urbanísticas, el ámbito constituyó durante muchos años una de las zonas más densas y peor dotadas de la ciudad. Esta situación sin embargo ha mejorado notablemente desde la ejecución de dos grandes desarrollos urbanísticos –planes parciales de San Mamés y La Palomera.

El ámbito mantiene una de las más graves situaciones urbanísticas de la ciudad en su lindero oeste, constituido por la traza ferroviaria del ferrocarril de vía estrecha –FEVE- cuya disposición territorial y características técnicas además de segregarle respecto de los barrios del lado oeste de esta vía, derivan a sus zonas de borde un cierto carácter de marginalidad.

Función de ello y de la caracterizada incluida en la Memoria informativa y diagnóstico, las decisiones que el Plan General adopta para la ordenación de este ámbito derivan en su práctica totalidad de tres objetivos prioritarios:

1. Integración urbana del sistema general ferroviario.
 2. Integración urbana de la Ronda interior.
 3. Compleción de la penetración oeste hasta la Plaza de El Espolón.
- a. El primer objetivo es tan evidente que no precisa de mayores justificaciones o aclaraciones. Los objetivos específicos y soluciones adoptadas respecto a él han quedado suficientemente explicitados en el Título III, Capítulo II, anteriores de esta Memoria.
- b. El segundo de ellos puede parecer menos justificado. Sin embargo, de los análisis realizados por este Plan se deduce que las características actuales de esta vía son más las de un elemento segregador que integrador.

Planteada en el Plan General de 1982 como vía de borde de los desarrollos urbanos existentes –su propio nombre de ronda es suficientemente esclarecedor de sus objetivos- fue concebida inicialmente como una vía rápida que marcara frontera. Sin embargo, este efecto segregador ha empezado ya a exigir matizaciones en forma de tener que autorizar y abrir giros a la izquierda no previstos inicialmente.

Son éstas precisamente las situaciones que este Plan General quiere atajar y corregir. Esta vía debe seguir siendo no una vía rápida, sino una vía de gran capacidad de asunción de tráfico. Por ello, y ante la evidencia de la desaparición del efecto barrera con que inicialmente fue implantada por el anterior Plan General por la reciente incorporación al desarrollo urbanístico de los terrenos situados sobre su margen oriental –reclasificación y desarrollo del Sector La Torre-, este Plan considera imprescindible resolver adecuadamente el sistema de relaciones transversales a esta vía, garantizando con ello el mantenimiento de esa alta capacidad de asunción de tráfico que se precisa.

El Plan establece por tanto dónde y cuantos cruces han de implantar así como las características territoriales –ámbitos de captación de tráfico- de las vías que a ella deben entroncar. Simultáneamente atiende a “integrar” al sistema urbano los “modos” de estas altas intensidades de tráfico que prevé canalizar, para lo cual adopta para estos cruces planificados el diseño formal de rotonda como una de las medidas demostrada más eficaz y segura para “calmar” el tráfico en el medio urbano sin afectar por ello sensiblemente a la capacidad de la vía.

En el marco de este mismo objetivo resulta necesario modificar puntualmente algunas de las determinaciones adoptadas en los planes parciales de reciente desarrollo. Tales modificaciones afectan tan sólo al sistema viario diseñado en los mismos, y no alcanzan a afectar al régimen jurídico-urbanístico del suelo establecido desde ellos. Dichas alteraciones responden a los objetivos específicos y se concretan en:

i. Plan Parcial San Mamés:

- Prolongación hacia el oeste de las calles que delimitan el ámbito del Plan Parcial en el extremo noroeste, las cuales deben entroncar en una rotonda a construir sobre las vías de FEVE ya soterradas, garantizando así la relación de este ámbito con la zona sur de Las Ventas (fragmento 6). Con esta acción se pretende configurar un eje de relación local alternativo a la ronda interior o prolongación oeste de la Avda. de la Universidad, que descargue a este último de los movimientos estrictamente locales. A esta rotonda debe entroncar también la calle Maestro Jusquin configurada como prolongación norte de la Avda. San Mamés.
- Prolongación hacia el este de la Calle Posadera Aldonza. Con esta acción se pretende configurar un eje –calles Padre Risco y Posadera Aldonza- que facilite las relaciones locales de la zona sur del barrio de Las Ventas con este ámbito de San Mamés-La Palomera, ofreciendo

además a aquél barrio una vía de acceso directo al importante sistema dotacional emplazado sobre la margen este de la Avda. de la Universidad.

- Modificación de la traza del tramo norte de la calle San Juan de Sahagún así como del entronque en ella de las calles Plácido Herrero de Prado, Duque de Rivas, Alfonso de la Cerda y vía de borde sur del Plan Parcial de San Mamés.

La reordenación del sistema que aquí se plantea viene demandada tanto desde la nueva funcionalidad que se asigna a la calle Posadera Aldonza, como el inmediato desarrollo del sector Universidad (sector SPA08-01) cuyo sistema de accesibilidad principal entronca en la Avda. de la Universidad precisamente en la misma rotonda en que se ha de entroncar la prolongación de dicha calle.

Adicionalmente el Plan plantea la ejecución de una nueva vía que, discurriendo por el límite norte del sector La Torre (SPA08-02), descargue de movimientos el tramo de la calle La Serna comprendido entre el actual acceso este a la Universidad y la Avda. Príncipe de Asturias (tramo que necesita aumentar notablemente su capacidad de asunción de tráfico a consecuencia del desarrollo del sector La Torre y que resulta imposible ensanchar a un coste razonable), y la cual ha de entroncar en la Avda. de la Universidad precisamente en el mismo punto en que lo hace al momento la calle Plácido Herrero de Prado.

Función de estas nuevas situaciones es previsible un notable incremento de los movimientos por la calle San Juan de Sahagún. Esta calle pasa en su tramo más septentrional, por delante de uno de los mayores equipamientos educativos de la ciudad –el conjunto formado por los colegios e Instituto Ordoño II–, por lo que no reúne características de entorno adecuadas para cargarle tal intensidad de movimientos. El Plan plantea por tanto la sustitución de tramo norte de esta calle por la incorporación al sistema de la calle este del Plan Parcial San Mamés, lo que permite reconvertir aquél tramo anulado de San Juan de Sahagún en calle peatonal en todo el frente de tales equipamientos.

La funcionalidad que así adquiere toda esta parte del sistema requiere por tanto un replanteamiento del punto en que confluyen las calles San Juan de Sahagún y Plácido Herrero de Prada, punto hasta el cual deben prolongarse tanto la actual calle este de San Mamés como las

de Alfonso de la Cerda y Duque de Rivas, configurando estas últimas entre sí un par de sentido único cada una de ellas, permitiendo abrir así hacia el exterior el ámbito central, notablemente más cerrado y de mayores dificultades de relación, del barrio de San Mamés.

ii. *Plan Parcial La Palomera.*

Prolongación hacia el este de la calle Plácido Herrero de Prado hasta entroncar con la Avda. de la Universidad mediante una rotonda. Es aquí precisamente uno de los puntos en los que ha habido que abrir un giro a la izquierda sobre la Avda. de la Universidad, por lo que se considera el punto idóneo para emplazar uno de los puntos más adecuados para realizar un cruce. La funcionalidad más amplia de esta prolongación ha quedado descrita ya en el párrafo anterior.

- c. El tercero de los objetivos enunciados es tan evidente como el primero, por lo que al igual que aquél, no precisa de mayores justificaciones o aclaraciones.

7.2. Objetivos y determinaciones sobre ámbitos menores.

7.2.A. *Determinaciones para el Suelo Urbano Consolidado.*

Se reconoce la pertenencia a esta clase y categoría de suelo a la práctica totalidad de los terrenos incluidos en el ámbito, diferenciándose sobre ellos dos regímenes de ordenación diferentes:

A. *Suelos ordenados mediante planeamiento de desarrollo.*

Corresponden con los suelos urbanizados en ejecución de los Planes Parciales de San Mamés y La Palomera. El Plan General introduce en estos planes reajustes puntuales en las delimitaciones de algunas parcelas destinadas a uso de equipamientos y/o espacios libres así como en algunos elementos de su red viaria, así como en la calificación y régimen de usos de los suelos calificados para equipamientos, a los cuales les serán de aplicación las condiciones establecidas con carácter general para todo el término municipal en este Plan General.

Tales modificaciones quedan inmediatamente incorporadas a dichos ámbitos por mandato reglamentario.

Excepción hecha de las modificaciones puntuales referidas, se mantienen en vigor las delimitaciones de los suelos declarados privativos desde los correspondientes Planes Parciales, los cuales deberán destinarse al uso, y en su caso edificarse, bajo las determinaciones que tienen establecidas en los respectivos instrumentos urbanísticos de desarrollo.

B. Suelos de consolidación histórica.

Corresponden con los suelos desarrollados y consolidados históricamente y sobre los que este Plan General mantiene sustancialmente la ordenación existente.

A efectos de la aplicación del artículo 36.1.b. de la Ley 5/1999, el Plan ha incluido la totalidad de estos suelos en el Área Homogénea D, y ello por las razones que se explicitan en el Título III, Capítulo II de esta Memoria.

Según resulta de lo expuesto en dicho apartado, la ordenación existente arroja un valor de los índices de aprovechamiento y densidad de uso muy próximos a los establecidos como máximos admisibles en dicho texto legal, por lo que este Plan General mantiene en su integridad la ordenación y determinaciones existentes, y ello con independencia de las actuaciones aisladas que se detallan a continuación.

C. Otros suelos con ordenación singular.

Se incluyen en este grupo aquellos suelos que, inmersos en la masa anterior, han sido ordenados y edificados mediante Estudios de Detalle. Dado que tales ordenaciones derivan de la determinación del Plan General de 1982 que autorizaba la reordenación de volúmenes mediante la formulación de Estudios de Detalle, determinación que este nuevo Plan General mantiene en aquellos mismos términos, aquellos solares que aún puedan existir vacantes en el seno de ámbitos ordenados de esta forma podrán ser edificados en las condiciones y bajo las determinaciones que tengan establecidas desde aquellos instrumentos de desarrollo.

Adicionalmente se mantiene también en esta categoría de suelo la Unidad de Ejecución definida en el Plan General de 1982 entre las calles Vázquez de Mella y Plaza padre Severino Ibáñez y ello por ser un ámbito que dispone desde aquél Plan de una ordenación detallada y suficiente para su desarrollo, y la cual este Plan esencialmente mantiene, por lo que no se dan inicialmente las circunstancias previstas en el art. 12.b. de la Ley 5/1999 para ser considerados de otra forma.

Ello no obsta para que desde este Plan se complementen las determinaciones aplicables sobre estos suelos en el objetivo de alcanzar a la plenitud de determinaciones que exige la aplicabilidad a estos suelos del régimen establecido en el art. 12.a. de la referida Ley.

Para ello este Plan General (atendiendo a las demandas presentadas durante la información pública a que fue sometido el primer documento inicial de este Plan General por la mayoría de los propietarios afectados) introduce unos muy ligeros ajustes sobre aquella ordenación en el objetivo de poder desagregarla en ámbitos menores que faciliten su gestión y ejecución, manteniendo en todo caso para cada uno de los ámbitos desagregados individualizadamente considerados, el mismo aprovechamiento que les correspondería en el caso de mantenerles agrupados, y cuya descripción detallada se incorpora en el apartado d. siguiente.

D. Intervenciones singulares en Suelo Urbano Consolidado.

Para la consecución plena de los objetivos marcados el Plan determina un conjunto de intervenciones singulares en esta clase y categoría de suelo y que responden a los siguientes objetivos específicos:

- AA07-01. Apertura al uso público en superficie de los terrenos exteriores a la alineación de fachadas existentes en el solar de calle Posadera Aldonza número 1, así como el paso a dominio y uso público de los correspondientes al solar signado en el callejero oficial como Avda. Nocedo número 82.

La necesidad de ocupación de estos suelos deriva por un lado de la funcionalidad dada al eje de la calle Padre Risco-Posadera Aldonza, eje que debe mantener una capacidad de asunción de tráfico en todo su desarrollo, y que al momento está estrangulado en este punto por la ocupación en subsuelo de una pequeña porción de suelo en el frente de la edificación aquí existente.

Por lo que se refiere a la parte de este mismo solar con frente a la Avda. Nocedo, así como el solar grafiado como número 82 de esta misma calle, el Plan considera necesario abrir la percepción del equipamiento y espacio libre aquí existente, así como garantizar la accesibilidad ciudadana a dichas dotaciones. Se desconoce al momento si ambas porciones de suelo son una única propiedad o dos propiedades diferenciadas, si bien es conocida la existencia de un sótano construido bajo la parte más próxima al edificio anterior y perteneciente al mismo. Desde los objetivos enunciados el Plan considera posible el mantenimiento del uso y construcción existente en el subsuelo, por lo que establece la necesidad de recuperar tan sólo el derecho de uso público en superficie.

- AA07-02. Corresponde esta actuación con parte de aquella Unidad de Ejecución definida en el Plan General de 1982 que perseguía la Unidad de Ejecución de la traza del histórico intento de apertura de la Gran Avenida oeste (párrafo 2º del apartado c. anterior), y que este Plan General complementa con los de, por un lado, recuperar la memoria histórica del discurrir de una presa o reguera aquí existente, y por otro en la necesidad de garantizar la regularización y adecuación del tamaño de las dos unidades morfológicas al momento meramente esbozadas.

Se delimita aquí una Actuación Aislada a gestionar por el sistema de Normalización de Fincas, con declaración expresa de fuera de ordenación para la edificación existente en el número 9 de la calle Valencia de Don Juan parcela catastral 94031-13. Las fincas existentes deben rehacer su configuración y linderos para adecuar los volúmenes edificatorios que proporcionalmente a cada una le corresponde sobre la nueva finca resultante. La inclusión de la finca correspondiente al nº 6 de la calle Vázquez de Mella se justifica desde la evidencia de que, en el caso de que no se

abriera la calle norte-sur correspondiente a la traza de aquella reguera, su volumen edificable por aplicación directa de la ordenanza (12 metros de fondo máximo medido desde la alineación de la calle Vázquez de Mella) sería menor del que resulta a consecuencia de la apertura de esta calle, por lo que debe participar en el reparto de cargas al resultar beneficiada en sus condiciones de edificación a consecuencia de esta acción.

- AA07-03. Expropiación de los suelos necesarios para la prolongación al sur de la apertura anterior. Corresponde a una segunda Actuación Aislada que se desagrega que la misma Unidad de Ejecución que la anterior. Los suelos afectados corresponden a las parcelas catastrales números 02, 03, 04, 05 y 35 del polígono 94021. Sobre dos de ellas, las correspondientes a los números 04 y 05 anteriores, existen construcciones auxiliares de una sola planta que han de demolerse. Por lo que a la parte de la finca catastral número 02 se refiere, la superficie a ocupar para esta apertura lo es de una parte de la misma no ocupada por construcciones de ningún tipo, ni en superficie ni en subsuelo, teniendo esta finca materializado totalmente su aprovechamiento en la parte de finca restante. El expediente de expropiación que se formalice en su momento para ejecutar esta acción, deberá tener en cuenta tales circunstancias.

En paralelo a esta acción, y como parte indisoluble de ella, el Plan delimita el ámbito de las parcelas catastrales que resultan especial y directamente beneficiadas como consecuencia de esta acción pública, incluyendo los restos de nuevas parcelas que resultan de la no expropiación completa de algunas de las parcelas afectadas por la apertura de este espacio público. Tal delimitación lo es en aplicación del principio constitucional definido en el art. 47 de nuestra carta magna según el cual la sociedad debe participar en los beneficios que resulta a los particulares de la acción pública, desarrollado en el art. 69.2) de la Ley 5/1999, quedando sometidos al sistema de contribuciones especiales. El expediente específico que se forme al respecto deberá concretar los costes de la acción expropiatoria anterior y la participación que a cada una de estas parcelas le corresponda sufragar.

- AA07-04. Supone la tercera Actuación Aislada en que se desagrega aquella antigua Unidad de Ejecución, y abarca las cuatro parcelas catastrales que originariamente tenían frente a la Plaza padre Severino Ibáñez. Desde la ordenación originaria, que ahora se reajusta ligeramente como se ha dicho anteriormente, puede conseguirse la ejecución de esta parte por el sistema de Normalización de Fincas previsto en el art. 71 de la Ley 5/1999, para lo que desde este Plan se declaran expresamente fuera de ordenación las edificaciones existentes sobre las parcelas catastrales incluidas y que se corresponden con los números 09 y 08 en la calle los Osorios 27 y 29, del polígono catastral número 94021.

- AA07-05. Expropiación y demolición del edificio existente en calle La Palomera número 30 parcela catastral 95024-35. Se trata aquí de una clásica operación de las denominadas como cirugía urbana considerada necesaria para la apertura y dignificación del espacio público.

El Plan General de 1982 delimitó en esta zona una Unidad de Actuación denominada Jorge de Montemayor de cuyo ámbito dejó lamentablemente excluido este edificio, incluyendo sin embargo la demolición de otro que existía en el espacio interior al este del mismo. De la ejecución de esta Unidad de Actuación en tales condiciones resultan unas condiciones de uso público y una imagen urbana en este punto que, desde los objetivos de calidad urbana que este Plan General se asigna, es totalmente inasumible.

Este Plan General considera necesario dar una mínima coherencia morfológica y formal a esta zona configurando, por un lado, una manzana formalmente completa calificada en la Ordenanza de Conservación Tipológica e incluida como tal en el Catálogo de Bienes Protegidos del Plan Especial de Protección del Conjunto Urbano de León (ficha número F de las de dicho Catálogo), y por otro, abriendo realmente al libre acceso público el espacio libre que el Plan General de 1982 estableció en el borde norte de esta manzana, y cuyo acceso resulta notablemente dificultado por la existencia de este edificio.

- AA07-06. Expropiación y demolición de las edificaciones existentes entre las calles Fernando I y Alfonso el Justiciero, así como de la parte norte de la manzana comprendida entre las calles Perales y La Palomera. La actuación responde al objetivo específico de mejorar la accesibilidad al centro histórico de los barrios situados al este de la ciudad.

Conocida esta acción como Penetración Norte la misma fue ya definida en el Plan General de 1982, no habiendo sido ejecutada hasta el momento. El Plan toma una decidida posición de apoyo a su ejecución, para lo que ha concretado su sistema de gestión garantizando la obtención de los medios económicos necesarios para su ejecución inmediata.

De las diversas alternativas inicialmente estudiadas la más conforme a la legislación vigente y a los criterios esenciales de este Plan General resultaba ser la de calificar estos suelos en la categoría de Urbanos No Consolidados, lo que resultaba coherente con el principio enunciado tanto en el art. 12. b. in fine de la Ley 5/1999, como en los criterios generales definidos por el Plan (TÍTULO I de la Memoria general).

Por otro lado resultaba necesario dar una respuesta adecuada a las demandas formuladas tanto por el Ministerio de Defensa como por diversos agentes sociales, en relación con los terrenos pertenecientes actualmente al cuartel de Almansa, los cuales se recalificaban en el primer documento inicial asignándoles un aprovechamiento acorde con su capacidad de carga deducida tanto desde sus propias características territoriales como de las condiciones urbanísticas de entorno. Resultado del informe emitido a aquél primer documento inicial por el Ministerio de Defensa, se incrementaba notablemente al superficie de suelo de posible incorporación al desarrollo urbano, así como la capacidad de carga unitaria de estos suelos.

Función de ello, el Plan planteó en primera instancia la delimitación de un sector discontinuo que integrase ambas acciones –la incorporación al desarrollo urbano de los terrenos de posible desafección en el cuartel de Almansa y los suelos necesarios para la ejecución de la vía de penetración norte. Conscientes de las dificultades de gestión que desde esta fórmula se introducía al sector de Almansa, la decisión finalmente adoptada ha sido la de mantener aquella opción de considerar ambas acciones como un único sector de ordenación, pero formalizarlo mediante un convenio por el cual, el Ayuntamiento, que no los propietarios de suelo de esta Acción Aislada, percibirá en el ámbito del sector del cuartel de Almansa, los aprovechamientos urbanísticos correspondientes a los suelos necesarios para la vía de penetración norte, pero en el objetivo final de disponer de los mismos para compensar los derechos de los propietarios reales de este suelo. Al afianzamiento de dicho compromiso coadyuva, tanto el carácter vinculante que a lo explicitado en este texto asigna el art. 51 de la Ley 5/1999, como el convenio urbanístico celebrado conforme a lo establecido en el art. 94 de esa misma Ley.

- AA07-07. Expropiación de los suelos y edificaciones existentes en el entronque de las calles Caridad y Santa Teresa de Jesús.

Se trata de dos pequeñas edificaciones dispuestas en posición perpendicular a la alineación norte de la calle Caridad, y que cierran la continuidad hacia el oeste de dicha calle, obligando al momento a un giro tan forzado de dicha calle que impide su utilización como calle de tráfico rodado. Desde la reordenación de tráfico que ha de realizarse en esta zona a raíz de la ejecución de la vía de penetración norte, la continuidad de las calles Caridad-Juan Vega se considera ineludible para alcanzar su funcionamiento como par de sentidos únicos con la calle Marqués de Montealegre en el tramo comprendido entre las calles La Serna y La Palomera.

- PE07-01. Ordenación de la manzana situada en el extremo suroccidental del ámbito y delimitada por la traza de FEVE, Avda. Alvaro López Núñez, Avda. San Mames y travesía norte de San Mamés.

Los terrenos situados en el interior de este ámbito –con frente a las vías de FEVE– están al momento ocupados por unas edificaciones de XIV, VIII y VI plantas que en el Plan General de 1982 resultaban declaradas implícitamente fuera de ordenación calificándose la totalidad del espacio interior de esta manzana como Sistema General de Espacios Libres, no conteniéndose en dicho plan previsión alguna para acometer una acción que implica la demolición de más de 12.000 metros cuadrados construidos correspondientes a más de 100 viviendas actualmente ocupadas.

Sin cuestionar la necesidad y validez del objetivo de “higiene” urbana y social de aquella acción, este Plan considera que la desafortunada situación urbanística aquí existente debe indudablemente resolverse, si bien en la nueva situación de entorno que ahora se plantea parece resoluble por otras vías menos dramáticas que el derribo de este importante volumen edificado.

La nueva situación que se refiere deriva de la apuesta que este Plan realiza para la integración urbana de la traza de FEVE, integración que en su vertiente meramente física pasa por su soterramiento. Es precisamente desde esta acción desde la que es posible conseguir un espacio dotacional público –en parte calle peatonal, en parte Espacio Libre– que permitiría integrar si no total al menos parcialmente, estas edificaciones.

El nivel de detalle que este planteamiento de la cuestión requiere, no es posible alcanzarlo desde este Plan General, por lo que se delimita aquí un ámbito para que sea un Plan Especial de Reforma Interior quien establezca la solución que finalmente se puede dar a esta situación, y cuyas determinaciones de ordenación general vienen explicitadas en la ficha correspondiente.

Adicionalmente a las acciones aquí referidas sobre esta clase y categoría de suelo, para la ejecución de las determinaciones del Plan en este ámbito resultan necesarias otras acciones que, por afectar tan sólo a suelos que son al momento de dominio y uso público, no se refieren en esta Memoria, figurando sin embargo debidamente referenciadas y consideradas en el documento del Estudio Económico-Financiero de este Plan General.

7.2.B. Sectores de Suelo Urbano No Consolidado.

Siguiendo el mandato contenido en el art. 12.b. de la Ley 5/1999, y desarrollado y matizado en los criterios generales de este Plan, se incluyen y delimitan en esta categoría de suelo los siguientes sectores:

A. Sectores NC07-01 NC07-01

Corresponden esencialmente con el ámbito delimitado en el Plan General de 1982 como objeto del Plan Especial de Reforma Interior de la Ronda Interior-Avda. Mariano Andrés, y cuya formulación ha resultado fallida en diversas ocasiones.

Siguiendo esencialmente las determinaciones establecidas en el plan anterior sobre este ámbito, este Plan General modifica aquél ámbito realizando por sí mismo aquella exclusión de las edificaciones existentes propugnada por aquél, cuestión esta en la que han radicado las mayores dificultades para su formulación anterior. Se excluyen asimismo del sector las parcelas que dan frente a la calle Padre Risco y que por sus características de posición no está justificada su pertenencia a un ámbito de equidistribución ya que no resultan beneficiadas en ningún modo por la ejecución del sector en que quedarían incluidas.

Las determinaciones de ordenación general que el Plan establece a los nuevos sectores responden en primera instancia a aquél objetivo general de garantizar la compleción de las estructuras y estructuraciones preexistentes y a facilitar la gestión y ejecución de dicho ámbito, por lo que se subdivide en dos sectores con la intención de que una rápida ejecución de los mismos complete el vacío urbano que a día de hoy configuran.

8. FRAGMENTO 08.

8.1. Ordenación general del ámbito.

Situado en el límite noreste del término municipal incluye este área la totalidad de los terrenos situados al este de la ronda interior en el tramo comprendido entre las vías de FEVE al norte y el Paseo de La Granja al sur.

El ámbito aparece dominado por la Universidad, la cual alcanza a ocupar la práctica totalidad de su mitad norte, siendo de este hecho de donde derivan la mayor parte de los objetivos que el Plan General se plantea de cara a la ordenación de esta parte de la ciudad.

- * Integrar la Universidad en la ciudad de la que forma parte pero manteniendo a la vez la especialización "territorial" que precisa en relación a los servicios que presta.
- * Aprovechar territorialmente las sinergias que la Universidad puede generar poniéndolas a disposición del desarrollo científico-tecnológico de la ciudad y la sociedad.
- * Garantizar la buena relación de la ciudad con los poblamientos del alfoz proponiendo la mejora de la red de movilidad entre ellos.
- * Un último objetivo, de menor escala pero no por ello menos relevante, es el de recuperar y conservar los valores ambientales y de memoria histórica del proceso de colonización del territorio que en el ámbito aún persisten.

Dichos objetivos, enunciados tan sucinta y aisladamente, están profundamente imbricados con los objetivos enunciados para los otros ámbitos o fragmentos de la ciudad con los que éste área colinda, estando por tanto las soluciones que el Plan establece para el logro de todos y cada uno de ellos fuertemente imbuidas de aquellos otros objetivos relativos a esas áreas colindantes.

- a. Respecto al primero y tercero de estos objetivos, fuertemente dependientes e interrelacionados entre sí, las soluciones que como mera "propuesta" describe el Plan atienden esencialmente a resolver uno de los más graves problemas urbanísticos que el emplazamiento y estructuración física de la Universidad trasladada a la ciudad en forma de una notable disminución de la calidad de vida de los barrios colindantes –entorno de las Avdas. Nocedo y San Mamés en toda su longitud incluida hasta la Plaza de El Espolón, Avda. Mariano Andrés y calle La Serna, principalmente-, debido a las altas intensidades de tráfico-punta que circula por sus calles, ninguna de las cuales tiene características físicas ni urbanísticas para soportar.

El Plan centra sus esfuerzos en primer lugar en conseguir dotar a la Universidad de un acceso directo desde la Ronda norte-este, de modo que, el no menos del 15% de la población estudiantil que acude diariamente a la Universidad y reside en el alfoz – fundamentalmente en la zona oeste y suroeste, pero también en la norte- no se vea obligada a circular por el interior de estos barrios para acceder hasta la misma. En este sentido se proponen en este texto las acciones futuras que de acuerdo con el desarrollo de su entorno puedan desarrollarse para conseguir los citados fines.

Para resolver este problema el Plan General plantea una futura modificación sustancial del enlace de la ronda norte con la Avda. Mariano Andrés, modificación que afectaría por un lado al colindante municipio de Villaquilambre, y por otro al recientemente aprobado Plan Parcial del sector Universidad (SPA08-01). Por ello y dado que en esta modificación estarían implicadas distintas administraciones, este Plan enuncia los objetivos y propuestas, que sirvan como base de las estrategias futuras, y que a continuación se describen como "propuestas no vinculantes de reordenación del ámbito"

- Por lo que a la primera de estas se refiere, el Plan integra en la solución propuesta la demanda formulada por el Ayto. de Villaquilambre en forma de alegación presentada al primer documento inicial de este Plan, si bien ello malizado a la vista tanto de las características de entorno de este enclave como de las propias servidumbres físicas aquí existentes. Así, por el Ayto. de Villaquilambre se sugiere mejorar el sistema de movilidad entre León y ese municipio en esta zona sugiriendo una sensible mejora de la traza y características del denominado Camino del Cuco.
- El Plan Parcial del sector Universidad plantea por su parte una mejora de trazado de este mismo camino a la vez que deja una estructura viaria abierta en el extremo noreste de su ámbito que sugiere su prolongación bajo la ronda norte a enlazar con una pequeña rotonda prevista en las Normas Subsidiarias de Villaquilambre en la otra margen de la ronda. Sin embargo, y por lo que al camino del Cuco se refiere, este mismo Plan Parcial limita la capacidad de asunción de tráfico del mismo al disponer más de 300 plazas de aparcamiento en forma de bandas lineales en batería adosadas a su calzada en todo su desarrollo por el ámbito y en ambas márgenes, resultando así que una vía preexistente que presta funciones de relación intermunicipal, pasa a convertirse desde este Plan Parcial en una calle casi exclusivamente a su servicio, limitando su arraigada y potencial funcionalidad territorial.

Por lo que a la sugerencia que este mismo Plan Parcial contiene en el sentido de prolongar hacia el norte pasando bajo la ronda la calle que hace discurrir todo a lo largo de su lindero este, procede decir que fue esta una de las primeras soluciones que se barajaron durante el proceso de elaboración de

este Plan General, pero que hubo de ser desechada por un doble motivo: la solución implica indudablemente una mejora en el sistema de movilidad de León con Villaquilambre, pero dificulta a la vez notablemente la solución al objetivo esencial de conseguir un acceso directo desde la ronda a la Universidad; adicionalmente a esta de nuevo, diferente jerarquización de objetivos entre este Plan Parcial y los intereses y necesidades generales, esta prolongación plantea una dificultad de orden técnico dado que el paso bajo la ronda en este punto obliga a deprimir la calle, depresión ésta solamente realizable introduciendo un sifón en el discurrir de la presa de San Isidro – dispuesta en la media ladera del talud sur de la ronda-, solución ésta que, a la vista de las características hidrogeológicas e hidráulicas de la misma, no resulta aconsejable.

En función de estas situaciones, este Plan General, apoyándose esencialmente en la traza que el Plan Parcial del sector Universidad da al Camino del Cuco, propone corregir su diseño para, en primer lugar, adaptando su traza para garantizar su accesibilidad directa desde el sentido oeste-este de la ronda –único en el que puede intervenir autónomamente el Plan General de León- así como, mediante su prolongación en el municipio de Villaquilambre pasando bajo la ronda en el único punto disponible en que existen cotas para salvar la presa de San Isidro, conseguir darle acceso directo también desde el sentido este-oeste; en segundo lugar, aprovechar y potenciar la funcionalidad histórica de este Camino aumentando sensiblemente su capacidad de asunción de tráfico hasta alcanzar la correspondiente a dos carriles por sentido sin entorpecimientos en sus márgenes (en el apartado 2.3.B siguiente se detalla el alcance y modo de gestión de las modificaciones que se proponen realizar en un futuro a este Plan Parcial, una vez logrado el consenso de todos los agentes implicados).

- b. Por lo que al segundo objetivo se refiere, conviene recordar que ya desde el Plan Parcial formulado a mediados de los años 70 por el que se ordenó la implantación y desarrollo de la Universidad, se estableció en el mismo una reserva de suelo en su límite sur con destino a la implantación de lo que allí se denominaba Institutos Tecnológicos. La realidad es que tales usos no sólo nunca se implantaron –en el sentido que hoy día se da a tal término- sino que dichos suelos se han ido destinando a usos que, si bien pueden entenderse próximos a aquél enunciado, no están concebidos para permitir una mínima interrelación entre el conocimiento puro y su aplicación práctica al desarrollo socioeconómico de la ciudad –de hecho en el documento que refunde todas las modificaciones habidas desde entonces a este Plan Parcial no aparecen ya suelos calificados a estas actividades-. Fue el Plan Especial de Reequipamiento de la Granja quien, años más tarde, vino a satisfacer aquella necesidad, destinando parte de sus suelos a esa función.

Sin pretender cerrar el debate de si es o no necesario disponer de más suelo para estas funciones, así como de la purista adecuación o no de aquellos suelos a los fines inicialmente previstos, la realidad es que la ciudad de León tiene una tradición e implantación internamente consolidada en ciertos campos de la investigación aplicada, prestigio que, desde los estamentos que dirigen la ciudad, se tiene la decidida voluntad de potenciar.

En respuesta a tal decisión, y desde el campo en que este Plan puede coadyuvar a este objetivo, la práctica totalidad de la ordenación de usos de este ámbito se pone al servicio del mismo, estableciendo la reserva de suelo necesaria –con calificación de Sistema General- para su destino a la implantación de un Parque Científico apoyado en una pequeña extensión que, ya con carácter de dotación local de titularidad pública, sienta la base de orden físico que se considera necesario disponer como mínimo hacia este objetivo.

- c. El Plan atiende al cuarto y último de sus objetivos zonales para este fragmento calificando al Sistema General de Espacios Libres la totalidad de los suelos ocupados históricamente por las trazas de las presas y regueras existentes en el ámbito, sin diferenciar desde ello la clase o categoría de suelo por el que discurre y el estado actual de su desarrollo urbanístico.

El Plan prevé la integración de este notable elemento, parte de la memoria histórica del proceso de colonización del territorio, en la estructura general de la ciudad mediante su acondicionamiento en forma de canal abierto que discurra por un espacio de ambientación naturalista –el canal abierto directamente sobre el terreno sin hormigonado de sus márgenes debería mantenerse en esas mismas condiciones facilitando así además el drenaje natural de las escorrentías en una zona especialmente necesitada de ello- disponiendo en alguna o ambas de sus márgenes sendas peatonales y carriles bici.

8.2. Objetivos y determinaciones sobre ámbitos menores.

8.2.A. Determinaciones para el Suelo Urbano Consolidado.

Esta clase y categoría de suelo aparece en el fragmento prácticamente tan sólo para reconocer la pertenencia a la misma de los suelos ocupados por la Universidad y por otros equipamientos de nivel local. Algunas manchas aisladas de esta clase y categoría reconocen este carácter a otras tantas edificaciones existentes en las márgenes de la calle de La Serna –antigua carretera de Santander- que, levantadas al amparo del planeamiento general anterior, cuentan con unas características urbanísticas acordes con los objetivos de este Plan.

Por lo que se refiere a los primeros de los suelos citados, los ocupados por la Universidad, el reconocimiento de su pertenencia se justifica por aplicación de lo establecido en el art. 11.c. de la Ley 5/1999, incluyéndose también aquellos otros suelos residuales situados entre la Universidad propiamente dicha y la ronda este que, aun no estando incluidos en ningún planeamiento de desarrollo, han sido efectivamente incorporados a los usos universitarios.

El reconocimiento de pertenencia a esta clase y categoría para los restantes suelos se justifica en la aplicación de lo establecido en el art. 11.a. y b. de la misma Ley 5/1999, matizado a la luz del principio jurisdiccional de lo fáctico.

De tal aplicación y matización quedan incluidos en esta categoría y la clase de suelo, los terrenos situados en la margen norte de la ronda de circunvalación y ocupados por las instalaciones deportivas de la Sociedad Nuevo Recreo Industrial. Tal reconocimiento ha sido solicitado por sus representantes en forma de alegación presentada al segundo documento inicial. También son incluidos en esta categoría de urbano, los suelos clasificados recientemente como urbanos en su entorno, y que corresponden precisamente con los existentes entre estas instalaciones y la carretera de Santander, en la categoría de urbanos no consolidados, y aún no se han desarrollado. (en el apartado 2.2.A siguiente se especifican y justifican con mayor detalle las determinaciones que este Plan establece para estos suelos).

8.2.B. Sectores de Suelo Urbano No Consolidado.

Siguiendo el mandato contenido en el art. 12.b. de la Ley 5/1999, y desarrollado y matizado en los criterios generales de este Plan, se incluyen y delimitan en esta categoría de suelo los siguientes sectores:

A. Sector NC08-01.

Comprende la práctica totalidad de los suelos del término municipal emplazados al este de la ronda de circunvalación, excluyendo las instalaciones deportivas pertenecientes a la Sociedad Nuevo Recreo Industrial. Es precisamente esta circunstancia de su discontinuidad física real respecto de la ciudad la mayor dificultad que ha de afrontar la ordenación urbanística del sector, por lo que las determinaciones que se establecen al mismo atienden en primera instancia a garantizar su integración con el entorno del siguiente modo:

- Por su límite noroeste deberá implantar una vía, prevista para doble carril de circulación, uno por sentido, y ello en el objetivo de que pueda constituir en el futuro un único sentido de circulación de una vía de mayor rango a desdoblarse desde los desarrollos urbanísticos previstos en la zona por el planeamiento de Villaquilambre. Ello no puede entenderse imposición al desarrollo de este municipio desde la evidencia de que la calle ahora establecida lo es de unas dimensiones y características que garantizan por sí sola su funcionalidad, y conecta en su extremo

norte con un camino catastral existente en dicho municipio y cuya conversión en calle está determinada en su planeamiento general.

- Otro tanto cabe referir respecto de las dos vías que al sector se le imponen en su borde nororiental, las cuales son en ambos casos prolongación de otras existentes en el planeamiento general de Villaquilambre. Respecto de estas dos vías cabe concretar que las mismas responden precisamente a garantizar la adecuada accesibilidad desde la carretera de Santander a las repetidas instalaciones deportivas, dado que las altas concentraciones humanas que en las mismas se llega a alcanzar en ciertos momentos, no pueden seguir accediendo a las vías generales tan sólo por un único punto. Precisamente la vía de dirección este –oeste que aquí se establece es la única en todo ese tramo norte que tiene continuidad alineada con otra calle del municipio de Villaquilambre existente en la otra margen de la carretera de Santander.

Respecto de las implicaciones o consecuencias que para la sociedad de Nuevo Recreo Industrial pueda tener tanto la pertenencia a la categoría de suelo urbano no consolidado de algunos de sus terrenos, como la inclusión en un sector de los mismos, procede referir que este Plan atiende esta cuestión como un hecho social, que no como mera propiedad. El Plan ajusta ahora aquellas previsiones del segundo documento inicial en el sentido de conseguir la liberación de edificaciones de tales suelos pero sin destinarlos necesariamente al Sistema General de Espacios Libres, ya que pueden alcanzarse idénticos objetivos si se mantienen en dominio privado, y únicamente se ven afectados los accesos a las instalaciones, que se dotan de una reordenación en los términos señalados en la nueva estructura viaria prevista para el ámbito, a caballo entre dos municipios. El Plan atribuye así a estos suelos afectados por el nuevo acceso, aprovechamientos urbanísticos que permitirán compensar con creces las transformaciones que sobre sus instalaciones han de realizar, pero sin forzar en exceso los desarrollos de la zona, para lo que no impone la obligación de que los mismos se sigan destinando, desde la ordenación detallada del sector, a equipamientos. Habrán de ser los propietarios, la repetida sociedad de recreo en este caso, quienes, incorporados a la entidad urbanística que acometa la gestión del desarrollo del sector, planteen las opciones de usos y equidistribución que, dentro de la legalidad y de conformidad con los objetivos y determinaciones de este Plan, prefieran dentro de las que en derecho les corresponde.

B. Sector NC08-02.

Corresponde este Sector con el ámbito que fue recientemente reclasificado a esta clase y categoría de suelo e incluido en una Unidad de Ejecución para ser ordenado mediante la formulación de un Estudio de Detalle, y sobre cuyas premisas de ordenación y determinaciones de detalle es necesario introducir algunas matizaciones. Incluye además ordenación los suelos residuales vacantes que restan entre aquel sector y la pequeña extensión de suelo urbano consolidado existente con frente a la rotonda de Villaobispo.

En aquél expediente reclassificadorio se le establecía al sector una red viaria consistente exclusivamente en la mejora y acondicionamiento del actual camino de acceso a las instalaciones deportivas de la sociedad del Nuevo Recreo Industrial que discurre al momento por el centro de este ámbito, y el establecimiento de una calle que deslindaba definitivamente los linderos de ambas propiedades –las instalaciones deportivas citadas y esta Unidad de Ejecución. Dado que el uso global que se asignaba al ámbito era el de vivienda unifamiliar, la ordenación final estaba abocada a abrir accesos directos a los garajes de las viviendas directamente desde la carretera de Santander.

Entre los principales objetivos de este Plan en relación a las grandes vías del sistema de comunicaciones destaca la sistemática de garantizar la capacidad de asunción de tráficos de estas vías, para lo que se establecen en general el número y localización de las nuevas conexiones viarias que a estos ejes el Plan permite realizar, así como la prohibición extensiva de abrir accesos directos desde las mismas a las edificaciones que se implanten en sus márgenes.

Resulta imprescindible en este caso concreto garantizar el cumplimiento de estos objetivos en el corto tramo de la carretera de Santander que discurre por el término municipal de León. Adicionalmente, respondiendo a aquél objetivo sectorial de atender especialmente a la integración urbana de este ámbito en su entorno, el Plan considera imprescindible garantizar la continuidad de la red capilar de estos suelos con la existente o prevista en el colindante municipio de Villaquilambre.

Es desde estas situaciones desde las que se justifican las modificaciones que ahora se introducen sobre las bases de ordenación anteriormente establecidas, y que se concretan en:

- Unificar los cruces de la red viaria capilar con la carretera de Santander, situando las conexiones viarias de la zona frente a las conexiones existentes en la margen este de dicha carretera, en el término municipal de Villaquilambre.
- Impedir los accesos directos desde dicha carretera a las nuevas edificaciones, para lo que se implantará una vía de servicio que permita satisfacer esta necesidad sin afectar por ello a la capacidad de tráfico de la carretera.
- Mejorar las condiciones de accesibilidad desde la red así definida a las instalaciones deportivas existentes en el lindero oeste de este sector, para lo que el Plan mantiene la vía prevista en aquél expediente reclassificadorio que discurre por el lindero oeste, pero extendiéndola ligeramente hacia el norte y sur hasta alcanzar a conectar con dos de las vías transversales –de dirección este-oeste- que, cumpliendo la determinación anterior, cruzan la carretera de Santander.

Para el resto de suelos establece la implantación de una calle que, dando continuidad a otra existente en el municipio colindante, atraviesa el sector en esta misma dirección este-oeste prácticamente por su eje central, hasta alcanzar a entroncar con aquella calle de dirección norte-sur que discurre por el lindero oeste del sector.

Se definen así dos porciones de suelo sobre las que resultan unas condiciones de entorno muy definidas. La porción norte debe completar una manzana con el uso pormenorizado unifamiliar asignado a aquella antigua Unidad de Ejecución, mientras que la porción de suelo edificable que resulta al sur, debe completar la unidad morfológica que esbozan las edificaciones existentes en el suelo urbano consolidado colindante.

Los objetivos que el Plan asigna al desarrollo de este sector lo son en todo caso para garantizar su integración morfológica con los suelos colindantes.

C. Sector NC08-03.

Incluye este sector la totalidad de los suelos vacantes que resultan encerrados entre la calle La Serna –antigua carretera de Santander- por el sureste, la ronda norte por el noreste, y los terrenos ocupados por la Universidad por el noroeste y suroeste.

Salpicado por algunas edificaciones de diversos destinos, algunas de ellas incumpliendo los usos asignados en el planeamiento vigente, el Plan pragmatiza aquí notablemente aquél segundo objetivo enunciado en el apartado 1 anterior, aceptando –aunque no pacíficamente- la introducción aquí de una solución de continuidad entre los usos Universitarios de la zona noroeste y los usos de Institutos Científicos prevista en la parte sureste de este sector.

De aquél no pacífico pragmatismo, el Plan se ve forzado a definir unas condiciones para el desarrollo de este sector que al menos acoten en términos asumibles las distorsiones zonales que esta situación genera, intentando además hacer positivo lo que en principio podría resultar perjudicial para el logro de aquél objetivo principal.

Se establece así para el sector un uso pormenorizado de vivienda plurifamiliar pero con unas condiciones de ordenación e implantación que, dicho con toda claridad, pretenden “dirigir” su destino final hacia usos residenciales muy ligados a los usos universitarios y de investigación científico-tecnológica hacia los que se quiere especializar este ámbito.

Siguiendo en esa misma línea de pragmatismo, el Plan es sin embargo consciente de los riesgos que comporta el establecimiento de unas determinaciones que vinculen claramente hacia una apuesta cuya materialización efectiva adolece de grandes imprecisiones temporales. Es por ello que el Plan gradúa la aplicación de estos objetivos específicos del sector concretando por un lado con suficiente detalle y con carácter netamente vinculante, aquellas cuestiones que tienden a garantizar una mínima “tranquilidad” mutua entre los usos universitarios y los residenciales que –

caso que no se decanten definitivamente hacia aquella especialización "estudiantil"- cohabitarían en esta zona de "borde", y dejando por otro lado suficiente margen para que sea el mercado el que, siguiendo su propia dinámica al socaire de los "tiempos" reales de implantación de aquellas actividades científicas, matice las situaciones de futuro hacia lo que finalmente terminará por ser.

D. Sector NC08-04.

La delimitación de este sector se justifica y atiende a poder materializar una ordenación prevista en el planeamiento general anterior pero aún no materializada y que este Plan mantiene por resultar coherente con sus objetivos zonales. Se trata en concreto de la incorporación a usos colectivos de los suelos existentes entre la Universidad y el colegio e instalaciones deportivas de La Palomera.

La ordenación que el Plan establece para ellos mantiene tales destinos, por lo que para garantizar su obtención para el dominio público, los incluye en un sector junto con el suelo residual que queda entre el sector NC08-03 anterior y el sector de suelo urbanizable La Torre actualmente en ejecución.

El desarrollo urbanístico de este sector deberá concentrar la totalidad del aprovechamiento urbanístico que se le atribuye sobre la bolsa de suelo que resulta encerrada entre la prolongación suroeste del actual acceso a la Universidad desde la calle La Serna, esta calle y el límite noreste de dicho sector La Torre, acumulando la totalidad de las reservas locales sobre los suelos existentes en su mitad noroeste, alcanzando así a completar los equipamientos existentes hasta configurar manzanas completas.

E. Sector NC08-05.

Situado en el límite sur del fragmento, la inclusión de estos suelos en esta clase y categoría de suelo atiende a reconocer su situación de hecho al disponer de los servicios exigidos para ello por la legislación, ajustándose su delimitación en el objetivo de alcanzar una mínima racionalidad en la ordenación de esta margen de la ronda interior.

Las determinaciones que al sector se establecen se limitan a concretar el punto de la ronda interior desde el que se considera posible resolver la accesibilidad tanto de este sector como de los suelos urbanizables localizados en segunda línea de esta vía, y el cual ha de coincidir con una calle existente en el colindante sector San Pedro, configurando así entre ambas un único punto de cruce en la ronda interior.

Por lo que a la disposición de accesos se refiere, la ordenación detallada del sector deberá realizarse apoyándose exclusivamente sobre esta calle que le atraviesa en dirección suroeste-noreste, y en un único punto de conexión que se le permite abrir en la calle La Serna.

Igualmente, y respecto a la disposición morfológica y volumétrica a adoptar, este Plan pretende la configuración de un ámbito de orden homogéneo para este tramo de la ronda interior –en una vía continua en que el desarrollo edificatorio de sus márgenes es notablemente dispar y de muy diversa fortuna perceptiva-, por lo que las edificaciones que finalmente aquí se dispongan deberían reproducir las adoptadas en el desarrollo del Plan Parcial San Pedro.

8.2.C. Sectores de Suelo Urbanizable Delimitado.

Se incluyen a esta clase y categoría de suelo la totalidad de los suelos del ámbito no incluidos en la clase de suelo anterior, y para cuya ordenación se delimitan un total de tres sectores cuyo desarrollo urbanístico debe atenerse a los siguientes objetivos específicos:

A. Sector ULD08-01.

Es este uno de los sectores que mayor alteración sufrió respecto de las determinaciones contenidas en el primer documento inicial, y que derivaron directamente de la modificación sobre este ámbito de los objetivos generales establecidos en ambos documentos (el primer documento inicial y este que ahora se redacta, que mantiene idénticos objetivos al segundo documento inicial expuesto en la segunda información pública).

El sector concentra sobre sí la materialización de aquél segundo objetivo de los definidos en el apartado 1 anterior, al establecerse la obligación de destinar a Sistemas Generales, por un lado, la totalidad de los suelos incluidos en su delimitación y localizados sobre la margen oriental de la ronda, destino este que se justifica desde el carácter de zona inundable que pesa sobre ellos, y por otro, una superficie de suelo próxima a los 130.000 m² de extensión, para su destino a la implantación de Institutos de Investigación que permitan aprovechar para la sociedad las sinergias que se pueden generar desde su proximidad tanto con la Universidad como con el actual Parque Científico de Diputación localizado en el colindante fragmento 10.

Adicionalmente a esta reserva de suelo con estos destinos, el Plan establece al sector la obligación de destinar a uso de equipamiento de titularidad pública una superficie de suelo cercana a los 38.000 metros cuadrados, y ello en cumplimiento de aquél mismo objetivo general anterior, pero en el específico de su destino a implantación de una "incubadora o vivero de empresas" que garantice la necesaria complementariedad a las actividades que se desarrollen en el área de investigación colindante.

Ha de resaltarse que las alteraciones de destinos de estos suelos que ahora se suscitan en relación con las determinaciones que se establecían al sector en aquél primer documento inicial, se realizan sin disminuir el quantum de aprovechamientos urbanísticos entonces atribuidos al sector, quantum que se mantiene inalterado entre ambos documentos (0,50 m² construibles por cada metro cuadrado de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, y una densidad máxima de uso de 40 viviendas por hectárea).

Además de estas imposiciones o limitaciones de uso el Plan define la estructura viaria básica a que es preciso hacer frente en la ordenación de este ámbito, y la cual se sustenta en un eje que, discurriendo a lo largo del sector en dirección norte-sur tiene su extremo norte sobre la calle La Sema en prolongación recta con el acceso oeste a la Universidad desde esta misma calle, entroncando en su extremo sur en el punto medio del Paseo de La Granja. Una segunda vía discurre en dirección noroeste-sureste, paralela por tanto al primer tramo del eje anterior, apoyando su extremo norte en la rotonda prevista en el Plan Parcial del sector La Torre sobre la calle de La Serna, y su extremo sur en el punto central del eje anterior. Estas dos vías dibujan entre sí una gran manzana de suelo ocupada actualmente en su lindero a calle La Serna por una estación de servicio, y sobre la cual se prevé la implantación de aquella "incubadora o vivero de empresas". Una tercera vía por fin arranca en el punto o glorieta central del eje principal para alcanzar la ronda interior en el punto central del tramo comprendido entre el Paseo de La Granja y la rotonda en la que se inicia la vía de penetración norte.

La ordenación general prevé así la concentración de los usos privativos permitidos en la mitad sur del sector, reservando la mitad norte para acoger los sistemas referidos. La compatibilidad entre ambas zonas queda resuelta, a la vez que garantizada, desde la interposición entre ellas de una banda lineal del Sistema General de Espacios Libres que pretende la conservación e integración en la estructura urbana de la reguera aquí existente.

B. Sector SPA08-01.

Corresponde este ámbito con los suelos sobre los que se ha formulado recientemente un Plan Parcial denominado Sector de Universidad, y cuya ordenación detallada este Plan General asume, si bien el Plan plantea con carácter "no vinculante" y como mera "propuesta", en tanto exista un consenso suficiente entre los ayuntamientos y distintas administraciones implicados:

- En primer lugar garantizar la reserva de suelo necesaria con destino al Sistema General Viario para, desde la solución de diseño que este Plan General orienta, conseguir aquél acceso directo desde la ronda norte a la Universidad.
- En segundo lugar modificar el modo de implantación y uso asignado al conocido como Camino del Cuco, en el objetivo de recuperar, potenciar y mejorar la funcionalidad histórica que, como eje de relación intermunicipal, siempre ha tenido y debe mantener.

La mayor diferencia se produciría así en la capacidad de tráfico que el eje ha de poder asumir y que será la equivalente a dos carriles de 3,50 m. (trescientos cincuenta centímetros) por sentido con mediana central de ancho mínimo de 3,00 m. (tres metros) que permita absorber en un punto intermedio de su discurrir por el sector –punto coincidente con el entronque por el este de la gran bolsa de aparcamientos prevista aquí desde el Plan Parcial- carriles de espera que faciliten

los giros a la izquierda que aquí se suscitan, y con prohibición absoluta de implantación de aparcamiento en sus márgenes.

Por lo que al trazado se refiere el que ahora se define coincide sensiblemente con la implantación dada por el Plan Parcial, si bien en su tercio meridional deberá distanciarse algo más de la traza ferroviaria al objeto de, por un lado, conseguir espacio suficiente entre él y las vías de FEVE para disponer un gran espacio destinado a cubrir la demanda legal de reserva de plazas de aparcamientos de uso público, trasladando aquí la práctica totalidad de las plazas previstas en el Plan Parcial sobre los márgenes del Camino del Cuco y que ahora han de suprimirse de tal emplazamiento; y por otro, conseguir asimismo espacio en el frente del apeadero de FEVE previsto en el punto centro-oeste del ámbito, al objeto de garantizar la disponibilidad de dos carriles –acceso y espera- de transporte público en el frente de dicho apeadero, así como una parada de transporte colectivo mediante ensanche de calzada.

La situación final implicaría así una ligera reubicación de las reservas previstas tanto a aparcamientos de uso público como a espacios libres locales, afectando en mucha mayor medida a las reservas establecidas para Sistemas Generales de Espacios Libres, las cuales desaparecerían en su práctica totalidad para ser reorientadas en su destino al sistema local de red viaria y reservas de aparcamientos.

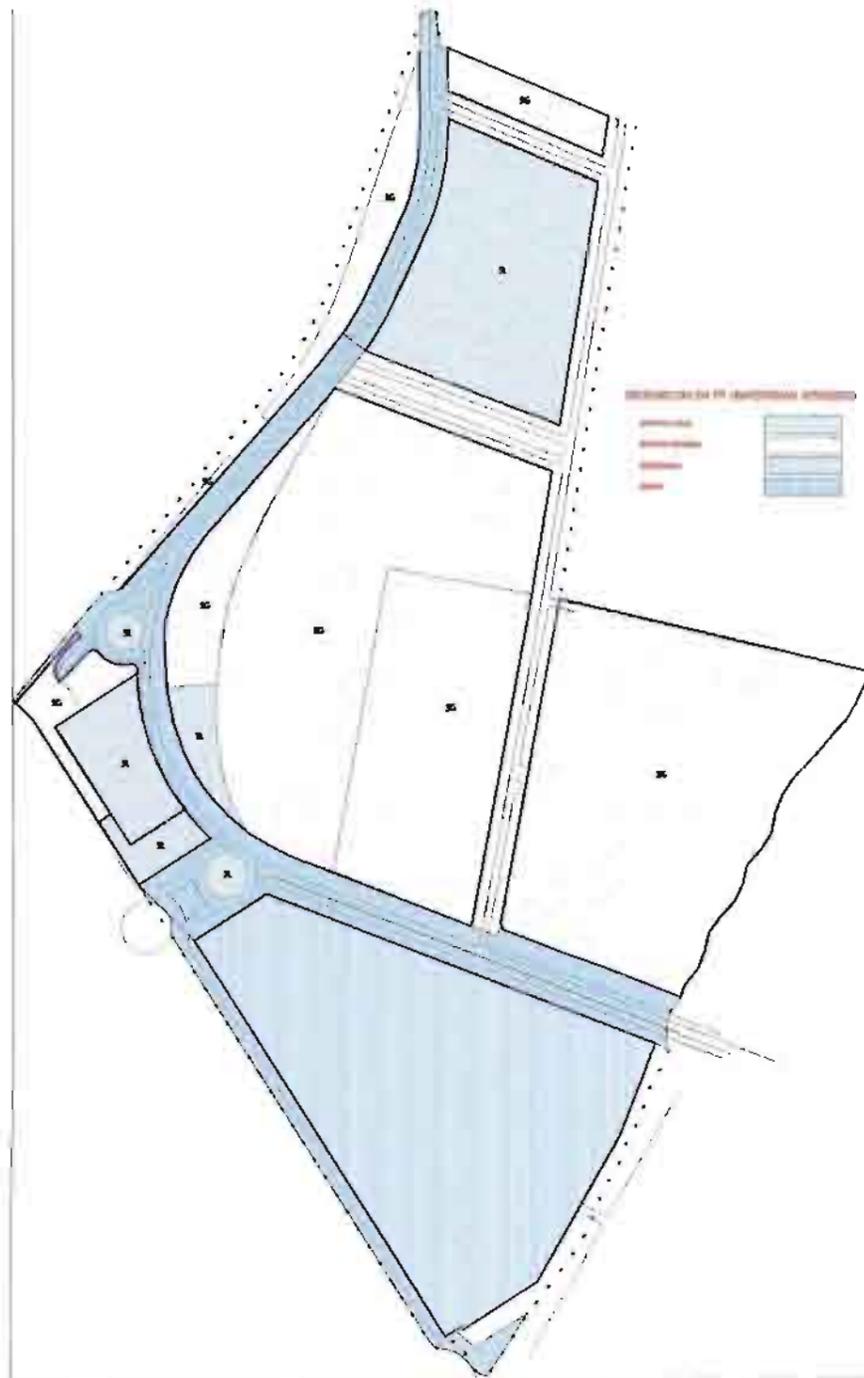
Estas modificaciones propuestas no vinculantes, realizadas sobre el Plan Parcial vigente, se realizan como aportación de futuro de este Plan General.

No obstante, y aunque estas propuestas no tienen carácter vinculante, cabe señalar que de realizarse, no implicarían tampoco alteración de las formas y superficies dadas a las reservas establecidas a los suelos destinados desde dicho Plan Parcial al Sistema General de Equipamientos, ni al Sistema Complementario de Reequipamiento, ni al Sistema Local de Equipamientos, ni mucho menos a la zonificación, disposición o configuración de los suelos edificables. Tampoco suponen incremento de carga urbanizadora, ya que desde las nuevas determinaciones que se proponen, se mantendrían sensiblemente coincidentes las superficies de suelo a urbanizar con destinos a calles y/o aparcamientos entre ambos planes –General y Parcial.

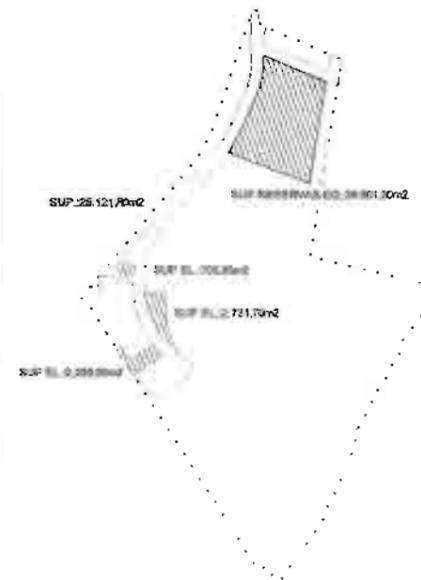
El plano que se incorpora en las tres páginas siguientes refleja detalladamente la posible futura situación, así como la cuantificación de las nuevas superficies de suelo que resultarían.

C. Sector SPA08-02.

Corresponde este sector con el ámbito que ha sido recientemente objeto de ordenación mediante la formulación del denominado Plan Parcial La Torre cuyas determinaciones este Plan General mantiene.



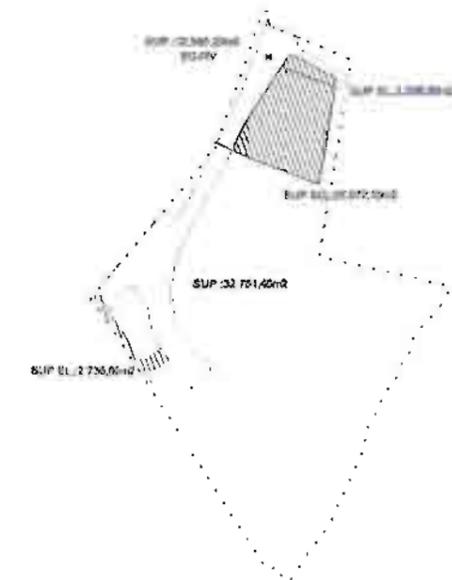
ORDENACION EN PP UNIVERSIDAD APROBADO



SUP A MODIFICAR

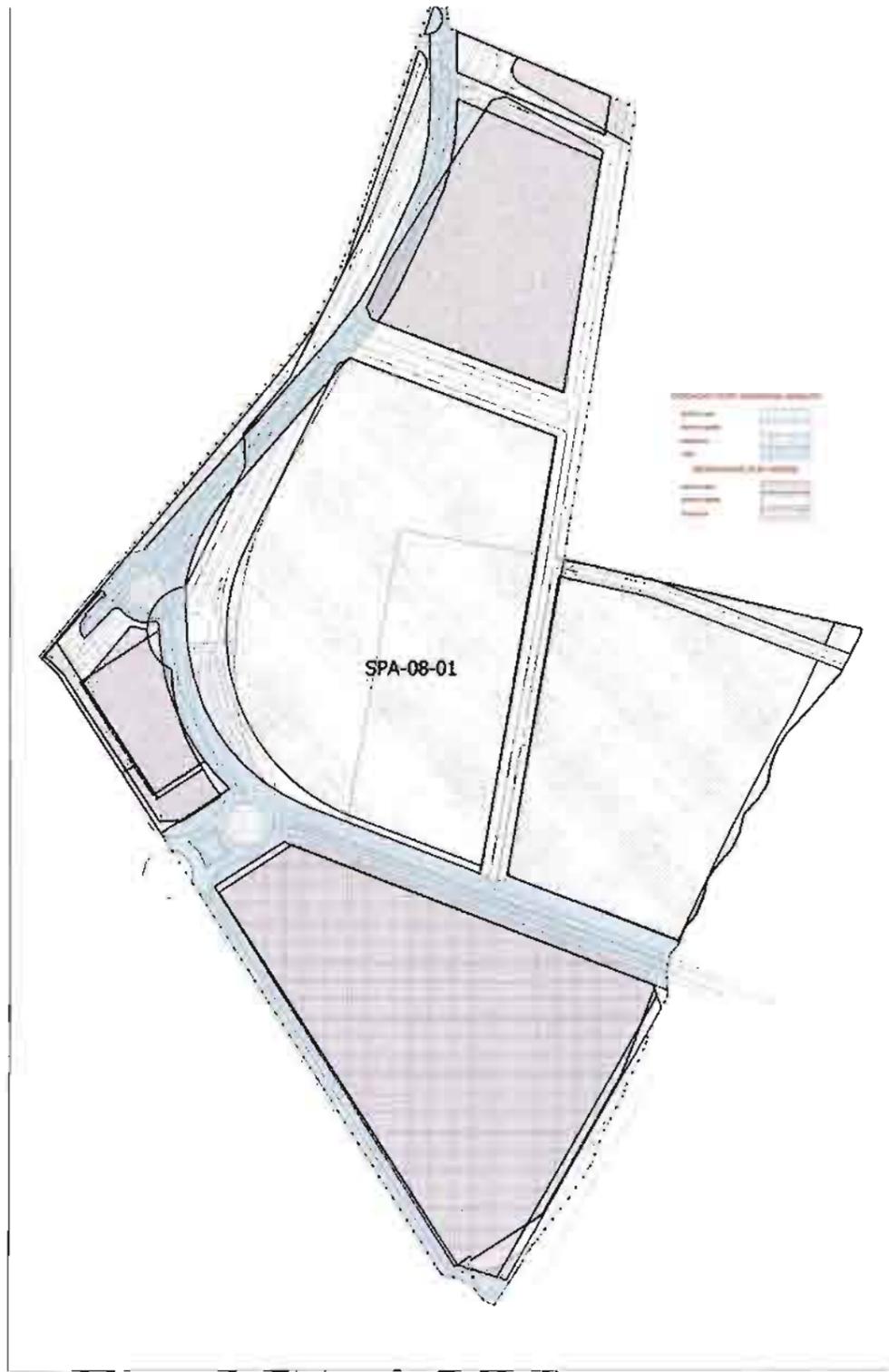
SUP APROX. TOTAL VIARIO: 25.121,70m²
 SUP APROX. TOTAL EL LOCAL: 6.694,20m²
 SUP APROX. TOTAL EQ LOCAL: 25.981,30m²

ORDENACION DE PLAN GENERAL



SUP MODIFICADA

SUP APROX. TOTAL VIARIO: 32.751,42m²
 SUP APROX. TOTAL EL LOCAL: 5.033,84m²
 SUP APROX. TOTAL EQ LOCAL: 25.972,15m²



9. FRAGMENTO 09.

Dentro de esta clase de suelo, el Plan diferencia los distintos regímenes aplicables función de la diversidad natural que en el ámbito se constata.

9.1. Ordenación general del ámbito.

Comprende este fragmento la totalidad de los suelos del término municipal situados a la margen izquierda del Torlo y al norte de la carretera N-601 o variante de El Portillo.

El ámbito presenta unos valores naturales fuera de toda duda y que han quedado suficientemente descritos y evaluados en la Memoria Informativa de este Plan General (pág. II-20, tomo I/III. Memoria Informativa), y sobre ella se sustenta la decisión de, reconociendo tales valores, otorgarles el régimen jurídico urbanístico que mejor se adecua a ellos.

El Plan en este sentido no hace más que cumplir el mandato contenido en el art. 15, y desarrollado en art. 16, ambos de la Ley 5/1999, y cuya dicción literal empieza utilizando el término "tendrán", imperativo del verbo tener.

(No puede obviarse en este momento la reflexión que suscita la evidencia de que todo el mundo entiende, acepta y exige el cumplimiento de ese imperativo o mandato, -coherente desde luego con los principios científicos de la taxonomía- cuando del suelo urbano se trata, no dando la menor cabida a interpretaciones o matizaciones desde otros principios como economía social, racionalidad, coherencia, etc., sin embargo no sólo no ocurre así con los otros regímenes o clases de suelo -que también responden a las reglas de la taxonomía-, sino que en estos casos se "exige" del planificador no sólo que no se entienda o no lo aplique como tal mandato, sino que en todo caso se malice su aplicación dando cabida a otros elementos o consideraciones como economía social, racionalidad, coherencia, etc.)

La reflexión anterior viene derivada de la única alegación recibida por el primer documento inicial sobre la ordenación establecida para este ámbito en dicho documento, la cual se mantiene íntegramente en este segundo.

Respecto de ella ha de manifestarse que el derecho a edificar no es un asunto que compete reconocer a la administración forestal, sino que en nuestro estado es competencia exclusiva de la legislación urbanística. Aquella cláusula del documento consorcial por la que la propiedad se reserva el derecho a edificar una superficie aproximada de una hectárea está en todo caso matizada en el sentido de "de acuerdo con las leyes". Pero tiene además un segundo matiz, lo que se reserva no es "a edificar una superficie aproximada de", sino "a edificar sobre una superficie aproximada de". Quede claro por tanto que este Plan no extingue ningún derecho, sino que lo ajusta a la legalidad vigente (Ley 5/1999) refinando cuál es tal legalidad. Las limitaciones que de ello se deriven las habrá establecido en todo caso el legislador, no este Plan (esa es al menos disciplinariamente la consecuencia más inmediata del hecho taxonómico).

10. FRAGMENTO 10.

10.1. Ordenación general del ámbito.

El ámbito que se hace corresponder a este fragmento comprende los terrenos situados en la zona este de la ciudad, limitados entre el límite oriental de la Ciudad Antigua, la ronda interior-paseo de La Granja, ronda exterior o circunvalación, y Avenida Europa, incluyendo por tanto barrios de la ciudad de tanta personalidad como Santa Ana, El Egido o Polígono 10, así como la gran masa de suelos vacantes existentes entre estos y la circunvalación.

La situación urbanística de los barrios consolidados aquí existentes ha mejorado notablemente en los últimos años, no obstante, la ciudad sigue presentando aquí todas las características de zona límite, con importantes vacíos intermedios entre las áreas densas y los grandes equipamientos salpicados por el vacío circundante. A ello ha de añadirse la notable estructura endogámica del polígono 10, con su impronta de singular y problemático anejo a la ciudad.

Son precisamente estas situaciones las que orientan los objetivos del Plan para la ordenación de este ámbito, y que en su nivel general pueden enunciarse del siguiente modo:

- Avanzar y consolidar el proceso de reequipamiento del ámbito iniciado en los primeros años 80 hasta alcanzar, por un lado, los estándares exigibles en función de la masa de población que el mismo acoge, y por otro, una mínima coherencia sistémica tanto de los elementos dispersos existentes como con los de nueva incorporación.
- Salvaguardar los valores naturales de la ribera del río atendiendo a la vez tanto a minimizar las situaciones de riesgo existentes como a potenciar sus valores, integrándolos en la estructura urbana y acercándolos a la sociedad mediante la asignación de funciones y usos de mayor demanda social.
- Garantizar la compleción de la ronda interior con especial atención a su continuidad funcional.
- Integración urbana del Polígono 10 no sólo rompiendo su aislamiento estructural con la ciudad, sino potenciando su funcionalidad en dicha estructura como imprescindible nexo de unión con el barrio de Puente de Castro.
- Aprovechar la necesaria adecuación funcional y geométrica que con la modificación del sistema de accesibilidad general a la ciudad ha de producirse en la zona para garantizar la integración, también funcional y geométrica, en la estructura general urbana de los elementos del sistema que resultan obsoletos, con especial atención a

su puesta a disposición de la mejora de calidad de vida de las áreas urbanas inmediatas y próximas.

Estos objetivos están, obviamente, profundamente imbricados con la ordenación y los objetivos enunciados para los otros ámbitos o fragmentos de la ciudad con los que éste área colinda, estando por tanto las soluciones que el Plan establece para el logro de todos y cada uno de ellos fuertemente imbuidas de aquellos otros objetivos relativos a esas áreas colindantes.

La estructura general que el Plan adopta para este ámbito se configura así mediante los siguientes elementos:

- a. Modificación de la traza del tramo sur de la ronda este o vía de circunvalación, variante de Puente de Castro.

Ya en el Capítulo II de esta Memoria se ha referido y justificado detalladamente la propuesta que este Plan realiza respecto a la construcción de la que allí hemos dado en llamar variante de Puente de Castro, por lo que a dicho texto remitimos en relación con este aspecto de la ordenación de este ámbito.

- b. Nueva implantación para la compleción de la ronda interior.

La solución al momento prevista para la ronda interior implica la incorporación a este eje funcional de la calle Pendón de Baeza, para, una vez rebasado el cruce con la prolongación de la calle Daoiz y Velarde, convertirse en una vía de doble calzada con dos carriles por sentido. La calle Pendón de Baeza tiene una dimensión transversal entre alineaciones que permitiría implantar sobre ella un doble carril por sentido, pero la funcionalidad de esta calle en la estructura urbana de usos hace imposible esta reconversión, estando abocada a seguir manteniendo tan sólo doble carril con bandas de aparcamientos en línea en ambas márgenes. Esta situación implica la generación de un cuello de botella en la ronda interior que este Plan no asume, pues significa en último extremo anular la funcionalidad estructural de todo el tramo de la ronda interior comprendido entre Rollo de Santa Ana y el Paseo de La Granja.

Para resolver este problema el Plan establece la necesidad de incorporar funcionalmente al eje el tramo de la calle Moisés de León que discurre paralelo a Pendón de Baeza, lo que posibilita la disponibilidad de los dos carriles por sentido en todo el desarrollo del eje sin por ello alterar sensiblemente la funcionalidad urbana de ambas calles –Pendón de Baeza y Moisés de León, y sin afectar tampoco sensiblemente a la calidad de vida de las edificaciones de sus márgenes. Con ello además se atiende en una primera instancia a aquél objetivo de integración urbana del Polígono 10. El destino a equipamientos de todos los suelos existentes en la margen

oriental de este tramo de la calle Moisés de León, es un valor añadido a esta opción, ya que permite abrir a un uso ciudadano más amplio y extensivo tales equipamientos.

Esta disposición presenta dos situaciones singulares:

- La primera radica en la necesidad de remodelar completamente el sistema circulatorio de la plaza de Rollo de Santa Ana, punto ya de por sí especialmente complejo. Obviamente no es este Plan General el instrumento más adecuado para resolver este asunto, por lo que se limita a poner a disposición de esta remodelación los suelos que considera puede ser necesarios ocupar para ello, objetivo este para el que califica a red viaria la totalidad de los suelos existentes en la esquina suroeste del Polígono 10 con frente a la calle Pendón de Baeza y Avenida de Europa de modo que pueda prolongarse hacia el sur la calle Moisés de León hasta entroncar con esta Avenida, punto en el que se iniciaría así la ronda interior.
- La segunda situación singular se presenta en el extremo norte de este tramo, donde se forma el cruce de las calles Moisés de León, Daoiz y Velarde y Clavel, punto en el que la continuidad hacia el norte de la calle Moisés de León está bloqueada por el I.E.S. Giner de los Ríos. Sin embargo, y según se pone de manifiesto en la Memoria Informativa de este Plan General (Tomo I/III, pág. V-11), es este uno de los equipamientos docentes existenciales en la ciudad en más acusado estado de obsolescencia, lo que suaviza notablemente su incidencia a efectos de la aplicación de esta alternativa. La solución que se plantea resulta finalmente en la necesidad de su reconversión física a la vez que se acometa su ya prevista reconversión funcional.

Configurado ya así este primer tramo de la ronda interior por un par de vías de sentido único integradas cada una de ellas por dos carriles y separadas entre sí una distancia de 50 metros –la correspondiente al fondo edificable de la manzana situada entre las calles Pendón de Baeza y Moisés de León-, el Plan considera lo más adecuado a sus objetivos prolongar esta misma estructura de eje dual hacia el norte, hasta alcanzar el extremo sur del actual Parque de La Granja, y ello por las razones que se explicitan más adelante.

- c. La disposición adoptada para este tramo sureste de la ronda interior, deja, como se ha dicho, un espacio entre las dos vías que integran la misma que, con una dimensión transversal en torno a 50 metros, presenta, una vez rebasada hacia el norte aquella manzana comprendida entre las calles Pendón de Baeza y Moisés de León, una primera manzana destinada a equipamientos, resultado de la remodelación del I.E.S. Giner de los Ríos entre las calles Daoiz y Velarde y prolongación este de San Carlos, rematando

como se ha dicho su extremo norte en el acceso principal del actual Parque de La Granja.

Atendiendo a estas características, el Plan aprovecha esta situación inicial de estructura de este eje para imponer el destino a dotaciones urbanísticas de la totalidad de los suelos que resultan emplazados entre estas dos vías, y ello en los objetivos de, por un lado, remarcar con rotundidad el carácter de dotación urbanística pública de una banda de suelo que alcanza así a tener una dimensión transversal cercana a los 100 metros y un desarrollo longitudinal de casi 1000 metros, y cuya posición relativa en la estructura territorial de esta parte de la ciudad, permitirá afrontar sin traumas y desde el mutuo respeto la transición morfotipológica que ha de producirse entre la ciudad histórica –barrios de Santa Ana y El Egido principalmente- y los nuevos modos urbanísticos que adopten los nuevos desarrollos que se prevén en la margen oriental de este eje, liberando así a estos de servidumbres y compromisos formales. El destino precisamente de esta franja de suelo a dotaciones urbanísticas públicas, pretende así garantizar la existencia del necesario espacio de convivencia social entre ambos poblamientos, a la vez que termina de cubrir las carencias de los barrios de la margen oeste.

- d. Esta estructura viaria básica de dirección norte-sur se completa con la disposición en el tercio norte de una vía transversal que, prolongación recta hacia el este de la Avda. José María Fernández, debe pasar bajo la ronda de circunvalación hasta alcanzar a los elementos del Sistema General de Espacios Libres que se disponen ocupando la totalidad de los terrenos de la margen derecha del río Torío

La disposición de este eje transversal implica una rotunda postura formal del Plan en el sentido de utilizar la percepción lejana del ábside de la catedral que este eje permite, para hacer pivotar sobre él algunos de los más importantes y notables elementos del modelo urbanístico adoptado.

Un segundo eje transversal se dispone justo en el centro de este espacio, en prolongación igualmente recta hacia el este de las calles Daoiz y Velarde y San Carlos que, configurados como par de sentidos únicos al igual que el eje longitudinal central, alcanzan a entroncar en un eje estructural de dirección norte-sur que deberá implantarse en los desarrollos urbanísticos de la banda este. Este eje longitudinal oriental, secundario desde el punto de vista de los tráfico que está llamado a acoger, tiene sin embargo una función esencial en la integración urbana del polígono 10 y estos nuevos desarrollos, ya que incorpora a su traza todo el tramo oriental de la calle Moisés de León, en cuyo extremo sur deberá abrirse un acceso a la prolongación oeste de la Avda. Fernández Ladreda.

- e. La estructura de distribución de usos que para este ámbito se adopta, se apoya muy esencialmente sobre aquellos mismos elementos formales y estructurales sobre los que se ha establecido, y que resultan, de la estructura viaria adoptada.

- En primer lugar se incorporan al Sistema General de Espacios Libres los suelos que resultan situados entre el actual Parque de La Granja y el eje transversal norte, configurando así entre ambos un gran Espacio Libre de en torno a 150.000 metros cuadrados, localizado en el límite oriental del eje perceptual del ábside de la catedral.
- Se incorporan asimismo al Sistema General de Espacios Libres la totalidad de los suelos situados al este del fragmento, entre la ronda este y el río. Esta opción se justifica tanto desde el objetivo de conservar los valores medioambientales que, como ribera fluvial que son, tienen estos suelos, como por el evidente riesgo de inundación que pesa sobre ellos, como en fin por el hecho de su parcial destino actual a este mismo uso y carácter.

Para la integración estructural de esta importante extensión de suelo, el Plan plantea la diferenciación de estos suelos en dos zonas separadas formalmente por la prolongación hasta el río Torio de aquél eje transversal norte apoyado en su extremo occidental en el ábside de la catedral. Para la zona norte, el Plan pretende un acondicionamiento blando pero apto para acoger usos lúdicos masivos y esporádicos tales como la Feria, espectáculos musicales, etc., mientras para la zona sur el Plan define la extensión hacia ellos de un tratamiento similar, si no idéntico, al adoptado en la parte ya acondicionada de huertos tradicionales y parque naturalístico. Tales previsiones pretenden precisamente garantizar la conservación de los valores naturales de estos suelos desde la integración y valoración social de los usos que sobre ellos se implanten.

- En el extremo sur del fragmento se impone el destino a uso de equipamientos colectivos de la manzana que resulta delimitada por la prolongación este de la Avda. Fernández Ladreda, la variante de Puente Castro, el río Torio y la actual carretera de Valladolid. La imposición de este destino responde al objetivo anteriormente enunciado de integración de los barrios de Puente Castro y Polígono 10, y pretende acercar ambas poblaciones, históricamente separada la primera de ellas por la barrera natural del Torio, mediante la interposición de un centro de actividades múltiples –salas de cine, discotecas, gastronomía, boleras, comercios, etc.- que actúe a modo de charnela de sutura entre ambos núcleos. Juegan a favor de la idoneidad de este emplazamiento y uso tanto su equidistancia respecto de los dos núcleos, como su distanciamiento a la vez que cercanía de las áreas residenciales, como la fácil accesibilidad desde

ambos núcleos y en general desde cualquier punto de la ciudad, como en fin la compatibilidad y el apoyo que a su implantación brinda la consolidación estructural y social de la única gran superficie comercial existente en la ciudad.

10.2. Objetivos y determinaciones sobre ámbitos menores.

10.2.A. Determinaciones para el Suelo Urbano Consolidado.

El Plan reconoce la pertenencia a esta clase y categoría de suelo de una gran parte de su territorio, precisamente la situada en la mitad occidental, y que corresponde a aquellos barrios históricos de la ciudad como son Santa Ana o El Egido, así como, de factura más reciente, el Polígono 10. En el límite norte se incluye también en esta clase y categoría de suelo los terrenos ordenados mediante el Plan Parcial San Pedro, ya ejecutado.

Respecto de las determinaciones que el Plan adopta sobre estos suelos, se ha definido como unidad urbana E en suelo urbano consolidado la totalidad de los terrenos correspondientes al poblamiento histórico, alcanzándose en la misma un índice de edificabilidad de 1,92 m² construíbles por cada metro cuadrado de suelo excluidos los terrenos destinados a sistemas generales –inexistentes en el ámbito. Es precisamente la evidencia de esta altísima densificación lo que justificó aquella histórica intervención a través del Plan Especial de Reequipamiento de La Granja. Si bien desde esta actuación se resolvieron las necesidades más inmediatas, las equivalentes a las dotaciones locales en términos legales, el dato anterior no deja de ser un mero traslado al papel de lo que se evidencia en la realidad, la altísima densificación del ámbito.

Ante esta situación, y por lo que se refiere a las decisiones sobre este estricto espacio, el Plan no tiene otra alternativa que declarar colmatado este área, por lo que, en aplicación de lo establecido en el art. 36.1.b. de la Ley 5/1999, mantiene las determinaciones que hasta el momento regían sobre el mismo.

En un segundo nivel de acercamiento a las determinaciones del Plan, y por lo que se refiere a los ámbitos incluidos en el Catálogo de Bienes y Elementos Protegidos del Plan Especial de Protección del Conjunto Urbano, el Plan mantiene tales protecciones así como la totalidad de las determinaciones establecidas para estas áreas en dicho Catálogo, extendiendo a las unidades morfológicas alteradas aquella misma expresión de voluntad que se explicitó al referir los objetivos de ordenación para la barriada de Pinilla en el fragmento 4 (apartado III.4 de esta Memoria), haciendo extensivas a las roturas morfológicas existentes las mismas condiciones de ordenación y parámetros de edificación que se atribuyen a las parcelas ordenadas desde aquellas históricas actuaciones unitarias que han dado esa especial personalidad a grandes zonas del ámbito, y ello aun aceptando que esta decisión corre el peligro de no pasar de ser un ejercicio de mero romanticismo, aunque legítimo y plenamente justificado.

Adicionalmente a esta medida, el Plan establece la necesidad de afrontar aquí cuatro operaciones singulares:

- PE10-01. Se declara aquí la necesidad de formular un Plan Especial de Reforma Interior para la reordenación de la manzana comprendida entre las calles San Pedro, San Guillermo, San Juan, José María Fernández y travesía de Josefina Aldecoa. La manzana está configurada por edificaciones de factura muy variopinta, presentando en su interior una situación de insalubridad que este Plan no puede pasar por alto. Los objetivos a resolver desde este Plan Especial que ha de formarse se concentran principalmente en este problema, y su solución debe ajustarse a las siguientes premisas complementarias:
 - la alineación a la calle San Pedro será la fijada en los planos de este Plan General con carácter vinculante.
 - se mantendrán las determinaciones morfotopológicas y los parámetros de edificación establecidos en el Catálogo del Plan Especial de Protección del Conjunto Urbano y que afectan a las parcelas 16 a 22 de la calle San Guillermo y 25 a 35 de la calle San Juan, pudiéndose afectar tan sólo a sus patios traseros e incluso abiertos a fachada si ello resultase necesario, pero garantizando en todo caso las luces de las edificaciones protegidas.
 - las edificaciones resultantes deberán cumplir en todo caso las determinaciones sobre exteriorización y accesibilidad establecidas con carácter general en las Normas de este Plan.
- AA10-01. La actuación, definida ya desde el planeamiento general anterior, pretende resolver adecuadamente el entronque de las calles Cabeza de Vaca, Reino de León, Santo Tirso y Baltasar Gutiérrez, así como regularizar el frente de alineación de la margen este de la Avda. Reino de León, para lo que es necesario demoler tres edificaciones existentes en el límite sureste de la calle Cabeza de Vaca.
- AA10-02. Se trata mediante esta actuación de dar salida a la calle Juan Álvarez Posadilla. Esta calle entronca en su extremo sur con la Avda. Reino de León, entronque de tan escasas dimensiones y de ángulo tan forzado que hace que dicha salida sea tan sólo peatonal, generándose así un indeseable rincón a la altura del número 28 de dicha calle de Juan Álvarez Posadilla. La acción pretende garantizar la apertura visual en primera instancia y de acceso en segunda opción, de este tramo de la calle, para lo que, redefiniendo la actuación, se evita la demolición de la vivienda.

- AA10-03. La actuación pretende la recuperación del entorno de la Iglesia de Santa Ana. Definida ya desde el planeamiento general anterior en el objetivo de liberar totalmente de construcciones anejas el perímetro de la Iglesia, dejando a ésta exenta, no sólo se ha mostrado irrealizable en tales condiciones, sino que exige además la demolición de las dependencias anejas a la Iglesia, edificación esta que, además del uso de Interés social que acoge, es el único ejemplo representativo de la morfología urbana que tenía este entorno. Adicionalmente, con aquella liberación propuesta en el planeamiento anterior, se dejaba totalmente abierto hacia el espacio libre que se generaba en torno a la Iglesia, la fachada trasera de un enorme edificio de X y XI plantas de altura que existe en el lindero norte de este espacio y que, si bien está retranqueado de este lindero dejando un patio abierto en todo su frente al lindero de siete metros de fondo, su cierre total por el sur, legítimo en el libre ejercicio de propiedad desde el cual se levantó tal mole constructiva, generaría no pocos roces sociales.

El Plan reconsidera así totalmente la situación y establece por sí mismo una ordenación cuyas premisas fundamentales son las siguientes:

- mantenimiento de la edificación adosada por el norte a la Iglesia y que acoge al momento dependencias de ésta y otras actividades de interés social. Dicha edificación deberá sin embargo adecuar su alineación oeste así como dignificar sus acabados para convertirse en fachada abierta al nuevo espacio libre que aquí se configura.
- configuración de un espacio libre en torno a la Iglesia que ocupe la totalidad del frente existente en esta alineación a la calle Páramo, así como en la esquina con calle Barahona. Dicho espacio libre debe penetrar hacia el interior de la manzana adosada a la Iglesia y a esa edificación del lindero norte que se mantiene, hasta embocar en la calle de Santa Ana en todo el frente existente entre las dependencias parroquiales y el edificio de XI plantas de altura, para lo que resulta necesario demoler la edificación existente en el número 42 de esta calle de Santa Ana, demolición esta que pretende garantizar un frente abierto de dimensiones suficientes para evitar la marginación de este espacio libre interior.
- construcción de un edificio adosado a la espalda de los existentes en los números 19, 21 y 23 de la calle Barahona, que oculte la vista desde el espacio libre interior de estas traseras, así como suavice la transición hacia aquella otra trasera del edificio de X plantas correspondiente a los números 36, 38 y 40 de la calle Santa Ana. La altura a alcanzar por dicho edificio será la equivalente a seis plantas (PB+IV), que es la altura que corresponde en la Ordenanza EN4 en aplicación de las Normas Urbanísticas de este Plan.

- construcción de un edificio de dos plantas de altura (PB+1) destinado a equipamiento público adosado al lindero norte de este espacio libre interior así como al frente también norte del edificio anterior. Con esta construcción se pretende dignificar el frente norte de este espacio sin por ello cerrar las vistas y condiciones de soleamiento de aquella mole de X plantas que así queda retranqueada más de 15 metros de este espacio, y que, por el juego de las perspectivas, su percepción quedará disminuida a poco más de cinco plantas sobre este nuevo edificio. Por lo que al destino específico que a este edificio se le asigna, su necesidad deriva de las mismas razones que hacen mantener la edificación auxiliar adosada al norte de la Iglesia, permitiendo con ello ampliar el espacio destinado a aquellas atenciones sociales sin verse abocado a seguir adosando construcciones al edificio de la Iglesia.

La gestión de la actuación lo será como Actuación Aislada de gestión pública con expropiación de la finca y edificación existente en el número 42 de la calle Santa Ana para su demolición, e imposición de Contribuciones Especiales sobre las fincas afectadas tal y como se recoge en la ficha correspondiente.

- La ejecución del Plan sobre estos suelos precisa de otras intervenciones públicas y privadas sobre ellos pero cuya singularización aquí no resulta necesaria por poder llevarse a cabo desde la gestión ordinaria.

10.2.B. Sectores de Suelo Urbano No Consolidado.

Siguiendo el mandato contenido en el art. 12.b. de la Ley 5/1999, y desarrollado y matizado en los criterios generales de este Plan, se incluyen y delimitan en esta categoría de suelo los siguientes sectores:

A. NC10-01.

Se incluyen en esta nueva delimitación:

- los terrenos comprendidos en el sector de suelo urbanizable El Ejido de los delimitados en el planeamiento general anterior y que aún no se han desarrollado.

Estos suelos a través de un convenio urbanístico, cuyo fin es la inmediata obtención de suelos destinados a dotaciones urbanísticas (por encima de las cesiones y reservas legales mínimas) en el localizados, se individualizan de su situación anterior y pasan a configurar un nuevo sector. Esta prevista la ejecución de un importante equipamiento deportivo en la zona que ataca la carencia de estos equipamientos en el área que nos ocupa.

B. Sector NC10-02

Comprende este sector parte de los suelos a los que este Plan reconoce su pertenencia a la clase de Urbanos por cumplir las condiciones establecidas para ello en la legislación vigente, pero que no reúnen sin embargo aptitud para poder intervenir sobre ellos de modo inmediato.

Se incluyen en esta situación:

- los terrenos que fueron objeto de ordenación desde aquél Plan Especial de Reequipamiento de La Granja. La inclusión de estos terrenos en esta categoría de suelo se justifica desde la imperiosa necesidad de formalizar las complejas situaciones jurídicas que aquí se han generado, ya que desde dicho Plan Especial se consiguió efectivamente ejecutar un gran Parque Público –el parque de La Granja- y otros dos equipamientos –uno en régimen privado (parque científico) y otro que se corresponde con el Instituto Politécnico Nacional Giner de los Ríos-, pero nunca se ha instrumentado su gestión, por lo que los dominios se mantienen en su situación originaria y en consecuencia los usos implantados no dejan de estar en total precariedad jurídica. (Conviene precisar que es precisamente esta precariedad de situaciones jurídicas lo que obliga a este Plan General a derogar dicho Plan Especial, provocando con ello una nueva situación cero que permita resolver adecuadamente las mismas).
- algunas pequeñas parcelas en el extremo sureste de este ámbito.
- Las parcelas que se verán afectadas por la apertura en la C/ Real y pasan a ser parte integrante de este sector.

Por lo que a otras determinaciones que afectan al sector se refiere, este Plan establece la necesidad de, por un lado, concentrar las reservas para dotaciones urbanísticas –espacios libres y equipamientos públicos- sobre los suelos que resultan en la banda central de las dos vías que conforman la ronda interior, y ello tanto en el objetivo ya referido anteriormente de configurar una amplia zona de dotaciones que facilite posibles roturas tipomorfológicas, como de mecanismo que coadyuve a la integración de los poblamientos que se sitúan sobre ambos márgenes de esta vía. Por otro lado, el Plan establece una minuciosa y densa red viaria –que no tiene porque ser abierta necesariamente al tráfico rodado siendo deseable que alguna de estas calles sea exclusivamente peatonal- para la ordenación de la zona que resulta al oeste de este eje, y que atiende al objetivo de garantizar su integración con la trama viaria existente en los suelos urbanos consolidados colindantes.

10.2.C. Sectores de Suelo Urbanizable Delimitado.

Se incluyen a este régimen jurídico-urbanístico la totalidad de los suelos comprendidos entre el límite del suelo urbano y la ronda de circunvalación, incluyendo asimismo los suelos que quedan situados al este de dicha ronda, entre ella y el río Torío, suelos estos que, si bien no resultan aptos para acoger usos edificatorios, ofrecen a la ciudad, precisamente desde sus propios valores, una especial aptitud para su destino a actividades de ocio, expansión y recreo de la población así como para la práctica de actividades deportivas ciertamente especializadas, actividades todas ellas recogidas literalmente de las asignadas en el art. 38.1.c. de la Ley 5/1999 para la dotación de Espacios Libres Públicos, por lo que el Plan entiende no existe ningún obstáculo para su inclusión tanto en los suelos de esta clase como en los sectores de ordenación que aquí se delimitan, siempre que, dadas sus especiales características naturales, desde el Plan se garantice su destino a estos usos.

Es esta por tanto la primera determinación que el Plan establece con carácter vinculante al desarrollo de estos suelos, calificando como Sistema General de Espacios Libres la totalidad de los terrenos que resultan situados al este de la ronda de circunvalación.

Asimismo, y en los objetivos referidos anteriormente, se establece este mismo uso y destino para los terrenos situados al norte del área que resultan delimitados entre el eje transversal norte del sistema viario definitorio de la estructura básica del ámbito, y el actual Parque de La Granja. Al objeto de facilitar el libre acceso a dicho Parque a la vez que potenciar su uso general, se impone al desarrollo del área la obligación de concentrar aquí un porcentaje significativo de las plazas de aparcamiento de uso público que por mandato legal han de implantarse en el ámbito, con el objetivo adicional de poder aumentar el suelo neto resultante en el área para la disposición de los aprovechamientos atribuidos al mismo.

Este Plan General no desconoce la fuerte relación que desde él se establece entre la efectiva construcción de la denominada variante de Puente Castro y el posible desarrollo urbanístico de esta zona, sin embargo procede referir que tal relación no alcanza a ser de total y absoluta dependencia, ya que el Plan deja voluntaria y conscientemente suficientes márgenes a la libertad de decisión de los particulares como que pueda afrontarse este desarrollo urbanístico sin necesidad de vincularse tan fuertemente a la ejecución de dicha variante.

- Los accesos que el Plan concreta para el desarrollo de estos suelos se establecen precisamente desde el objetivo de garantizar su desarrollo autónomo respecto de la ejecución de la variante, cargándose en su totalidad sobre vías y ejes existentes y cuyo mantenimiento a este fin queda garantizado desde este Plan. Tan sólo quedaría sin resolver el acceso semidirecto previsto en el extremo sur, situación ésta en la que resulta toda la ciudad.

- El suelo neto disponible para ser ocupado por las edificaciones al este del eje central norte-sur que el Plan impone en el área, resulta incrementado en tan sólo un 12% con la ejecución de la variante respecto del disponible antes de su ejecución, por lo que no son sustanciales las diferencias que en una u otra situación se derivan a la ordenación y materialización de los aprovechamientos sobre esta parte del suelo. La ordenación detallada del ámbito podría concentrar la práctica totalidad de las reservas a establecer para dotaciones urbanísticas sobre la cuña de suelo que resulta en el extremo sureste del sector entre la actual y la nueva traza de la ronda de circunvalación, si bien es cierto las mismas quedarían sin acondicionar hasta tanto no se ejecutase la variante.
- Respecto a la materialización del aprovechamiento urbanístico correspondiente al centro multifuncional a implantar en el extremo sur del ámbito, tampoco existen obstáculos aparentes para su materialización en cualquier momento, ya que el acceso a dicho centro se prevé como compleción del acceso existente al centro comercial sobre la actual carretera de Valladolid, tanto en la configuración actual como en la definitiva.

Dado que a las determinaciones contenidas en el primer documento inicial respecto a esta zona se han recibido varias demandas solicitando la partición del único sector de ordenación que allí se establecía para su desarrollo, este segundo documento inicial ha realizado un esfuerzo en la definición de la estructura general básica de la zona en el objetivo de poder atender esta demanda, delimitando así dos sectores de ordenación para el desarrollo de estos suelos.

La partición se ha realizado procurando mantener en cada uno de los dos sectores que delimitan una relación de beneficios y cargas similares, sino idénticas, entre ambos. Así, la carga de suelos destinados a Sistemas Generales sobre cada uno de los dos sectores se mantiene en un porcentaje de suelo muy similar para ambos –46,82 % del suelo bruto para el sector norte, y 49,89% del suelo bruto para el sector sur-, siendo idénticos para ambos sectores los valores de los índices de aprovechamiento asignados.

11. FRAGMENTO 11.

11.1. Ordenación general del ámbito.

Corresponde el presente fragmento con la parte de la ciudad consolidada denominada la Ciudad Antigua, y cuya práctica totalidad está declarada Bien de Interés Cultural.

Es precisamente esta cualidad la que obliga al Plan General a ser cauto con las determinaciones que establece para este ámbito, cautela que se traduce, en primer lugar, en el reconocimiento de su incapacidad para, desde el nivel generalista en que ha de tomar sus decisiones, atreverse a entrar en un ámbito cuyo análisis requiere un absoluto nivel de detalle.

Los objetivos del Plan General para esta parte de la ciudad se limitan por tanto a definir las bases de nivel más general que permiten y garantizan el perfecto encaje entre esta pieza de la ciudad y el resto del territorio, y ello en orden a que sea un planeamiento derivado quien entre a establecer las determinaciones más pormenorizadas que tiene que ver con sus propios valores patrimoniales.

Así, y desde este objetivo, el Plan declara cuáles son los espacios que, por su posición relativa en la estructura general o el uso específico que al momento acogen o el Plan considera deben acoger, conforman parte esencial del sistema de dotaciones desde el que se organiza y estructura la ciudad toda, y ello con independencia de la regulación más pormenorizada que para su desarrollo y ejecución, pueda establecer más individualizadamente el planeamiento de detalle.

Para alcanzar este objetivo el Plan se encuentra sin embargo con un escollo cual es la imposibilidad de reconocer o asignar este carácter de Sistema General a cualquier espacio o elemento de dominio o titularidad privada, y ello cualquiera que sea el nivel o intensidad que cada uno tenga en esa función estructurante, imposibilidad que deriva de la dicción literal del art. 41.c. de la Ley 5/1999, al anteponer el carácter dominical —el texto legal requiere que sean "dotaciones urbanísticas públicas"— a la función real que el respectivo elemento desempeña en la estructura urbana. Este Plan hace girar muchas de sus decisiones en torno a la relevancia que en la estructuración y organización del espacio urbano tiene la catedral, por ejemplo. Sin embargo, no está ni meridianamente claro que el Plan pueda reconocer la relevancia que para la ciudad y su organización social, administrativa y económica tiene, calificando por consiguiente este elemento como perteneciente al Sistema General de Equipamientos.

Las imprecisiones y consiguiente inseguridad jurídica que de este texto se derivan, hacen que el Plan mida cautamente sus riesgos y, en aras de evitar problemas de fondo, utiliza otros recursos para poder lograr sus fines, cuales son aplicar con total y absoluta rigidez en este ámbito el concepto declarado en dicho art. 41.c. para las dotaciones existentes en este ámbito, alcanzando así a, por efecto de acumulación, recalcar con la intensidad que desea el carácter de pieza básica

en la estructura general de la ciudad de esta área, con lo que ello lleva implícito de que desde ella se estructura y organiza la práctica totalidad de la estructura general del municipio.

El ámbito, como unidad urbana que se reconoce y declara desde este Plan, está sobresaturada tanto en densidad edificatoria (el índice de edificabilidad que arroja actualmente es de 15.034 metros cuadrados construibles por cada 10.000 metros cuadrados de suelo neto -deducidos tanto el suelo como las edificaciones calificadas como sistemas generales-, densidad máxima permitida por la Ley para los suelos urbanos consolidados) como en densidad de actividad humana de uso debido a la altísima concentración zonal de ciertas actividades. Al momento actual puede decirse que más de la mitad de la edificabilidad existente en esta área está destinada a actividades distintas de la residencial, uso global este que sin embargo tiene asignado en la estructura urbanística general.

Con la rigidez que el Plan aplica el criterio de calificación de los sistemas, se pretende alcanzar un segundo objetivo cual es dejar sentadas unas bases estructurales suficientes para que desde la gestión diaria puedan afrontarse las otras cuestiones menores con pleno conocimiento de la influencia que cada decisión tiene tanto sobre la estructura general a la cual pertenece la inmensa mayoría del ámbito, como sobre la calidad de vida de la población residente en el área (cabe recordar que es precisamente desde este objetivo de la calidad de vida de la población desde el que el legislador establece —art. 36 Ley 5/1999- límites a la densidad tanto edificatoria como de actividad humana, concepto este último que en la técnica urbanística va mucho más allá que la mera densidad de residencia y que se acerca mucho más de lo que administrativamente se entiende a aquél otro concepto de capacidad de carga humana de un territorio acuñado por las disciplinas medioambientales).

Desde estas cuestiones previas resulta obvio que el Plan remite la ordenación definitiva de este ámbito a un Plan Especial, el cual deberá tener en cuenta en su justa medida la situación urbanística descrita así como las restantes determinaciones y objetivos que se establecen en este documento. Al objeto de no provocar un vacío legal que abocase a un empeoramiento de la situación, se mantiene en vigor el Plan Especial de Protección, Conservación y Mejora de la Ciudad Antigua (P.E.C.A.) aprobado definitivamente en fecha 2 de Marzo de 1993.

11.2. Objetivos y determinaciones sobre ámbitos menores.

El Plan afronta directamente de forma independiente y distinta algunas intervenciones singulares sobre las que entiende perentorio intervenir, función de las situaciones constatadas en cada caso:

- a. AA11-01. La delimitación de esta Unidad de Actuación responde al objetivo de mejorar las condiciones de perceptibilidad y accesibilidad de los elementos singulares existentes en su entorno —palacete de Padre Isla 30, Instituto La Torre, Residencia de la Asunción— y todos los cuales dan sus traseras (término que aquí no asocia el sentido de elemento

degradado ya que se trata en todos los casos de edificios exentos de fachada múltiple) hacia este ámbito.

Resulta evidente, y en este aspecto ha de coincidir con las apreciaciones y argumentaciones aportadas por algunos alegantes al primer documento inicial, que la calle particular de Renueva no reúne aptitudes para ser el único espacio público que permita la percepción y acceso a estos elementos arquitectónicos singulares. Igual de evidente resulta la inutilidad de este mismo pasaje para poder servir de alternativa o salida de emergencia de los usos aquí existentes. Es desde este reconocimiento de la situación desde el que el Plan General aborda la apertura de una vía de características más adecuadas a estas funciones y este entorno.

La Actuación pretende por tanto la apertura de una calle que, ampliando la calle Renueva existente dignifique este ámbito.

Para la apertura de esta calle se delimita una Unidad de Actuación que incluye terrenos de varias parcelas situadas al este de dicho vial. Dadas las características tanto de esta distribución de la propiedad como de los emplazamientos y "cuantums" que resultan para las nuevas edificaciones, se entiende que la actuación puede llevarse a cabo como Actuación Aislada de Gestión Privada por el sistema de Normalización de Fincas previsto en el art. 71 de la Ley 5/1999.

- b. AA11-02 (Unidad de Actuación Las Cercas). Los parámetros de edificabilidad que desde las determinaciones establecidas por el Plan Especial se atribuyen a esta Unidad de Actuación arrojan un índice de 1,0034 metros cuadrados de edificación permitidos por cada metro cuadrado de suelo aportado, sensiblemente inferior por tanto al índice de aprovechamiento medio resultante en el ámbito en que se emplazan —como se ha dicho anteriormente la unidad urbana en que se encuentran arroja un índice de 1,5034.

La solución es aquí sin embargo notablemente diferente. Del análisis de las determinaciones establecidas para esta Unidad en el Plan Especial, este Plan General disiente del mismo al no encontrar justificable el hecho de dejar vistas desde la muralla las fachadas traseras de las edificaciones correspondientes a los números 14 a 28 de la calle Puerta Moneda, así como los números 22 y 24 de la calle Las Cercas. Atendiendo a esta situación, este Plan General modifica las determinaciones contenidas en el Plan Especial de Protección, Conservación y Mejora de la Ciudad Antigua vigente, realizando por sí mismo una nueva ordenación para este ámbito que, respetando las restantes determinaciones aquí adoptadas por dicho Plan Especial, las complementa permitiendo adosar una nueva edificación en el lindero oriental del ámbito en el objetivo de ocultar las fachadas traseras de las edificaciones referidas. La altura que el Plan establece para estas edificaciones lo es de las mismas III plantas de altura que el Plan Especial adoptaba para las edificaciones que él mismo permitía, y ello además porque si bien es

cierto que las edificaciones que se quieren ocultar tiene en su práctica totalidad IV plantas de altura, ha de tenerse en cuenta que el punto de percepción de tales edificaciones desde la muralla lo es desde una cota más baja que la rasante en que se han de asentar estas edificaciones, por lo que el efecto de perspectiva permite garantizar la ocultación sin necesidad de llegar a enrasar ambas edificaciones.

De las determinaciones de este Plan, se alcanza un índice de edificabilidad en el ámbito de esta Unidad de Actuación de 1,4324 metros cuadrados de edificación permitidos por cada metro cuadrado de suelo incluido en el ámbito, sensiblemente semejante al índice de aprovechamiento medio del área homogénea en que el mismo se emplaza, valor este asignado que no podrá ser en ningún caso superado desde la intervención real que se realice.

11.3. Valoración de las determinaciones y contenidos del Plan Especial de la Ciudad Antigua.

Objetivos y recomendaciones a seguir para la revisión del Plan Especial.

La documentación del Plan Especial de Ordenación, Mejora y Protección de la Ciudad Antigua de León, tiene en general la suficiente calidad y vigencia como para poder integrarse, total o parcialmente, en la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad de León, una vez que se actualicen algunos datos de la gestión más reciente.

Sin embargo sería necesario realizar algunos retoques a sus contenidos determinativos, tanto en lo que se refiere a algunas cuestiones de Ordenación, como en la Normativa y en el Catálogo de Edificios Protegidos, además de ajustar los Sistemas de Actuación previstos y tratar algunos problemas de las áreas de borde para su tratamiento conjunto con otras barriadas exteriores al ámbito considerado.

11.3.A. Consideraciones generales.

- La Ciudad Antigua sigue manteniendo una posición geográfica central en el desarrollo de la Ciudad de León, pero sin embargo ha dejado de ser, desde hace bastante tiempo, el Centro Funcional y Administrativo de León, el cual se ha desplazado al Ensanche.

Sin embargo todavía quedan posibilidades de recuperar una parte significativa de esa centralidad, aunque para ello sea necesario aplicar medidas urgentes, no solamente para la protección del patrimonio, sino también mediante actuaciones positivas que revitalicen tanto el tejido social, como el económico.

En el logro de este objetivo, el Plan Especial de Ordenación, Mejora y Protección ha servido como un instrumento aceptable de Planeamiento de Protección, y como marco para aplicar acciones de todo tipo, que pudieran permitir alcanzar los objetivos explicitados.

- Analizando el inventario de las Intervenciones Públicas de estos últimos años, se puede comprobar que han tenido una cierta influencia en la recuperación del Casco, aunque hayan estado excesivamente polarizadas en los espacios exteriores, y no se haya cumplido con excesivo rigor la programación temporal.
- Ha habido un amplio cumplimiento de los Planes de Urbanización y de Peatonalizaciones, mientras que las propuestas de aparcamiento tienen un bajo nivel de cumplimiento.
- Se ha actuado sobre algunos elementos del Patrimonio Monumental, aunque quedan varios edificios de gran valor arquitectónico en un preocupante estado de abandono.
- Se han iniciado campañas de recuperación de las fachadas exteriores de las edificaciones, pero apenas se ha entrado a actuar en operaciones de rehabilitación integral de los edificios.
- Ha habido un resurgimiento comercial en torno a algunas calles y se ha aumentado la especialización hostelera y de ocio nocturno del "Barrio Húmedo", pero han faltado medidas equilibradoras que eviten el despoblamiento de algunas manzanas por incompatibilidad, o la degradación de ciertas áreas de borde por deterioro de la edificación, o por la agresión ambiental que supone la presencia de un importante tráfico rodado.

Parece claro que la entrada en vigor del Plan Especial ha modificado sensiblemente algunas de las dinámicas de degradación que se detectaban con anterioridad, aunque no todas sus determinaciones o programas de intervención activa hayan sido puestos en marcha.

11.3.B. Ordenación y Normativa. Recomendaciones.

A. *Delimitación del Conjunto Histórico versus ámbito del Plan Especial.*

Al margen de la delimitación legal a efectos de la Ley de Patrimonio Histórico, y aunque en principio se considera bastante válida la delimitación establecida para la Ciudad Antigua en el Plan Especial, parece necesario realizar algunos pequeños reajustes.

- Mantener una delimitación de la Ciudad Antigua que puede coincidir con el borde exterior del Recinto Amurallado, tanto el romano, como el medieval.
- Establecer una franja de transición todo alrededor del ámbito anterior abarcando tanto manzanas del Conjunto Histórico como otras de los antiguos Arrabales, en las que la protección no tendría que ser tan estricta, pero donde es necesario resolver problemas de borde y de integración, definiendo para ellas una normativa y unas actuaciones que vayan encaminadas a lograr una mejor integración de Casco Histórico en el resto de la Ciudad.

Esta franja perimetral debería extenderse por el norte (Era del Moro – Espolón - Alfonso El Justiciero), por el Este (San Lorenzo – San Pedro – San Pablo – Santo Tirso) y por el sur – sureste (Santa Ana – López de Fenar). Por el oeste la línea de borde es bastante clara y diferenciada.

B. *Áreas que necesitan tratamientos conjuntos con zonas exteriores.*

Se han detectado algunas manzanas en las que se dan problemáticas homogéneas, que debieran ser tratadas de forma conjunta con otras áreas exteriores al ámbito del Plan Especial. Esta circunstancia se da, entre otras, en las siguientes manzanas:

- Las manzanas situadas en el extremo noroeste del ámbito, fuera del Recinto Amurallado, entre el Espolón, y la C/ Ramón y Cajal, incluyendo el entorno de la C/ Era del Moro, y sin olvidar la posible transformación que pudieran sufrir los terrenos de la Estación del ferrocarril de Matallana.
- El entorno de la Cerca Medieval, al sur y sureste, donde se están produciendo importantes transformaciones en los últimos años, y donde todavía queda un importante potencial de renovación sobre manzanas que contienen edificaciones y usos algo obsoletos.

C. *Áreas que necesitan tratamientos diferenciados.*

Se han detectado problemáticas que debieran ser tratadas de forma específica. Las áreas en las que aparecen tales problemas deberían ser objeto de un tratamiento diferenciado de las del resto del Casco, tanto en lo que se refiere a las actuaciones positivas de recuperación medioambiental, o de fomento de la vivienda y de otras actividades comerciales, como a la implantación de ciertas actividades terciarias que revitalicen un tejido urbano excesivamente monopolizado y bastante deteriorado socialmente.

- Una parte importante de los Barrios de San Isidoro y Santa Marina, donde amplios espacios y frentes de calles están ocupados por parcelas dedicadas a grandes

Equipamientos Educativos y Religiosos, con un importante consumo de suelo, en los que se está produciendo una progresiva disminución de sus niveles de ocupación.

- El denominado "Barrio Húmedo", y en especial las manzanas más cercanas a las Plazas de San Martín, Don Gutierre y Mayor, zona totalmente saturada de bares y restaurantes, donde, ante las adversas condiciones ambientales y dotacionales resultantes, se está produciendo una huida de la población residente, con el consiguiente y ya alarmante deterioro de la edificación más antigua.
- Las manzanas más cercanas a la Cerca Medieval, al sur y sureste, en las que se vienen produciendo importantes sustituciones durante los últimos años, y donde todavía queda un cierto potencial de renovación, en el mismo borde interior de la Cerca Medieval, sobre solares o edificaciones de escasa calidad.

D. Normativa Urbanística y de Protección.

Parece adecuada la delimitación de las Áreas y Subáreas, a efectos de la definición de la normativa de composición y estética, pero es necesario establecer un mayor control sobre la calidad de las nuevas edificaciones en el Recinto Intramuros, o en sus inmediaciones, para lo que debería procederse a una revisión parcial de las normas de composición,

En líneas generales la Normativa puede considerarse adecuada, aunque quizá necesite ligeras revisiones de algunas Normas estéticas y de composición de fachadas, así como las determinaciones sobre tipos de acabados y materiales. Como en otros muchos Centros Históricos, será necesario reabrir el debate sobre cuáles son los materiales modernos más adecuados para las nuevas fachadas, y cuales son el color o colores más adecuados para los edificios de la Ciudad Antigua de León.

También parece conveniente reformar el sistema de regulación, la tramitación y la financiación, de las excavaciones arqueológicas, previas a la reestructuración de edificios existentes, o la construcción de nuevos edificios. La problemática que actualmente plantea la casi habitual necesidad de realizar excavaciones arqueológicas previas, aconseja revisar la normativa correspondiente, agilizando trámites y habilitando medios materiales, personales y financieros, que reduzcan su repercusión sobre los nuevos edificios o las rehabilitaciones.

E. Catálogo y Niveles de Protección.

El Catálogo se considera totalmente válido aunque habría de revisarse la asignación de niveles de protección en algunos edificios. Puede hacer falta un análisis más detallado de las circunstancias interiores de cada edificio.

Los estudios que se exigen para intervenir sobre los Edificios incluidos en el Catálogo de Protección con el Nivel II, deberían de realizarse con anterioridad a iniciar las intervenciones pues, además de facilitar las actuaciones, permitirían asignar los niveles con un mayor rigor.

Podría ser la propia Administración quien encargara estos estudios a profesionales de reconocido prestigio, aunque posteriormente su coste pudiera ser en parte repercutido sobre los propietarios. Es esta una fórmula utilizada en algunos otros municipios que está dando muy buenos resultados.

En líneas generales también pueden ser válidos el tratamiento de los Edificios Catalogados, posibilidades de intervención y tipos de obras permitidas, aunque debería revisarse el tratamiento de la problemática específica de los edificios de Nivel II y Nivel III por lo que se refiere al tipo de acciones permitidas o recomendadas en cada uno de ellos, así como en general de los niveles IV A y IV B.

11.3.C. Las Propuestas de Actuación y de Intervención. Recomendaciones.

- El Plan Especial realizó un detallado estudio de la realidad de la Ciudad Antigua en 1988-89, y aportó una exhaustiva relación de Propuestas de Actuación e Intervención, abarcando todo el amplio espectro de medidas directas e indirectas que un documento urbanístico puede abordar.

Los distintos Tipos de Actuaciones y Programas de Intervención alcanzaban a cubrir todas las necesidades urbanísticas que un Casco Histórico puede tener, aunque algunas de las propuestas de detalle, y en especial las que afectan a la intervención sobre los edificios catalogados de mayor nivel, puedan ser mejorables.

- Sin embargo quizá la principal carencia del Plan Especial ha estado en algo que no es estrictamente exigible a un Planeamiento de Protección, aunque debe acompañarle, como es el habilitar los suficientes medios financieros, materiales y de gestión para que cada una de las Propuestas puede llevarse a la práctica.

En el análisis del cumplimiento de las determinaciones del Plan se observa que son muchas las actuaciones en las que la Iniciativa Pública está implicada, que no se han llegado a gestionar, mientras que otras, sobre todo las que afectan al viario y a la urbanización, se han realizado algo descoordinadamente, y sin adecuarse excesivamente a las Etapas Programadas.

- El Plan Especial debía haber tenido una Comisión de Seguimiento, que parece no haber funcionado. Aunque no sea la mejor solución, y con sus limitaciones, desde ella se hubieran podido poner en marcha un número mayor de actuaciones de iniciativa pública de las que se han iniciado, y se podrían haber inducido o fomentado un número mayor de iniciativas particulares.

A. *Red Viaria.*

- *Ordenación de la Red.*

Debería revisarse su Ordenación en función de las determinaciones de nivel Ciudad y de la progresiva entrada en funcionamiento de los tramos de la Red Viaria Principal que permiten descongestionar, o incluso peatonalizar, el viario perimetral extramuros.

- *Peatonalizaciones y política de aparcamiento.*

Incremento de las peatonalizaciones, totales o parciales, en calles a las que todavía no han llegado las remodelaciones, según avancen las obras de urbanización.

Revisar todas las propuestas de Aparcamientos Subterráneos aún no consolidados, eliminando algunas de ellas (como es el caso del propuesto bajo el Jardín Romántico), y reconsiderando a fondo la viabilidad de otras (aparcamiento bajo la Plaza del Espolón) pero introduciendo otros mejor localizados y que sean más viables. Se considera más recomendable plantear pequeños aparcamientos, fundamentalmente dirigidos a los residentes, integrados en algunas de las actuaciones residenciales de borde de mayor entidad, lo que facilitará su ejecución.

- *Transporte público.*

No se debería condenar a la Ciudad Antigua a carecer de todo tipo de Transporte Colectivo que discurra por su interior. Por ello debiera estudiarse la reserva de algunos itinerarios para líneas del Transporte Público, empleando vehículos de características adaptadas a la geometría de las calles, y por ello de menor tamaño que los del Servicio regular, que funcionen tanto de forma regular, como eventual o estacional.

Parece conveniente en este sentido, y como primera medida, recuperar la propuesta inicial del Plan Especial de implantar un Sistema moderno de Transporte Público Colectivo en el eje este - oeste, tendente a mejorar la accesibilidad de algunas áreas tanto del interior del ámbito del Plan Especial, como del entorno más próximo.

B. *Unidades de Actuación*

Se pueden recuperar como tales las Unidades que no han llegado a desarrollarse, caso de las UE nº 1, 2, 3, 7 y 12. Aunque casi todas parecen adecuadas, alguna de ellas puede necesitar la introducción de correcciones o ajustes en la delimitación o en el contenido, dirigidas siempre a facilitar su gestión.

En el objetivo de permitir un desarrollo más rápido de algunas determinaciones incluidas en otros programas (por ejemplo, recuperación de algunos edificios singulares o de espacios libres) debería estudiarse la delimitación de alguna nueva Unidad de Ejecución..

C. *Actuaciones Aisladas*

Pueden ser válidas la mayor parte de las actuaciones previstas, una vez que se ha reducido su número con las modificaciones en tramitación (mantenimiento de los edificios de la C/ Ruiz de Salazar). Sin embargo habrá que revisar, tanto los criterios, como las prioridades, con una programación y una financiación algo más concreta.

La actuación más compleja -eliminación de edificios adosados o construidos sobre la Muralla en la Avenida de los Cubos-, parece adecuado que se mantenga, pero necesita una individualización de actuaciones, dada la disparidad de situaciones y la dificultad de acometerlas conjuntamente.

D. *Actuaciones Puntuales de Mejora Ambiental.*

Se deben mantener todas ellas aunque tarden en materializarse. Se podría incentivar la realización de las transformaciones o las mejoras, a más corto plazo, planteando ayudas u otras medidas complementarias.

E. *Programas de Rehabilitación Preferente.*

La selección de manzanas afectadas parece algo escasa. Sería necesario ampliarla, repartiéndolas, según su urgencia, en programas anuales sucesivos.

Estos programas no pueden quedarse en intervenciones meramente estéticas, es decir solamente sobre el exterior de las viviendas, sino que deben afectar también al interior de los edificios (viviendas y espacios comunes).

Adicionalmente a lo anterior, la rehabilitación debe ir acompañada de medidas de recuperación de carácter social y económico (de las actividades), y de incentiación, en el objetivo de conseguir la vuelta a la Ciudad Antigua de sus antiguos o de nuevos moradores.

Cuando la rehabilitación de edificios residenciales sin especial interés sea difícil, por las malas condiciones constructivas y de conservación, sería recomendable introducir en el programa la reconstrucción de algunos edificios, pero manteniendo tanto las características del parcelario, como las tipologías edificatorias (pequeñas actuación de vivienda de promoción pública, insertadas en el tejido residencial de la Ciudad Antigua).

12. FRAGMENTO 12.

12.1. Ordenación general del ámbito.

Se delimita este ámbito homogéneo incluyendo en él los terrenos comprendidos entre las calles La Corredera al oeste, Alcalde Miguel Castaño al noreste y Avda. Fernández Ladreda al sur.

El fragmento está dominado por los desarrollos habidos en la ciudad en los años 80 –Plan Parcial La Chantria-, constituyendo una de las piezas de orden más regular y homogéneo de la ciudad, roto tan sólo en el borde este por las más recientes actuaciones derivadas de modificaciones puntuales, lo que abunda en demostrar las disonancias que con frecuencia se derivan al orden urbano general desde acciones que atienden exclusivamente a dar respuestas puntuales a demandas individualizadas.

Los objetivos generales que el Plan se plantea para la ordenación de este ámbito se limitan a reconocer la efectiva consolidación urbanística de la práctica totalidad de los suelos incluidos en el fragmento, manteniendo en general las condiciones de ordenación y edificación existentes, e introduciendo algunos ajustes puntuales que atienden tan sólo a corregir otros tantos errores detectados en la aplicación ordinaria de las determinaciones del planeamiento general en base al cual se ha realizado su desarrollo, así como algunas otras alteraciones que tienden a corregir pequeños desajustes puntuales, todas las cuales se explicitan más detalladamente a continuación.

12.2. Objetivos y determinaciones sobre ámbitos menores.

12.2.A. Determinaciones sobre el Suelo Urbano Consolidado.

Como se ha apuntado anteriormente se incluyen en esta clase y categoría de suelo la práctica totalidad de los terrenos incluidos en el ámbito, parte, por ser suelos de desarrollo y consolidación histórica reconocidos ya como tales por el planeamiento general anterior y para los cuales este Plan mantiene aquellas determinaciones, y parte por ser suelos que han alcanzado tal condición por haber sido urbanizados en desarrollo de planeamientos formulados asimismo en desarrollo del planeamiento anterior.

- a. Respecto al primer grupo de estos suelos, este Plan mantiene las anteriores determinaciones por corresponder a una unidad urbana cuyo índice de densidad de edificación alcanza a 1,71, por lo que se supera en ellos el valor máximo permitido por la legislación vigente (art. 36 I.b) de la Ley 5/1999).

- b. Una segunda acción que el Plan realiza en estos suelos es la reasignación de ordenanza que produce en el triángulo formado por las calles Alcalde Miguel Castaño, General Benavides y Conde Ansúrez.

El Plan anterior consideró estos suelos como dos unidades morfológicas diferentes separadas en dirección noroeste-sureste por un callejón de tan sólo tres metros de ancho, en el bien entendido de que, desde las características del parcelario preexistente y en aplicación de sus propios mecanismos de control sobre la estructura formal final, se garantizaban las condiciones mínimas de seguridad, accesibilidad, higiene y salubridad de las edificaciones. Sin embargo, como un efecto más de aquella modificación de elementos por la que se suprimían aquellos mecanismos de control, se han producido parcelaciones en estas manzanas que no garantizan tales condiciones mínimas.

El Plan unifica por ello ambas áreas en una única unidad morfológica, estableciendo el patio de manzana y el fondo máximo edificable que garantiza los niveles de calidad mínimos que el Plan define, asignando a la unidad resultante el grado de la ordenanza que función de ello le corresponde.

El Plan es plenamente consciente de que esta decisión implica declarar fuera de ordenación una licencia de obras otorgada recientemente para edificar sobre una parcela que tiene acceso tan sólo a través de ese callejón que aquí existe y que ahora se suprime convirtiendo la totalidad de sus márgenes en patio de manzana, licencia esta que es precisamente el hecho que alerta sobre las situaciones urbanísticas que desde aquella ordenación del planeamiento anterior se están produciendo.

Pero no por esta causa el Plan puede eludir su responsabilidad en el cumplimiento del mandato contenido en el art. 36 de la Ley y que le obliga no sólo a no generar incrementos del aprovechamiento en el área homogénea en que estos suelos están incluidos, sino a ir más allá y procurar disminuir la densificación existente hasta rebajar dicho índice. La ordenación dada así a esta manzana se justifica pues desde el cumplimiento de esta obligación legal, estableciendo una ordenación que, en este caso, se limita tan sólo a garantizar que se pueden seguir produciendo los incrementos de densidades que, como demuestra la posibilidad de que se haya otorgado tal licencia, pueden de otro modo producirse (obviamente, en el contexto expuesto, no es solución para el problema de esta licencia la propuesta que se hace en una alegación presentada al primer documento inicial, en el que dicho sea de paso se mantenía erróneamente la ordenación del plan anterior, en el sentido de ensanchar este callejón).

- c. El Plan mantiene en esta zona las condiciones de edificación contenidas en el Plan Parcial La Chantria para los suelos que fueron ordenados desde el mismo, así como, aunque muy en contra de su voluntad inicial, la ordenanza de Volumetría Especial que, como verdadera ordenanza de excepcionalidad, el Plan anterior razonablemente

estableció, pero de la que en la gestión ordinaria de dicho plan se ha hecho un uso que muestra a las claras el efecto desordenador que se puede alcanzar desde una aplicación abusiva de ella –la muestra más patente se puede encontrar en la ordenación que resulta para la manzana delimitada entre las calles Alcalde Miguel Castaño, travesía del mismo nombre y Avda. Europa.

- d. Se realizan por fin otros cambios menores en el ámbito que tienden en todo caso a recuperar y mantener esa homogeneidad que caracteriza al mismo, y que alcanzan en síntesis a:

- Calificación a Servicios Urbanos de la parcela existente entre el Centro de Salud José Aguado y la Guardería Infantil, ambos en el lindero sur del Parque de Los Reyes.

El objetivo de esta recalificación no es otro que atender a cubrir una sentida carencia de este servicio en un ámbito de especial concentración de equipamientos públicos. La acción presenta sin embargo la dificultad de que este aparcamiento no debe tener su acceso por la calle que separa estos dos equipamientos del colegio Luis Vives, por ser esta una calle peatonal de intenso uso infantil permanente. Por ello el Plan plantea dotar de acceso a este servicio abriendo una calle por el lindero sur del Parque de Los Reyes, sin llegar a tocar prácticamente a este parque.

- Regularización formal de dos manzanas existentes en el lindero sur, con frente a la Avda. Fernández Ladreda –manzanas delimitadas por las calles Murillo, Fernández Ladreda y Churruga. Edificada la mitad norte de ambas manzanas con la Ordenanza de Volumetría Especial y IX plantas de altura, ordenación realizada directamente por el plan general anterior, mantiene sin embargo para la mitad sur de ambas la asignación de Ordenanza EN con seis plantas de altura, cuando además en la realidad están edificadas desde antes de dicho plan general con XI plantas. El Plan califica así la totalidad de cada una de estas manzanas en Volumetría Especial y IX plantas de altura.

12.2.B. Sectores en Suelo Urbano No Consolidado.

A. Sector NC12-01.

El sector se corresponde con lo que pretendió ser el polígono B de los dos en que se dividía la ejecución del Plan Parcial Carretera de Madrid y que, anulada su aprobación definitiva por sentencia judicial firme emanada cuando ya estaba totalmente ejecutado el polígono A del mismo, resulta imprescindible reconducir.

Este Plan disiente en primer lugar del uso predominante industrial que el planeamiento anterior asignaba para la totalidad de aquél sector y que, si bien se entiende justificado por lo que a los suelos de la mitad sur –los comprendidos entre la Avda. Fernández Ladreda y el río Tóro- se refiere, resulta bastante más discutible para estos de la mitad norte, máxime cuando actos administrativos posteriores han reclasificado a suelo urbano directo de uso residencial la zona norte de toda esta bolsa de suelo que resulta delimitada por las Avdas. Europa, Fernández Ladreda y Alcalde Miguel Castaño.

Las nuevas determinaciones que así establece este Plan para este sector pretenden, además de dar una ordenación global coherente a toda esta pieza de la estructura urbana, garantizar la continuidad de itinerarios viarios entre la estructura urbana de la zona oeste y la adoptada por el polígono 10, evitando así que, desde la ordenación detallada de este sector, pueda generarse un corte estructural tan nocivo para la ordenación general como el que se introducía desde la ordenación dada por aquél fallido Plan Parcial.

13. FRAGMENTO 13.

13.1. Ordenación general del ámbito.

La delimitación de este fragmento se hace incluyendo en él la totalidad de los terrenos que fueron objeto de ordenación desde aquél Plan de Ensanche de primeros del siglo XX, a los que se han incorporado los suelos situados al sur de aquellos –barrio de San Claudio- dada la identidad estructural con los anteriores que se adoptó para su desarrollo.

El ámbito constituye en su totalidad el que se ha denominado unidad urbana B de las definidas en el suelo urbano consolidado, la cual arroja un índice de densidad de edificación de 1,78 superior por tanto al máximo establecido en el art. 36 1.b) de la Ley 5/1999, por lo que el Plan, en cumplimiento del mandato contenido en dicho artículo, no altera las determinaciones que al momento tiene establecidas desde el planeamiento general anterior, y de cuya aplicación resultan los referidos índices de calidad de vida.

El grado de colmatación existente tampoco permite introducir variaciones o actuaciones puntuales tendentes a descongestionar el ámbito dados los altísimos costes que ello supondría, sin embargo el Plan no renuncia a poner en evidencia tal situación y necesidad aunque por razones evidentes su intervención tenga que limitarse a esta mera cita.

Tan sólo, y en este objetivo, se interviene desde este Plan mediante las siguientes determinaciones singulares:

- a. Atajar un fenómeno recientemente detectado en relación con las segregaciones parcelarias que sobre éste ámbito se están produciendo y que, dejando aparte el análisis en profundidad de su legalidad, pueden en un futuro abocar a una complejidad y densificación mayor de las que ya de por sí pesan sobre este ámbito. Para ello se introducen en las Ordenanzas las determinaciones precisas para dejar clara la imposibilidad de segregar la parte de parcela que resulta edificable por tener frente a calle de la parte no edificable correspondiente al patio de manzana sin especificar en la correspondiente inscripción la efectiva compensación de aprovechamientos urbanísticos existente entre ambas.

Como reflejo de las tensiones que se están produciendo en este ámbito y con este origen merece la pena referirse a las alegaciones habidas sobre el primer documento inicial en las que se pretende se autoricen roturas morfológicas en las manzanas delimitadas por las calles Avda. de Roma, Cardenal Lorenzana, Roa de la Vega y Colón, así como en la lindante por el noroeste con esta misma. En ambos casos se pretende que, segregadas recientemente las partes de parcelas correspondientes al patio de manzana que tienen materializados sus aprovechamientos urbanísticos en la parte con

frente a calle de la que se han segregado –en algunos casos incluso con edificaciones que superan hasta en diez veces el máximo aprovechamiento permitido por el planeamiento- se permita, en evitación de agravios comparativos, edificar sobre las mismas un aprovechamiento muy superior al que por su condición de patio le corresponde.

Obviamente, y al margen como se ha dicho anteriormente de la legalidad de tales actos de desagregación parcelaria, el Plan no solamente no atiende tales pretensiones, sino que, alertado de que estas situaciones puramente especulativas pueden producirse –y que de hecho se están produciendo- y atendiendo al mandato expreso contenido en el artículo 47 de la Constitución por el cual se obliga a los poderes públicos a “impedir la especulación”, pone a disposición de la administración los mecanismos que considera pertinentes para facilitar el cumplimiento de este mandato.

- b. Una segunda cuestión que se ha detectado prolifera también en este ámbito es la apertura de calles de dominio privado sobre las que, se autoriza la implantación y apertura de usos y actividades como si de calles abiertas al uso público se tratase, pero cuya situación legitimadora de tales autorizaciones –el destino a usos público de tales calles- no se documenta en derecho, manteniéndose en mera situación de hecho. El problema se hace más complejo en aquellas situaciones detectadas desde este Plan en que tales calles están ocupadas en subsuelo por construcciones destinadas a aparcamientos de dominio y uso privado, con lo que ello lleva asociado de no quedar suficientemente explicitadas las responsabilidades y obligaciones de mantenimiento de tales espacios y las consecuencias que ello puede acarrear sobre los intereses públicos.

En el objetivo de avanzar en la solución de este problema, a la vez que atajar la proliferación de este mecanismo como vía técnica que de hecho permite incrementar notablemente la densidad de actividad humana que este ámbito ya soporta, el Plan introduce también en las Ordenanzas las determinaciones que se entienden necesarias para controlar tales situaciones.

Por último referir que, dándose en este fragmento la mayor concentración de elementos arquitectónicos protegidos desde el Plan Especial de Protección del Conjunto Urbano de León, este Plan General ha atendido a analizar minuciosamente la posible problemática de vinculaciones singulares que pudieran resultar de tales protecciones, ajustando la ordenación detallada de algunos de estos elementos en el objetivo de resolver tales situaciones. En el apartado de esta Memoria referida a la aplicación de este Plan Especial de Protección, se explicitan en detalle las determinaciones adoptadas a este respecto.

14. FRAGMENTO 14.

14.1. Ordenación general del ámbito.

El ámbito de este fragmento se hace corresponder con los terrenos delimitados entre el puente de San Marcos y su prolongación como Avda. Quevedo al norte, el río Bemésiga al este, la Avda. Fernández Ladreda al sur y la Avda. Dr. Fléming al oeste. Se incluye asimismo en el ámbito la pequeña extensión de terreno que resulta situada al oeste de esta última Avenida hasta el límite del término municipal, comprendida entre la misma Avda. Quevedo al norte y la calle Orozco (camino de la Raya) al sur.

Resulta así un fragmento dominado por dos de las más importantes operaciones urbanísticas que plantea este Plan General: la operación de integración ferroviaria del subsistema RENFE, y el desarrollo urbanístico del gran vacío urbano correspondiente a los terrenos ocupados por la antigua Azucarera Santa Elvira y suelos limítrofes con ella y que se extienden hasta la Avda. Fernández Ladreda.

Son precisamente estas dos grandes operaciones urbanísticas quienes constituyen por sí mismas los grandes objetivos del Plan General no sólo sobre este ámbito, sino que extienden sus efectos a una parte importante de la ordenación de la ciudad.

La estructura general que el Plan adopta para este ámbito se basa esencialmente y en primer lugar en el diseño de una red viaria que garantice la integración de los desarrollos urbanísticos existentes y previstos a ambos lados de la traza ferroviaria, la cual, por las razones que se han explicitado convenientemente en el Título II Capítulo I Epígrafe 2 de esta Memoria, no puede soterrarse completamente, limitándose la operación a producir una depresión de las vías suficiente para, aunque no sin problemas, conseguir suavizar notablemente la llaga territorial que al momento significa esta infraestructura.

La necesidad de utilizar este elemento de la estructura como el elemento definitorio de primer nivel deriva de la alta concentración de equipamientos de uso masivo que aquí se da –estadio de fútbol, pabellón polideportivo, piscinas municipales, parque de bomberos, centro jurisdiccional- a lo que ha de añadirse ahora el Palacio de Congresos y Recinto Ferial, y el centro integrado de transporte multimodal de larga, media y corta distancia que ahora se configura –estación central de autobuses y estación central de ferrocarril. 2

El esquema de ordenación de tráfico a que responde el sistema viario que se configura, resulta integrado en síntesis por:

- Un total de cuatro ejes de direccionalidad dominante norte-sur –tres de los cuales tienen enlace a desnivel con la Avda. Fernández Ladreda- más un quinto semieje

que forma bucle con los dos centrales anteriores, que garantizan la relación entre los ejes de accesibilidad externa a la ciudad, así como la movilidad de relación urbana.

- Un total de tres ejes, uno de ellos quebrado, de direccionalidad dominante este-oeste que enlazan entre sí todos los ejes longitudinales anteriores, complementados con otros tres semiejes que enlazan tan sólo algunos de dichos ejes. Todos ellos garantizan la relación tanto entre los ejes longitudinales, como la de continuidad de itinerarios con las vías de entrada/salida de la ciudad y con los ejes de acceso a los más importantes focos de actividad urbana.
- El sistema pretende y consigue dotar así a todos los equipamientos de uso masivo existentes en el ámbito de un doble par de vías de accesibilidad, evitando con ello los colapsos que actualmente sufre el sistema cuando se celebra en ellos algún acontecimiento de estas características.
- El sistema se completará con la red capilar que se implante para la ordenación de los distintos sectores, a la cual se le imponen diversas limitaciones de conectividad con los ejes principales según sea la función que cada uno asume en el sistema.

Como se ha dicho anteriormente esta tupida red de movilidad –cuya densidad viene justificada y determinada como se ha dicho tanto desde la alta concentración humana que puntualmente puede alcanzarse en la zona como de las necesidades de accesibilidad de cualquier direccionalidad que demandan algunos de los equipamientos aquí existentes- configura un conjunto de grandes espacios edificados y/o edificables, donde destacan los siguientes grupos de elementos singulares:

- En el lado este, y delimitados por los dos ejes norte-sur más orientales –Avda. Ingeniero Sáenz de Miera y el nuevo eje este de la estación-, se emplazan el edificio de tribunales de justicia, parque de protección civil y estación de autobuses. Los límites transversales de este conjunto de elementos lo constituyen, por el norte, el eje transversal central –Avda. Palencia-Ordoño II- y un semieje de apoyo que relaciona tan sólo estos dos ejes longitudinales.
- Un poco más hacia el sur del anterior se emplaza un segundo grupo de elementos singulares integrado por todos los centros deportivos de primer nivel o nivel ciudad – piscinas municipales, pabellón polideportivo y campo de fútbol- grupo que queda servido, además de por los dos ejes longitudinales que les enmarcan en la dirección norte-sur, por el semieje transversal anterior, y dos ejes transversales, uno de media relación –eje que discurre entre el pabellón polideportivo y el estadio de fútbol para, pasando bajo las vías del ferrocarril, alcanzar hasta la Avda. Dr. Fléming en el extremo oeste del fragmento, recogiendo en su recorrido los tres ejes longitudinales intermedios-, y otro de larga distancia constituido por la Avda. Fernández Ladreda.

- Ocupando la posición central del ámbito se emplazan el Museo del ferrocarril – previsto en el extremo norte del espacio ferroviario-, un nuevo centro administrativo de actividades aún sin determinar que corresponde con el actual edificio de la estación de viajeros de RENFE, un complejo hotelero que se prevé levantar a pié de la nueva estación, y la propia estación central de viajeros por ferrocarril que ocupará la posición central del ámbito montada sobre las vías, y que resulta así accesible desde los dos longitudinales e interconectada peatonalmente con la estación de autobuses bajo el eje longitudinal oriental.
- Por el lado occidental del ámbito se implantará el Palacio de Congresos y Recinto Ferial, para lo que se prevé la obtención del emblemático edificio de la Azucarera Santa Eivira, el cual deberá ser completado con las otras edificaciones que sean precisas, y que queda así delimitado por los dos longitudinales del extremo occidental, un semieje transversal que relaciona por el lado norte los dos ejes longitudinales anteriores, y el eje transversal que, en sustitución del histórico Camino de la Raya, relaciona todo el área oeste del término municipal con el centro intermodal del transporte –estaciones de ferrocarril y de autobuses. Adicionalmente, en este mismo ámbito y situado inmediatamente al sur del Palacio de Congresos, el Plan prevé la obtención de un espacio unitario y continuo de unos 20.000 metros cuadrados de suelo con destino al Sistema General de Espacios Libres.

Para el logro de este nuevo espacio de centralidad de la ciudad, el Plan delimita diversos ámbitos de ordenación cuya descripción y objetivos más pormenorizados se detalla a continuación.

14.2. Objetivos y determinaciones sobre ámbitos menores.

14.2.A. Determinaciones para el Suelo Urbano Consolidado.

Dentro de este ámbito se reconoce la pertenencia a esta clase y categoría de suelo a:

- a. La totalidad de los terrenos situados al oeste de la Avda. Dr. Fléming, entre ésta y el límite oeste del término municipal, y ello por corresponder con suelos que se han ido desarrollando históricamente a raíz precisamente de la llegada del ferrocarril a la ciudad.

Por las características de su ordenación y las condiciones de edificación a que está sometido, el Plan incluye la totalidad de estos suelos en el área homogénea H – ordenación con dominancia de malla ortogonal de calles que configuran manzanas cerradas con patio de manzana y edificación regulada por la Ordenanza de Extensión EX – área que arroja un índice de aprovechamiento de 1,51 m² construibles por cada metro cuadrado de suelo deducidos los terrenos destinados a sistemas generales, por lo que el Plan mantiene íntegramente para estos suelos las determinaciones del planeamiento general anterior (art. 36.1.b. Ley 5/1999).

- b. Los suelos correspondientes al Polígono 59, por corresponder con un planeamiento ya ejecutado.

Sobre este ámbito el Plan General plantea una pequeña modificación en las alineaciones de la esquina de las calles Juan de la Cosa y Avda. de Astorga (AA14-01). El Plan Parcial desde el que se ordenó todo el ámbito dejó en esta esquina unas edificaciones que reducían notablemente el ancho de la calle Juan de la Cosa, de los 20 metros entre alineaciones que fija dicho Plan Parcial para toda esta calle, a los escasos 8 metros a que se reduce en este punto.

El Plan General, sin alterar los valores cuantitativos del aprovechamiento reconocido en el Proyecto de Compensación que gestionó aquél Plan Parcial, reordena los volúmenes edificables en cada una de las tres parcelas afectadas en el objetivo de prolongar hasta la Avda. de Astorga aquél ancho dominante de 20 metros entre alineaciones.

Esta modificación es esencial dada la nueva funcionalidad que la calle Juan de la Cosa adquiere en el nuevo modelo estructural de todo el ámbito, y en el cual esta calle debe asumir la totalidad de los movimientos capilares entre los dos ejes formados por la Avda. de Astorga y el Paseo de Salamanca, debiendo disponer además de un remanente de capacidad de asunción de tráfico que aporte una cierta complementariedad a la calle Quiñones de León.

- c. Todas las parcelas con frente a la Avda. Ingeniero Sáenz de Miera comprendidas entre la Avda. Palencia al norte y la Avda. Fernández Ladreda al sur, y destinadas en su mayor parte a equipamientos de nivel general.
- d. Algunas pequeñas agrupaciones de edificaciones existentes en la esquina suroeste del ámbito, con frentes bien a la Avda. Fernández Ladreda, bien a la Avda. Dr. Fléming.

14.2.B. Determinaciones para el Suelo Urbano No Consolidado.

El Plan incluye en esta categoría de suelo el resto de los terrenos del ámbito que no han resultado incluibles en la categoría anterior.

Sobre estos terrenos es sobre los que el Plan plantea aquellas dos grandes operaciones urbanísticas que establecen los objetivos de su ordenación, para lo que delimita un total de cinco sectores de ordenación diferenciados.

A. Sector NC14-01.

Se incluyen en este sector la totalidad de los terrenos pertenecientes al patrimonio del Estado afectos al momento al sistema general ferroviario.

Para la realización de la operación de integración del ferrocarril resulta necesario modificar algunas determinaciones del planeamiento vigente sobre este ámbito y que afectan a los elementos del patrimonio cultural aquí existentes, determinaciones estas que se especifican detalladamente en la ficha correspondiente a este sector.

Otras determinaciones que para el desarrollo de este sector se establecen se justifican en garantizar la ejecución de la actuación tal y como se ha consensado finalmente entre todos los organismos y estamentos político-administrativos involucrados, y cuya estructura básica se puede resumir en los siguientes términos:

- Se configura un sistema de linealidad noroeste-sureste y 63 metros de ancho destinado íntegramente a la infraestructura lineal ferroviaria. Este espacio central queda flanqueado en sus dos límites longitudinales por sendas edificaciones destinadas a acoger servicios de atención tanto a la propia infraestructura como al usuario, entre los cuales se considera compatible el destino a aparcamiento de uso público.

Estas edificaciones que flanquean así el sistema lineal, tendrán su cota de uso más baja coincidente con la cota a la que discurren las vías, elevándose con los destinos referidos en una altura total de 8,50 metros, equivalente a tres plantas en sus frentes a vías y andenes.

- Dos bandas lineales de 10 metros de ancho, y que corresponden a las cubiertas de las edificaciones anteriores, se destinan a itinerarios peatonales de borde o balcón sobre el sistema. Estas bandas actúan así como defensa del sistema lineal a la vez que como elementos de amortiguación de ruidos y vibraciones hacia las edificaciones a emplazar en el entorno.
- Las edificaciones se disponen en dos bandas lineales a ambos lados de los ejes peatonales anteriores, y en su desarrollo transversal deberán absorber el desnivel –equivalente a siete metros o dos plantas de altura- que resulta entre las bandas de defensa del sistema de vías, y los ejes viarios que, discurriendo paralelos al sistema de vías, recorren la totalidad de la actuación. Estos ejes presentan su punto más bajo precisamente en la perpendicular que prolonga las Avdas. Ordoño II-Palencia, y van ascendiendo hacia el norte y sur hasta alcanzar a pasar sobre las vías comunicando así ambos lados del sistema.

- Los dos pasos transversales así generados se aprovechan para disponer sobre ellos los dos puntos nodales de la infraestructura ferroviaria –estación de viajeros y museo del ferrocarril- que enmarcan así el gran vacío central ocupado por andenes y vías. Un paso peatonal central, prolongación de la Avda. Palencia, permite, a la vez que comunicar directamente las dos márgenes del sistema, visualizar la estructura completa del sistema.

B. Sector NC14-02.

Comprende este sector los terrenos correspondientes a la Azucarera Santa Elvira, y constituyen el flanco lateral occidental del punto nodal de la actuación anterior.

Es precisamente esta posición de centralidad que tiene el imponente edificio industrial tanto respecto a la ciudad –prolongación recta hacia el oeste del eje Avda. Ordoño II-Avda. Palencia- como respecto de la nueva centralidad que se constituye con el sistema general ferroviario –resulta centrado también sobre el espacio delimitado por el museo del ferrocarril al norte y la estación de viajeros al sur-, junto al notable valor del edificio industrial en sí como elemento del patrimonio cultural e histórico de la ciudad, lo que hace que la ordenación general establezca una ordenación para este ámbito basada en la incorporación al patrimonio común de dicho edificio mediante su calificación como Sistema General de Equipamientos, en el objetivo de su destino a acoger el Palacio de Ferias y Congresos que León lleva tantos años demandando y precisando y que, por diversas razones, no ha podido disponer hasta el momento.

La posición relativa en que así resulta este edificio en la ordenación de conjunto, junto a sus reconocidos valores arquitectónicos y culturales, le permiten constituirse en un digno emblema de la nueva centralidad que el ámbito adquiere en el modelo de ciudad adoptado.

El Palacio de Congresos queda flanqueado por sus cuatro costados por cuatro de los grandes ejes viarios del sistema, con la holgura suficiente para poder disponer en su entorno de los espacios vacíos y áreas de servicio que un edificio de estas características arquitectónicas y de uso, precisa.

En cuanto al alcance de los objetivos de este Sector, en lo referente a la obtención y futura gestión del citado sistema general de equipamientos, y a sus determinaciones más concretas, todas se recogen en el convenio urbanístico que se acompaña a esta fase del documento, y que han suscrito la sociedad mercantil Ebro Puleva, propietaria única del sector y el Excmo Ayuntamiento de León.

C. Sector NC14-03.

Incluye este sector el gran paquete de suelo que, constituido por grandes propiedades catastrales, completa prácticamente el ámbito y con ello las dos grandes operaciones urbanísticas aquí planteadas.

La función que a este suelo se le asigna en el sistema lo es en todo caso de transición. El sector debe aportar al conjunto del ámbito, por un lado, el gran Espacio Libre que, por la cantidad de elementos del sistema general de equipamientos que concentran los dos sectores anteriores, aquellos no alcanzan ya a aportar, y por otro, aportar una parte de sus beneficios a completar la ejecución de algunos elementos que, cargados parcialmente a alguno o ambos de los sectores anteriores, resultan a pesar de todo incompletos. La carga que así se le asigna pretende equidistribuir los beneficios y cargas del conjunto de las operaciones planteadas (aquellos sectores aportan las piezas y elementos centrales del sistema que constituye la nueva centralidad, y este sector, sin aportar nada a constituir esa nueva centralidad resultaría notablemente beneficiado de tales actuaciones en sus rentas de posición).

D. Sector NC14-04.

Se delimita este sector incluyendo una única propiedad catastral, y ello dadas las situaciones de conflictividad social y urbanística que aquí se concitan.

El sector corresponde con los terrenos que constituyeron en su momento la fundición La Veguilla, industria cuya actividad cesó hace años y que aporta al momento a la ciudad un vacío que, por diversas circunstancias concurrentes, deriva además en un área marginal, y ello en un punto clave de la ciudad, tanto actual como futura.

No se justifica involucrar en la gestión de las operaciones y desarrollo urbanísticos pretendidos sobre este ámbito la resolución de los problemas de marginación urbana que esta propiedad ha permitido –y/o fomentado– que aquí se produjeran, y la conflictividad social que cualquier operación de regeneración –imprescindible de acometer por otra parte– en este ámbito lleva inevitablemente aparejada.

El Plan, consciente de las dificultades de todo orden que aquí se concitan, ha tomado por ello la decisión de mantener esta operación de regeneración urbanística y social aislada en sí misma, sin que ello quiera decir que abogue por un desentendimiento de la situación por parte de la administración, sino precisamente todo lo contrario, ya que desde su "acotación" individualizada, podrá coadyuvar más fácilmente a su resolución sin por ello entorpecer el desarrollo de unas operaciones urbanísticas primordiales para la configuración del nuevo modelo de ciudad que precisamente desde este ámbito se suscita.

E. Sector NC14-05.

Abarca este sector los suelos residuales que, a consecuencia de la delimitación de las actuaciones anteriores, resultan en el ámbito.

Corresponde así este sector con un pequeño grupo de parcelas cuya ordenación y desarrollo deben terminar de integrar los nuevos desarrollos de centralidad aquí previstos con una zona de ocupación y orden espontáneo y que constituye al momento el espacio "trasero" de un conjunto de ocupaciones de características variopintas..

15. FRAGMENTO 15.

15.1. Ordenación general del ámbito.

El fragmento se hace corresponder con los suelos que resultan comprendidos entre el límite del término municipal al norte (camino de La Raya), la Avda. de Antibióticos al este, la Avda. Portugal al sur, y la traza de la línea ferroviaria, ranal de Galicia, al oeste.

El ámbito incluye así tanto poblamientos de base colonizadora tradicional como son las estribaciones sur del barrio de la Sal o el núcleo principal del barrio de La Vega, junto a otros procesos de ocupación planificados como es el área norte de aquél Plan Especial de Amunia, así como otras ocupaciones dispersas por el territorio que, por agregación o adosamiento a aquellas otras ocupaciones, configuran un poblamiento difuso en el que prolifera la indefinición tipológica y morfológica, la baja calidad edilicia junto a algunas de las edificaciones de mayor relevancia social, y en general una variopinta mezcla de usos y actividades que no alcanzan a estructurar el territorio ni a estructurarse entre ellas mismas.

Los objetivos globales de la ordenación que el Plan adopta para el ámbito responden precisamente a estructurar el mismo mediante su integración tanto en la ciudad como entre sí mismo.

Para ello el Plan establece una base territorial o nervadura integrada por los siguientes elementos:

a. Ejes de direccionalidad norte-sur.

Además del eje básico que constituye la Avda. Dr. Fléming y que constituye el lindero este del ámbito, se establecen otros dos ejes de esta direccionalidad constituidos por las calles Fraga Iribarne y La Tercia-Jorge Manrique.

La necesidad de este doble eje deriva precisamente de la operación de integración ferroviaria (fragmento 14). La ejecución del tramo tunelado bajo la Avda. Dr. Fléming obliga a cortar dos de los colectores generales del sistema de saneamiento del Alfoz, los denominados I y II, el primero de los cuales discurre precisamente por la calle Fraga Iribarne.

Este colector es uno de los más antiguos de la ciudad, por lo que la operación de corte ha de aprovecharse para renovar todo su trazado. Sin embargo, además de su función como colector general –por lo que recibe los colectores de la red transversal-, recibe también las acometidas domiciliarias de las edificaciones de sus márgenes. Es imposible por tanto pensar en su sustitución, requiriéndose por ello disponer de una calle paralela de dimensiones suficientes para poder implantar bajo ella un nuevo colector, acompañado en cada una de sus márgenes por dos colectores menores que

realicen la función de recogida de las redes capilares transversales y las acometidas domiciliarias, evitando así que pueda volver a producirse una situación de interferencia como la que se ha producido en el de Fraga Iribarne.

El Plan prepara para ello la calle La Tercia-Jorge Manrique, que, con una dimensión transversal de 16 metros, permita la implantación de este elemento del sistema general de servicios urbanos.

El Plan implanta un tercer semieje a poniente del anterior, entre él y el ramal del ferrocarril a Galicia. Dicho eje, que procede del extremo norte del núcleo de Amunia, ha de alcanzar hasta el eje transversal más septentrional de los que definen la estructura de este ámbito, constituyendo así una de las alternativas de movilidad entre las áreas de empleo a implantar en el arco suroeste del municipio y las áreas de centralidad de los fragmentos 13 y 14.

b. Ejes de direccionalidad este-oeste.

La nervadura anterior queda completada con la disposición de tres ejes transversales completos más un semieje de menor rango que discurre por el centro del ámbito.

El eje más septentrional lo constituye el histórico Camino de La Raya. Si bien este eje no dispone de características adecuadas para cumplir una función básica en el sistema, el Plan no puede ignorar la influencia que el mismo ha tenido en la configuración del poblamiento, por lo que, aun renunciando a dotarle de unas características adecuadas a tal fin dado que tal incremento no resulta posible en la margen norte, sí lo incorpora a la estructura con carácter de eje complementario.

Precisamente para sustituir esa funcionalidad perdida por el Camino de La Raya, el Plan implanta un nuevo eje un poco más al sur del anterior que, si bien no tiene en el sistema global la función supramunicipal que tuvo y debía mantener el anterior, sí ha de permitir integrar todos los desarrollos de la zona a la vez que garantizar la accesibilidad a las áreas de centralidad (centro integrado del transporte de viajeros y ciudad antigua) localizadas a naciente de la Avda. Dr. Fléming.

El eje más meridional por fin lo constituye la propia Avda. Portugal, la cual sufrirá una sensible alteración de su estructura técnica una vez pierda el carácter de carretera de la red estatal.

El sistema viario anterior permite soportar así en su interior una estructura mayada, no perfectamente ortogonal pero no por ello menos funcional, que garantiza esa integración urbanística de que el ámbito carece.

Como elementos esenciales de esa nueva estructura procede destacar la configuración de un espacio central –delimitado en dirección norte-sur por aquellos dos ejes longitudinales centrales de las calles Fraga Iribarne y La Tercia-Jorge Manrique- en el que dominan las ocupaciones destinadas a equipamientos. Un segundo elemento estructural lo constituye la reserva de suelo que se establece en el límite oeste del ámbito, entre el semieje occidental y la traza ferroviaria del ramal a Galicia, y sobre la que el Plan prevé implantar el segundo gran complejo deportivo de nivel ciudad, igualando con ello el nivel de calidad urbana y cohesión social de esta zona occidental de la ciudad con el previsto para el área oriental.

15.2. Objetivos y determinaciones sobre ámbitos menores.

15.2.A. Determinaciones para el Suelo Urbano Consolidado.

El Plan no detecta la necesidad de acometer ninguna intervención singular sobre los terrenos a los que reconoce la pertenencia a esta clase y categoría de suelo, y ello porque, dada la intensidad de los vacíos intersticiales existentes, es posible resolver, desde sus desarrollos, las múltiples situaciones puntuales que es necesario afrontar para la ordenación racional del ámbito.

Por lo que se refiere a las condiciones de ordenación y edificación que el Plan establece para estos suelos, los mismos se integran en la unidad urbana I de las definidas en el total de la ciudad, área cuyo índice de aprovechamiento alcanza a 1,40 m² construibles por cada metro cuadrado de suelo deducido el suelo ocupado por sistemas generales existentes. El hecho de que tal índice no supere el valor máximo permitido por la Ley para esta clase y categoría de suelo, no quiere decir que el Plan tenga necesariamente que permitir elevar la densidad del ámbito, la cual resulta al momento adecuada a la escasa estructura existente, por lo que no se considera adecuado alterar la misma.

15.2.B. Determinaciones para el Suelo Urbano No Consolidado.

El Plan incluye en esta categoría la totalidad de los vacíos intersticiales que existen en el ámbito, lo que significa la práctica totalidad de la mitad oriental del mismo.

Dada la enorme extensión de suelo que ello implica, y en el objetivo de garantizar un adecuado faseado en la ejecución de los distintos elementos de la estructura zonal, así como en atención a las características que presenta la distribución de la propiedad según nos es conocida esta por la información catastral, el Plan sectoriza el desarrollo de esta importante masa de suelo en un total de 7 sectores de ordenación, además de otros dos sectores que están al momento en ejecución.

- Así, los sectores NC15-01 y NC15-02, ejecutarán cada uno un tramo del nuevo eje transversal norte, tramo para el cual el Plan establece la necesidad de introducir en su diseño una variedad de imagen que se entiende fundamental dados los

importantes elementos generales que se empiezan en sus extremos –Palacio de Congresos y centro integrado de transporte de viajeros en su extremo este, y nuevo centro deportivo en el extremo oeste-. El primero de dichos sectores deberá resolver la relación entre los dos ejes longitudinales intermedios –calles La Tercia y Fraga Iribarne-, y el segundo la de los dos ejes más orientales –Avda. Dr. Fleming y Fraga Iribarne.

- Al norte del segundo de aquellos sectores se delimita el SOA15-01, el cual recoge unos suelos recientemente reclasificados y cuyos aprovechamientos este Plan General reconoce, si bien dentro del régimen transitorio aplicado para estas situaciones.
- Otro tanto cabe referir respecto al SOA 15-02, cuya situación jurídica y técnica es idéntica al anterior. Ambos se encuentran injustificadamente aún sin ejecutar y con unos aprovechamientos asignados que superan con creces los máximos permitidos por la Ley. Para estos suelos se mantiene el régimen especial transitorio que reconoce la edificabilidad aprobada en su día..
- Otro tanto cabe referir respecto del sector NC15-04, si bien en este caso el Plan General altera más sustancialmente las condiciones de ordenación que la misma tenía establecida anteriormente, y ello en el objetivo de configurar unidades morfológicas completas sin mezcla de uso, cual es criterio general adoptado por el Plan para toda la ciudad.
- El último de los sectores delimitados corresponde con aquella Unidad de Ejecución que, delimitada y ordenada detalladamente en el planeamiento general anterior, hubo de ser dividida en dos Unidades diferenciadas ante la imposibilidad de alcanzar acuerdos de una parte de los propietarios afectados para su desarrollo, lo que abocó a tal partición consiguiendo así ejecutar al menos una parte –precisamente la de mayor influencia en la estructura general del ámbito- de la misma. Para esta otra parte aún no ejecutada, el Plan mantiene exactamente su delimitación anterior, así como sus aprovechamientos, al incluirlo dentro de los sectores de ordenación asumida SOA 15-04 y SOA15-05

El Plan delimita por fin otros dos sectores en esta clase y categoría de suelo, los cuales se definen por el propio Plan como Sectores de Ordenación Asumida, en el objetivo de, dado que los mismos corresponden con dos Unidades de Actuación definidas en el planeamiento general anterior que se encuentran al momento en ejecución, no introducir distorsiones sobre las mismas que pudieran trastocar su estado de gestión y ejecución. Tan sólo sobre una de estas Unidades, la denominada La Industria correspondiente al sector ahora denominado SOA15-03, el Plan modifica ligeramente la traza de la calle central, modificación que se justifica en el hecho de que el Plan considera suficientemente resuelta en el ámbito la red viaria de direccionalidad norte-sur, direccionalidad que

apoyaba aún más la traza prevista para esta calle, mientras que entiende no tan bien atendida la red de direccionalidad este-oeste, por lo que considera imprescindible modificar la traza de dicha calle en este sentido.

15.2.C. Determinaciones para el Suelo Urbanizable Delimitado.

Corresponde este régimen jurídico-urbanístico a la práctica totalidad de los terrenos situados en el extremo occidental del ámbito, entre el eje La Tercia-Jorge Manrique y la traza del ferrocarril a Galicia.

La ordenación general de este área debe garantizar la compleción de la estructura viaria adoptada para la totalidad del ámbito, así como la integración de sus propios desarrollos tanto con los suelos urbanos limítrofes por el este, como con los existentes al otro lado de la traza ferroviaria, como con los importantes elementos del Sistema General de Equipamientos que se localizan al sur del ámbito (fragmento 19), como en fin, con el núcleo principal de Armunia, núcleo al que han estado asociados históricamente estos suelos.

Para ello el Plan establece la necesidad de implantar un eje viario que, recogiendo por el oeste los ejes transversales que estructuran los suelos del lado oriental, canalice sus tráficos tanto hacia el norte, hacia el paso a desnivel previsto bajo la traza ferroviaria hasta permitir enlazar con el Camino de Alfageme, como hacia el sur pasando asimismo bajo la Avda. Portugal, garantizando la relación directa con la Universidad sin tener para ello que cruzar un eje de la relevancia y problemática de la Avda. de Portugal. Esta vía deberá tener acceso con dicha Avenida pero en ningún caso debe poder ser cruzada a nivel cuanto mucho menos permitir sobre ella giros a la izquierda.

Como se ha referido anteriormente, del desarrollo de estos suelos la ciudad debe obtener los terrenos necesarios para afrontar la construcción de un equipamiento deportivo de primer nivel, y ello en el doble objetivo de, por un lado, alcanzar aquí unos niveles de calidad urbana similares a los que el Plan plantea obtener en la zona este de la ciudad, y por otro, coadyuvar a la integración social de un poblamiento con unas bases previas de manifiestas dificultades en este campo.

Dentro de los objetivos principales del documento, reiterados, y reforzados en esta fase del mismo mediante la firma de diversos convenios con los distintos agentes intervinientes en el proceso, se encuentra la promoción de acciones tendentes a garantizar la efectiva ejecución de viviendas sometidas a regímenes de protección pública. Por ello y para lograr un adecuado equilibrio a nivel ciudad, este fragmento acoge en el sector ULD-15-02, con la firma de un convenio urbanístico, suscrito por el Excmo Ayuntamiento de León, y AGELCO (Asociación que agrupa a un número muy importante de Promotores y constructores de la provincia), cuyos objetivos principales son, la reserva del 100% del aprovechamiento residencial del ámbito (del cual ostente la titularidad AGELCO), a viviendas sometidas a regímenes de protección pública. Así como la fijación de una aportación de un millón de euros por parte de AGELCO, que junto con el resultado de la

enajenación del 10% del aprovechamiento de cesión obligatoria al Ayuntamiento, sirvan a la ejecución de este nuevo polo de equipamientos deportivos públicos del oeste de la ciudad y al sector como dotación local.

16. FRAGMENTO 16.

16.1. Ordenación general del ámbito.

Corresponde este ámbito a los suelos delimitados por el Camino de La Raya al norte, la traza ferroviaria, ramal de Galicia, al este, la Avda. de Portugal al sur, y la carretera N-120 al oeste.

El ámbito resulta atravesado en dirección norte-sur por el histórico Camino de Alfageme, el cual delimita sobre el fragmento dos zonas claramente diferenciadas: la mitad este, integrada por terrenos pertenecientes a la primera terraza del Bernesga y que resulta fuertemente segregada de la mitad oeste por la formación geológica que eleva la segunda terraza a la vez que por la disposición de la presa del Bernesga a mitad de dicha ladera de elevación. Ocupada por implantaciones industriales en la totalidad de la margen occidental del Camino de Alfageme, su margen oriental hasta el salto de las dos terrazas está asimismo ocupado por un centro escolar en sus dos tercios septentrionales, y por una de las primeras implantaciones industriales de León, en el tercio meridional. Las ocupaciones de esta margen generan un notable vacío entre ellas mismas y la traza ferroviaria cuya integración en la estructura general será uno de los objetivos de la ordenación de este ámbito.

La mitad oeste se configura por su parte como una llanada acotada en su lado occidental por la estratificación norte de la singular elevación de la cornisa de Oteruelo, hito geológico calificado como de interés nacional pero que ha sufrido ya en esta zona importantes alteraciones derivadas de ocupaciones históricas por viviendas unifamiliares que han ido buscando los valores paisajísticos que como receptora de vistas tiene dicha ladera. La parte central de esta mitad occidental presenta problemas de encharcamiento –gran parte de ella fue hasta épocas recientes terreno lagunar- y empieza ahora –a raíz precisamente de su desecación- a mostrar tensiones de ocupación urbanística cuya estructuración y atención son el segundo de los objetivos generales de la ordenación que para este ámbito establece el Plan.

Dentro de la situación general de esta mitad oeste su borde sur presenta matices singulares debidos fundamentalmente a la especial renta de posición que le aporta la Avda. de Portugal, y que justifica su ocupación parcial ya por implantaciones industriales destinadas a actividades de las denominadas tradicionalmente en urbanismo como de Industria Escaparate.

Función de estas situaciones el Plan establece la ordenación general del ámbito desde los siguientes objetivos generales:

- a. Garantizar la integración del ámbito tanto con su entorno como en su mismo desarrollo.

Para lograr esta integración el Plan dispone los siguientes elementos:

- i. En el sistema de movilidad:

- Dos ejes de direccionalidad norte-sur que garantizan la integración de relación con el entorno: uno, el más oriental, constituido por el eje histórico del Camino de Alfageme cuyo entronque con la Avda. de Portugal se modifica al objeto de mejorar tanto las condiciones de dicha integración al darle continuidad bajo dicha Avenida hasta alcanzar al núcleo de Armunia en el lado sur, como las condiciones de accesibilidad al ámbito desde la propia Avda. de Portugal, como en fin las condiciones de circulación por dicho eje. Un segundo eje de nueva implantación que discurre por el lado oeste, a pié de ladera de la elevación de la cornisa de Oteruelo y que prolonga hacia el norte el ramal de conexión entre la nueva ronda sur y la Avda. de Portugal, con lo que aporta también al ámbito una relación de hinterland más amplio hasta alcanzar el nuevo sistema de accesibilidad de la ciudad.

- Un eje de direccionalidad este-oeste que garantiza esa misma integración y relación con el entorno queda configurado por la prolongación hacia el oeste de aquél eje que, iniciándose en el centro integrado de transporte de viajeros (fragmento 14), atraviesa entre los barrios de La Sal y La Vega (fragmento 15) hasta alcanzar el lindero oeste de este ámbito.

Complementariamente a este eje transversal, el Plan dispone un segundo semieje en el tercio norte del ámbito que, atravesando hacia el oeste bajo la carretera N-120, permite relacionar el eje longitudinal más occidental de los dos primeros, con la zona de La Maza, en el lado oeste de dicha carretera N-120 y, desde ella, con el núcleo de Oteruelo.

- Por lo que a los elementos que han de garantizar la integración y cohesión interna del ámbito, el Plan implanta tres ejes de direccionalidad norte-sur: uno, el más occidental, paralelo a la traza de la carretera N-120 pero que discurre por cotas más bajas que aquella,

sirviendo así directamente al poblamiento; un segundo elemento que, discurrendo entre los dos ejes longitudinales de entorno, permite a la vez resolver las dificultades de compatibilización entre los usos industriales implantados en la margen oeste del Camino de Alfageme y los nuevos usos residenciales a implantar en la zona central del ámbito; y un tercer eje que, prolongación hacia el norte del nuevo paso del Camino de Alfageme bajo la Avda. de Portugal, permite estructurar la plataforma oriental del ámbito que resulta al momento encerrada entre el equipamiento escolar y la traza ferroviaria.

Para la integración endógena transversal el Plan implanta asimismo dos ejes principales y un semieje. El primero de ellos lo constituye un vial que, además de posibilitar la accesibilidad a los desarrollos a implantar en el tercio sur del ámbito desde los ejes longitudinales de entorno, ha de permitir compatibilizar los usos industriales a implantar sobre la margen norte de la Avda. de Portugal con los usos residenciales previstos en la parte central del ámbito. El segundo de estos ejes deberá permitir asimismo la accesibilidad desde aquellos mismos ejes a los desarrollos del área central. Por lo que al tercero de estos ejes, o semieje norte, se refiere, el mismo ha de cumplir idéntica función que los anteriores pero respecto tan sólo de los desarrollos previstos sobre el tercio norte.

ii. Sobre el sistema funcional:

- El Plan no puede desaprovechar las ventajas estratégico locacionales que al ámbito le aporta la inmediata reconversión que ha de experimentar la Avda. de Portugal una vez que entre en servicio la nueva ronda sur, y que el Plan pretende reconducir hacia la implantación en sus márgenes de actividades económicas que aprovechen esa singular renta de posición que han empezado ya a aprovechar algunos particulares.
- Los cuantitativamente importantes desarrollos residenciales que el Plan potencia se produzcan en esta zona occidental del municipio – fragmentos 15, 16 y 18 fundamentalmente- demandan para su viabilidad el destino de suelo suficiente en sus inmediaciones para generar empleo. Ello, unido a esas ventajas de localización derivadas no solamente de la nueva funcionalidad estructural que ha de adquirir la Avda. de Portugal, sino también del embrión que a estos fines significa la ya iniciada implantación del Parque Tecnológico de Armunia en el lado sur, y de la posible implantación del INTECO,

constituyen las bases de la ordenación funcional que el Plan establece para este ámbito.

- Las condiciones tanto de ordenación, estructura viaria y asignación de usos, como de edificación que el Plan establece para la zona, pretenden decantar las nuevas implantaciones de actividades económicas hacia lo que se denomina Industria Escaparate, sector que se singulariza dentro de las actividades industriales por tener en todo caso una fuerte componente de relación directa con el usuario (son estas las características de actividades tales como industrias de fabricación de muebles, concesionarios de automóviles que aúnan en un único espacio la venta y reparación de vehículos, almacenes distribuidores de materiales de decoración, etc.). Ello hace precisa la disposición de una estructura física muy específica, ya que debe conseguirse una segregación prácticamente completa entre los tráficos pesados que atienden a las demandas de los procesos fabriles y los tráficos de consumidores.

- b. Procurar el mantenimiento de la diversidad de usos que caracteriza el ámbito garantizando la compatibilidad entre ellos.

El Plan establece a este objetivo una zonificación básica de las dotaciones urbanísticas que tiende a garantizar el necesario distanciamiento entre los suelos destinados a implantaciones industriales y los suelos que han de acoger los usos residenciales.

Se impone así el destino a dotaciones urbanísticas, sean estas de espacios libres, sean de equipamientos, o sean en fin de servicios urbanos (bolsas de aparcamientos de uso público), de unas bandas de suelo que delimitan por el oeste las actividades implantadas ya sobre esa margen del Camino de Alfageme.

Igualmente, y por lo que se refiere a las nuevas implantaciones previstas en el frente a la Avda. de Portugal, el Plan impone ese mismo destino a dotaciones urbanísticas de la cuña de suelo que resulta de la configuración del eje transversal sur, eje que atiende precisamente a ser desde él desde el que se realice el servicio pesado a las actividades de Industria Escaparate, reservando la vía de servicio que discurre adosada a la Avda. de Portugal para los accesos de consumidores y usuarios.

- c. Garantizar la adecuación de los usos, tipologías y morfologías edificatorias a los valores y riesgos naturales que caracterizan el ámbito.

Como se ha referido anteriormente en el ámbito se localizan dos de las elevaciones más singulares del aterrazado de la cuenca del Bernesga. Una de ellas, el talud oeste del

hito geológico de interés nacional que significa la cornisa de Oteruelo, es ya irrecuperable en este tramo como hito paisajístico debido a las fuertes transformaciones y ocupaciones que en ella se han producido. Sin embargo esta ladera sigue presentando características de cierto riesgo como consecuencia de ser el área natural de drenaje de la elevación de la cornisa. El Plan atiende así a estas circunstancias desde los dos modos tradicionales de intervenir sobre estas situaciones: minimizando el riesgo, para lo que dispone dos ejes viarios longitudinales que, a manera de bermas, permitan la implantación bajo ellos de los sistemas de drenaje necesarios; y minimizando los daños, para lo que limita notablemente la densidad humana de posible implantación en la ladera.

Por lo que a la ladera oriental se refiere, aquella por la que discurre la presa del Bernesga, las situaciones actuales permiten una mayor libertad de acción al Plan, por lo que califica la totalidad del talud como Sistema General de Espacios Libres en cuyo acondicionamiento final deberá integrarse el propio canal de la presa en sus características de canal abierto con vegetación riparia. Resultan aun así dos tramos de esta ladera en los que el Plan no puede actuar de este modo: uno corresponde con la implantación del Colegio de los Agustinos, implantación que sorprendentemente ha invadido la presa y sus banzos privatizando totalmente las mismas e implantando incluso el propio aulario sobre ella. El Plan mantiene en este punto la situación existente, pero no puede obviar alertar sobre las consecuencias de actuaciones de estas características.

La segunda ocupación de esta ladera se localiza un poco más al sur de la anterior, y coincide con las instalaciones industriales de la fábrica de harinas Alfageme. La ocupación aquí aparece más justificada ya que la disposición de esta implantación precisamente sobre la presa se deriva de su utilización como molino hidráulico. El Plan mantiene también esta implantación por su valor cultural, por lo que cualquier transformación que se quiera acometer sobre estas instalaciones deberá garantizar el paso a titularidad pública de la presa y sus banzos en una dimensión de al menos 8 metros a cada lado del borde de canal, así como las instalaciones de molienda como parte integrante de ese Sistema General de Espacios Libres a que deben incorporarse dichos elementos.

Por lo que a otras determinaciones estructurales del Plan se refiere, ha de destacarse el esfuerzo que el mismo hace para compatibilizar los intereses que aquí se concitan. Por un lado, los intereses públicos que no pueden permitirse el lujo de desaprovechar los valores y rentas de posición que tienen gran parte de los suelos del ámbito para procurar su destino a la implantación de actividades económicas que redunden en beneficio del desarrollo socioeconómico de la ciudad y sus ciudadanos; por otro, los intereses de gran parte de los propietarios de suelo del ámbito que tienen puestas sus expectativas en el destino de sus suelos al mercado inmobiliario residencial.

El Plan, consciente de la necesidad de alcanzar un cierto compromiso entre ambos juegos de intereses, implanta los elementos de la estructura necesaria para el logro de sus objetivos territoriales y urbanísticos de forma que su ejecución pueda llevarse a cabo desde una división en sectores que permita, por un lado, cumplir el mandato legal de la racionalidad y calidad de la ordenación (art. 35.3 Ley 5/1999), y por otro conseguir que los suelos destinados a la implantación de actividades económicas se integren en único sector de ordenación con suelos destinados a acoger usos residenciales, ello en el objetivo de que todos los propietarios del sector puedan acceder a materializar parte de sus aprovechamientos en suelos de uso residencial. Ello implica obviamente que el desarrollo urbanístico de estos sectores deba llevarse a cabo mediante una única Unidad de Actuación. Será el instrumento que realice la ordenación detallada quien deberá cargar con la responsabilidad de conseguir cumplir este objetivo.

Justificación de la clasificación de los sectores de suelo urbano no consolidado incluidos en este fragmento:

NC16-01 NC16-02

Corresponden estos suelos con aquellos clasificados ya como urbanos en el planeamiento vigente, con destino a tipologías unifamiliares, y consolidados en grado medio por edificaciones existentes de esta tipología. Ocupan la parte alta de la cornisa y surgen como urbanizaciones apoyadas tanto en la N-120 como en la vía de servicio paralela a la misma, de condiciones insuficientes en la actualidad. Estos suelos continúan los así clasificados (SUC) de otros municipios limítrofes (San Andrés del Rabanedo). Los argumentos para su clasificación y categorización quedan explicados en la memoria del fragmento (párrafos anteriores) y en las argumentaciones siguientes:

- Preservar aquellos suelos de valor paisajístico más elevado y limitar de forma controlada las condiciones de las edificaciones.
- Mejorar la accesibilidad de la zona y su integración en la malla urbana.
- Conseguir una ordenación que responda más eficazmente a los intereses y objetivos determinados para esta zona desde el Plan General.
- Obtener dotaciones urbanísticas a través de la ejecución del planeamiento propuesto: los suelos pasan de suelo urbano (Plan de 1982) a suelo urbano no consolidado (PGOU 2004), con las implicaciones del régimen jurídico correspondiente.

NC16-03

Suelos clasificados como urbanos (1982) y no consolidados por la edificación en los que se proponen usos acordes y complementarios a las actividades industriales adyacentes. Estos suelos están integrados en la trama urbana a través del camino de la raya. Y constituyen una banda (bolsa) lineal, junto con los siguientes sectores enunciados, que estructurada sobre la Carretera de Alfageme (de carácter plenamente urbano y que mantiene su nomenclatura tradicional) surge como una extensión de edificaciones consolidadas en suelo urbano que discurre desde Trobajo del Camino hasta Armunia.

Es evidente que la clasificación y categorización de estos suelos (SUNC) tiene la vocación de, reconociendo su carácter de urbano, provocar su ejecución y gestión a través de actuaciones integradas que doten a la zona de las condiciones mínimas requeridas (urbanización, obtención de dotaciones, control de la edificabilidad, densidad de uso, tipología edificatoria, usos e intensidades de los mismos,...etc) desde este Plan General.

NC16-04

Suelos que con características similares a las enunciadas anteriormente, son de titularidad, principalmente, de una congregación religiosa. Objetivos propios de estos suelos al margen de los ya enunciados para la zona, son el tratamiento paisajístico de la presa que por ellos discurre (obtención como SG-EL para uso y dominio público), con las implicaciones ambientales descritas en la memoria, y la compleción de un sistema de equipamientos existentes en los suelos clasificados como urbanos (DEQ-E) al Sur del Sector, colegio e instalaciones anexas de los Padres Agustinos, que de esta manera se verán completadas y ampliadas dado el régimen de usos propuesto para este sector.

Es este objetivo de completar los usos actuales de equipamientos (educativo, deportivo, religioso, todos ellos de uso privado pero con una función pública clara y determinante (complementados con el uso residencial que permita la viabilidad del sector) el que ha favorecido la delimitación de un sector de suelo urbano no consolidado que aglutine los suelos de titularidad de la citada Orden.

NC16-05

Son suelos clasificados como urbanos, Plan General de 1982, y consolidados en cierto grado por edificaciones, con usos principalmente industriales (y equipamientos

deportivos), que derivan a un ámbito clasificado como suelo urbano (no consolidado) de usos residencial y actividades económicas (compatibles con vivienda en el ámbito del sector) que permitan la consecución de una masa poblacional adecuada a los objetivos de la zona (que se completará mediante el desarrollo de los suelos centrales del fragmento, clasificados como urbanizables y con destino, principalmente, residencial.

NC16-06

Comprende este sector los terrenos correspondientes a la implantación industrial de una fábrica de harinas, al momento sin actividad, y los suelos vacantes existentes a ambos lados de ella, incluyendo por tanto suelos clasificados anteriormente como urbanos directos de uso industrial. Los usos de este sector se orientarán a completar aquellos derivados de la actuación en los Fragmentos 18-19 (INTECO), es decir, actividades económicas y equipamientos complementarios a estas actividades. Las nuevas determinaciones de ordenación general sobre el sector (dotaciones urbanísticas e inclusión de SG) al norte del mismo y la compleción de las necesidades de urbanización y servicios de la zona provocan la categorización de estos suelos como no consolidados (SUNC), manteniendo su carácter de urbanos.

Consideraciones generales (FRG16)

Estos suelos y sus respectivas clasificaciones y categorizaciones responden a los objetivos del Plan enunciados en la memoria del Fragmento 16 y que principalmente suponen la ocupación de zonas que suponen un área claramente desordenada y desestructurada en la zona Sur-Oeste de León, en el anillo previo a la circunvalación de la N-120. Una planificación que responde a los objetivos de configurar un área residencial y de actividades económicas, equipamientos, industria complementaria (limpia) vinculadas a los objetivos del Fragmento 18 y 19 en sus bordes Norte (INTECO).

Existe una diferenciación clara entre las características de estos suelos (sectores SUNC) y aquellos otros clasificados como urbanizables (ULD) tanto en cuanto a sus condiciones físicas, accesibilidad, integración en la malla urbana, consolidación por la edificación, y dotación de servicios, que provoca esta distinción entre los ámbitos descritos en este informe.

En cualquier caso, existe de todas formas una justificación razonada y motivada de estas argumentaciones, y su relación, tanto con las características como con los objetivos de los ámbitos correspondientes en la presente memoria.

El conjunto de las características descritas de estos sectores permite su clasificación como suelo urbano al concurrir en el mismo los requisitos establecidos en el artículo 11 de la Ley 5/99 y 23 del R.U.C.Y.L., si bien en la categoría de no consolidado (S.U.N.C.) en atención a lo dispuesto en el artículo 26 del mismo.

17. FRAGMENTO 17.

17.1. Ordenación general del ámbito.

Comprende este fragmento los terrenos situados en el extremo oeste del término municipal, entre dicho límite y el barranco de La Fontanilla.

El ámbito se encuentra al momento prácticamente despoblado, existiendo en el mismo tan sólo algunas ocupaciones aisladas destinadas en su mayor parte a actividades industriales concentradas en su borde norte que han ido buscando en su emplazamiento las rentas de posición que se derivan de la proximidad al polígono industrial de San Andrés del Rabanedo.

El ámbito se caracteriza por una topografía accidentada de pendientes medias que alcanza en zonas aisladas a ser abrupta. Ello, unido a las características geológicas del subsuelo, convierte al arroyo de La Fontanilla en un cauce calificado en el mapa de riesgos del Instituto Geotécnico y Minero de España como de régimen torrencial con riesgo alto de inundaciones en su tramo final por esta causa. Adicionalmente a ello, este mismo mapa califica como área susceptible al deslizamiento de riesgo medio toda la parte sur del ámbito.

Los objetivos que el Plan se plantea en relación con la estructuración general del ámbito y su incorporación al desarrollo urbanístico de la ciudad, parten obviamente del reconocimiento de estas situaciones, y así determina:

Procurar la recuperación para la estructura urbanística general de la ciudad de las rentas de posición que esta zona disfruta en relación con los grandes ejes territoriales de accesibilidad.

El Plan no puede dejar al albur de los particulares la objetivación o no de las potencialidades que este territorio tiene de coadyuvar al desarrollo socioeconómico de la ciudad y sociedad leonesa. Las rentas de posición se generan donde se generan y no es posible trasladarlas por el territorio a voluntad ni de los particulares ni de la propia administración, por lo que hay que rentabilizarlas allí donde se producen.

El Plan califica así con destino a la implantación de actividades económicas, con preferencia por las actividades de primera o segunda transformación y generales de distribución, la totalidad de los suelos que, por sus características naturales, admiten su incorporación a procesos urbanizadores.

El reto que desde este objetivo se plantea asimismo el Plan es importante, y ello a consecuencia precisamente de las difíciles características naturales de este territorio por disponer de una topografía nada fácil para implantar tales usos. Es por ello que el Plan ha debido abordar la definición de una estructura básica muy minuciosa para el desarrollo de este territorio.

Dicha estructura general queda integrada por los siguientes elementos:

A. Asignación de los distintos suelos a los diferentes regímenes jurídico-urbanísticos.

El Plan ha comenzado la definición de la estructura general de la zona desde la identificación minuciosa de las distintas situaciones que se dan en este ámbito. De tales análisis el Plan delimita las siguientes situaciones:

- Asigna el régimen jurídico-urbanístico correspondiente al Suelo Rústico a la totalidad de los terrenos que se localizan al sur de la ronda, y ello atendiendo al hecho de que la topografía por la que discurre la ronda obligará a generar unos taludes sobre su margen sur que impiden totalmente la disposición racional sobre esta margen de un sistema viario coherente que garantice la integración estructural de estos suelos con los que quedan localizados sobre la margen norte. Estos suelos por tanto no presentan en modo alguno aptitud para poder incorporarse al desarrollo urbanístico.

A ello ha de añadirse el valor paisajístico que, dando por supuesta la resolución del impacto visual que ha de producir la implantación de la ronda, aporta este ámbito al desarrollo urbanístico de la ciudad, y más inmediatamente al núcleo de Oteruelo. No puede obviarse el hecho de que, estando situado el núcleo de Oteruelo sobre una plataforma de 850 metros de altitud media, en el extremo suroccidental de este ámbito se alcanzan los 900 metros de altitud, y ello en un desarrollo horizontal de poco más de 1.000 metros.

Adicionalmente, en el lindero sur de este ámbito se localiza una de las zonas arqueológicas de mayor interés de las existentes en el término municipal, yacimiento de La Farrala, lo que abunda aún más si cabe en la necesidad de preservar estos suelos de procesos urbanizadores.

- Se asigna este mismo régimen jurídico-urbanístico de Suelo Rústico, en su categoría de Protección Natural, a los suelos que configuran la unidad fisiográfica del barranco de La Fontanilla.

Para la delimitación de este ámbito zonal, el Plan adopta como línea definitoria la línea de ruptura de pendiente, tanto en la margen oriental como en esta margen occidental. El Plan es consciente de que esta decisión implica no ajustar tal delimitación a los límites de propiedad, dejando por tanto parcelas en las que parte

de ellas resultan en este régimen jurídico-urbanístico de Rústico de Protección Natural, y parte resultan en otro régimen jurídico.

Sin embargo el Plan adopta esta decisión en el ejercicio de las responsabilidades que le competen (art. 10 Ley 5/1999), atendiendo con ello a cumplir el mandato contenido en los arts. 15 y 16 de la Ley 5/1999.

- Se asigna asimismo este régimen jurídico de Suelo Rústico, en su categoría de Protección de Infraestructuras, a los suelos por los que se prevé discurrirán las nuevas infraestructuras viarias previstas por la administración del estado, según están definidas sus trazas en los instrumentos sectoriales vigentes.
- Se asigna el régimen jurídico-urbanístico correspondiente al Suelo Urbano Consolidado a:
 - Parcela con frente al Camino de La Raya ocupada por las instalaciones del grupo Everest. La asignación de este régimen a este suelo deviene de la evidencia de que cumple los requisitos establecidos en las leyes para reconocerle su pertenencia a esta clase de suelo. Por lo que a la atribución de la categoría de Consolidado se refiere la misma se justifica en la también evidencia de que el Plan mantiene sobre ella las determinaciones que al momento tiene establecidas por el planeamiento general anterior, no alterándose por tanto en ningún modo la ordenación existente para la misma.
 - Parcela ocupada al momento por las instalaciones correspondientes al matadero municipal. Con idéntica justificación que en el caso anterior, el Plan reconoce adicionalmente para esta instalación su pertenencia al Sistema General de Equipamientos.
- El resto del territorio incluido en este ámbito se incluye en su totalidad en el régimen jurídico-urbanístico correspondiente al Suelo Urbanizable Delimitado, y ello por corresponder con suelos que no sólo no cuentan con valores o riesgos que les haga merecedores de otro régimen, sino que concitan sobre sí la necesidad estructural de procurar su incorporación al desarrollo urbanístico de la ciudad por las razones referidas anteriormente.

B. Otros elementos definitorios de la estructura general.

- Sistema viario.

La estructura viaria del ámbito se configura apoyada totalmente sobre la vía de acceso desde la ronda sur al polígono industrial de San Andrés del Rabanedo, único eje del sistema territorial del que puede disponer este ámbito.

Para cada una de las dos zonas en que esta vía divide el ámbito, el Plan establece una red viaria básica que, para cada una de tales partes, se configura como una red mayada en sí misma y cerrada, para la parte oeste, con el Camino de La Raya y esta vía de acceso; y para la parte este, con la vía de servicio de la ronda sur por un lado, y con una vía de nueva implantación en su borde norte que garantiza la integración de esta zona con las áreas residenciales de la margen oriental del barranco de La Fontanilla.

- Delimitación sectorial.

Para el desarrollo urbanístico de estos suelos el Plan delimita dos sectores cuyo límite entre ambos queda establecido precisamente por la vía central de acceso desde la ronda sur al polígono industrial de San Andrés del Rabanedo, y ello por entenderse desde el Plan que es la única forma de garantizar aquellos principios de racionalidad y calidad de la ordenación que exige para esta determinación el art. 35.3 de la Ley 5/1999.

18. FRAGMENTO 18

18.1. Ordenación general del ámbito.

El ámbito para el que se delimita este fragmento comprende los suelos que configuran el hito de interés geológico nacional de la cornisa de Oteruelo, así como los suelos situados en su margen oriental hasta alcanzar la traza ferroviaria del ramal a Galicia.

Ya la propia definición que se hace del ámbito pretende orientar hacia la caracterización geográfica del mismo. Sus valores medioambientales son obvios. Ocupada la cornisa hasta hace pocos años tan sólo por el pequeño núcleo de población de Oteruelo de la Valdoscina, ha sido en los últimos años –precisamente cuando la sociedad ha empezado a reclamar una mayor atención por parte de los poderes públicos hacia estos valores- cuando se han concitado sobre este singular elemento geológico un conjunto de acciones cuyo alcance final es difícil prever.

- El extremo más meridional de la cornisa se verá seriamente alterado para implantar sobre ella un enlace a la ronda sur, enlace que, según se deduce de los documentos sectoriales disponibles, discurrirá en forma de profunda trinchera ocupando precisamente el morro sur de la cornisa.
- El enlace anterior tiene por objetivo dar acceso desde la ronda sur a una vía que, discurriendo primero por la línea de borde oriental de la cornisa, pasa a mitad de su desarrollo, a discurrir otra vez en profunda trinchera por la media ladera y, descendiendo a pié de talud, se prolonga hacia el norte hasta entroncar en la Avda. de Portugal. Precisamente en el punto medio del tramo en trinchera se implantará una rotonda a nivel del tronco de esta vía para dar acceso al Parque Tecnológico de Armunia.

La alteración de los valores paisajísticos, geológicos, culturales, etc. que estas disposiciones implicarán sobre este singular elemento, son evidentes.

- A. El Plan no abandona por ello su propio concepto de sostenibilidad ni altera su jerarquía de valores y, consecuente consigo mismo, opta por salvar lo que aún queda salvable de este elemento territorial, reconociendo la pertenencia a la clase de Suelo Rústico de todos los suelos correspondientes a esta formación comprendidos entre el límite sur del término municipal y una línea norte que queda definida en el límite sur de las ocupaciones existentes apoyadas sobre el Camino de El Jano. En sentido este-oeste los límites de esta clasificación se extienden a toda la anchura del fragmento, es decir, desde la traza ferroviaria, hasta la línea de ruptura de pendiente del lado oeste de la cornisa.

Dentro de estos suelos el Plan diferencia las siguientes categorías:

- Atribuye el régimen correspondiente a los Suelos Rústicos con Protección Natural a la totalidad de dichos suelos, y ello en reconocimiento precisamente de los valores naturales únicos que caracterizan y definen el ámbito.
- Atribuye el régimen correspondiente a los Suelos Rústicos con Protección Especial, a los suelos correspondientes a la formación de ladera, y ello por ser esta formación el elemento por el que se produce el drenaje natural de la plataforma sobreelevada que corona la cornisa.
- Atribuye el régimen correspondiente a los Suelos Rústicos con Asentamiento Tradicional, a los mismos suelos anteriores, y ello por conservarse aquí gran parte de las bodegas tradicionales que un día ocuparon la práctica totalidad del desarrollo norte-sur de esta formación geológica, siendo las existentes en este tramo los últimos reductos que quedan en un estado de conservación aceptable, si bien son precisas actuaciones en aras de recuperar la entidad y seguridad de estas construcciones..
- Atribuye el régimen correspondiente a los Suelos Rústicos con Protección Cultural a los suelos comprendidos dentro del ámbito delimitado como Yacimiento Arqueológico Catalogado bajo la denominación de El Jano y La Maza.
- Atribuye por fin el régimen correspondiente a los Suelos Rústicos con Protección de Infraestructuras a los suelos previstos a ocupar para la ejecución de la ronda sur, así como para el tramo de la vía de enlace de esta ronda con la Avda. de Portugal que discurre por esta clase de suelo. Estos suelos se califican además a la condición de Sistema General Viario.

La atribución de todos y cada uno de estos regímenes y la correspondiente delimitación de los suelos incluidos en cada uno de ellos se realiza por este Plan además de en aplicación de sus propios criterios y valores, en cumplimiento del mandato contenido en los arts. 10, 15 y 16 de la Ley 5/1999.

- B. El Plan reconoce la necesidad y conveniencia de incorporar al desarrollo urbanístico del municipio el resto de los suelos del ámbito, es decir, todos los terrenos situados al norte de una línea que, de este a oeste, se corresponde en un primer tramo, con la línea que constituye el límite sur del Plan Parcial que desarrolla y ordena el Parque Tecnológico de Armunia hasta alcanzar a la traza prevista para la vía de enlace de la ronda sur con la Avda. de Portugal para, avanzando hacia el norte por el límite occidental de dicha traza, alcanzar hasta el eje central de la rotonda prevista en dicha vía, punto en el que gira a la

dirección este-oeste para prologarse prácticamente recta hasta el límite occidental del fragmento.

La necesidad de incorporar estos suelos a procesos urbanizadores, así como las determinaciones concretas que el Plan establece para su desarrollo, se justifican en el logro de los siguientes objetivos zonales:

- a. Integrar el núcleo tradicional de Oteruelo en la estructura general urbana de la ciudad, acabando de una vez por todas con el aislamiento estructural, funcional y social que tradicionalmente ha singularizado el mismo.

Ya desde la propia justificación de la implantación de este núcleo se intuyen las dificultades de accesibilidad y relación de la zona con los poblamientos próximos, y cuya resolución se afrontó precisamente mediante la implantación aquí del mismo.

Abandonadas definitivamente las actividades agrícolas, e incorporada la población a las actividades que caracterizan el medio urbano, el núcleo tiene al momento una dependencia funcional total y absoluta del empleo que se genera en el entorno urbano más próximo, entorno del cual sigue sin embargo notablemente aislado y desconectado.

El Plan se plantea por tanto como su objetivo zonal esencial facilitar la integración de este núcleo tanto en el aspecto funcional, es decir, potenciando la implantación en sus inmediaciones de actividades generadoras de empleo, como estructural, garantizando su conectividad con otras áreas de ese medio urbano del que ya, al menos territorialmente, forma parte.

El Plan se apoya para ello precisamente en los elementos que ya se están implantando en el entorno, sacando provecho de unas acciones que, sin que ello suponga dudar de su bondad conceptual, deberían, en su modelo, haberse implantado desde otras sensibilidades.

Para el logro de esta integración el Plan establece las siguientes determinaciones de ordenación general:

- Incorporar al desarrollo del núcleo los valores estratégico-locacionales y rentas de posición de los terrenos situados entre la Avda. de Portugal y el límite norte del Parque Tecnológico de Amunia.

Ya en el apartado III-16 de esta Memoria referida al fragmento 16 se han explicitado detalladamente los factores y potencialidades que poseen los suelos situados en las márgenes de este tramo de la Avda. de Portugal, así

como la necesidad social de garantizar su destino a actividades generadoras de empleo y de estructuración urbanística general.

Adicionalmente a aquellos razonamientos en este lado sur de esta Avenida concurren otros factores estructurales que hacen abundar aún más en aquellas potencialidades, y que derivan de la implantación, precisamente en el lindero sur de éste área, y de los suelos limítrofes, adscritos como sistemas generales, y pertenecientes al fragmento 19, que complementan al Parque Tecnológico-Empresarial. Si ello es ya de por sí un magnífico germen inicial para el desarrollo a estos fines de estos suelos, lo es aún más si se tiene en cuenta que, de los objetivos pretendidos para el desarrollo del Parque, resulta imprescindible un estricto control de las actividades que se implanten en su interior. Ello ha de generar, como es habitual, ciertas tensiones en sus áreas de borde, y cuyo único objetivo y razón de ser lo es el aprovechar las rentas de posición que se derivan de su cercanía. Son precisamente estas rentas adicionales las que pretende utilizar estructuralmente el Plan, ordenándolas y canalizándolas hacia el modelo general de orden urbano que él establece.

- Incorporar igualmente al desarrollo del núcleo los valores y potencialidades de un elemento territorial tan singular como es la ladera este de la comisa sobre la que él mismo se asienta.

Ya al principio de esta Memoria se han referido suficientemente los valores medioambientales, complementados en este tramo con unos valores paisajísticos tanto receptor como emisor de vistas nada desdeñables, de esta singular formación geológica. Pero tales valores van acompañados, como es frecuente en la naturaleza, de riesgos, riesgos que en este caso se concretan en la existencia sobre esta ladera de unas notables presiones hidrológicas laterales, y cuya desatención produce efectos como los que están aún recientes en la memoria colectiva.

Se añan aquí por tanto dos circunstancias que desaconsejan totalmente el destino de estos suelos a usos edificatorios —mucho menos residenciales— e incluso obligan a adoptar ciertas cautelas sobre otros usos meramente constructivos

Sin embargo el Plan considera que estos suelos tienen potencialidad y necesidad de desarrollo, por lo que los incorpora a la estructura de suelos rústicos con protección particularizada (como se desprende de los planos y fichas de ordenación), salvaguardando así con ello tanto sus valores naturales, y permitiendo la rentabilización urbanística legítimamente deseada por sus propietarios, y la potenciación de un foco cultural-patrimonial del núcleo.

Esa incorporación pretende, por un lado, mantener las bodegas existentes, y por otro lograr su mantenimiento en el marco definido por el Plan y se destinen a acoger usos acordes a su naturaleza y características (no tiene por qué obviarse el referir aquí que el Plan está pensando en el destino de estas y otras construcciones que puedan implantarse, a usos tales como talleres y tiendas de artesanía, locales tradicionales de restauración, etc. todos ellos usos de servicios que apoyen y complementen a las actividades económicas implantadas a pié de la ladera –Industria Escaparate según se ha definido ésta en el apartado de esta Memoria correspondiente al fragmento 16 y Parque Tecnológico- y que no tienen allí cabida).

Adicionalmente, y por lo que a la instrumentación de tal incorporación a la estructura general se refiere, el Plan integra la mayor parte de estos suelos en un sector de ordenación de alta rentabilidad urbanística (Sector ULD19-01) y otra pequeña parte en el sector sobre el que se pretende constituir el área de centralidad del núcleo (sector NC18-02), y sobre los cuales los propietarios habrán de materializar los aprovechamientos que el Plan les asigna, a la vez que entregan a la sociedad los suelos en concepto de participación en las plusvalías, los terrenos calificados como Sistema Local de espacios libres que liberará parte de la cornisa.

En estos objetivos de destino el Plan implanta una rotonda sobre la vía de enlace entre la ronda sur y la Avda. de Portugal en la que poder entroncar una calle que, reutilizando parte de la vía de acceso desde dicha Avda. de Portugal al núcleo de Oteruelo, actualmente en desuso y cuyo entronque con la Avenida este Plan definitivamente anula, garantice la relación entre esas áreas de actividades económicas y la zona de este Sistema General de Espacios Libres que se considera necesario destinar a estos usos.

Igualmente, y en ese mismo objetivo general de integración endógena del ámbito, el Plan implanta un nuevo eje de accesibilidad al núcleo por el sur, utilizando para ello el semicírculo oeste disponible en la rotonda a construir en el punto central de la vía que une la ronda sur con la Avda. de Portugal, y cuyo semicírculo oriental será utilizado para dar acceso al Parque Tecnológico-Empresarial.

Esta vía se diseña ascendiendo desde esta rotonda por la media ladera hasta alcanzar la plataforma de coronación de la cornisa en la esquina suroriental del cementerio, punto en el que se ramifica para, por un lado, prolongarse en sentido sur-norte hasta alcanzar el centro del núcleo tradicional precisamente en la plaza del Mirador, por otro, constituir el cierre sur del anillo que circunvala

todo el poblamiento implantado en la zona centro-norte de la cornisa, y por fin, garantizar el acceso a los grandes equipamientos colectivos previstos implantar como sellado por el sur de dicho poblamiento.

- b. Dotar al ámbito de una estructura zonal que, posibilitando los desarrollos urbanísticos que sus singulares características territoriales permiten, garantice la conservación de sus valores de calidad de vida urbana a la vez que la preservación de los valores ecológicos y ambientales que este territorio posee.

El notable incremento de presión y carga humana que sobre este ámbito se introduce desde el modelo adoptado por el Plan, es solamente posible desde la adopción de una estructura general que garantice su compatibilidad con la preservación y potenciación de los valores que posee.

La estructura que para ello el Plan adopta configura un anillo perimetral o ronda de circunvalación que, dadas las dimensiones finales que adquiere el poblamiento, garantizan la accesibilidad a cualquier punto del mismo sin introducir tráficos por su interior que no sean los de sus propios accesos. Tan sólo dos cortos tramos de los ejes principales, los correspondientes al tramo norte de la calle Principal y el cierre sur, discurren por el interior del doblamiento, pero ello lo hacen por unas zonas que son, en cualquier caso, de borde.

Dicho anillo de circunvalación se traza, entre otras razones, de forma que actúe de rotunda frontera del doblamiento y los suelos de entorno que requieren, por sus características naturales, medidas extremas que garanticen la imposibilidad de su urbanización, por lo que se incorporan además a la estructura general en condición de Sistema General de Espacios Libres, calificación esta que justamente les corresponde precisamente desde los valores que aportan al modelo.

La integración del núcleo en la estructura general de la ciudad se garantiza mediante la disposición de un total de cinco puntos de relación con los ejes viarios generales, ejes todos ellos que conectan en todo caso exclusivamente con el anillo principal del núcleo:

En el lado norte, se dispone un eje transversal que prolonga sus extremos en sentido oeste hasta enlazar con los desarrollos industriales previstos al lado oeste del barranco de La Fontanilla, a la vez que con el Camino de La Raya, y discurre en sentido este bajo la actual carretera N-120 para enlazar con la zona de la Fanfalcia y, a través de la red estructural de esta zona, con los centros urbanos principales –Palacio de Congresos, centro integrado de transporte de viajeros, equipamientos deportivos de primer nivel, etc.

A poca distancia hacia el sur del eje anterior, se dispone un entronque con la propia carretera N-120, eje este desde el que se tiene acceso en todas direcciones a cualquier punto de la ciudad y del territorio.

Un poco más al sur, y por este mismo costado ese del núcleo, se dispone aquella calle de conexión que, desde el mismo centro del núcleo tradicional, relaciona estas áreas netamente residenciales de la plataforma alta de la cornisa con las áreas de empleo que se localizan a pié de la ladera.

En el extremo sur se dispone aquél nuevo acceso sur que se deriva de la rotonda central prevista sobre la vía de conexión de la ronda sur con la Avda. de Portugal.

Es precisamente esa total y absoluta concentración sobre el lado este del poblamiento de los puntos de relación con la estructura general, una de las poderosas razones que justifican la necesidad de implantar ese anillo perimetral o ronda de circunvalación que garantice la accesibilidad extensa de todo el poblamiento sin tener por ello que atravesar un núcleo cuya red viaria tiene unas características geométricas acordes con las funcionalidades que hasta ahora ha debido prestar.

No se le escapa al Plan que de las condiciones de implantación sobre el territorio de los dos ejes de accesibilidad más septentrionales, se derivan unas indeseables condiciones de segregación espacial al ámbito resultante entre el eje longitudinal principal –prolongación norte de la calle Principal- y la carretera N-120 que, a la vez que se genera una fuerte dependencia para la movilidad de esta área respecto de dicho eje longitudinal. En evitación de estas condiciones el Plan impone al desarrollo urbanístico de este ámbito la ejecución de un vial de integración endógena que, arrancando del centro del núcleo, plaza de cruce de las calles Principal, Muro y Mirador, se extienda hacia el norte coincidiendo primero con la traza actual de la calle Mirador norte para, pasando elevada sobre el vial central de acceso al núcleo desde al carretera N-120, continuar en ese mismo sentido sur-norte hasta alcanzar el Camino de la Raya después de haber pasado también elevada sobre el eje transversal norte. Tanto este vial como las dos estructuras de paso, deberán ser ejecutadas por los sectores de suelo urbanizable afectados, y ello en el objetivo de procurar la disposición de un elemento que integre tanto entre sí como con el resto del doblamiento, tales desarrollos, ofreciendo a la vez una alternativa de accesibilidad y relación a la que constituye de por sí el eje principal del anillo, cuya capacidad de asunción de tráfico debe quedar más reservada para movimientos de acceso y de relación de media distancia.

18.2. Ordenación del núcleo urbano.

Respecto de la ordenación del propio núcleo tradicional, el Plan se plantea sobre él un único objetivo que podría enunciarse como:

Conservar los valores urbanísticos que caracterizan el núcleo tradicional sin renunciar por ello a mejorar sus condiciones de calidad urbana y de vida.

El núcleo tradicional tiene unos valores urbanístico-culturales indudables. No por el hecho de que sea un pequeño núcleo de estructura rural que ha perdido su funcionalidad como tal, quiere ello decir que deba dinamitar su estructura formal actual, pero sí necesita adaptarla a la nueva situación que le sobreviene.

Como área homogénea en sí mismo considerado, la aplicación sobre este ámbito de las condiciones de ordenación y edificación que tiene al momento asignadas en el planeamiento general vigente, arrojan un valor para el índice de densidad de aprovechamiento de 1,56 metros cuadrados construibles por cada metro cuadrado de suelo deducido el suelo destinado a Sistemas Generales, inexistentes en este ámbito, valor éste que supera el establecido como máximo deseable en esta clase y categoría de suelo en el art. 36.1.b. de la Ley 5/1999.

Ante esta situación, dos son las ataduras legales que impiden al Plan poder atender la demanda social existente en este núcleo en el sentido de elevar la altura de edificación en el mismo:

- Por un lado, el contenido del art. 36.1.a. de la Ley 5/1999, cuya dicción literal reza del siguiente modo:

"El planeamiento urbanístico tendrá como objetivo la mejora de la calidad de vida de la población mediante el control de la densidad humana y edificatoria, y a tal efecto se atenderá a los siguientes criterios y normas:

a. En suelo urbano consolidado, el aprovechamiento de las parcelas y sus parámetros, tales como la altura, el volumen o el fondo edificable, no superarán los niveles que sean característicos de la edificación construida legalmente en su entorno."

- Por otro, el apartado b. siguiente de ese mismo artículo legal, cuyo contenido literal reza asimismo del siguiente modo:

b. "En suelo urbano consolidado, cuando ya existan más de 100 viviendas ó 15.000 metros cuadrados construidos por hectárea, el planeamiento no podrá contener determinaciones de las que resulte un aumento del aprovechamiento o de la densidad de población totales."

- Una tercera determinación de este mismo texto legal, viene a abundar aún más si cabe sobre esta cuestión, y es la contenida en el art. 37, el cual establece:

“El planeamiento urbanístico tendrá como objetivo la protección del patrimonio cultural, y a tal efecto incluirá las determinaciones necesarias para que:

- a. Se favorezca la conservación y recuperación del patrimonio arqueológico, los espacios urbanos relevantes, los elementos y tipos arquitectónicos singulares y las formas tradicionales de ocupación humana del territorio, conforme a las peculiaridades locales.”*

El Plan por tanto está obligado por Ley a mantener aquellas condiciones de edificación que rigen actualmente sobre este núcleo teniendo vetado:

- Aumentar las alturas permisibles por encima de las dos plantas que es la altura característica de las edificaciones existentes en el núcleo (art. 36.1.a.Ley 5/1999);
- Aumentar el aprovechamiento del área homogénea que el núcleo constituye por sí mismo, al existir ya sobre el ámbito una superficie construible por hectárea superior a la considerada como máxima permisible (art. 36.1.b.Ley 5/1999);
- El no atender como uno de sus objetivos la conservación y recuperación de una forma tradicional de ocupación humana del territorio una de cuyas peculiaridades locales es la altura de dos plantas que caracteriza el núcleo (art. 37.a. Ley 5/1999).

Sin embargo, y como se ha dicho en el propio enunciado de este tercer objetivo general del Plan para la ordenación de este ámbito, nada de ello obsta a que el Plan no atienda a la necesaria mejora urbanística del ámbito, en la medida en que las intervenciones que se planteen en esta línea, respeten igualmente las limitaciones que se derivan de estos textos legales.

En este objetivo, y estas condiciones, el Plan interviene sobre el núcleo y su entorno planteando las siguientes acciones:

- Dotar al núcleo de un área de centralidad –la plaza del pueblo, podría decirse- de la que al momento carece.

Dadas las limitaciones que la legislación impone para afrontar intervenciones de estos objetivos sobre núcleos de estas características, el Plan decide intervenir a este objetivo sobre un espacio inmediato al tradicional punto central del núcleo para, reordenando una Unidad de Actuación delimitada en el planeamiento general anterior y después de más de veinte años aún no ejecutada, conseguir esa área de

centralidad que, como espacio que aglutine sobre sí la vida colectiva, sienta la base para la recuperación de esa personalidad o peculiaridad propia que la Ley no quiere se pierda.

Responde así a este objetivo el sector denominado NC18-02, el cual corresponde, como se ha dicho, con una actuación de mera extensión definida en el planeamiento general anterior, y para la que este nuevo Plan establece unas condiciones de ordenación que, posibilitando la materialización del máximo aprovechamiento para la categoría de suelo urbano no consolidado que a estos terrenos les corresponde, permitan la disposición sobre ellos de una plaza o espacio público de pequeña escala por ser esta la banda dimensional que caracteriza al núcleo.

El lado norte de esta plaza, cuyos suelos corresponden al sector de Suelo Urbanizable ULD18-02, deberá implantar asimismo en este frente una dotación urbanística que complete esta acción, y cuyo destino específico previsto por el Plan es el de implantar un centro administrativo al servicio del núcleo.

- Mejorar las condiciones de accesibilidad de este nuevo área de centralidad, haciendo confluir en él los ejes principales que integran el poblamiento.

El Plan establece la necesidad de remodelar el actual punto de cruce de las calles Principal, El Muro y Mirador, cuya mejora como punto de convergencia de todos los tráficos que acceden al núcleo es imprescindible acometer.

19. FRAGMENTO 19.

19.1. Ordenación general del ámbito.

El ámbito de este fragmento se delimita por unos potentes elementos territoriales que en cierta forma aíslan al mismo de la ciudad de la que forma parte, situación esta en la que radican precisamente la mayor parte de los problemas estructurales que le caracterizan. Así, sus límites están constituidos por la Avda. de Portugal al norte, el haz de vías de la estación de clasificación de mercancías por ferrocarril al este, la nueva ronda sur al sur, y la traza del ferrocarril del norte al oeste.

Su base territorial originaria estaba formada por unas estructuras naturales de direccionalidad característica noroeste-sureste –comisa de Armunia, presa del Bemesta, antiguos caminos de León-Armunia, Armunia-Trobajo del Cerecedo, de Alfageme, etc.-estructura que no han respetado en modo alguno ninguna de las intervenciones humanas habidas en los últimos cien años, las cuales han “montado” sobre esta base oblicua una nueva malla ortogonal de direccionalidad cartesiana norte-sur y este-oeste, sin procurar en lo más mínimo no ya una adaptación a aquella base preexistente, sino tan siquiera una mínima adecuación entre ambos sistemas.

La situación del ámbito es así al momento compleja, bastante caótica, y precisada de una urgente y decidida reconducción.

Las primeras dificultades con que se enfrenta el Plan ante este territorio radican precisamente en identificar cuáles sean los elementos matrices que mayores posibilidades tienen de, desde su manejo racional, aportar más valores y precisar menores costes para estructurar mínimamente el ámbito

En esta situación, el primer objetivo general que el Plan se plantea puede enunciarse como el de :

Dotar al ámbito de una estructura coherente que le permita integrarse en primer lugar con su propia base físico-territorial, así como con la ciudad de la que forma parte, y en sí mismo.

A. La clasificación del suelo.

Es quizá, la decisión estructural del Plan en relación con la clasificación y categorización del suelo, el aspecto que mejor ilustra las dificultades y situación existentes. El poblamiento y las ocupaciones de suelo con usos urbanísticos se expanden indiscriminadamente por el ámbito formando bolsas inconexas que sortean como pueden unas infraestructuras lineales de direccionalidad múltiple.

Los suelos que se atribuyen al régimen del Suelo Urbano Consolidado aparecen disgregados por el territorio produciendo una lectura del sistema que se reconoce poco sólida, pero que intenta no solamente no incrementar problemas, sino que permite avanzar notablemente hacia posibles soluciones. Se han respetado de todas maneras en esta categoría aquellos principios y criterios establecidos para la atribución de este régimen, tanto en la legislación vigente como en las bases de este Plan.

La clasificación que aquí se adopta aparece dominada por la clase de suelo urbano en su categoría de No Consolidado, resultado de la necesidad de ir agrupando pequeñas bolsas de suelo aisladas y discontinuas, hasta conseguir una dimensión en los distintos sectores que puedan alcanzar a resolver cada uno de ellos por sí mismos una parte mínimamente autónoma del problema de conjunto. Esta categoría ha tenido que incorporar, por tanto, pequeñas extensiones, vacíos que responden a aquella necesidad de masa crítica mínima, que ha ido decantado zonalmente su asignación final.

La atribución del régimen del Suelo Urbanizable muestra una mayor consistencia. Una vez separados en la clase y categorías anteriores los múltiples vacíos intersticiales de pequeña extensión, los vacíos estructurales son más extensos, amplios y continuos, y ello permite alcanzar una organización algo más ágil.

El resultado final de esta determinación estructural del Plan es una clasificación en la que domina con claridad lo factible sobre lo territorialmente constatable e incluso sobre lo creíble.

B. El sistema viario.

Sentada aquella primera base estructural el Plan afronta en un segundo nivel un primer intento de definición del sistema de movilidad general. La definición sistémica de este elemento estructural muestra con toda crudeza –a través de su rareza sistémica, sus trueques para conseguir continuidades y resolver interferencias- el alcance y consecuencias que para este ámbito ha tenido y tiene aquella histórica rotura estructural de la base territorial preexistente.

Sobre un sistema cuyos elementos de primer nivel o generales –constituidos por las Avdas. de Portugal y Antibióticos, dado que la nueva ronda sur no dispone de otros puntos de acceso al ámbito que no sea el enlace con la Avda. de Antibióticos- se ha estructurado claramente como un sistema cartesiano orientado a los cuatro puntos cardinales, el segundo nivel sistémico aparece girado casi 45 grados, único modo de conseguir solventar la interrelación de aquél primer nivel sistémico con el soporte territorial natural –topográfico fundamentalmente- con unos costes sociales y económicos razonables.

En este caso concreto son los elementos de tercer nivel del sistema los que, forzando en gran medida las propias bases de su categorización, permiten solventar en gran parte las dificultades de interrelación entre los dos niveles anteriores y de todos ellos con los elementos de la red capilar.

El resultado final es una red cuya organización sistémico-funcional resulta necesariamente algo confusa, pero cuya disposición metodológica resulta por ello esencial. En cualquier caso el sistema finalmente adoptado está voluntariamente incompleto. Como se ha dicho se ha adoptado un límite establecido en un coste social y económico razonable. Algunos elementos del sistema se disponen conscientemente incompletos, pero se implantan de modo que resulte fácil su compleción futura, cuando las necesidades y medios de posible disposición lo aconsejen y permitan.

El sistema queda así integrado por los siguientes elementos:

- Eje transversal norte. El eje aporta la más importante base de la integración estructural amplia del ámbito al dar conectividad entre el centro integral de transporte de viajeros en su extremo norte –fragmento 14-, los equipamientos deportivos de primer nivel existentes al norte de la Avda. Fernández Ladreda –fragmento 14- esta misma Avda de Fernández Ladreda mediante un enlace a desnivel, el grupo 1 de nuevos talleres de RENFE a implantar en el extremo norte de la planta de Antibióticos, la propia Avda. de Antibióticos mediante una rotonda a nivel, los centros Universitarios de Armunia, el nuevo Parque Científico de Armunia, la Avda. de Portugal en el extremo oeste de este ámbito mediante un enlace a desnivel, el núcleo urbano de Armunia desde el norte, el eje básico de relación de todos los suelos destinados a usos industriales del arco sur del municipio, y el Parque Tecnológico-Empresarial de Armunia. El eje tiene continuidad por su extremo oeste hasta entroncar en la nueva vía que enlaza la ronda sur con la Avda. de Portugal a la altura del núcleo de Oteruelo dando acceso desde ella a este mismo núcleo urbano.

Sus características geométricas, y por tanto de asunción de tráfico, ha debido asumirse, disponiendo tramos con un carril por sentido –tramo del enlace con la Avda. Fernández Ladreda, por ejemplo-, tramos de doble carril por sentido en calzadas separadas con mediana edificada –tramo del área del Camino de Armunia, o tramo comprendido entre la calle San Juan Bosco y el nuevo trazado paralelo a esta por el norte- y tramos de doble carril por sentido con mediana. La mayor parte de su traza es de nueva implantación, si bien existen algunos tramos y ramales de enlace con otras vías de nivel general que utilizan tramos de calles existentes.

- Eje de relación de las áreas industriales del arco sur. El eje se inicia en el nuevo acceso sur a León, en un punto del enlace entre este acceso y la nueva ronda sur (fragmento 20), y termina entroncando mediante rotonda en el eje transversal norte anterior. En su discurrir hacia el oeste va aportando al ámbito accesibilidad con, entre otros elementos, las implantaciones industriales de la margen derecha del Bemessa –plantas de Puleva, Vitatene, Mercado Nacional de Ganados-, actual carretera de Vilecha mediante una rotonda a nivel y a través de la cual tiene acceso

a las implantaciones industriales existentes y previstas apoyadas en esta carretera y al núcleo urbano de Trobajo del Cerecedo, el grupo 2 de nuevos talleres de RENFE en los terrenos que libera la planta de CLH, depósitos estratégicos de BP y nuevas implantaciones industriales previstas en su entorno, Avda. de Antibióticos mediante una rotonda a nivel, el núcleo urbano de Armunia desde el sur, acceso norte al polígono de Villacedré, nuevas implantaciones industriales previstas en el extremo suroeste de Armunia, el núcleo urbano de Armunia por el oeste, para cerrar en su extremo norte con el eje transversal anterior.

- El eje tiene por tanto una notable relevancia territorial, si bien tanto en su modo de implantación como en sus características geométricas y técnicas se han hecho prevalecer las funciones locales sobre aquellas más aparentemente territoriales, pero sin renunciar por ello a estas últimas.
- El sistema básico forma así un semianillo que se cierra sobre sí mismo tan sólo en su extremo occidental, pero que va teniendo conexión en su recorrido con múltiples elementos de este mismo nivel en el sistema global. Su conectividad por el oeste es la más reducida ya que se limita por el momento a aquella prolongación hacia el oeste del eje transversal norte hasta alcanzar a la vía de enlace de la nueva ronda sur con la Avda. de Portugal a la altura del núcleo de Oteruelo. Sin embargo el Plan prevé la construcción en la rama sur del anillo de un paso bajo la línea del ferrocarril a la altura del borde suroeste del núcleo de Armunia que permita una futura continuidad hacia el noroeste hasta cerrarse con el mismo eje transversal norte en el entronque de aquél con la vía de enlace de la ronda sur con la Avda. de Portugal.
- Un tercer elemento de este nivel se implanta formando secante de este semianillo por el borde nororiental del núcleo de Armunia, utilizando para ello la traza que sigue en este ámbito la presa del Bemessa, elemento territorial este que se integra estructuralmente en el eje en forma de su mediana. La pertenencia de este elemento a este nivel del sistema deriva de su funcionalidad como eje principal de integración territorial y urbana del núcleo de Armunia, al que se van incorporando la práctica totalidad de las vías de acceso exterior a este núcleo, ya que las características geométricas y técnicas del mismo no son sin embargo las adoptadas con carácter general para los ejes de este nivel del sistema. El eje debe acoger además en subsuelo aquél nuevo colector general que, arrancando en el Camino de La Raya en el extremo norte de La Fanfalcia, deberá discurrir por aquí hasta alcanzar la EDAR.
- Por lo que a los elementos del nivel complementario se refiere, el ámbito se estructura sobre un total de tres ejes de este nivel que atienden a garantizar su integración de entorno y que van entroncando en los elementos de primer nivel sin

tener otra continuidad, en la mayoría de los casos, con los otros elementos del mismo nivel pero ámbito endógeno que no sea a través de dichos ejes, y otros cuatro que lo hacen en ese nivel endógeno y cuyas características de implantación e hinterlands de servicio quedan suficientemente explicitadas en la documentación gráfica de este Plan, a la que, en aras de la necesaria brevedad, remitimos.

C. *La organización de los usos del suelo.*

El sistema viario implantado permite compartimentar el territorio en grandes bolsas de suelo urbanísticamente útil a las que el Plan intenta especializar en sus usos recogiendo en su asignación funcional final las múltiples y dispersas preexistencias que, en forma de implantaciones individuales, caracterizan el ámbito, consiguiendo de esta forma hacer compatibles zonalmente esas notables mezclas de usos existentes.

Resultan así:

- Área del Camino de Armunia. Emplazado en la esquina noreste del ámbito, con un uso dominante residencial que recoge todas las edificaciones existentes dispersas por los dos tercios de su superficie noroeste, se consigue compatibilizar con los usos industriales de su tercio sureste mediante la interposición entre ambas áreas del eje básico denominado transversal norte.
- Resto de suelos situados en el lindero este y delimitados entre la Avda. de Antibióticos y el sistema general ferroviario. Con uso exclusivo industrial, integra las implantaciones existentes correspondientes a la propia planta de Antibióticos, central lechera, reservas estratégicas de BP, y los suelos intersticiales entre ellas que resultan al momento vacantes y que habrán de integrarse a la estructura urbana en usos de estas mismas tipologías.
- Área en el entorno de la calle Fraga Iribarne. Delimitado en su borde occidental por la prolongación sur de la calle Jorge Manrique, en él domina el uso residencial, por lo que deberán reconvertirse las dos implantaciones industriales existentes en el frente oeste de la calle Fraga Iribarne.
- Área de la Universidad. El Plan reordena este ámbito sustancialmente. En primer lugar, limita el reconocimiento de pertenencia a la clase de suelo Urbano a los terrenos ocupados por la Universidad en un fondo de 100 metros sobre el frente de la Avda. de Portugal, pero no así al resto de suelos vacantes de que dispone este ente, terrenos estos que el Plan incluye en la clase de suelo de Urbanizables que les corresponde, previendo su destino a usos diversos función del ámbito menor a que se incorporan.

Atravesado este ámbito en sentido este-oeste por el eje básico transversal norte, el Plan asigna el uso residencial a las manzanas que quedan adosadas a las edificaciones de este uso existentes apoyadas sobre la calle San Juan Bosco, especializando hacia usos de actividades económicas las manzanas que quedan ubicadas en la mitad oeste de esta zona, con la interposición entre ambas de una dotación de espacios libres que prolonga hasta el eje básico la calle Miguel Hernández. Para los terrenos que quedan localizados al norte de este eje, entre él y la Universidad, el Plan prevé su destino a la implantación de un Parque Científico que haga de puente entre el centro de conocimiento que es la Universidad y el centro productivo que habrá de ser el Parque Tecnológico.

- En el lado sur, el Plan establece la frontera entre los mismos dos usos principales, residencial y de actividades económicas en su modalidad de actividades industriales, también en la traza del eje básico, especializando hacia el primer uso los suelos que se localizan al norte y este del eje y hacia los segundos los de la banda sur y oeste. Sin embargo, y al igual que ocurría en los suelos de la zona norte, también aquí ha sido necesario hacer matizaciones a este criterio general, y así se asigna el uso residencial a la parte de suelos que, situados al sur de este eje resultan comprendidos entre la Avda. de Antibióticos y el acceso norte al polígono de Villacedré, y ello tanto por las preexistencias de implantación como por la configuración de la propiedad que en ese difícil juego entre lo deseable y lo posible desaconseja la implantación en esta de zona de usos fuertemente consuntivos de suelo.
- El ámbito o almendra central se especializa casi íntegramente a usos residenciales, con una notable excepción en la práctica totalidad de los suelos con frente a la Avda. de Antibióticos en su margen oeste, para los cuales se mantiene esa imprecisión de especialización que al momento les caracteriza. Esta imprecisión genera problemas tan sólo en un único punto, el correspondiente a las instalaciones industriales ubicadas en el margen norte de la calle San Juan Bosco, las cuales, por su configuración física, resultan ser las únicas que, viéndose el Plan obligado a mantener por aplicación de aquél límite del coste social y económico razonable, constituyen una cuña que penetra hasta prácticamente el nuevo área de centralidad que el Plan implanta como base esencial para la ordenación del núcleo urbano de Armunia.

19.2. Ordenación del núcleo urbano.

El núcleo se dispone, al igual que lo hacía el anterior de Oteruelo de la Valdoncina, sobre el borde de cornisa de la elevación de la primera terraza del Bernesga, lo que le fuerza a una linealidad característica a lo largo del borde de cornisa de dominante direccional noroeste-sureste.

La implantación inicial sobre esa base física le ha configurado una característica linealidad de esa misma dominante direccional que fue cerrando notablemente cualquier posibilidad de expansión hacia el interior, hacia el suroeste. Sin embargo, las tensiones de crecimiento fueron precisando esa expansión, lo que se solventó radiándose a sí mismo en esa dirección desde los escasos puntos de accesibilidad que esa colonización cuajada del frente de la cornisa permitía. El resultado final es una estructura indiferenciada en mancha de aceite no radial, sino de difusión básicamente lineal con múltiples expansiones arrítmicas que repite en cada una de sus expansiones esa característica linealidad de dirección noroeste-sureste.

El plan afronta la integración urbanística de este poblamiento expansivo desde los siguientes objetivos globales:

- Completar la estructura de dispersión existente, colmatando los vacíos hasta configurar un núcleo compacto capaz de integrar en un único e identificable ámbito urbano los múltiples núcleos menores dispersos por el territorio sin capacidad para alcanzar a crear y mantener unos niveles mínimos de actividad que pueda denominarse urbana.
- Permeabilizar transversalmente el poblamiento posibilitando así su expansión ordenada hacia el suroeste.
- Integrar el núcleo en su entorno diversificando sus estructuras de relación principalmente con la cabecera municipal.

Para el logro de estos objetivos, el Plan establece una estructura de ordenación que se proyecta sobre las siguientes bases:

- Dotar al núcleo de un área de centralidad que procure aglutinar a la población en torno a ella.

El núcleo tradicional carece, al igual que ocurría con el núcleo anterior de Oteruelo, de un centro que aglutine la vida colectiva. Tan sólo la Iglesia, por su emplazamiento, volumen y valor arquitectónico, ofrece un área signifiante, pero la escasez de espacio libre en su entorno anula en la práctica su potencialidad estructurante.

El Plan aúna el valor de posición dominante de este edificio con el valor paisajístico del borde de cornisa que caracteriza a este emplazamiento para establecer sobre esta base un área de centralidad formalmente diferenciada que, prolongándose hacia el noreste por la línea de máxima pendiente de la ladera, se expanda en la zona baja formando un gran espacio libre rodeado, en forma de ágora, por nuevas

edificaciones en cuyas plantas bajas se implanten las actividades de servicios básicos de que el núcleo carece.

Los suelos vacantes disponibles para alcanzar a configurar este centro se adscriben al régimen del suelo urbanizable por lo que el Plan descende en el establecimiento de las determinaciones vinculantes para el desarrollo de este sector a obtener garantías suficientes de que al menos desde la base física de su ordenación se coadyuve hacia este objetivo.

Responden a este objetivo las determinaciones que se establecen para el desarrollo de los sectores NC19-08 y ULD19-07, así como la calificación como Sistema General de Espacios Libres de la traza de la presa del Bernesga y la disposición del eje básico central en que este elemento ha de quedar integrado.

Complementariamente a este área de centralidad que podríamos denominar como principal, el Plan atiende a mantener la escala que caracteriza al núcleo, generando diversos centros de este mismo fin distribuidos por los diferentes ámbitos, formando entre todos ellos un sistema polinuclear de escala adecuada al tamaño y características del núcleo.

- Como intervenciones más singulares dentro de las de este grupo destacan la intervención prevista en la margen occidental de la Iglesia, sector NC19-07, la cual pretende, además de sanear el ámbito, configurar aquí un espacio colectivo que aglutine el mismo, así como la ordenación establecida para los sectores NC19-06 ó NC19-11, dirigidas ambas hacia ese mismo objetivo.

- Configurando una estructura de accesibilidad al núcleo central que, sin disminuir la funcionalidad de los ejes viarios principales actuales, los interrelacione entre sí con una red viaria transversal que integra asimismo los nuevos ejes de integración amplia.

- El Plan carga el logro de este objetivo sobre el desarrollo de los sectores ULD19-02, NC19-05, NC19-06, NC19-07, ULD19-03, así como sobre todos los sectores de suelo urbanizable ubicados en el arco sur del ámbito.

- Precisamente sobre los sectores de este arco, el Plan establece otro de los elementos principales de estructuración básica del núcleo, imponiendo a su desarrollo la concentración de las reservas dotacionales en forma de banda lineal continua perimetral al núcleo, configurando así un anillo dotacional en el borde del

núcleo que pretende garantizar la integración social entre él y los nuevos desarrollos (sectores ULD19-04, ULD19-05 y ULD19-08).

Respecto de las determinaciones que el Plan adopta en relación a las condiciones de edificación, también sobre este núcleo se ha producido una intensa demanda de incremento del volumen edificable.

La situación es aquí también muy similar a la que se produce en el caso del núcleo de Oteruelo de la Valdorcina. Como área homogénea que este núcleo es en si mismo, la aplicación de las condiciones de edificación que tiene al momento asignadas en el planeamiento vigente, arrojan un valor para el índice de densidad de aprovechamiento de 1,51 metros cuadrados construibles por cada metros cuadrado de suelo deducido el suelo destinado al momento a Sistemas Generales, también en este núcleo inexistentes, valor este que supera ligeramente el establecido como máximo deseable en esta clase y categoría de suelo en el art. 36.1.b. de la Ley 5/1999.

Se produce por tanto en este caso idéntica situación a la descrita en el caso del núcleo anterior, y que reproducimos aquí en aras de una mayor facilidad de entendimiento general.

Ante esta situación, dos son las ataduras legales que impiden al Plan poder atender la demanda social existente en este núcleo en el sentido de elevar la altura de edificación en el mismo:

- Por un lado, el contenido del art. 36.1.a. de la Ley 5/1999, cuya dición literal reza del siguiente modo:

"El planeamiento urbanístico tendrá como objetivo la mejora de la calidad de vida de la población mediante el control de la densidad humana y edificatoria, y a tal efecto se atenderá a los siguientes criterios y normas:

e. En suelo urbano consolidado, el aprovechamiento de las parcelas y sus parámetros, tales como la altura, el volumen o el fondo edificable, no superarán los niveles que sean característicos de la edificación construida legalmente en su entorno.

- Por otro, el apartado b. siguiente de ese mismo artículo legal, cuyo contenido literal reza asimismo del siguiente modo:

f. "En suelo urbano consolidado, cuando ya existan más de 100 viviendas ó 15.000 metros cuadrados construidos por hectárea, el planeamiento no podrá contener determinaciones de las que resulte un aumento del aprovechamiento o de la densidad de población totales."

- Una tercera determinación de este mismo texto legal, viene a abundar aún más si cabe sobre esta cuestión, y es la contenida en el art. 37, el cual establece:

"El planeamiento urbanístico tendrá como objetivo la protección del patrimonio cultural, y a tal efecto incluirá las determinaciones necesarias para que:

a. Se favorezca la conservación y recuperación del patrimonio arqueológico, los espacios urbanos relevantes, los elementos y tipos arquitectónicos singulares y las formas tradicionales de ocupación humana del territorio, conforme a las peculiaridades locales."

El Plan por tanto está obligado por Ley a mantener aquellas condiciones de edificación que rigen actualmente sobre este núcleo teniendo vetado:

- Aumentar las alturas permisibles por encima de las dos plantas que es la altura característica de las edificaciones existentes en el núcleo (art. 36.1.a.Ley 5/1999);
- Aumentar el aprovechamiento del área homogénea que el núcleo constituye por si mismo, al existir ya sobre el ámbito una superficie construible por hectárea superior a la considerada como máxima permisible (art. 36.1.b.Ley 5/1999);
- No observar como uno de sus objetivos la conservación y recuperación de una forma tradicional de ocupación humana del territorio una de cuyas peculiaridades locales es la altura de dos plantas que caracteriza el núcleo (art. 37.a. Ley 5/1999).

20. FRAGMENTO 20.

20.1. Ordenación general del ámbito.

Los límites del ámbito quedan constituidos por la Avda. Fernández Ladreda al norte, el río Bernesga al este, la nueva ronda al sur, y el haz de vías de la zona de clasificación de mercancías por ferrocarril al oeste.

Se trata de unos suelos vacantes ocupados tan sólo en su tercio más septentrional por un pequeño polígono desarrollado al amparo de las instalaciones de Mercaleón.

Son precisamente usos de estas características no sólo los únicos que existen implantados en el ámbito, sino los que flanquean al momento el mismo, situación esta que constituye el principal condicionante que el Plan ha tenido en cuenta a la hora de atribuir a estos suelos su papel en la estructura general y el modelo de ciudad.

Efectivamente, aquella ocupación existente en el tercio norte divide el ámbito en dos zonas:

A. Zona norte.

De pequeña extensión, abre su frente norte hacia las instalaciones deportivas de nivel ciudad emplazadas en la otra margen de la Avda. Fernández Ladreda.

Su escasa extensión, y el hecho de constituir una pieza fuertemente segregada de la ciudad por la forma de implantación de las infraestructuras que le flanquean por tres de sus lados, hace de esta zona unos suelos sin vocación definida. Podrían acoger por igual una especialización hacia usos generadores de empleo como usos residenciales.

A favor de los primeros juega el hecho de configurar un área de pequeña extensión y escaso frente urbano, flanqueada ya en su lado sur por implantaciones de estas características. En contra, las dificultades para dotarle de una accesibilidad adecuada a tales usos.

El Plan decanta finalmente la zona hacia los usos residenciales precisamente por esta causa. La densidad de tráfico que acumula este tramo de la Avda. Fernández Ladreda, junto a las altas concentraciones que pueden alcanzarse esporádicamente derivadas de los usos implantados en la margen norte, desaconsejan la implantación aquí de usos que puedan incrementar aún más una situación ya suficientemente compleja.

La estructura base que para la ordenación de esta zona se adopta atiende precisamente en primer lugar a procurar la duplicación del acceso a las instalaciones deportivas desde el sentido oeste-este de la Avda. Fernández Ladreda. Para ello el Plan determina la necesidad de suprimir la salida existente actualmente en dicha Avenida previa al ramal de acceso a la Avda. Ingeniero Sáenz de Miera, el cual debe aumentar su capacidad de asunción de tráfico para, en un punto intermedio de su desarrollo como ramal de relación entre ambas Avenidas –Fernández Ladreda e Ingeniero Sáenz de Miera-, derivarle al menos un carril hacia el oeste, hacia el nuevo paso a construir bajo la primera de dichas Avenidas que dé acceso directo al aparcamiento del estadio de fútbol, disminuyendo así notablemente la intensidad de los giros a la izquierda en la Avda. Ingeniero Sáenz de Miera en el frente a ella de dicho estadio.

Adicionalmente a esta decisión respecto a la estructura viaria a implantar en esta zona, el Plan impone a su ordenación la obligación de completar una manzana destinada a usos generadores de empleo con la semi-manzana triangular existente en la zona norte del polígono de Vilecha, así como a implantar las reservas dotacionales formando una banda lineal que garantice la compatibilidad entre los usos allí existentes y los nuevos usos residenciales a que destina estos suelos.

B. Zona sur.

El papel que esta zona ha de adquirir en el modelo urbano global viene dominado por la necesidad de contar con las fuentes de contaminación aérea que le flanquean. Por el norte, las implantaciones correspondientes a Mercaleón y el polígono industrial de Vilecha. Por el oeste, el haz de vías de la estación de clasificación de mercancías por ferrocarril y, situada justo al otro lado de ella, la planta de Antibióticos. Por el sur, la nueva ronda sur, quedando además la esquina sureste dentro del ámbito de influencia de la planta de tratamiento y eliminación de residuos de la instalación industrial anterior. Además, por la esquina suroeste discurre el colector de residuos que une las dos instalaciones anteriores. Tan sólo el frente este se presenta más reposado y de mayor calidad ambiental, si bien el discurrir por este lindero de la Avda. Ingeniero Sáenz de Miera contrarresta gran parte de los valores que le aporta la presencia del río Bernesga. Adicionalmente a todo ello, la zona está atravesada en dirección noreste-suroeste por la carretera LE-V-5234 (Vega de Infanzones) o carretera de Vilecha vía que, si bien no tiene al momento unas intensidades de tráfico elevadas, no puede olvidarse es la única vía de acceso al núcleo tradicional de Trobajo del Cerecedo, así como su funcionalidad como vía alternativa de acceso general a la ciudad por el sur.

Por otra parte, el Plan considera imprescindible coadyuvar a una mayor integración entre el núcleo de Trobajo y la ciudad densa, siendo imprescindible para ello utilizar estos suelos intermedios para conseguir la necesaria continuidad del poblamiento.

El plan estructura por ello esta zona mediante la asignación a la misma de un uso global residencial, con uso predominante plurifamiliar, que combine usos generadores de empleo con una concentración notable de usos residenciales.

De las situaciones descritas el Plan utiliza precisamente las potencialidades segregadoras que puede aportar la carretera de Vilecha, para imponer la especialización al primero de dichos usos – actividades económicas en general– a los suelos situados entre ella y las trazas ferroviarias, concentrando el segundo –usos residenciales– sobre la banda al este de dicha carretera, entre ella y el río.

Con ello el Plan garantiza el alejamiento imprescindible de los usos residenciales de la fuente de contaminación aérea que suponen tanto las actividades ferroviarias que en esta parte del sistema se realizan, como principalmente la planta de Antibióticos, actividades estas que el Plan pretende mantener a toda costa.

Por lo que a la forma de implantación de los usos residenciales se refiere, el Plan considera necesario orientar la ordenación detallada hacia la creación de una banda de relación transversal entre ambas zonas, en el objetivo de contrapesar la segregación que ha de garantizar la carretera de Vilecha. Esta banda, dispuesta precisamente en forma de eje central, debe acoger una mezcla de usos limpios –reservas dotacionales, usos terciarios de apoyo a ambos usos globales, usos comerciales de barrio, etc.– que traben ambas zonas y suavice el efecto frontera que necesariamente se ha de procurar en todo caso desde la configuración final que ha de adoptarse para la conversión en calle de la carretera de Vilecha.

Además, y como ya recogía el documento aprobado inicialmente por acuerdo del Pleno de 30 de diciembre de 2003, se mantiene como objetivo de ordenación general del ámbito, y de este Plan General, la adscripción del conjunto de los elementos necesarios para la configuración del sistema general de servicios urbanos, sobre la base de la definición contenida en el artículo 38, 1, c) de la Ley de Urbanismo de Castilla y León, singularmente en su último inciso y, en todo caso, en relación con su artículo 41.,c), 2º, y con el último inciso del artículo 25.1 de la Ley 7/1985, reguladora de las Bases de Régimen Local, conducente a la inclusión del servicio de suministros de carburantes, definiendo, con el objeto de garantizar su implantación racional, un sistema general discontinuo, (incluido en el sector ULD-20-01), cuyo criterio de localización responde a la necesidad de dotar al viario principal de la ciudad de los servicios de suministros que se consideran necesarios, sin hacer depender la implantación del servicio, cuya prestación se ha entendido imprescindible, del derecho de la propiedad del suelo.

Este modelo viene a dar respuesta, también, a la necesidad de ejercer un control estrictamente urbanístico, con respeto a la libertad de empresa, a la iniciativa privada y a la legalidad que rige el sector de hidrocarburos, sobre una actividad especialmente cualificada, tanto por su naturaleza, como por su incidencia en la movilidad urbana.

De las determinaciones contenidas en este Plan General, y de los objetivos anteriormente expresados, se desprende la firme apuesta del municipio, por la puesta en marcha de un sistema que, respetando el marco jurídico que regula este sector, se sustentará en un futuro régimen concesional demanial, (debido a las características de nuestro marco normativo autonómico en materia de urbanismo), en las condiciones anteriormente expuestas,

21. FRAGMENTO 21.

21.1. Ordenación general del ámbito.

Comprende este fragmento los suelos que resultan delimitados por la Avda. Fernández Ladreda al norte, la actual traza de la carretera N-601 al noreste, el río Torío al sureste y el río Bernesga al oeste.

Todos los suelos incluidos en el mismo están ya consolidados como urbanos o en proceso de desarrollo urbanístico, correspondiendo la mayor extensión del mismo precisamente a los terrenos que han resultado ordenados desde la formulación del Plan Parcial La Lastra, actualmente en proceso de ejecución, razón esta por la que se mantiene en su régimen jurídico.

El Plan General poco puede decir por tanto ante esta situación, ya que, obviamente, la mayor parte de los problemas urbanísticos que aquí se daban, han quedado debidamente resueltos desde la formulación de dicho Plan Parcial.

Quedan sin embargo algunos problemas menores pendientes de solución, así como se han generado otros nuevos que son a los que ahora se pretende dar solución.

- a. Destacan entre estos últimos los generados como consecuencia de la anulación jurisdiccional del Plan Parcial Carretera de Madrid, y que afecta a los suelos situados en el extremo nororiental del ámbito delimitados entre la Avda. Fernández Ladreda, la actual carretera N-601, el río Torío y la Avda. Alcalde Miguel Castaño, y que correspondían con el polígono 1 de los dos que en dicho Plan parcial se delimitaban a efectos de su ejecución.

La realidad sin embargo es que, cuando dicha anulación se produce, el polígono está totalmente gestionado y ejecutado, por lo que este Plan General se limita a, reconociendo tal situación de hecho, clasificar tales terrenos como suelo urbano consolidado y, en consecuencia, realizar por sí mismo su ordenación detallada. Ello dejando siempre claro que con ello no se está impidiendo en absoluto la ejecución de la sentencia, ya que su anulación deviene de tan sólo un incumplimiento formal de la legislación de carreteras del estado, habiéndose sin embargo cumplido en su ejecución las demandas formuladas por el organismo titular de la carretera.

Por lo que a la ordenación detallada que el Plan realiza la misma se adecua en primer lugar a las determinaciones del propio Plan en el sentido de ordenar la edificación desde la asignación de los parámetros correspondientes a las determinaciones explicitadas en el documento de "Modificaciones 2.001 Sector Carretera de Madrid", aprobado definitivamente en fecha 25-07-2002.

Se toma esta decisión conscientes de la realidad física ejecutada en este ámbito y de la problemática de la adaptación de las determinaciones de gestión y reparto en su día realizadas a unas nuevas ordenanzas zonales que prácticamente obligarían a realizar un nuevo proceso de gestión y equidistribución en el ámbito.

De esta manera se trasladan básicamente a este Plan General (2.004) las modificaciones puntuales realizadas en base al documento de planeamiento general anterior (PGOU 1982-modificaciones 2.001) por lo que serán de aplicación en este ámbito la asignación de usos e intensidades edificatorias, que dicho documento determina para cada una de las parcelas, zonas o ámbitos de aplicación, según quedan reflejadas en los planos de ordenación correspondientes.

- b. Respecto de los restantes suelos urbanos consolidados existentes en el ámbito, el Plan rehace totalmente las determinaciones aplicables a los mismos en el planeamiento general anterior, y ello en ese mismo objetivo general de unificar condiciones y parámetros de ordenación y edificación. Tal unificación tiene un doble origen: por un lado, en dar coherencia a las condiciones de ordenación y edificación de tales suelos con la ordenación aprobada en el Plan Parcial La Lastra, ya que la imagen final que este ámbito global tendrá será, por su extensión, la que se ha adoptado en dicho Plan Parcial; y por otro, resolver algunas incoherencias que resultaban entre el planeamiento anterior y el nuevo modelo de ordenación y de Plan ahora adoptado (consideración de las estaciones de servicio como sistema general de servicios urbanos, por ejemplo; disminución sensible, rayana en la eliminación, de la ordenanza de volumetría especial; etc...).
- c. En la categoría de Suelo urbano No Consolidado, se delimita un único sector en el ámbito, incluyéndose en el mismo los terrenos correspondientes al parque móvil municipal, cuyo uso es incompatible con el desarrollo urbanístico que se inicia en su entorno. Dicho sector tiene adscritos como sistemas generales los espacios libres y demás suelos necesarios para realizar la apertura y liberación del lienzo de la muralla en el tramo paralelo a la calle Era del Moro. El hecho de ser precisamente el Ayuntamiento de León el propietario de la práctica totalidad de los suelos que constituyen el sector será una garantía de la equidad, y facilidad de gestión de tal operación urbanística.
- d. Respecto de los suelos que clasifican como Urbanizable Delimitado, los mismos corresponden exactamente con el ámbito sobre el que se ha formulado recientemente el Plan parcial La Lastra, y el cual este Plan General asume en su integridad.
 - La única afección que se le produce ahora a este Plan Parcial no afecta en nada a la ordenación ya que se limita a, conocida la existencia en un punto

prácticamente central de su ámbito de un elemento perteneciente al patrimonio cultural de la ciudad y que se daba por desaparecido, la Fuente Sublantina, este Plan General la incluye en su Catálogo de bienes y elementos protegidos obligando a modificar el mismo instrumento del Plan especial de Protección del Conjunto Urbano para su inclusión en el mismo, y obliga ahora a este Plan Parcial a garantizar su conservación, si bien con declaración expresa de puede modificar su emplazamiento trasladándola a formar parte de algunos de los espacios libres de dominio y uso público –preferiblemente el sistema general de este uso previsto.

22. FRAGMENTO 22.

22.1. Ordenación general del ámbito.

Comprende este fragmento los terrenos correspondientes al núcleo tradicional de Puente de Castro y todos los suelos limítrofes que resultan comprendidos entre el núcleo y la traza de la nueva ronda sur.

Al igual que se planteaba con los otros núcleos secundarios del municipio, el Plan prevé para este núcleo de Puente de Castro un complejo proceso de transformaciones estructurales derivadas muy directamente de la profunda alteración que está experimentando el sistema de accesibilidad de la ciudad, y que afecta muy especialmente a este núcleo.

Resaltan de este proceso, y por lo que a este ámbito se refiere, dos cuestiones:

- La sensible alteración de las bases que han sustentado la estructuración urbanística y funcional del núcleo.

Organizado el núcleo en torno a la carretera N-601 –Avda. de Madrid- elemento territorial este al que el núcleo debe su propia existencia, su organización sufrió ya, a raíz de la construcción de la variante del Portillo, una sensible pérdida de sus valores estratégico-locacionales, pérdida ésta que le significó una notable ralentización de su crecimiento y desarrollo, y de lo cual mantiene una estructura a medio camino entre lo rural y lo urbano.

Los nuevos cambios que se están produciendo no sólo abundan aún más en esa pérdida de valores estratégicos –si bien aún no está definido el nuevo emplazamiento de la autovía de Valladolid, resulta evidente que no podrá en ningún caso mantenerse sobre la traza actual de esta carretera- sino que están avanzando hacia un rapidísimo cambio de su estructura física.

- El núcleo, estructurado sobre un eje de dirección sureste-noroeste en torno al cual se localiza todo su soporte económico y por consiguiente su poblamiento, dejará de tener a corto plazo este soporte para tener que reestructurarse en torno a un nuevo sistema configurado sobre un eje de direccionalidad oeste-este.

Como una consecuencia específica de esta alteración estructural destaca el altísimo riesgo que pesa sobre el triángulo noreste del núcleo –precisamente el que concentra la mayor parte de la actividad económica y de población- de quedar notablemente ajeno en esta nueva estructura.

Ante esta situación tan sucintamente enunciada, el Plan no puede plantearse para la ordenación de este núcleo más que un único objetivo global:

Dotar al núcleo de una potente estructura general que garantice su adaptación e integración en los profundos cambios estructurales que se le están derivando.

La complejidad de este objetivo se alcanza desde el Plan mediante la acción integrada de un conjunto de intervenciones específicas de objetivos específicos y alcances muy diferentes según la zona del núcleo sobre la que se interviene:

- A. *Triángulo noreste, zona comprendida entre la carretera N-601, la Avda. De Madrid y el río Torío.*

La zona presenta una estructura básica de cierto orden, si bien notablemente incompleta, tanto por lo abundante de los vacíos como por las distorsiones que a su lento ritmo natural de poblamiento le produce la existencia de fuertes variaciones en la textura parcelaria. Los objetivos generales se matizan en la ordenación de esta zona en el sentido de consolidar aquella primigenia estructura básica jerarquizando y completando su sistema viario e interviniendo principalmente sobre sus vacíos, siendo realmente escasas y muy puntuales las intervenciones que se hace necesario realizar sobre sus preexistencias.

- a. Construcción de una vía que, aprovechando el tramo de la actual carretera N-601 que se abandona por la construcción de la nueva variante de Puente de Castro, dote de accesibilidad al barrio garantizando a la vez la funcionalidad e integración estructural del triángulo noreste.

Esta vía se plantea realizando un ligero giro hacia el oeste en el extremo sur del tramo de carretera que se abandona, para desembocar en una rotonda a construir muy cerca de la esquina noreste de la residencia de las Siervas de San José. La consecución plena del objetivo pretendido exige que desde dicha rotonda, además de darse continuidad hacia el sur a dicha vía de penetración al núcleo, se garantice la relación hacia el norte -calle Isoba, evitando con ello que se pueda configurar en torno a esta calle un fondo de saco de difícil accesibilidad- así como la conectividad con las calles Alegria y Vázquez Acuña.

La eficacia de esta vía a este objetivo requiere su prolongación sur hasta tener continuidad con la nueva vía de acceso al núcleo por el oeste, alcanzando así a configurar un anillo o ronda interior que equilibre e integre el núcleo en su totalidad.

Esta imprescindible prolongación hasta alcanzar a dar continuidad a la ronda interior, obligaba a trasladar con carácter inmediato una importante implantación industrial existente con frente a la Avda. de Madrid. El Plan es plenamente consciente de las

dificultades de todo tipo que esta operación urbanística conlleva, y de lo imprescindible de su previsión. Por ello el Plan actúa aquí diseñando una estructura –en el más amplio contenido de los elementos que integran este concepto- que, además de permitir el desarrollo autónomo de cada uno de los distintos sectores, garantiza la funcionalidad del sistema aún ejecutada por fases cualquiera que sea el orden en que la misma se vaya ejecutando. Todo ello en el objetivo de no forzar los tiempos en acometer este sabido traumático traslado. El Plan actúa aquí en su papel más noble de organizador espacial para las necesidades de futuro, que no impositor de acciones. La industria aquí existente puede permanecer en sus condiciones actuales hasta que la propia dinámica del proceso de reconversión que empieza ya a afectar a su campo de actividad, aconseje o fuerce a su traslado, momento en el cual el Plan avanza cual debe ser el destino que debe darse a los suelos que libere y cual la estructura física a que ha de responder su nuevo desarrollo. Pero se insiste en que el Plan ha puesto un elevado esfuerzo en diseñar una estructura que no obliga a que tal traslado se haya de producir mañana. De hecho el trazado alternativo previsto para el corto plazo garantiza la pervivencia de esta actividad industrial y compatibiliza este hecho con la necesidad de este nuevo eje de accesibilidad convertido ahora en un par funcional. Este hecho permite así mismo atender una de las alegaciones de mayor incidencia social. En la zona.

- b. Apertura de una calle paralela a la carretera N-601 que, a modo de vía de servicio, permita recuperar a este ámbito su histórico contacto con la carretera.

La antigua carretera N-601, actual Avda. de Madrid, hizo especializarse a este ámbito hacia el sector de servicios al automóvil hasta el punto de concentrarse aquí la práctica totalidad de las instalaciones de esta actividad existentes en la ciudad. Tan sólo muy recientemente han empezado a implantarse otras empresas del sector en otros puntos del municipio, pero esta Avenida sigue conservando aquella alta especialización.

Sin embargo esta concentración corre peligro de desaparecer rápida, y ello debido entre otras causas, a la pérdida de aquél valor estratégico que esta Avenida tenía como uno de los principales ejes de accesibilidad de la ciudad, a lo que ha de sumarse la pérdida del efecto “escaparate” a raíz de los desvíos de tráfico habidos. De hecho se detecta ya una cierta tendencia de nuevas implantaciones de estas actividades un poco más al sur, tramo este que mantiene el valor de “escaparate” desde la misma carretera.

El Plan pretende abrir de nuevo este frente urbano hacia la carretera en el objetivo claro de recuperar la funcionalidad histórica de este ámbito. Es obvio que de las nuevas condiciones del sistema circulatorio por este eje no pueden recuperarse plenamente aquellos valores, y por consiguiente aquella especialización de actividades, pero no es menos cierto que, desde esta apertura visual, es posible recuperar aquella relación especial que esta zona urbana ha mantenido siempre con “su” carretera.

Adicionalmente a este objetivo el Plan persigue uno segundo no menos necesario, adaptar la posición de las edificaciones a las distancias a la carretera marcadas por la legislación sectorial. Antes se ha referido el desconocimiento que al momento se tiene de cual pueda ser la traza que adopte definitivamente la conversión en autovía de esta carretera, así como las dificultades aparentes para que se mantenga sobre la traza de la carretera actual. Ambos casos, que se mantenga sobre la traza actual o no, no dejan de ser por el momento meras especulaciones. Es clara la obligación del Plan de pronunciarse sobre la posición que considera más adecuada al modelo urbano que él diseña, pero también es claro que, siendo esta una cuestión dependiente de la administración del estado, el Plan no puede bloquear otras soluciones aunque sean menos deseables, y aunque se intente hacer así, el estado tiene habilitaciones legales suficientes para impedirlo. Ya se ha dicho en esta Memoria que el Plan es, en materia del sistema general de comunicaciones, absolutamente pragmático (ver Título III, Capítulo II), y es por ello que el Plan busca en estas situaciones soluciones alternativas de claro compromiso. Esta es una de ellas.

La vía se hace nacer en aquella rotonda prevista sobre la nueva penetración este, y discurre paralela a la carretera N-601 en dirección sur hasta entroncar con la Avda. de Madrid en la rotonda existente en su extremo sureste, rotonda esta que ha de reformarse para poder acoger la funcionalidad que en el nuevo sistema se le asigna.

Esta vía recoge, en su prolongación hacia el sur, todas las calles transversales –Simón Arias, ronda interior, Alejo García Brizuela y Cruz del Portillo- que existen o se implantan entre ella y las vías de similar direccionalidad que discurren por el oeste, garantizando así la integración de estas implantaciones de actividades económicas escaparate con las áreas residenciales más especializadas que resultan entre ambas vías.

Para conseguir cerrar este sistema resulta imprescindible la demolición de las edificaciones existentes en el tramo final de la calle Alejo García Brizuela –números 21, 21D, 18, 20, 22 y 24 de su policía- acción ésta que, dada su clasificación como suelo urbano consolidado, se deberá acometer por el sistema de expropiación (arts. 69.1.b. y 69.2.a.1. Ley 5/1999).

Esta actuación involucra, también, a una importante implantación industrial aquí existente. Al igual que en el caso anterior –subapartado a de este mismo apartado- el Plan diseña aquí un orden que, en este caso, no obliga tampoco al traslado de la actividad, ni tan siquiera a una modificación de las condiciones en que la misma se realiza al momento –ello siempre en el sobreentendido de que la misma cumpla las condiciones exigibles para resultar compatible con el uso de vivienda dominante ya en el ámbito en que se ubica-.

- c. Supresión del paso sobre la carretera N-601 existente en la prolongación este de la calle Simón Arias, el cual debe ser sustituido por un nuevo paso a construir un poco más al norte.

Al margen de los problemas de seguridad vial y urbana que han pesado sobre este paso y que obligaron en su momento a cerrar su acceso desde la carretera N-601, resulta claro el forzamiento que el mismo produce a la estructura urbana de la zona. Existe sin embargo un poco más al norte, en la margen derecha del arroyo del Barranco, una elevación natural del terreno que permite alcanzar la altura necesaria para pasar sobre la carretera sin un impacto visual sobre la escena urbana tan fuerte como el que se produce en su actual emplazamiento. Adicionalmente juega a favor de este nuevo emplazamiento el hecho de que en esta parte toda la red viaria ha de ser de nueva factura, por lo que es posible establecer desde el primer momento las rasantes de forma que la elevación necesaria no fuerce tanto el sistema existente. Un tercer factor apoya asimismo este emplazamiento y es el poder derivar los tráficos a que sirve este paso – acceso desde León a los enclaves urbanos existentes sobre la Candamia en el término municipal de Valdefresno-, sin necesidad de que discurran por el interior del barrio de Puente de Castro.

- d. Peatonalización del puente sobre el río Torío así como del tramo de la Avda. de Madrid comprendido entre el puente y la Iglesia de San Pedro.

El Plan considera imprescindible dotar al barrio de un área de centralidad que, por las razones expuestas anteriormente, ha de configurarse necesariamente sobre este primer tramo de la Avda. de Madrid. Sin embargo el Plan no considera oportuno ni conveniente suprimir la funcionalidad como eje de relación externa e interna de esta Avenida, por lo que se hace necesario que se adopte esta acción cuando existan las alternativas viarias previstas en el documento, tanto en lo referente a la modificación de la N-601, como al nuevo paso previsto sobre el río Torío que sirve de nuevo acceso por el sur a la ciudad a través del Sector "La Lastra", así como el nuevo acceso por el Norte (actual traza de la carretera de Valladolid) y todo ello sin afectar a la estructura histórica del sistema de movilidad, sustituyendo únicamente a este tramo inicial del sistema.

Es esta una de las actuaciones de mayor contenido estructurante hacia aquél objetivo de adaptación del barrio de Puente de Castro a las nuevas funciones que el Plan le asigna en el modelo global de ciudad. El Plan no puede ser ajeno al valor patrimonial, etnográfico y cultural de este tramo del Camino de Santiago y, en especial, al precario estado estructural del puente sobre el Torío derivado de los tráficos pesados que está soportando. Sin embargo, tampoco puede ser ajeno a todas aquellas funciones que este tramo de la Avda. de Madrid ha tenido en el nacimiento y estructuración histórica del barrio. Configurado un nuevo sistema de accesibilidad y relación para la mitad nororiental del núcleo desde el conjunto de las acciones enunciadas anteriormente, el

Plan está en disposición de afrontar uno de los objetivos esenciales para la adaptación de la estructura general del barrio a las nuevas funciones que el Plan le asigna en la estructura general de la ciudad.

B. Zona comprendida al suroeste de la Avda. De Madrid.

La zona cuenta con una estructura mucho más rural –en el sentido de espontánea- que la anterior, y en consecuencia más difícilmente adaptable a aquél objetivo general enunciado. Es precisamente de esta carencia de estructura básica (no debe olvidarse que una de las mayores esencias del urbanismo nace precisamente en lo difícil que resulta convertir lo rural en urbano, el camino en calle) de donde se hace necesario incrementar notablemente las intervenciones sobre las preexistencias en relación con las que resultaban en aquella mitad noreste.

La ordenación general que el Plan establece para esta zona se apoya esencialmente sobre la estructura radial preexistente, reforzando el papel estructurante de las calles Flecha, San Froilán, Cirujano Rodríguez y Santo Tomás, estructura que se completa con una algo más densa red transversal, densidad que se justifica en ese objetivo general del Plan de garantizar la integración tanto exógena como endógena de las distintas zonas y barrios de la ciudad.

Para el logro de estos objetivos, el Plan plantea sobre esta zona, entre otras de menor entidad, las siguientes intervenciones singulares:

- a. Adaptar a las necesidades urbanas la estructura formal del tejido existente.

Excepción hecha de las manzanas alledañas a la Avda. de Madrid, así como algunas otras de más reciente factura –calles del Maestro, Herrera y Sagitario- el tejido existente responde a una estructura formal tradicional del medio rural y caracterizado en este aspecto por la agrupación del caserío en torno a grandes vacíos interiores destinados a acoger usos y construcciones auxiliares que, por ello, no sólo no precisan acceso directo desde el espacio público, sino que demandan un estricto control desde el espacio privado al que sirven.

Resulta obvia la inaptitud de esta estructura formal no sólo para la funcionalidad que el espacio público adquiere en el medio urbano, sino para garantizar los valores medioambientales y de uso –prestación de servicios públicos- que demanda la mayor carga de actividad humana que asocia este medio.

Es por ello que el Plan plantea un conjunto de intervenciones tendentes a permeabilizar algunas de las unidades morfológicas actuales, precisamente aquellas en las que se ha constatado la existencia de usos y construcciones en estos espacios interiores que no responden a aquella función primigenia o rural que les justifica (responden a este objetivo específico las actuaciones aisladas denominadas AA22-03, AA22-04, AA22-07,

AA22-07, AA22-08 y AA22-14, si como específicamente la red viaria que se impone para el desarrollo del sector NC22-07 para garantizar la accesibilidad al centro escolar existente en su lindero sureste, y la apertura que, como actuación aislada directa se establece para la apertura de una calle por el lindero sureste de este mismo centro).

- b. Dotar al ámbito de una red de movilidad y relación acorde con la nueva estructura de accesibilidad que se configura para el núcleo.

Como se ha reiterado repetidamente la nueva estructura de accesibilidad y relación de este núcleo con la ciudad central se está transformando notablemente en el sentido de volcarse casi íntegramente sobre un eje de direccionalidad este-oeste que discurre por los suelos vacantes limitrofes al suelo urbano consolidado, perdiéndose así esas funciones por la red radial preexistente. El Plan valora esta situación y, con independencia de, a la vez que como complemento a, aquellas decisiones estructurales que adopta en el objetivo de evitar la segregación a que esta nueva situación aboca al triángulo noreste, entiende imprescindible dotar a todo el núcleo de un sistema complementario de esa misma direccionalidad este-oeste que garantice la funcionalidad de aquél eje principal evitando la concentración sobre él de los movimientos de relación más puramente endógena, a la vez que posibilite la adaptación estructural de los nuevos desarrollos hacia esa configuración de base transversal –en sustitución de la actual estructura radial centrada en el extremo noroeste de la Avda. de Madrid.

Responden a este objetivo estructural tanto las determinaciones que sobre la disposición de la red viaria se les establece a los distintos sectores de esta zona (en especial la apertura que se establece en los extremos este y noroeste del sector NC22-02), como las intervenciones puntuales denominadas AA22-11, AA22-14, AA22-16, AA22-17.

C. *Determinaciones sobre el Suelo Urbano Consolidado.*

El Plan reconoce la pertenencia a esta clase y categoría de suelo a la mayor parte del suelo declarado como urbano en el planeamiento general anterior, y que corresponde más exactamente con aquellos terrenos que, estando en su mayor parte edificados conforme a las determinaciones establecidas por aquél planeamiento, este Plan considera adecuadas para el nuevo modelo, por lo que no introduce sobre ellos modificaciones significativas.

Sin perjuicio de lo anterior, el Plan altera totalmente la Ordenanza que resultaba de aplicación a este ámbito en aquél planeamiento general, alteración que viene motivada en:

- a. El núcleo de Puente de Castro se encontraba sometido en el planeamiento anterior a la regulación establecida por la Ordenanza de Extensión Especial (EX3), demandándose

en las alegaciones que se pueda elevar hasta una cuarta planta en las parcelas con frente a calles de 16 o más metros de anchura.

La Ordenanza EX3 estaba diseñada en aquél Plan para su aplicación en "aquellos sectores del suelo urbano caracterizados por su situación marginal, o por la falta de control del proceso de sustitución de edificaciones de carácter rural por edificaciones urbanas de alta intensidad". Siendo así su ámbito de aplicación áreas a medio camino entre lo rural y lo urbano, la Ordenanza atribuía una altura única de DOS PLANTAS, ciertamente característica del medio rural, a la práctica totalidad de las áreas de suelo que incluía, permitiendo una TERCERA PLANTA en las parcelas con frente a calles que, por su mayor anchura, se acercan más a los modos urbanos.

- b. Esta regulación de partida fue sin embargo posteriormente alterada mediante una modificación de elementos de aquel planeamiento general por la cual se hizo extensiva la tercera planta a todo el ámbito de aplicación de la Ordenanza, independientemente del ancho de la calle a que cada parcela diera frente, pero sin alterar en modo alguno la definición previa de dicha Ordenanza.

- c. Sin entrar a debatir los problemas conceptuales y de coherencia urbanística de esta modificación, ello tuvo algunas consecuencias que merecen destacarse:

- Se rompió el modelo general de ordenación establecido en el Plan según el cual las alturas de las edificaciones urbanas se regulaban en todo caso en función del ancho de la calle a que las parcelas dieran frente.
- Se elevó notablemente la densidad edificatoria y humana de las áreas afectadas (tan sólo en el ámbito clasificado como suelo urbano por aquél Plan en este núcleo Puente de Castro el índice de edificabilidad pasó de 1,37 m²/m²s, a 1,54 m²/m²s.), y ello sin acompañar tal elevación de la más elemental adecuación previa o simultánea tanto de la trama urbana como de las dotaciones urbanísticas –sean estas sistemas generales o locales- existentes o previstas.

Dada la estructura urbana de las zonas calificadas a esta Ordenanza - caracterizada en general por calles muy estrechas conformadoras de manzanas de grandes dimensiones con amplios espacios interiores ocupados mayoritariamente por usos, actividades y construcciones marginales de subeconomía-, se incrementaron notablemente las ya de por sí precarias condiciones en las que en dichos ámbitos se prestan servicios esenciales tales como abastecimiento de agua, saneamiento, recogida de residuos, servicios de protección civil, etc., alcanzándose en algunos casos puntuales a situaciones

de inadaptación e incumplimiento de Normas Técnicas Básicas de obligada aplicación.

Atendiendo a los deseos de gran parte de la población de Puente de Castro, en el primer documento inicial de esta Revisión se pretendió dar un paso significativo hacia la incorporación plena del núcleo a las estructuras y formas urbanas, y ello empezando ya por la redefinición de la propia Ordenanza, la cual quedaba en dicho primer documento enunciada desde la caracterización de los problemas urbanísticos que se pretendía atender, abandonando el método de su definición mediante la calificación de los procesos de ocupación de que deriva.

"Comprende los sectores de edificación periurbana que intentan adaptarse a los modos urbanos próximos en sus tipos edificatorios pero sin adaptar las tramas urbanas sobre las que se estructuran, resultando así unas áreas de muy alto índice de ocupación, notablemente amorfas, con muy difícil control de sus insalubres espacios interiores, y con muy escasas dotaciones urbanas básicas".

En función de ello, la nueva ordenación planteada para este ámbito en aquel primer documento se afrontaba, muy sintéticamente, desde dos objetivos:

1. Impedir a toda costa el aislamiento estructural en que, desde el nuevo sistema de accesibilidad territorial de León, podrían resultar grandes zonas del núcleo.

No puede ocultarse que la consecución de este objetivo obligaba a adoptar algunas decisiones de cierta dureza, por lo que tales acciones se limitaban expresamente en aquél documento a las que se consideraban el mínimo imprescindible, resultando de ello algunas incoherencias reputadas menores.

2. Incorporar decididamente el núcleo al modelo urbanístico general, acabando con ello con su singularización como "residuo rural marginal".

Es desde este último objetivo desde el que se justificaba en aquél primer documento inicial la modificación que el mismo introducía sobre las alturas permitidas en el núcleo, adaptando la misma al modelo general en el sentido de hacerla depender del ancho de la calle a que cada parcela dé frente, modelo al que responde la ordenación de toda la ciudad, si bien seguía singularizándose como grado 3 en el seno de la Ordenanza General EX en el sentido de alcanzar tan sólo a dos escalones dimensionales de calle y por consiguiente de altura edificable –dos plantas para calles de ancho inferior a 8 metros, y tres plantas para calles de ancho igual o mayor de éste.

El Plan da ahora un paso más en esta adaptación ya iniciada en el primer documento inicial, y lo da en el sentido de suprimir incluso la singularización implícita en el grado –grado 3 que se

aplicaba tan sólo en este ámbito, por lo que entendemos se seguía produciendo una cierta singularización- para encuadrar toda la ordenación en los dos grados de la ordenanza general – EX1 para el caso de manzana cerrada con patio de manzana y EX2 para el caso de manzana compacta.

Ello implica alcanzar en este ámbito un índice de intensidad de edificación de 1,51 m²/m²s., valor que es ligeramente superior al de 1,50 m²/m²s. que el art. 36.1.b. de la Ley 5/1999 establece como máximo deseable. Sin embargo ha de resaltarse que ello no implica que este Plan esté incumpliendo este mandato legal ya que la dicción literal de tal artículo remarca que, cuando en el área homogénea de que se trate se supere este valor, el Plan no puede adoptar decisiones de las que se derive un incremento del mismo respecto del existente.

La realidad es que, a efectos del valor de referencia a tomar para no elevar el mismo, la situación actual, derivada precisamente de aquella modificación de elementos por la que se elevó tan notablemente, el valor referencial ha de ser necesariamente el que resultaba de la misma, es decir, el de 1,54 m²/m²s. referido anteriormente, por lo que de esta decisión del Plan no sólo no se aumenta el índice de intensidad de edificación, sino que en realidad se está disminuyendo.

C. Determinaciones sobre el Suelo Urbano no Consolidado.

En lo referente a esta clasificación de suelo, y respecto del documento de aprobación inicial, los objetivos son los mismos que se expresaban en este, y únicamente se han producido a pequeños reajustes tendentes a la aceptación de las alegaciones favorablemente estimadas, si bien existen algunas cuestiones ya enunciadas en apartados anteriores que son ahora objeto de pormenorización.

Existen ligeros reajustes a efectos de lo expuesto en el párrafo anterior y de la aceptación de diversas alegaciones, en lo referente a las condiciones del sistema viario del NC 22-01, que permiten salvar situaciones de edificaciones que debían ser erradicadas, (especial consideración han tenido las edificaciones existentes en el entorno de la Iglesia de San Pedro), haciendo un esfuerzo en el diseño e implantación de la red transversal (nuevos ejes este-oeste), de manera que este objetivo sea compatible con el de liberación de la iglesia, y la necesaria continuidad de la importante actuación sobre el primer tramo de la Avda de Madrid desde el puente sobre el Torio hasta la Iglesia de San Pedro.

Así mismo los sectores NC-22-04, NC-22-05, Y NC-22-07, también han sido objeto de una reconsideración en lo referente a la red viaria, y a la afección de las instalaciones industriales existentes en ellos, en los términos ya expuestos en el apartado anterior, de manera que el NC-22-04, no forma parte a corto plazo de la red transversal, que ahora se articula a través del NC-22-05, NC-22-07, y de los suelos urbanos consolidados adyacentes. De esta forma se salvaguarda el interés general y la futura integración de los nuevos desarrollos, y se garantiza la inserción del

núcleo existente en la nueva red viaria, sin renunciar a salvar las escasas actividades económicas existentes, que consiguen un mínimo índice de variedad de usos.

C. Determinaciones sobre el Suelo Urbanizable.

En lo referente a esta clasificación de suelo, y respecto del documento de aprobación inicial, los objetivos son los mismos que se expresaban en este, y únicamente se han producido ligeras modificaciones en el sector ULD 22-07, en lo referente a las determinaciones previstas para este ámbito, quedando sus objetivos de integración dentro de esta clasificación de suelo, y de estructura general intactos.

En cuanto al alcance de las modificaciones de este Sector, todas se recogen en el convenio urbanístico que se acompaña a esta fase del documento, y que han suscrito la entidad de ahorro Caja España y el Excmo Ayuntamiento de León, que tiene como finalidades la reserva del 100% del aprovechamiento residencial del ámbito (del cual ostenta la titularidad Caja España), a viviendas sometidas a regímenes de protección pública, y la obtención y cofinanciación de un equipamiento público, que sirva al sector como dotación local.

23. FRAGMENTO 23.

23.1. Ordenación general del ámbito.

El territorio que se hace corresponder con este fragmento, localizado en el extremo sur-este del municipio, comprende los terrenos que quedan situados al sur de la primera fase de la ronda sur, entre ésta ronda y el límite sur-este del término municipal, quedando fijado su límite oeste en la denominada carretera a Villarroaño.

El Plan diferencia nitidamente sobre este ámbito dos zonas:

- A. *Suelos que el Plan considera posible, necesario y conveniente su incorporación a procesos urbanizadores.*

Se incluyen en este primer grupo o zona los terrenos correspondientes a la zona existente entre el la carretera de Villarroaño y la banda este de influencia de dicha carretera, terrenos situados al este de la misma, que engloban las edificaciones industriales difusas existentes, y ello no porque acojan ya usos o construcciones característicos del medio urbano, sino por considerar este Plan que han de incorporarse a este proceso para poder completar con ello el modelo territorial adoptado.

Se incluye así en este primer grupo un área sometida a un régimen jurídico urbanístico diferenciado:

- a. Suelos situados al este de la carretera de Villarroaño, en su área de influencia más próxima, desde el límite sur de la primera fase de la ronda sur, hasta alcanzar el límite sur del término municipal. Se pretende, como se explica en los objetivos de ordenación del ámbito del fragmento 24, generar una masa crítica suficiente de suelo industrial en la cual no se permiten los usos residenciales, que coadyuve a su vez obtener una superficie de sistemas generales que sirvan a la estrategia que sobre materia ambiental pretenda desarrollar municipio. El límite sur de esta clase y categoría de suelo se hace coincidir con el límite del municipio, y con los escasos accidentes físicos de estos suelos como caminos y regueros, procurando resolver los problemas puestos de manifiesto por el vecino núcleo de Santa Olaja, durante la información pública. Dentro de este polo de desarrollo de suelo industrial, se encuentra un paquete de suelos situado al este de la Carretera y en la zona norte del sector, (como se describe en el apartado III-24, correspondiente al fragmento 24), que es el que se estima más conveniente para su futura utilización como espacio que sirva a la gestión medioambiental de residuos inertes, (posible futuro centro de tratamiento de escombros municipal). Para ello estos suelos clasificados como urbanizables dentro de esta área de futuros usos industriales, están calificados como sistemas generales, para su obtención en el futuro por parte de la administración local.

Quedan por tanto incluidos en este grupo aquellas parcelas aisladas sobre las que se implantan algunas actividades industriales y que, clasificadas como suelo urbano por el planeamiento general anterior, no se han incluido en el primer grupo por las razones descritas en el apartado III-23, correspondiente al fragmento 23.

Se incluye también en este grupo una parcela localizada en el límite sur de estos suelos, al otro lado del arroyo, y perteneciente a ese grupo de parcelas aisladas y construidas, dejando claro que este Plan no legitima en modo alguno la ocupación del cauce del arroyo que dicha instalación ha efectuado, y que porque por razones obvias, es precisamente el paso de este arroyo quien marca la línea límite de la cuenca de servicio del sistema de saneamiento de que puede dotarse este territorio (ver apartado III-23 de esta Memoria correspondiente al fragmento 23), rebasar esta línea obligaría precisamente a descender mucho las cotas de soterramiento de este colector para poder pasar bajo las cotas de este arroyo, lo que impediría llegar a alcanzar aquél punto previsto para atravesar el río. Se avanza aquí, que por ejemplo, una solución puede consistir en rebasar con los desarrollos urbanísticos esta línea hacia el sur implantando un nuevo colector que, en lugar de verter hacia el norte, vertiese directamente hacia el oeste, hacia el río Bernesga, para atravesar dicho río hasta alcanzar la E.D.A.R. Es esta precisamente una de las alternativas que en este Plan se han barajado, y es ella precisamente la que obliga a hacer aquél comentario contenido en el referido apartado de que hay otras soluciones.

Este área carece de red de saneamiento, y está provocando serios problemas en el vecino núcleo de Santa Olaja. El Plan prevé la construcción de un sistema de saneamiento para toda la zona suroeste de Puente de Castro consistente en dos colectores de direccionalidad norte-sur, uno, dividido en dos tramos de pendientes inversas por la calle Cirujano Rodríguez –refuerzo del existente con vertido hacia el norte, y nuevo para el tramo sur de la calle con pendiente hacia la ronda sur-, y otro por la calle San Froilán con vertido también en dos tramos – el existente en el tramo norte de la calle con vertido hacia el sur en la ronda, y otro para el tramo del cementerio también con vertido hacia el norte hasta la ronda. Todos ellos, excepto el tramo norte de Cirujano Rodríguez, deben converger sobre un colector transversal que discurra por el pie del talud norte de la ronda, y que verterá hacia el oeste para entroncar en el colector general VII antes de su cruce bajo el río Torio.

De esta descripción se deduce que todo el saneamiento de los terrenos situados al sur de la ronda, han de tener una solución desde el punto de vista de vertidos de saneamiento perteneciente ya a la cuenca que vierte directamente al Bernesga, no a la del Torio, característica esta que obliga a acotar su desarrollo

longitudinal. La previsión es por tanto de que los desarrollos que el Plan propugna sobre los terrenos de la margen oeste de esta carretera de Villarroaño (fragmento 24) y estos suelos de su margen este, tengan una solución en ese sentido. Cabe destacar que la mayor parte de estos suelos dentro del fragmento 24 están clasificados como sistema general y por su objetivo de ordenación no supondrán un problema relevante. Actuar en otras direcciones es desde luego posible pero previsiblemente con unos costes difícilmente asumibles en el horizonte temporal de este Plan.

Respecto a la existencia en este ámbito de alguna parcela clasificada al momento como Suelo Urbano de Uso Industrial en el planeamiento general anterior, y las consecuencias que al respecto tenga esta nueva clasificación (cuestión esta que ha sido objeto de alegaciones y acuerdos municipales), procede repetir lo manifestado ya en varias ocasiones a lo largo de esta Memoria en el sentido de que no se puede reputar en absoluto de tales parcelas el cumplimiento de los requisitos establecidos en la legislación para poder ser incluidos en la clase de Suelo Urbano, no sólo por la evidencia de que no están en ningún modo integrados en la malla urbana, sino que, de lo expuesto ahora queda de manifiesto la absoluta carencia de servicios básicos de todos los terrenos de este ámbito.

De esta decisión del Plan no se deriva la erradicación en absoluto de los usos existentes ya que, en esta clase y categoría de suelo, tanto la legislación vigente como este Plan permiten que estos usos se integren como compatibles en un nuevo polo de desarrollo que los subsuma, y haga desaparecer las tesiones territoriales que tradicionalmente han desatado, por lo que los usos existentes deberán validar en su caso su permanencia en el momento de tramitarse el oportuno planeamiento de desarrollo.

Por lo que a las determinaciones vinculantes que se establecen para el desarrollo de estos suelos se establecen, las mismas responden a los siguientes objetivos específicos:

- Garantizar una superficie suficiente de sistemas generales en este ámbito, que permita que la ciudad de León cuente en un horizonte de 20 años, y dentro de un polo de desarrollo de suelo industrial como este, que le brinda todo tipo de opciones de cara al futuro desarrollo de un área de gestión medioambiental integral para el municipio, reservando los suelos situados necesarios a tal fin al este de la Carretera y en la zona norte del sector, (como se describe también en el apartado III-23, correspondiente al fragmento 23), siendo estimada esta una ubicación conveniente para su futura utilización como espacio que sirva a la gestión medioambiental de residuos inertes, (posible futuro centro de tratamiento

de escombros municipal), que tendrá vinculado su crecimiento a la consecución simultánea, por medio de un tratamiento específico como zona verde de la superficie del mismo, de un gran parque. Para ello aparecen las oportunas determinaciones en los planos de ordenación, y estos suelos están clasificados como urbanizables dentro de esta área de futuros usos industriales, y están calificados como sistemas generales, para su obtención en el futuro por parte de la administración local.

- Dotar a los desarrollos urbanísticos previstos de un sistema de accesibilidad y movilidad interna que dependa lo menos posible de los elementos anteriores. Para ello deberá implantarse una vía que derive de los ejes de direccionalidad norte-sur lo antes posible los tráficos con destino a estos suelos.

Por lo que al uso global que se asigna a la totalidad de los suelos con aprovechamiento urbanístico de este fragmento, sobra justificar que ello deriva muy directamente de las afecciones legales que se les deriva del uso de cementerio que domina este ámbito, uso incompatible con usos residenciales.

B. Terrenos que el Plan considera deben ser preservados de su urbanización.

Se incluyen en el régimen correspondiente al Suelo Rústico el resto de los terrenos del ámbito, diferenciando los mismos en dos categorías fundamentales:

- Suelo Rústico con Protección Natural, categoría en la que se incluyen los suelos correspondientes al cauce del Bernesga y su ribera (art. 16.1.g. Ley5/1999), delimitada esta según aparece en la cartografía catastral.
- Suelo Rústico con Protección Especial, categoría en la que se incluyen los restantes suelos rústicos del ámbito, y ello por las mismas razones y justificación expuestas para el caso del fragmento 23 (apartado III-23 de esta Memoria).

24. FRAGMENTO 24.

24.1. Ordenación general del ámbito.

El ámbito corresponde a los terrenos situados al sur del municipio y de la traza de la primera fase de la ronda sur, sobre la margen izquierda del río Bernesga.

El Plan diferencia nítidamente sobre este ámbito dos zonas:

- A. *Suelos que el Plan considera posible, necesario y conveniente su incorporación a procesos urbanizadores.*

Se incluyen en este primer grupo o zona los terrenos correspondientes a la zona existente entre el cementerio y la carretera de Villarroaño, así como las dos bandas de influencia de dicha carretera situadas a este y oeste de la misma, que engloban las edificaciones industriales difusas existentes, y ello bien porque acogen ya usos o construcciones característicos del medio urbano y que por su grado de intensidad o concentración forman en conjunto un núcleo urbano por sí mismos, o bien por considerar este Plan que han de incorporarse a este proceso para poder completar con ello el modelo territorial adoptado.

Se diferencian así en este primer grupo tres áreas sometidas a otros tantos regímenes jurídico urbanísticos distintos:

- a. Se incluyen en el régimen correspondiente al Suelo Urbano Consolidado los terrenos correspondientes al cementerio, con la calificación obvia de Sistema General de Equipamientos, así como los suelos sobre los que existen implantadas actividades industriales y que, por su continuidad, se considera forman núcleo, y a todos los cuales el Plan asigna la Ordenanza correspondiente a la disposición Aislada de la edificación dentro de la parcela, por ser esta la disposición que adoptan la mayoría de las instalaciones existentes.

No se acepta por consiguiente la pertenencia a este régimen de algunas pequeñas implantaciones de esta misma actividad existentes en el ámbito, y ello por su condición de implantaciones discontinuas o difusas que en ningún caso alcanzan a formar núcleo ni a poder considerarse integradas en una malla urbana.

- b. Se incluyen en el régimen correspondiente al Suelo Urbano No Consolidado aquellos suelos que, por su posición relativa sobre el territorio en relación con los suelos anteriores, aún no contando con los requisitos dotacionales mínimos, si se puede considerar forman parte del núcleo que configuran aquellos.

De la aplicación de este criterio resultan aquí incluidos los terrenos —en realidad parte de parcelas catastrales pertenecientes en sus frentes al régimen anterior— localizados en el lindero norte del cementerio, entre este y la ronda sur. El Plan establece para estos suelos las condiciones estructurales a que debe responder su ordenación detallada y que se justifican tanto en garantizar la necesaria accesibilidad al cementerio y a algunas implantaciones industriales existentes, como el respeto de las afecciones que se derivan de la legislación sectorial aplicable.

- c. Se incluyen en el régimen correspondiente al Suelo Urbanizable Delimitado los suelos a ambos lados de la carretera de Villarroaño, en su área de influencia, desde el límite sur de la primera fase de la ronda sur, hasta alcanzar el límite sur del término municipal. Se pretende generar una masa crítica suficiente de suelo industrial, en la cual no se permiten los usos residenciales, que coadyuve a su vez obtener una superficie de sistemas generales que sirvan a la estrategia que sobre materia ambiental pretenda desarrollar municipio. El límite sur de esta clase y categoría de suelo se hace coincidir con el límite del municipio, y con los escasos accidentes físicos de estos suelos como caminos y reberos, procurando resolver los problemas puestos de manifiesto por el vecino núcleo de Santa Olaja, durante la información pública. Dentro de este polo de desarrollo de suelo industrial, se encuentra un paquete de suelos situado al este de la Carretera y en la zona norte del sector, (como se describe en el apartado III-23, correspondiente al fragmento 23), que es el que se estima más conveniente para su futura utilización como espacio que sirva a la gestión medioambiental de residuos inertes, (posible futuro centro de tratamiento de escombros municipal). Para ello estos suelos clasificados como urbanizables dentro de esta área de futuros usos industriales, están clasificados como sistemas generales, para su obtención en el futuro por parte de la administración local.

Quedan por tanto incluidos en este grupo aquellas parcelas aisladas sobre las que se implantan algunas actividades industriales y que, clasificadas como suelo urbano por el planeamiento general anterior, no se han incluido en el primer grupo por las razones allí expuestas.

Por lo que a las determinaciones vinculantes que se establecen para el desarrollo de estos suelos se establecen, las mismas responden a los siguientes objetivos específicos:

- Dotar a los desarrollos urbanísticos previstos de un sistema de accesibilidad y movilidad interna que dependa lo menos posible de los elementos anteriores. Para ello deberá implantarse una vía que derive de los ejes de direccionalidad

norte-sur lo antes posible los tráficos con destino a estos suelos.

- Integrar en la ordenación de estos suelos el canal existente como elemento natural, sin que sea preciso para ello su entubamiento total.

Por lo que al uso global que se asigna a la totalidad de los suelos con aprovechamiento urbanístico de este fragmento, sobra justificar que ello deriva muy directamente de las afecciones legales que se les deriva del uso de cementerio que domina este ámbito, uso incompatible con usos residenciales.

B. Terrenos que el Plan considera deben ser preservados de su urbanización.

Se incluyen en el régimen correspondiente al Suelo Rústico el resto de los terrenos del ámbito, diferenciando los mismos en dos categorías fundamentales:

- Suelo Rústico con Protección Natural, categoría en la que se incluyen los suelos correspondientes al cauce del Bernesga y su ribera (art. 16.1.g. Ley5/1999), delimitada esta según aparece en la cartografía catastral.
- Suelo Rústico con Protección Especial, categoría en la que se incluyen los restantes suelos rústicos del ámbito, y ello por las mismas razones y justificación expuestas para el caso del fragmento 23.

25. FRAGMENTO 25.

25.1. Ordenación general del ámbito.

Comprende este fragmento los terrenos correspondientes al núcleo tradicional de Trobajo del Cerecedo situados entre el río Bernesga por el este, el tronco principal de la traza ferroviaria por el oeste, la nueva ronda sur por el norte, y el límite del término municipal por el sur.

El ámbito aparece claramente diferenciado de este a oeste en tres zonas:

- El tercio este corresponde en esencia con unos suelos que, pertenecientes al cauce natural del río Bernesga, fueron ganados al río mediante rellenos y están actualmente ocupados por un conjunto de grandes instalaciones industriales: Puleva, Vitatene, Mercado Nacional de Ganados, Planta de clasificación de residuos, Planta de tratamiento y eliminación de residuos de Antibióticos, etc.
- El tercio occidental corresponde con los suelos sobre los que se asienta el núcleo tradicional de Trobajo del Cerecedo. Caracterizado por una singular linealidad de su caserío a lo largo de la carretera LE-V-5234 de León a Vega de Infanzones, tiene marcada una clara frontera en su borde oeste en el discurrir de la vía del ferrocarril.
- Entre ambas zonas, un territorio vacío perfectamente delimitado en su lado oeste por la traza de canales y regueras y en el este por un camino que marca asimismo frontera con las referidas implantaciones industriales. Este ámbito presenta una situación natural caracterizada por un estado temporal de anegamiento, situación que se le deriva, entre otras causas, de las cotas a las que se elevó el relleno del cauce natural del río, y que le ha convertido en una olla que tan sólo puede drenar superficialmente hacia el sur.

Son precisamente estas preexistencias las que condicionan y definen las bases y objetivos que el Plan se fija para la ordenación del ámbito, y que pueden sintetizarse en los siguientes elementos:

A. Sobre las clases, categorías y usos del suelo.

Dada la caracterización general que se ha expuesto, la primera decisión estructural que el Plan adopta para la ordenación del ámbito es la diferenciación de los regímenes jurídico-urbanísticos aplicables a cada parte de suelo.

Atribuye así el régimen correspondiente al Suelo Rústico en las siguientes áreas y categorías:

- Suelo Rústico con Protección Natural, a los suelos que constituyen la ribera natural del río Bernesga, característica esta que si bien han perdido desde el punto de vista meramente geográfico por su alejamiento del cauce y la elevación producida en su borde, no resulta así desde su caracterización ambiental.
- Suelo Rústico con Protección Especial, a los suelos que resultan situados a cota inferior a la de la plataforma del Mercado Nacional de Ganados, y ello por ser estos suelos los que presentan aquella situación característica de permanente anegamiento.
- Suelo Rústico con Protección Agropecuaria, para aquellos suelos cuya rasante actual resulta inferior a la del discurrir de la reguera occidental.
- Suelo Rústico con Protección de Infraestructuras, a los suelos que resulta necesario ocupar para la implantación y construcción del nuevo acceso sur a León.

Se incluyen en las otras clases de suelo los restantes terrenos del ámbito que no han resultado incluidos en el régimen general anterior.

El Plan es especialmente minucioso con la asignación de usos y delimitación de sectores de ordenación de los suelos situados en la zona central del ámbito y a los que reconoce su pertenencia a la clase de Urbanizable, y ello en el objetivo esencial de mantener la especialización zonal de los usos del suelo existente en el ámbito.

La necesidad de esta determinación tan detallada deviene precisamente de las especiales limitaciones que demanda el mantenimiento, e incluso expansión, de los volúmenes de actividad en la planta de tratamiento y eliminación de residuos existente en la zona este. El Plan considera necesario garantizar un distanciamiento de al menos 1.000 metros de esta planta de cualquier posible uso residencial.

Dadas las características de la estructura de la propiedad catastral, así como la existencia aquí de una conjunción de intereses similar a la referida en el apartado III-16 de esta Memoria correspondiente al fragmento 16, el Plan adopta aquí una fórmula instrumental idéntica a la adoptada en aquél caso, realizando una delimitación de sectores de ordenación que garantiza la disponibilidad de aprovechamiento de ambos usos globales –residencial e industrial- para todos los propietarios, si bien la zonificación que como se ha dicho resulta imprescindible realizar en esta zona obliga a materializar cada uno de ellos en una parte muy concreta del territorio.

B. Sobre el sistema de movilidad.

Al igual que ocurría en la ordenación de la parte sur del fragmento 20, el sistema de movilidad se utiliza en este ámbito mucho más desde sus posibilidades como elemento segregador que no como sistema integrador, y ello en abundamiento de esa alta especialización de usos que se pretende garantizar sobre este territorio.

El sistema se configura así por un conjunto de elementos de direccionalidad dominante norte-sur con una alta especialización de tráficos, derivada de la especialización de los usos del suelo por los que cada uno de ellos discurre.

- Ejes longitudinales o de direccionalidad norte-sur:
 - Un eje principal especializado como eje de accesibilidad y movilidad de los usos residenciales que, coincidente con la carretera LE-V-5234 o calle de Calvo Sotelo, se mantiene en su actual posición y función como eje aglutinador del poblamiento tradicional.
 - Un segundo eje de nuevo trazado especializado también en tráficos puramente urbanos que, arrancando del eje anterior inmediatamente al sur de su paso bajo la ronda sur, se une de nuevo a aquél en su extremo sur en un punto previo al enlace del mismo con el nuevo acceso sur a León. Este eje discurre en todo su desarrollo por suelos Urbanizables y su traza se hace corresponder en su práctica totalidad con las trazas de las diversas regueras existentes, de modo que ha de ir integrando las mismas en su propio acondicionamiento.
 - Los dos ejes anteriores se complementan y refuerzan con dos ejes que, discurrendo por el espacio existente vacío entre ambos, tienen un recorrido incompleto, si bien ambos se cierran por su extremo sur con uno de los ejes transversales principales que se referirán más adelante.

Un tercer semieje adicional a estos y que discurre por el lindero occidental del ámbito, atiende a integrar y dar servicio a los desarrollos urbanísticos previstos al oeste del primero de los ejes anteriores.

 - Un eje previsto a tráficos mixtos, residenciales e industriales, que discurre exactamente por el centro del ámbito y que conecta en sus extremos con los dos ejes transversales principales.

- Un eje especializado en tráficos industriales que, utilizando el segundo paso existente en esta zona bajo la ronda sur, arranca en la vía de servicio prevista por el lado norte de esta ronda (fragmento 20) y discurre hacia el sur por el lindero oeste de la planta de Lenosa, planta de tratamiento y eliminación de residuos de Antibióticos y Mercado Nacional de Ganados hasta enlazar con el nuevo acceso sur a León. El eje se prolonga al otro lado de este nuevo acceso hasta alcanzar a la EDAR de León.
- En el extremo este se dispone por fin un semieje que, formando bucle con el eje anterior, encierra con aquél al Mercado Nacional de Ganados, y cuyo objetivo es garantizar la accesibilidad a la planta de clasificación de residuos y a los otros suelos existentes entre él y el nuevo acceso sur pero que carecen al momento de uso implantado.

- Ejes transversales o de direccionalidad este-oeste: revisar apartado.....

A diferencia de los ejes longitudinales anteriores, la funcionalidad territorial de estos ejes transversales es notablemente más integradora que segregadora, si bien se ha procurado un modo de implantación de los mismos que permita segregar los tráficos prácticamente en sus puntos de entronque.

- El eje norte discurre paralelo a la ronda sur, iniciándose precisamente en la rotonda de enlace de dicha ronda con el nuevo acceso sur a León. Como eje transversal principal termina en el eje longitudinal más occidental, si bien tiene una aparente prolongación, en ningún caso funcional, con el semieje más occidental de las zonas residenciales. En su discurrir en sentido este-oeste entronca con el eje principal de uso industrial que atraviesa bajo la ronda sur, con el eje central de uso mixto y con el eje oriental de los dos especializados en tráficos residenciales. Especializará por tanto sus tráficos hacia los de características industriales en su primer tramo este, si bien en el esquema circulatorio general del Plan su previsión es que el eje se decantara más hacia los tráficos residenciales, trasladando la mayor especialización industrial al eje paralelo que discurre por el lado norte de la ronda sur, y ello por tener este último continuidad hasta la Avda. de Antibióticos -territorio también especializado en usos industriales-, ámbito al cual este otro eje del lado sur no puede alcanzar.
- Eje centro-norte. Interseca todos los ejes y semiejes longitudinales, de extremo a extremo del ámbito, por lo que, atendiendo a la diversidad de usos de las zonas por las que discurre, se dimensiona con unas características limitadas en el objetivo de, precisamente desde ellas, "tranquilizar" sus tráficos. Su funcionalidad objetiva es precisamente la de facilitar una relación

fluida, potenciando los tráficos tanto rodados como peatonales entre las áreas residenciales y las generadoras de empleo, aplicando así uno de los principios de la sostenibilidad territorial que informan este Plan.

- Semieje centro-sur. De funcionalidad, objetivos y características similares al anterior del que se diferencia tan sólo en el hinterland al que presta servicio.
- Eje sur. Cierra por el sur todos los ejes longitudinales a la vez que forma bucle de servicio entre los dos enlaces previstos sobre el nuevo acceso sur a León.

Como puede fácilmente deducirse de las condiciones de implantación de este sistema transversal, el mismo garantiza y atiende tanto a la integración exógena del ámbito como a su integración endógena, pero aparece territorialmente notablemente basculado hacia el este, basculamiento que le deviene precisamente de la inexistencia de otras conexiones con la ronda sur que no sea la existente entre ella y el nuevo acceso sur a León.

El Plan, consciente de esta situación, y contando entre sus objetivos principales lograr la plena integración de las áreas residenciales del municipio, objetivo este que requiere precisamente en este núcleo una especial atención dada la barrera que constituye la traza ferroviaria, afronta la situación mediante dos intervenciones puntuales que, por respeto a la jerarquía de los varios objetivos que pretende, se refiere en el apartado siguiente correspondiente a la ordenación del Núcleo Urbano.

No obstante, las intervenciones en el suelo urbano consolidado, se han limitado a las estrictamente necesarias, de manera que estos ejes transversales permitan lograr una continuidad de la trama peatonal del núcleo hacia los nuevos desarrollos al este, mientras que se evitan los cruces peligrosos transversales en el centro más urbano del núcleo, y la introducción de tráficos pesados en el mismo, de manera que estos ejes transversales permitan la descongestión del tráfico hacia el anillo longitudinal, así como la mencionada fluidez peatonal hacia en sentido este-oeste, objetivo este de claro carácter integrador y de recuperación de los valores naturales y rurales, frente a los tráficos pesados que podrían llegar a deteriorar el ambiente próximo al núcleo.

25.2. Ordenación del núcleo urbano.

Como se ha referido anteriormente la estructura de este núcleo se caracteriza por su linealidad. El poblamiento se reduce en realidad a cuatro hileras de casas apoyadas sobre las márgenes de dos vías paralelas de direccionalidad norte-sur —calles de Calvo Sotelo y del General Franco— separadas entre sí poco más de 50 metros y con más de 1.200 metros de desarrollo lineal. En un

punto central de la hilera más occidental se localizan los únicos equipamientos del núcleo, a los que recientemente se ha incorporado un relativamente importante grupo de equipamientos localizados en el extremo norte del núcleo.

El poblamiento está totalmente segregado tanto de la ciudad, de cuyas edificaciones más próximas dista cerca de tres kilómetros y con la que está unida tan sólo por la carretera LE-V-5234, y dispone como otros elementos de relación con su entorno de una pasarela peatonal sobre las vías del ferrocarril a la altura de los equipamientos de centro, y una calle en el tercio norte que, con pendientes muy forzadas, cruza asimismo sobre las vías hasta alcanzar a la carretera N-630 León-Benavente.

En la nueva estructura de accesibilidad de la ciudad el núcleo dispondrá de un acceso por el sur directamente a su eje urbano principal. El Plan prevé además dotarle de un sistema de movilidad territorial notablemente más denso según se ha descrito anteriormente, además de otras intervenciones más exclusivamente urbanas.

En relación con la ordenación de este núcleo tradicional el Plan se plantea los siguientes objetivos globales:

- Integración de los poblamientos implantados sobre ambas márgenes de la traza ferroviaria.
- Potenciar la función del núcleo histórico como área de centralidad de los nuevos desarrollos urbanísticos que se suscitan en su entorno. Este objetivo lleva indisolublemente asociado uno segundo: garantizar la integración de los nuevos desarrollos con el núcleo histórico.

La generalidad que pueda entenderse llevan asociados estos enunciados, se particulariza en este núcleo mediante las siguientes estrategias:

- Conseguir un tratamiento de apertura de las bandas de la traza ferroviaria mediante su tratamiento como si de una calle de grandes dimensiones se tratara, evitando la estructuración de los márgenes de vías como traseras urbanas.

La estrategia que ya en su momento adoptó el Plan en aquél su primer documento inicial, se basaba precisamente en dar un tratamiento metodológico a la fachada ferroviaria idéntico al que se da habitualmente a las trazas carreteras.

Es obvio que nunca las carreteras han planteado problemas de integración urbanística como están planteando las líneas ferroviarias. Es cierto que las unas son elementos de un sistema de acceso y uso general, aunque de hecho

siempre controlado, y las otras no, y de ahí derivan esas diferencias de trato que habitualmente se han dado en el medio urbano a unas y otras infraestructuras. Pero ello no quiere decir que las segundas no puedan, mediante técnicas de intervención semejantes a las que se aplican en aquellas tales como la implantación en sus márgenes de vías de servicio similares si no idénticas a las que se implantan habitualmente en las carreteras a su paso por áreas urbanas, y la disposición de suficientes pasos transversales elevados sobre las vías, no puedan repetirse configurarse como fachadas urbanas con tratamiento igual de digno que el que se da habitualmente a las fachadas a las carreteras.

Es esta concreta semejanza metodológica la estrategia que adoptó este Plan en aquel su primer documento inicial, y que sin embargo ha recibido durante la información pública a que se sometió el mismo, una fuerte contestación social.

El Plan puede, y de hecho así lo hace en este segundo documento, reconsiderar el aspecto formal de esta estrategia. Podría incluso extender tal reconsideración hasta alcanzar a su componente estructural, aunque ello pueda llegar a poner en duda la prevalencia del interés público, razón por la que ahora no se hace de este aspecto una reconsideración tan extensiva como con el aspecto anterior. Pero no puede en ningún modo reconsiderar el aspecto legal a que atiende esta decisión.

Las alegaciones presentadas sobre esta decisión del Plan abundan en las argumentaciones jurídicas sobre estas cuestiones, pero todas ellas se olvidan dar cabida a las matizaciones que toda jurisprudencia demanda sobre su aplicabilidad extensiva, y ninguna hace referencia, obviamente, a una exigencia legal que aquel primer documento, por inevitable y razonable, ya adelantaba.

De todo ello, el Plan reduce la apertura de aquella vía paralela a la traza ferroviaria que hacía discurrir por la trasera de la hilera de edificaciones en todo el desarrollo lineal del poblamiento, al tramo estrictamente necesario para garantizar el descenso de la vía que, elevándose hasta pasar sobre las vías del ferrocarril, garantiza la relación entre los poblamientos de ambos márgenes de la traza. Ello obliga a mantener la apertura de esta vía en el tramo correspondiente a la calle Era números 1 a 25, por el lado norte, y en el tramo comprendido entre la calle El Caño y la prolongación hacia el oeste de la calle sur de la Iglesia, por el lado sur, así como la apertura de la calle transversal que ha de permitir conectar este paso con la calle Calvo Sotelo precisamente en el punto que le emboca por el otro lado aquella calle de la Iglesia.

El Plan renuncia así, en atención a la demanda social, a prolongar esta solución urbanística de integración hasta el extremo sur del poblamiento. Pero como no puede renunciar a limitar la disposición de las edificaciones a la distancia de las vías que exige la legislación sectorial, califica como Patio Libre de edificaciones los suelos urbanos que resultan situados entre el Sistema General Viario de la traza del ferrocarril y las edificaciones con frente a la calle Calvo Sotelo en el tramo comprendido entre los números 126 a 180 de los de dicha calle.

Idéntica situación se plantea respecto de la traza de la presa del Bernesga y de las regueras que deriva por su margen occidental –manzanas situadas sobre la margen oriental de la calle General Franco. El problema urbanístico que este elemento genera es idéntico al anterior, con dos matices diferenciales, uno, el que aquí la demanda de la razón no tiene el complemento de una exigencia legal tan amplia ya que aquellos 50 metros se reducen aquí a un banzo de 3 metros, y uno segundo que, debido precisamente a las dificultades de control de un espacio de tan escasa dimensión transversal que no garantiza ni tan siquiera su accesibilidad general, la habitual conversión de estos espacios y elementos en insalubres vertederos.

El Plan tiene en relación a estos elementos muy distintos márgenes de libertad de decisión, no sólo por ser muy distinto el margen de legalidad disponible, sino porque el territorio ofrece aquí un muy distinto margen de intervención.

En atención por tanto a los mismos argumentos anteriores, modifica las determinaciones del primer documento inicial desplazando a la margen este de la presa del Bernesga la implantación de la calle prevista entonces sobre la margen occidental, utilizando también la calificación de Patio Libre no edificable para garantizar la no edificación de los suelos urbanos que resultan comprendidos entre la margen occidental de la presa del Bernesga y las edificaciones existentes en primera línea de fachada a la calle General Franco en los números 1 a 23, ambos inclusive.

- Por lo que se refiere a los problemas de estructuración e integración transversal del núcleo, el Plan estableció en aquel su primer documento inicial la necesidad de acometer un conjunto de intervenciones de apertura de calles transversales que garantizaran tanto la relación entre las hileras que configuran actualmente el núcleo, como la accesibilidad al mismo de los nuevos desarrollos perimetrales al mismo, utilizando para ello la figura de la actuación aislada en suelo urbano consolidado, con sus distintas posibilidades y especialidades en lo referente a sistemas de gestión.

También esta decisión del Plan ha sido fuertemente contestada por la sociedad durante el período de información pública a que se sometió aquél primer documento. Tal contestación presenta sin embargo muy diferentes alcances según cuál sea el matiz al que se refieren.

Por un lado está el aspecto estructural, es decir, la necesidad o no de realizar tales aperturas y el número y localización concreta de las mismas. Y por otro, el cuestionamiento que se hace del sistema de actuación previsto para su gestión y ejecución.

Por lo que al primero de estos aspectos se refiere, resulta difícil conciliar los aspectos estructurales más extensivos del Plan, cuales son los crecimientos poblacionales que el Plan prevé en el entorno de este núcleo, y la aceptación que tales determinaciones ha tenido por esos mismos grupos sociales que demandan incluso aun mayores incrementos, con esa "impenetrabilidad" transversal que caracteriza el núcleo y a cuya ruptura se oponen en la mayoría de los casos aquellos mismos alegantes. El Plan no puede renunciar a ese objetivo de múltiple efecto de procurar el desarrollo urbanístico de los suelos que por sus características naturales y estructurales resultan aptos para acoger desarrollos urbanísticos —determinación esta con la que se limita en cierto modo a cumplir el mandato legal al respecto- a la vez que garantizar la integración de tales desarrollos en su modelo territorial.

El Plan puede reconsiderar la densidad de la red de relación transversal necesaria, e incluso puede redefinir la estructura de posición relativa de tales aperturas, pero no se han mostrado razones suficientes, ni objetivas ni subjetivas, para reconsiderar su modelo territorial o de ordenación urbana ni total ni parcialmente.

Por tanto, y atendiendo tan sólo a tales reconsideraciones parciales, se redefinen en este documento tanto la densidad como la estructuración concreta de tal red transversal, la cual queda limitada a:

- Aperturas que garantizan la accesibilidad a/desde la Avda. Calvo Sotelo de los desarrollos urbanísticos previstos en la zona noroeste (sector ULD25-01). Tales aperturas afectan a parcelas catastrales no edificadas, estableciéndose para su gestión y ejecución el sistema de expropiación con costes repercutidos al desarrollo del referido sector en concepto de conexión con los Sistemas Generales (art. 20.2. Ley 5/1999) en el caso de la AA 25-01, AA 25-02 y Sistema de Expropiación por contribuciones especiales en la AA 25-03.
- Apertura de calle entre el Camino catastral número cinco y el banco occidental de la presa del Bernesga. Esta apertura tiene por objeto configurar el eje denominado en el apartado 2 anterior como eje transversal centro-norte, y

afecta a tres parcelas catastrales todas ellas sin construcciones, localizadas en la calle Calvo Sotelo número 36, parcela sin número situada entre las calles Calvo Sotelo y General Franco a la altura de la anterior, y parcelas correspondientes a las signaturas número 11, 11D y 11T de la numeración de la calle General Franco.

Para mayor facilidad de su gestión y ejecución la acción se divide en tres actuaciones aisladas diferentes dos de las cuales, las correspondiente a los dos tramos extremos, se deberán desarrollar por expropiación pero repercutiendo su coste por aplicación del sistema de contribuciones especiales en la forma prevista en la legislación vigente sobre las parcelas catastrales que para cada uno de tales tramos se delimitan en los planos, y ello por resultar dichas parcelas claramente beneficiadas en sus aprovechamientos urbanísticos como consecuencia de tales aperturas. Para la apertura del tramo central, el comprendido entre las calles Calvo Sotelo y General Franco, se establece el sistema de expropiación directa por el Ayuntamiento.

- Apertura de calle entre el Camino de Armunia y la calle Calvo Sotelo a la altura del número 78 de los de policía de esta última. Su apertura deriva de la necesidad de garantizar la accesibilidad a los desarrollos urbanísticos previstos en la margen occidental del núcleo (Sector ULD25-04), y su posición exacta en este punto viene forzada por la necesidad de continuidad con la apertura que se refiere a continuación. Afecta también a una parcela sin construcciones, y para su gestión el Plan establece el sistema de expropiación pero repercutiendo su coste y ejecución sobre el desarrollo del Sector ULD25-04 en concepto de conexión a los Sistemas Generales (art. 20.2. Ley 5/1999).
- Prolongación y cierre de la calle número ocho. Se trata de dar salida al callejón existente a la altura del cruce de la calle Armunia con la calle Calvo Sotelo. El callejón tiene un trazado quebrado de más de 70 metros de desarrollo total, existiendo edificaciones en sus márgenes y en la práctica totalidad de su desarrollo, incumpliendo así la normativa de accesibilidad. Resulta por tanto imprescindible resolver este problema urbanístico, para lo que el Plan establece su prolongación hacia el norte afectando al uso de calle los fondos no edificados de las parcelas con frente a la calle Calvo Sotelo números 57, 59 y 61, para girar al oeste por la parte no edificada de la parcela número 55 de la misma calle de Calvo Sotelo hasta entroncar en ella, configurando así un bucle que resuelve el problema.

Por la forma en que se plantea esta apertura, la ejecución del tramo de dirección norte-sur se define por el sistema de expropiación por contribuciones especiales por los particulares afectados, y ello porque como consecuencia de

su apertura podrán edificar sobre sus parcelas con frente a dicha nueva calle. Para la ejecución del tramo de dirección este-oeste se establece sin embargo el sistema de normalización de fincas, dado que, si bien la calle afecta a una única parcela, discurre precisamente por su lindero norte, por lo que se beneficia notablemente de esta acción la parcela colindante al pasar a tener frente a esta nueva calle en todo su lindero sur. Deberán por tanto redistribuir entre ambas tanto la cesión de la superficie de suelo necesaria para la apertura de esta calle, como la ejecución de la misma, como en fin los beneficios que de tal acción obtienen ambas parcelas.

- Apertura a la altura del número 124 de la calle Calvo Sotelo. Esta apertura forma parte de la nueva calle que integra los poblamientos de las dos márgenes de las vías y que, arrancando aquí su pata sur, asciende paralela a las vías hasta la prolongación de la calle El Caño para cruzar en este punto a la margen oeste. Su posición exacta viene por tanto determinada por dos causas: en primer lugar, la longitud de desarrollo necesario en la calle paralela a las vías para disponer de gálibo suficiente en el paso sobre ellas, y en segundo lugar, la inexistencia de construcciones precisamente en la mitad sur de esta parcela, cuya edificación principal se ubica sobre la mitad norte, con lo que no es necesario demoler ninguna construcción.
- Apertura entre las calles Calvo Sotelo y General Franco a la altura del número 140 de aquella. Se trata de cortar una manzana cuyo desarrollo lineal actual sin conexiones transversales alcanza a casi los 200 metros. La implantación de esta apertura se establece precisamente en este punto, en primer lugar, por ser prácticamente el punto central de la manzana, y en segundo lugar por disponerse aquí de una gran parcela de más de 40 metros de fachada a la calle Calvo Sotelo que además atraviesa hasta la calle General Franco.

-
Por último, y como parte también de este objetivo global de integración de los poblamientos existentes sobre ambas márgenes de la traza del ferrocarril, el Plan plantea otras dos intervenciones singulares para la ordenación de este ámbito:

- **Modificación de la actual pasarela existente en el tercio norte del núcleo y que conecta la calle Calvo Sotelo con la Avda. de Antibióticos pasando sobre las vías del ferrocarril.**

Esta pasarela fue construida hace años y ha sido recientemente reformada y reforzada. Sin embargo, y por lo que se deduce de su estado actual, parece sigue teniendo algún problema constructivo que disminuye notablemente su potencialidad. En cualquier caso, tanto su disposición sobre el territorio como

su solución técnica, crean más problemas a la ordenación urbana del núcleo que los territoriales e incluso urbanos que pretende resolver.

El Plan considera necesario la sustitución estructural de esta pasarela por una solución deprimida. Ello permitirá suavizar notablemente su pendiente –el gálibo necesario como calle es de 5 metros que puede en este caso disminuirse hasta los 4.50 metros, lo que exige salvar entre el extremo este de la vía y el punto central de paso bajo las vías un desnivel inferior en más de dos metros al que salva actualmente pasando sobre las vías del ferrocarril cuyo gálibo ha de ser necesariamente de 7.50 metros.

Con esta depresión, es posible construir una calle que, paralela a la traza ferroviaria y adosada a ella, discorra por encima de este eje transversal así dispuesto permitiendo dar continuidad a los desarrollos urbanísticos previstos sobre ambas márgenes del mismo (sectores ULD25-01 y ULD25-04), y que en la disposición actual de esta pasarela resultarían totalmente inconexas.

- **Sustitución de la actual pasarela de peatones sobre las vías del ferrocarril existente a la altura de la calle El Caño, por una calle que permita el tráfico rodado, debiendo disponer además de una dimensión transversal suficiente para facilitar una verdadera continuidad urbana sobre ella entre los poblamientos de ambas márgenes de la traza.**

El punto en que se establece este elemento se selecciona tanto por la concentración aquí de los equipamientos de barrio existentes, como por ser este el punto asumido ya por la sociedad, como en fin por ser un punto especialmente adecuado para poder integrar las elevaciones necesarias en los tramos de tierra.

La vía debe rematar en la margen occidental en un nodo de centralidad que el Plan prevé para la ordenación de aquellos suelos (apartado III-26 de esta Memoria correspondiente a la ordenación del fragmento 26).

26. FRAGMENTO 26.

26.1. Ordenación general del ámbito.

Comprende este último ámbito de los que se han diferenciado a efectos de estas descripciones, los terrenos del límite sur del municipio que resultan delimitados entre la ronda sur al norte, la traza ferroviaria al este, y los límites del término municipal al sur y oeste, constituyendo así una estrecha franja de suelo alargada de norte a sur, y totalmente dominada por los usos ferroviarios y algunas de las más importantes implantaciones industriales del Alfoz leonés.

El ámbito se caracteriza urbanísticamente como un espacio de transición en todos los sentidos, que no ha llegado a definir cuál sea su papel en la estructura general del territorio, indefinición ésta que le viene en gran medida derivada del fuerte impacto en la estructura general de los elementos que rodean a un ámbito que sin embargo ha pretendido siempre ser otra cosa, y que se ha visto arrastrado a una situación muy similar a la descrita en el caso del fragmento 19.

Los objetivos que se plantea el Plan General para ordenar este territorio, no pueden ser así muy distintos de los que el propio Plan se fijaba para la ordenación de aquel fragmento 19, si bien es cierto que en este caso nos encontramos con un ámbito sobre el que han de asentarse algunas de las más profundas transformaciones estructurales que ha de sufrir el área de León.

La primera y principal cuestión que el Plan atiende en esta zona es la de propiciar y posibilitar la reforma estructural del sistema ferroviario que discurre por la ciudad, como medida previa imprescindible para afrontar la integración urbana de esta infraestructura en la zona central de la misma.

Para ello el Plan, haciendo suyas las conclusiones y propuestas contenidas en los documentos e instrumentos sectoriales disponibles, y en el ejercicio de sus competencias y capacidades legales, fija en primer lugar la reserva de terrenos necesarios para la ejecución del acceso sur ferroviario que ha de permitir sacar del interior de la ciudad los tráficos de mercancías de esta modalidad de transporte, y completar la nueva red ferroviaria aparejada a la llegada de la alta velocidad ferroviaria.

Las trazas adoptadas para la ejecución de esta infraestructura dibujan sobre el territorio un triángulo curvilíneo que corta el ámbito en dos zonas:

- La situada al sur de este singular elemento, está al momento totalmente ocupada y territorialmente especializada hacia los usos industriales, localizándose ya en ella la mayor concentración industrial del alfoz leonés.

- La zona norte por su parte se presenta salpicada por usos diversos sin estructurar siendo, por sus características naturales, de posición, ocupación y potencialidades una de las zonas del territorio más precisadas de intervención.

El Plan General afronta la complejidad existente en este territorio, y que ha de incrementarse aun más desde las intervenciones estructurales previstas, desde los siguientes objetivos globales:

1. Preservar los valores naturales existentes en el ámbito, a la vez que preservar el territorio resultante de los riesgos naturales y tecnológicos que pesan sobre el mismo.
2. Integrar estructuralmente el ámbito tanto en el modelo territorial global como en el modelo de ciudad adoptado, mediante la potenciación de sus valores locacionales y la recalificación urbanística de sus espacios.
3. Procurar el mantenimiento de la diversidad de usos implantados en el ámbito, desde la adopción de una estructura zonal que posibilite su compatibilización.

El logro de tales objetivos se alcanza como efecto integrado de los siguientes objetivos y determinaciones zonales:

A. Zona sur.

Corresponde con la parte del territorio ocupada al momento por las grandes implantaciones industriales o que están en proceso de desarrollo urbanístico a estos mismos destinos.

El Plan se limita en esta zona a redefinir el sistema viario general existente para adecuar su implantación a la nueva implantación ferroviaria, manteniendo vigentes las restantes determinaciones de ordenación, regulación de usos y edificación desde las que se ha desarrollado y está desarrollándose el ámbito.

B. Zona central.

Corresponde esta zona con el área que va a ser ocupada por la construcción del nuevo enlace ferroviario.

El Plan establece como uno de sus objetivos esenciales para esta zona el de procurar la integración estructural, funcional y ambiental de la nueva infraestructura ferroviaria.

- a. Como se ha dicho anteriormente, por razones técnicas y funcionales, esta infraestructura dibujará sobre el territorio un gran triángulo curvilíneo que además ha de alabearse ya que ha de poder elevarse en sentido este-oeste desde las rasantes de vías en la estación de contenedores (algo más bajas incluso que las rasantes que disponen las dos carreteras que aquí se unen –carretera nacional N-630 y carretera autonómica LE-V-4133 y que viene naturalmente marcada por la profundidad de la llaga que forma

el barranco de la Fontanilla, hasta coronar la ladera sur de este barranco primero, y seguir ascendiendo hasta alcanzar las cotas de la segunda terraza del Bernesga en el límite occidental del término municipal de Santovenia de la Valdorcina.

Los documentos sectoriales disponibles prevén realizar esta elevación inicial mediante rellenos que se permeabilizarán mediante estructuradas porticadas tan sólo para procurar los pasos de la carretera nacional N-630. Ello significará la formación de unas pantallas visuales que este Plan General no comparte en ningún modo.

- En primer lugar, tales documentos sectoriales no atienden, por su limitado campo de trabajo, a las dificultades que ya de por sí presenta en este punto el sistema viario. Como se ha referido anteriormente se unen precisamente aquí dos de las carreteras de mayor funcionalidad territorial de la zona sur leonesa: la carretera nacional N-630, soporte de la accesibilidad y movilidad territorial del mayor polígono industrial del alfoz, y la carretera autonómica LE-V-4133, vía que complementa funcionalmente a la anterior.

El entronque de ambas vías se produce en la depresión de fondo del barranco de La Fontanilla, lo que provoca que ambas vías tengan unas fortísimas rampas en el entorno de este entronque, obligando a la vez a realizar dicho entronque en un ángulo muy cerrado por la estrechez del pasillo natural por el que discurren. Resulta por tanto imprescindible reorganizar tanto la implantación de estas vías como la disposición concreta que adquiere al momento su entronque.

- En segundo lugar, si bien la elevación del lado sur podría llegar a entenderse, forzando mucho su lectura territorial, como una prolongación natural hacia el este de la fuerte ladera sur del barranco, no es forzar tanto la imaginación para llegar a hacer una lectura semejante con la rama norte, la cual atraviesa casi perpendicularmente la profunda depresión central del barranco.
- Una tercera cuestión que no puede dejar de inquietar a este Plan es el notable estrechamiento que con estas elevaciones sobre taludes se produce de un barranco cuyo régimen fluvial y características geográficas le hacen merecedor de la calificación de elemento de alto riesgo de provocar inundaciones torrenciales en el mapa de riesgos elaborado por el Instituto Geotécnico y Minero de España. Es cierto que, si bien el riesgo es alto, el nivel de daños humanos es bajo dadas las ocupaciones del suelo posibles en la zona, pero no es así para el nivel de daños materiales ni para las afecciones que una inundación de estas características y en este punto provocarían. No se puede olvidar que el lado recto de este triángulo curvilíneo lo ocupa al momento, y lo seguirá ocupando, la plataforma de depósito, clasificación y distribución de

contenedores del transporte ferroviario, y que al otro lado de esta plataforma se emplaza la mayor subcentral transformadora del área metropolitana leonesa, todo ello además de la funcionalidad territorial de las vías que en su caso quedarían cortadas.

- Ha de darse cabida por fin a la peligrosidad que caracteriza actualmente estos tramos y el cruce de las dos carreteras. Las medidas preventivas se limitan al momento a la disposición de señales luminosas complementadas con la disposición en la carretera estatal de bandas sonoras. Entendemos que, con la reducción del campo visual que indudablemente implican los terrapienes, el problema se ha de agudizar notablemente.

No minusvalora este problema de seguridad vial el hecho del pronto cambio de titularidad de la carretera N-630. El problema es de la infraestructura funcional, no de titularidades, y esta vía, aun cuando cambie de titularidad, seguirá cumpliendo un papel de primer orden en la estructura territorial.

De todo ello, y atendiendo fundamentalmente a la imagen territorial final resultante, campo este en que el Plan General puede opinar con más derecho que los otros documentos, el Plan propugna la construcción de estos ramales en forma de estructuras porticadas en una dimensión longitudinal equivalente al menos a:

- En el ramal norte, desde la margen este del paso sobre la traza actual de la carretera N-630, hasta alcanzar la rasante natural del morro norte del barranco de La Fontanilla, para una vez rebasado el costado oeste del mismo, volver a ejecutarse como paso porticado en toda la dimensión transversal del barranco a esa cota.
- En el ramal sur, desde la intersección con el mismo de la prolongación virtual hacia el sur del mismo punto anterior sobre la margen oriental de aquél tramo de la carretera N-630, hasta su entrada en tierra sobre la ladera sur del barranco de La Fontanilla.

Resuelta en esta forma esta pieza estructural el Plan pretende la construcción, precisamente en el baricentro de este triángulo curvilíneo, de una rotonda que resuelva el entronque con la carretera N-630 tanto de la carretera LE-V-4133 de la red autonómica, como de una nueva vía que, pasando bajo el ramal ferroviario norte, ascienda por el morro norte del barranco de La Fontanilla hasta alcanzar la plataforma elevada de esta ladera garantizando así una accesibilidad adecuada desde el sistema viario de nivel territorial al polígono industrial de Villacedré. Adicionalmente en esta rotonda deberá resolverse el entronque, por el arco oriental, del acceso a la plataforma de contenedores también aquí emplazado actualmente. En el lado sur, la nueva posición

que ha de adquirir la carretera LE-V-4133, además de posibilitar una sensible disminución de su pendiente, permitirá mejorar también notablemente el entronque con ella de la vía de acceso al núcleo residencial de Villacedré.

El Plan incorpora, a título meramente orientativo, el resultado de su análisis de rasantes para todos estos elementos infraestructurales que muestran la viabilidad de su propuesta.

- b. Desde el punto de vista instrumental, el Plan es consciente de la existencia en este entorno de algunas instalaciones industriales, que no por escasas, deben ignorarse. Y es conocedor igualmente de la necesidad de recalificar sensiblemente todo el área de borde norte de esta importante operación.

De la complejidad de estas situaciones, el Plan considera imprescindible el protagonismo público en la intervención completa, tanto la meramente infraestructural, que alcanza ya de por sí a una importantísima superficie de suelo, como a la de recalificación de todos los espacios del entorno, por lo que delimita sobre este ámbito un sector de ordenación urbanística que en caso de no desarrollarse por sí mismo deberá expropiarse en su totalidad en el horizonte temporal del medio plazo, previo al proyecto de integración del sistema ferroviario. Parte para ser ocupado por las nuevas infraestructuras, parte para poder garantizar los traslados de las actividades industriales existentes que han de erradicarse por ser necesarios sus suelos para aquellas infraestructuras, y parte por fin para poder realizar esa necesaria recalificación funcional, urbanística y ambiental que esta actuación demanda.

C. Zona norte este.

Incluimos en esta zona los terrenos que resultan situados entre la carretera N-630 y la actual traza ferroviaria.

En el marco de interacción de los objetivos globales enunciados, el Plan considera necesaria la incorporación de estos suelos a la estructura general en primer lugar, desde una especialización de usos diferenciada según se sitúen los terrenos al norte o al sur de la calle que, pasando al momento sobre las vías del ferrocarril pero prevista su modificación para realizar este cruce deprimida, constituye uno de los elementos de accesibilidad principal al núcleo tradicional de Trobajo del Cerecedo (fragmento 25).

Así, para los terrenos que quedan situados al norte de dicha vía, el Plan establece su destino hacia la implantación de usos de actividades económica, sean estos de dominante de tipo industrial, sean de dominante terciaria, o lo sean en fin mixtos. La asignación de este destino predominante a estos suelos se justifica, por un lado, en la renta de posición de estos suelos desde su posición en el enlace entre la carretera N-630 y la ronda sur, y de otro, por su escasa dimensión en relación a

la intensidad y amplitud de las fuentes de contaminación acústica que les rodean, y que hace desaconsejable la implantación sobre ellos de usos que requieran bajos niveles de contaminación

Para los suelos situados al sur de dicha vía de relación con el núcleo tradicional de Trobajo del Cerecedo, el Plan establece su destino a usos residenciales, y ello por la ya alta intensidad de ocupaciones a este uso existente en el frente a la carretera N-630. Si bien es cierto que este ámbito presenta también unas condiciones estructurales de alta concentración de emisores contaminantes, también es cierto que ello se limita en este caso a los dos linderos laterales este y oeste, mientras que en aquella parte norte esta concentración se da en sus cuatro linderos.

Adicionalmente a ello el Plan establece una estructura general para la ordenación de la zona que obliga a concentrar las nuevas edificaciones sobre el lindero oeste, adosadas a la espalda de las existentes en el frente de la carretera, debiendo destinarse los suelos más próximos a la línea del ferrocarril íntegramente a dotaciones urbanísticas. Esta exigencia de posición se justifica tanto en el cumplimiento de las exigencias legales respecto al distanciamiento de las edificaciones de las líneas ferroviarias, como en la conveniencia de densificar mínimamente el poblamiento de la zona para conseguir la masa crítica mínima que permita alcanzar niveles de actividad característicos del medio urbano, como para dignificar en fin el frente que el ámbito presenta hacia el núcleo tradicional de Trobajo del Cerecedo, y en relación al cual esta zona debe integrarse mediante aquella operación de paso sobre las vías a la altura de la calle de El Caño que quedó descrita en la Memoria correspondiente a dicho núcleo tradicional (ver apartado III.25 de esta Memoria).

Así, y como consecuencia de dicha operación de integración, también en esta zona resulta necesario implantar una vía de borde que discorra paralela a las vías, y ello por resultar necesario para conseguir el desarrollo suficiente para realizar con pendientes razonables el descenso de las rasantes del paso sobre las vías a las rasantes que han de adquirir las calles de esta zona, las cuales vienen ya forzadas por su relación con la carretera N-630.

Dichas vías efectivamente han de entroncar en la carretera N-630, único elemento que garantiza la accesibilidad externa al ámbito, y ello el Plan considera necesario se realice tanto hacia el norte como hacia el sur. Para garantizar la relación con la carretera por el norte, el Plan implanta una vía que, adosada por el oeste a la estricta línea ferroviaria, pase sobre la nueva vía de acceso al núcleo de Trobajo del Cerecedo, hasta entroncar en la carretera en la propia rotonda de enlace de ésta con la ronda sur. Por lo que al entronque sur se refiere, el Plan obliga a unificar dicho entronque con el que es necesario disponer al servicio de las implantaciones previstas en la zona sur.

D. Zona norte oeste.

La zona presenta una caracterización geográfica dominada por la posición oblicua, noroeste-sureste, de la ladera de elevación de la segunda terraza del Bernesga, elevación que divide así el ámbito en dos plataformas casi horizontales de las cuales, la situada al este de la ladera, presenta

una dominancia de implantaciones de uso residencial en su tercio norte, el de mayor fondo desde la carretera N-630, una prácticamente nula ocupación en el tercio central, y una cierta indiferenciación en el tercio sur, si bien prevalece en éste una cierta tendencia hacia los usos de dominancia no residencial.

El Plan utiliza esta caracterización para implantar, en primer lugar, un sistema viario que garantice, por un lado, la relación directa entre la carretera N-630 y el polígono industrial de Villacedré. Este polígono cuenta al momento con una vía de esta funcionalidad que entronca en la carretera en un punto especialmente inadecuado no ya con la estructura viaria actual, sino de aún peor integración en la nueva estructura que se adopta para la zona. Adicionalmente, el Plan pretende la erradicación de los tráfico pesados de la actual vía de relación de este polígono con el núcleo de Armunia, al menos en el tramo de dicha vía comprendido entre el nuevo eje transversal sur y el propio núcleo (ver apartado III.19 de esta Memoria).

En respuesta a estas nuevas situaciones, el Plan reordena totalmente el sistema de accesibilidad a este polígono sustituyendo el sistema actual por un triple sistema:

- Un primer eje de accesibilidad desde el norte integrado por aquél eje transversal sur previsto al norte de la ronda sur y que, arrancando en la Avda. Ingeniero Sáenz de Miera discurre paralelo a la ronda sur por su talud norte hasta alcanzar el extremo noroeste del núcleo tradicional de Armunia, conectando en puntos intermedios con la carretera LE-V-5234 de Vilecha, la Avda. de Antibióticos, la calle La Bandonilla, y el camino de Armunia a Villacedré.
- Un segundo eje también desde el norte, que se implanta precisamente en esta zona y que, prolongación hacia el oeste de la vía a transformar que constituye el acceso norte al núcleo tradicional de Trobajo del Cerecedo, discurre por este ámbito paralelo por el sur a la ronda sur hasta entroncar en ese mismo Camino de Armunia a Villacedré, cruzando en puntos intermedios tanto con la carretera N-630, como con el camino de La Bandonilla.
- Un tercer vial que corresponde con la actual calle Jano, y que constituye el actual acceso al polígono desde la carretera N-630. Este acceso, si bien se mantiene como tal en la nueva estructura adoptada, resulta sin embargo modificado en su origen ya que se suprime su conexión con el tronco principal de la carretera N-630, manteniéndose su conexión exclusivamente con la nueva vía de servicio a implantar en la margen oeste de dicha carretera.
- El cuarto acceso por fin, se plantea precisamente desde aquella rotonda a implantar en el baricentro del triángulo del nuevo enlace ferroviario. La continuidad y efectividad de este acceso depende esencialmente de las decisiones que sobre su continuidad hacia el oeste pueda adoptar el Ayuntamiento de Santovenia de la Valdoncina, por cuyo término municipal debería tener continuidad a este fin.

Para la estructura de direccionalidad norte-sur, el Plan, además de dar continuidad al Camino de La Bandonilla manteniendo incluso su entronque intermedio con la carretera N-630, implanta una red que atiende muy especialmente, además de a su propia funcionalidad como red de movilidad, a la preservación de los valores medioambientales de la ladera de elevación, integrándola en la estructura general de la zona en calidad de Espacio Libre.

Para ello el Plan adopta unas trazas para los elementos de esta direccionalidad que, desde la prevalencia dada por el Plan a este segundo objetivo, obligan a una mayor densidad de uso del suelo a este sistema, pero que, además de garantizar esa doble funcionalidad, aporta la base estructural que el Plan considera más adecuada a sus otros fines.

Es precisamente desde esta estructura que así dibuja el sistema viario, de la que el Plan extrae sus decisiones sobre la especialización de los usos del suelo en esta zona, atribuyendo así dominancia residencial a los suelos que quedan situados sobre la terraza alta, los cuales quedan así separados por el Espacio Libre que constituye la propia ladera y por las vías que la delimitan de las zonas de la plataforma baja con frente a la carretera N-630, suelos que el Plan puede especializar así a la implantación de actividades económicas que permitan recuperar sus valores locacionales y de renta de posición.

Obviamente esta especialización presenta los ajustes por tramos que exigen las preexistencias referidas al principio de este subapartado, y que obligan a atribuir el uso residencial a la práctica totalidad de los suelos situados en el tercio norte de esta zona, con la excepción –que el propio Plan entiende como estratégico-temporal- de las implantaciones industriales actualmente existentes en la zona más septentrional de este ámbito.

CAPÍTULO II.

RELACIÓN DE LAS DETERMINACIONES QUE TIENE CARÁCTER DE ORDENACIÓN GENERAL

Tienen el carácter de determinaciones de ordenación general con el grado de vinculación que le son propias:

- A. Los objetivos y propuestas generales que se contienen en el capítulo I de la memoria vinculante del Plan General.
- B. La clasificación y categorización del suelo contenida en los planos de ordenación del Plan General.
- C. La previsión de los Sistemas Generales, sus elementos, los criterios de su diseño y ejecución y el sistema de su obtención.
- D. El catálogo de los elementos que por sus valores naturales o culturales o que por su relación con el dominio público, deben ser conservados o recuperados con las medidas de protección propuestas en el capítulo VII del Título I de estas Normas.

A tal efecto, en cuanto al grado de protección de cada uno de los elementos y en cuanto a los criterios, normas y previsiones para su conservación y recuperación, el presente Plan General de Ordenación Urbana asume, con las especialidades establecidas en el capítulo VII precitado, las determinaciones del:

- Plan especial de Ordenación Mejora y Protección de la Ciudad Antigua de León, aprobado definitivamente en fecha 2 de marzo de 1993.
- Plan especial S. Juan y S. Pedro de Renueva, aprobado definitivamente en fecha 2 de septiembre de 1993.
- Plan especial de Protección del Conjunto Urbano de la Ciudad de León aprobado definitivamente en fecha 28 de abril de 2.000.
- Plan especial de Ordenación, mejora y protección de San Marcos y su entorno, aprobado definitivamente en 1.986.

- E. En Suelo Urbano No Consolidado y Suelo Urbanizable Delimitado:

- La delimitación de los sectores.
- Los usos predominantes, compatibles y prohibidos.
- La densidad máxima de edificación.

- El Índice de variedad de uso.
- Las densidades máximas y mínimas de población en los sectores de suelo urbano no consolidado y suelo urbanizable delimitado con uso predominante residencial.
- El índice de variedad tipológica en sectores de suelo urbanizable delimitado con uso predominante residencial.
- El Índice de integración social en sectores de suelo urbanizable delimitado con uso predominante residencial.
- Los Sistemas Generales y otras dotaciones urbanísticas incluidas.
- El plazo para establecer la ordenación detallada.

- F. En suelo rústico:

- Las normas de protección contenidas en la regulación de cada una de las categorías establecidas en el Título II de estas Normas, en relación con los planos de ordenación.

- G. Asimismo, en uso de la facultad prevista en el artículo 80.2 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, en relación con su artículo 91, el Plan General atribuye el carácter de determinación de ordenación general, vinculante para el planeamiento de desarrollo:

- La delimitación de ámbitos de planeamiento especial.
- Las condiciones concretas de ordenación, urbanización, edificación y uso así como los criterios, normas y condiciones relativas a las dotaciones urbanísticas locales y otras condiciones generales establecidas en las fichas correspondientes a cada uno de los sectores de suelo urbano no consolidado y suelo urbanizable delimitado.
- Los criterios, normas y condiciones sobre ubicación, ordenación, urbanización y uso de las dotaciones urbanísticas previstas en cualquier clase de suelo, así como las determinaciones referidas a la necesidad de implantación de nuevas vías que garanticen la continuidad de los itinerarios a que atiende.
- Los objetivos definidos en las fichas de determinaciones de las actuaciones aisladas propuestas en el suelo urbano consolidado.

Dicha relación figura incorporada en el artículo 8 de las Normas Urbanísticas del Plan General.

CAPÍTULO III

UNIDADES URBANAS EN SUELO URBANO CONSOLIDADO.

A. Consideraciones previas.

La Ley 5/1999 de Urbanismo de Castilla y León establece en su artículo 42 la obligación del Plan General de realizar por sí mismo la Ordenación Detallada para todo el Suelo Urbano Consolidado.

Adicionalmente, el artículo 36 de esta misma Ley, en sus apartados 1.a. y 1.b., establece los criterios y normas que el planeamiento ha de atender al objeto de garantizar un mínimo nivel de calidad de vida de la población, los cuales quedan fijados, para el Suelo Urbano Consolidado en los siguientes términos:

Artículo 36 Ley 5/1999.

1. *El planeamiento urbanístico tendrá como objetivo la mejora de la calidad de vida de la población mediante el control de la densidad humana y edificatoria, y a tal efecto se atenderá a los siguientes criterios y normas:*
 - a) *En suelo urbano consolidado, el aprovechamiento de las parcelas y sus parámetros, tales como la altura, el volumen o el fondo edificable, no superarán los niveles que sean característicos de la edificación construida legalmente en su entorno.*
 - b) *En suelo urbano consolidado, cuando ya existan más de 100 viviendas o 15.000 metros cuadrados construidos por hectárea, el planeamiento no podrá contener determinaciones de las que resulte un aumento del aprovechamiento o de la densidad de población totales.*

Para atender al cumplimiento de estas determinaciones el Plan divide la totalidad del Suelo Urbano Consolidado en ámbitos menores denominados Unidades Urbanas, sobre cada una de las cuales poder realizar la comprobación de situación requerida por el legislador, a través precisamente de la medición de los parámetros de calidad establecidos por el mismo –densidad humana y densidad edificatoria.

Con esta metodología se trata de dividir los terrenos clasificados como suelo urbano consolidado en Unidades Urbanas (según vienen definidas en el artículo 85 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León) sobre las que poder controlar tanto el nivel de calidad de vida existente, como el

resultante de la ejecución del Plan, no sólo en aquellos aspectos o parámetros definidos como de obligado control por la legislación, sino también aquellos otros tales que, en criterio comparado del propio legislador, afectan a otros objetivos de la ordenación urbanística tales como la adecuación de las dotaciones urbanísticas o la influencia de las modificaciones que se propongan y de las demás circunstancias sobrevenidas no previstas en el propio Plan General.

Estas Unidades Urbanas se hacen corresponder con áreas de ordenación homogénea, zonas o barrios tradicionales o ámbitos de influencia de las dotaciones urbanísticas locales.

Los criterios utilizados para delimitar estas Zonas o Unidades Urbanas se basan en primera instancia en los siguientes aspectos de la ordenación:

- Homogeneidad del desarrollo urbanístico: características históricas de desarrollo homogéneo.
- Tipología y usos edificatorios existentes y proyectados. En general, tipologías edificatorias similares provienen de momentos históricos también análogos.

Dada la gran extensión que resulta para algunas de las Áreas Homogéneas resultantes, así como la existencia de ámbitos discontinuos de aplicación de una misma Ordenanza, el criterio general anterior se complementa con los adicionales de:

- Segregar los ámbitos continuos de aplicación de una misma Ordenanza en tantas Unidades Urbanas como sea preciso al objeto de que no resulten en ningún caso áreas homogéneas de superficie de suelo superior a 100 hectáreas.
- Considerar Unidades Urbanas diferenciadas cada uno de los ámbitos discontinuos existentes, y ello aunque estén varios de ellos asignados a una misma Ordenanza.
- Considerar Unidades Urbanas individualizadas los sectores de suelo urbano no consolidado o suelo urbanizable delimitado ya ejecutados (planeamientos asumidos).

Con estas medidas complementarias el Plan pretende facilitar el control futuro de la evolución de la ciudad desde la gestión diaria del Plan General.

De la aplicación de tales criterios el Plan delimita un total de 15 Unidades Urbanas en Suelo Urbano Consolidado, además de las conservaciones tipológicas y los Planeamientos Asumidos, que corresponden en líneas generales a las siguientes partes de la ciudad:

- Unidad Urbana A. Corresponde con el ámbito de la Ciudad Antigua declarado Bien de Interés Cultural.
- Unidad Urbana B. Se hace corresponder con la parte de la ciudad que fue desarrollada mediante el Plan de Ensanche de primeros del siglo XX, a la que se

le incorpora el barrio de San Claudio por resultar su ordenación homogénea con dicho Plan de Ensanche.

- **Unidad Urbana C.** Comprende los desarrollos habidos en el triángulo sureste de la ciudad, en torno a la Avda. José Aguado, por constituir una unidad urbana muy homogénea en sí misma desarrollada bajo parámetros muy similares a la anterior.
- **Unidad Urbana D.** Corresponde con las actuaciones parcelatorias habidas durante las primeras décadas del siglo XX desde las que se configuraron los barrios de Santa Ana y parte de El Egado –parcelaciones de Cantarranas, etc.- y cuyo desarrollo edificatorio se produjo de forma unitaria, constituyendo así unos barrios de fuerte y singularizada personalidad en la ciudad.
- **Unidad Urbana E.** Incluye los desarrollos correspondientes a los barrios de El Egado y San Pedro que se han desarrollado ya en épocas más recientes bajo criterios y parámetros de ordenación muy similares, en la mayor parte de los casos idénticos, a los de la zona del Ensanche.
- **Unidad Urbana F.** Incluye los desarrollos tradicionales de La Palomera, San Mamés y San Esteban, así como las zonas intersticiales y de borde que fueron reguladas por el planeamiento general anterior con los mismos criterios de ordenación y parámetros edificatorios que el Ensanche.
- **Unidad Urbana G.** Comprende los sectores de la parte norte de la ciudad que absorbieron los desarrollos en las décadas centrales del siglo XX –barrios de Ventas y La Asunción- y que fueron regulados por el planeamiento general anterior con criterios de ordenación y parámetros de edificación muy similares a aquellos que caracterizan el Ensanche, pero con más baja densidad.
- **Unidad Urbana H.** Corresponde con áreas ordenadas en condiciones muy similares a la anterior, pero situadas en la margen derecha del río Bemesta –barrios del Crucero y La Sal.
- **Unidad Urbana I.** Área idéntica a la anterior pero con la que presenta notable discontinuidad física, por lo que de nuevo la facilidad operativa aconseja su consideración independiente de aquella.
- **Unidad Urbana J.** Corresponde con los desarrollos industriales del entorno de Antibióticos, incluyendo también desarrollos puntuales al otro lado de la Avda de Portugal.
- **Unidad Urbana K.** Comprende los suelos industriales surgidos como extensión del Polígono de Onzonilla por constituir un área de características homogéneas y donde todos los suelos responden a la ordenanza de Industria y Almacenes.
- **Unidades Urbanas de los Núcleos Tradicionales.** Se incluyen en este grupo los cuatro núcleos tradicionales del entorno de la ciudad densa. Cada uno de ellos presenta sus propias peculiaridades, por lo que a aquella discontinuidad física inicial se añade, para ser considerados unidades urbanas independientes, la evidencia de que cada uno de ellos responde a una idiosincrasia diferente, lo que configura unos ámbitos urbanos con particularidades locales diferentes. Cada uno

de ellos resulta pues una unidad urbana por sí mismo, diferenciándose por tanto en este grupo los núcleos de:

AR. Núcleo Tradicional de Armunia.

OT. Núcleo Tradicional de Oteruelo de la Valdorcina.

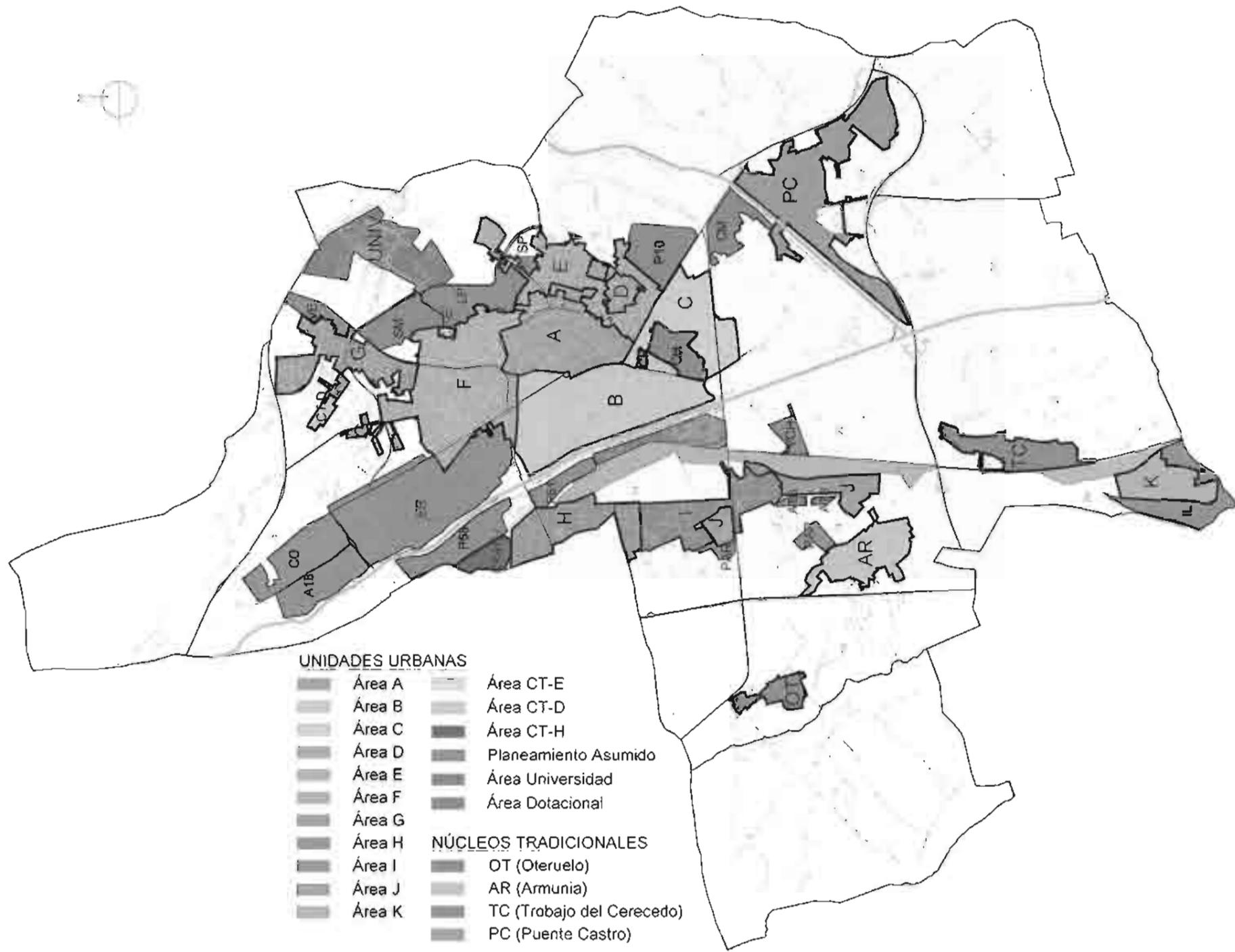
TC. Núcleo Tradicional de Trabajo del Cerecedo.

PC. Barrio de Puente de Castro.

- **Unidades Urbanas CT-D, CT-E y CT-H.** Corresponde a los barrios tradicionales de la Inmaculada, las Ventas y Pinilla respectivamente. Son pequeñas áreas homogéneas con las particularidades propias de la conservación tipológica.
- **Unidades Urbanas derivadas de Planeamientos Asumidos.** En este apartado quedan recogidos todos los sectores de suelo urbano no consolidado y urbanizable ya ejecutados y que responden por tanto a las características propias que les adjudicó el planeamiento de desarrollo.

Quedan por tanto así recogidos y debidamente agrupados en Unidades Urbanas la práctica totalidad de los suelos clasificados por el Plan General en la categoría de Urbanos Consolidados, quedando únicamente sin incluir en tales áreas aquellas pequeñas bolsas de suelo incluidas en esta misma categoría pero que por su dispersión y discontinuidad sobre el territorio no alcanzan a tener una entidad que justifique la aplicación sobre ellos de los mecanismos y medidas de control que la legislación demanda.

En los siguientes apartados se describen las condiciones urbanísticas de todas y cada una de estas áreas, así como se cuantifican los parámetros de densidad que resultan también para cada una de ellas de la aplicación de las determinaciones de ordenación y edificación que tienen establecidas en el planeamiento general anterior, sintetizándose al final de las correspondientes descripciones y cuantificaciones el sentido de las determinaciones que adopta ahora sobre cada una de ellas este Plan General.



- UNIDADES URBANAS**
- Área A
 - Área B
 - Área C
 - Área D
 - Área E
 - Área F
 - Área G
 - Área H
 - Área I
 - Área J
 - Área K
 - Área CT-E
 - Área CT-D
 - Área CT-H
 - Planeamiento Asumido
 - Área Universidad
 - Área Dotacional
- NÚCLEOS TRADICIONALES**
- OT (Oteruelo)
 - AR (Armunia)
 - TC (Trabajo del Cerecedo)
 - PC (Puente Castro)

B. Caracterización y Ordenación de las Unidades Urbanas.

1. Unidad Urbana A. Ciudad Antigua.

1.A. Descripción

Esta área está integrada fundamentalmente por el ámbito limitado por el Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora sobre la totalidad de la Ciudad Antigua.

Corresponde al ámbito de ciudad interior al recinto murado, fragmento 11, y el espacio extramuros integrado en los fragmentos 07 y 10.

En esta área es donde se concentran las principales señas de identidad no solo de la ciudad de León, sino también una parte importante de la historia de las ideas y el pensamiento del país, lo que ha sido reconocido desde la prematura declaración de este ámbito como Monumento Histórico Artístico de carácter Nacional.

La Ciudad Antigua había dejado de ser desde hacía décadas el espacio residencial preferido por la población autóctona.

- Se trata de un espacio envejecido y relativamente degradado a nivel social, pero sin los fenómenos de marginalidad que afectan a otros Centros Históricos.
- El proceso inmobiliario es la renovación puntual, debiéndose impulsar la rehabilitación, el acondicionamiento para alquiler y la renovación de edificios ruinosos, o de escasa calidad.
- Hay una cierta especialización funcional que requiere el papel simbólico del ámbito y testimonia la importancia que instituciones como la Iglesia tuvieron en la organización de la ciudad.
- La mayor incidencia morfológica y funcional se da en los barrios de San Marcelo, San Isidoro y Santa Marina.
- La pérdida de algunas funciones plantea situaciones de infrautilización que pone en peligro la conservación de los edificios.

Las Normas de Composición se establecen en función de las características tipológicas de la edificación. La edificabilidad se define en función de las alturas máximas y de las profundidades edificables. La altura se asigna edificio a edificio y la profundidad edificable se establece también parcela a parcela.

Las parcelas de más de 1.000 m² se concentran en la mitad norte del recinto extramuros y están dedicadas a usos Institucionales. Por debajo de esta cifra aparecen los usos residenciales y comerciales. Las parcelas de menos de 100 m², o entre 100 y 250 m², derivadas de las tipologías medievales destinadas a actividades artesanales y mercantiles, dan lugar a tipologías de edificación con uso de vivienda.

Se identifican cinco tipologías residenciales básicas:

- *Casa popular de módulo mínimo:*
Parcelas de tamaño mínimo y frentes que no superan los 5 o 6 metros. Procede de las viviendas de origen medieval con usos mixtos. Actualmente tienen problemas de falta de condiciones higiénicas sanitarias, que dificultan su readaptación a las demandas actuales.
- *Casa popular de módulo doble:*
Tiene su origen en edificaciones sobre parcelas de frente más amplio o en la agrupación de dos edificaciones iniciales. La mayor parte se han transformado en edificaciones plurifamiliares, con aumento de alturas, y crecimiento en fondos hasta ocupar toda la parcela.
- *Casa residencia burguesa:*
Mayor amplitud de fachada, más de 10 metros, y mayor altura de plantas. Surgen en el S. XVIII como edificaciones unifamiliares de 2 plantas, con amplias fachadas de más de 4 huecos por planta. En el S. XIX se han transformado en plurifamiliares.
- *Casa señorial:*
Amplio frente de fachada, unos 20 metros. Construida a partir del S. XVI hasta épocas recientes, tiene inicialmente un volumen con 2 ó 3 crujías paralelas a fachada, y ocupa el resto de la parcela con edificaciones adosadas a las medianeras. Otras características propias son: simetría de huecos en fachadas; tratamiento noble de portadas, y relevancia del zaguán y la escalera como elementos representativos.
- *Casa de renta por apartamentos:*
Incluye las casas de pisos para renta edificadas a partir del siglo XIX, y las casas de pisos en comunidades de propietarios de épocas recientes. Se encuentran en áreas reformadas en el siglo XIX o a comienzos del XX, y en las renovaciones de los últimos decenios.

El estado de conservación de la edificación es relativamente bajo, salvo en el área de borde o en otras interiores que se han renovado a finales del S. XIX, o a principios del XX.

En el interior del Recinto Amurallado romano se mantiene la organización espacial de la Alta Edad Media, con algunas alteraciones puntuales que no afectan a la estructura.

En la zona extramuros se percibe la irregularidad estructural debida esencialmente a la necesidad de acoplarse a una topografía más fuerte. Sobre las vías históricas, calle San Pedro- La Serna, y calles Portón y Marqués de Montealegre, la estructura se va posicionando de forma diferente, según las distintas pendientes. Así la calle González de Lama, coincide con la traza de una antigua presa.

La estructura viaria presenta una mínima jerarquización, ayudada notablemente en este afán por las más recientes intervenciones.

El análisis tipológico muestra unas variaciones similares a la estructura, existiendo una proporción semejante de tipologías y alturas muy diversas. La variedad morfológica se recoge en manzanas en hilera, compactas, cerradas con patio central y bloques abiertos.

En las proximidades de la ciudad antigua, aparece especial concentración de las manzanas cerradas con edificación alineada a vial.

En el extremo más septentrional del área se conservan un conjunto de edificaciones de viviendas unifamiliares que forman parte de una actuación mucho mayor que se extiende a ocupar la práctica totalidad del tercio sur del fragmento y que está declarada de Conservación Tipológica desde el Plan General; ámbito poblado desde épocas muy pretéritas, en forma de de los tradicionales arrabales extramuros, próximos a las puertas del recinto murado

1.B. Ordenanzas.

Ya que se trata de un área perteneciente al Plan Especial de Ordenación, Mejora y Protección de la Ciudad Antigua de León, las Ordenanzas que rigen la zonas son las estipuladas en el Plan Especial, actualmente en vigor.

Para la aplicación de las Normas de Adecuación Ambiental el Plan Especial define 6 Áreas de Homogeneidad Tipológica.

Las Normas de Composición se establecen para cada área en función de las características tipológicas de la edificación, para cuya definición se utilizan variables tales como: ejes de composición, dimensiones de huecos, relaciones vacío- macizo, cuerpos y elementos salientes, aleros, cubiertas, frentes en planta baja, etc.

La regulación de la parcelación, agregación o segregación, se establece en función de las características morfológicas de cada área en la que se encuentran.

En cuanto a los parámetros morfológicos:

- La edificabilidad se define en función de las alturas máxima y de las profundidades edificables.

- El señalamiento de alturas se realiza edificio a edificio, eliminando los elementos espúreos añadidos. Como criterio general se establece la conservación de las alturas actuales. Cuando se permite un aumento de alturas, se señala el número máximo de plantas y la cota máxima de cornisa y en función de ésta la elevación de la cumbre de la cubierta.
- La profundidad edificable se establece también parcela a parcela. Se señalan las alineaciones interiores obligatorias, configurando desde ellas los patios de manzana.

1.C. Determinaciones de Planeamiento.

Justificación del apartado 1b del artículo 36 de la Ley de Urbanismo de Castilla y León.

"En suelo urbano consolidado, cuando ya existan más de 100 viviendas o 15.000m²., construidos por hectárea, el planeamiento no podrá contener determinaciones de las que resulte un aumento de aprovechamiento o de la densidad de población total."

UNIDAD URBANA A							
Superficie total Unidad Urbana (m ²)	Sistemas Generales (SG) (m ²)			Superficie Neta (Total- Sup S.G.) (m ²)	Sup. Construida (PGOU-82) (m ² / m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif.Neto
	E. Libres	Equip.	Total				
581.654,25	28.024,58	16.512,64	44.537,22	537.317,03	798.970,5	1,3731	1,4870

Teniendo en cuenta las cifras que aparecen en la tabla correspondiente de la zona, ésta contabiliza una superficie construida de techo de 798.970,5 m.2 sobre un total de superficie final (neta) del área de 537.317,03 m.2, contabilizándose, en el área, un Índice de Edificabilidad Neto de 1,4870.

De estos datos se deduce que la superficie del área es sensiblemente inferior a las 100Ha establecidas como superficie máxima admisible para cada Unidad Urbana, y el índice de Edificabilidad Neto (deducida de la superficie total del área la superficie de suelo destinada a sistemas generales), que alcanza 1,4870, y es prácticamente igual al establecido como máximo admisible por la Ley en 1,50.

El Plan General no puede por tanto adoptar determinaciones sobre este ámbito que puedan significar aumento de la edificabilidad y por tanto del aprovechamiento en el mismo, por lo que mantiene las determinaciones vigentes, salvo un estrecho margen para futuras operaciones puntuales de reforma interior.

Ello no quiere decir que el Plan no pueda adoptar otras determinaciones que tiendan a resolver los problemas que él mismo ha detectado. Sin embargo, elementales principios de cautela aconsejan, dados los valores patrimoniales que dominan en el ámbito, derivar la adopción de las medidas necesarias a la revisión del Plan Especial desde el que fueron adoptadas las determinaciones vigentes

sobre el mismo. Por ello, en el capítulo III de este Título referido a los objetivos de ordenación del Plan General para este ámbito, se incluyen las recomendaciones que han de seguirse en el necesario proceso de Revisión del Plan Especial de Ordenación, Mejora y Protección de la Ciudad Antigua.



2. Unidad Urbana B. Ensanche – San Claudio.

2.A. Descripción

Se define como el ámbito de la ciudad comprendido entre la ciudad antigua y el río Bernesga, los límites se establecen sobre vías históricas, elementos estructurales que lo configuran desde su nacimiento como pieza urbana. Estos límites son los siguientes: Avda. Suero de Quiñones, C./ Renueva, Avda. Ramón y Cajal, Avda. Independencia, C./ Corredera, C./ Santa Teresa Jomel, C./ Las Fuentes, Paseo de Papalaguinda y Paseo de la condesa de Sagasta.

La zona norte, a partir de la calle Lancia es resultado del único Proyecto de Ensanche llevado a cabo desde la legislación de 1.864 en la ciudad de León. La zona sur, desde la referida calle Lancia, corresponde al barrio de San Claudio, donde al intentar el mismo mecanismo de desarrollo que en la zona norte, se evidencia una estructura urbana de idénticas características, por lo que resulta un conjunto con similar estructura y factura social como para considerarlo una pieza homogénea.

La ordenación del Ensanche se caracteriza por los siguientes elementos:

- Una estructura viaria fuertemente jerarquizada.
- La Gran Vía de San Marcos como base generatriz de toda la ordenación. Una red de calles paralelas y perpendiculares a la Gran Vía, genera una manzana cuadrada de 120 m de lado que se extiende por la totalidad del ámbito, rompiéndose en los frentes a la Avda. de Ordoño, invirtiéndose la posición de las manzanas, aumentando las posibilidades edificatorias en los frentes de dicha Avenida.
- Multiplicación del número de calles partiendo por la mitad las anteriores manzanas definidas, produciéndose, además, en una etapa liberalizadora como fueron los años 60, una fuerte transformación morfológica, elevando la altura máxima permitida y rellenando los espacios centrales de las pocas manzanas originales que quedaban, originando gran cantidad de medianerías al descubierto y alta densificación.
- Matizada diferenciación estructural entre las dos áreas en que la Avda. Ordoño II divide el ámbito, traduciéndose en una diferenciación de grupos sociales.

2.B. Ordenanzas.

Ya que se trata de un suelo consolidado se mantienen las Ordenanzas que el Plan General actualmente en vigor propone para esta zona de Ensanche; es decir Ordenanza de Ensanche.

Esta Ordenanza, como ya se define en el apartado correspondiente a las Normas Urbanísticas, comprende los sectores de expansión del área urbana caracterizados por una organización predominante de la edificación en manzanas cerradas.

Esta definición morfológica es el resultado volumétrico y espacial de la forma en que se agrupan las edificaciones en esta zona concreta de la ciudad dotándola de una imagen urbana particular.

La disposición que adopta la edificación en relación con el espacio libre de dominio y uso público y respecto a otras edificaciones es una edificación alineada a vial, ordenación característica de la ciudad tradicional consolidada, tipo de ordenación en que la edificación se dispone alineada al lindero de fachada de la parcela, con edificación continua entre medianeras, resultando la manzana cerrada como unidad fundamental para el desarrollo de la edificación.

Ahora bien, es en función de las condiciones de edificación que se distinguen cuatro subzonas o grados; tres de Ensanche con patio de manzana EN 1, EN 2 y EN 3 y una sin patio de manzana, EN 4.

En esta área no existe subzona EN 3.

Los parámetros por los que se determina este tipo de ordenanza, correspondiente al Uso Pormenorizado de Vivienda Plurifamiliar, son los siguientes:

- Alineación de la edificación.
- Patio de manzana.
- Profundidad de la edificación y fondo edificable.
- Ocupación máxima.
- Altura y número de plantas.
- Ocupación del patio de manzana.

2.C. Determinaciones de Planeamiento.

Justificación del apartado 1b del artículo 36 de la Ley de Urbanismo de Castilla y León.

“En suelo urbano consolidado, cuando ya existan más de 100 viviendas o 15.000m²., construidos por hectárea, el planeamiento no podrá contener determinaciones de las que resulte un aumento de aprovechamiento o de la densidad de población total.”

UNIDAD URBANA 8								
Ordenanza	Superficie Construida (PGOU-82) (m ² v m ² s)						Patio manzana	TOTAL
	PB+I	PB+II	PB+III	PB+IV	PB+V	PB+VI		
EN 1	8.901,26	77.088,70	328.093,58	293.424,83	221.786,83	0,00	99.527,95	1.024.421,16
EN 2	0,00	37.290,14	61.376,35	37.848,62	73.541,76	0,00	21.314,46	231.399,33
EN 3	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
EN 4	2.230,88	47.426,99	48.717,33	30.063,00	63.338,38	0,00	0,00	191.777,61
VE	0,00	2.529,35	0,00	2.986,20	8.793,98	0,00	138,33	12.447,87
TOTAL	8.732,14	164.333,19	438.187,25	364.320,68	365.461,95	0,00	120.980,75	1.460.015,97

Superficie total Unidad Urbana (m ²)	Sistemas Generales (m ²)			Superficie Neta (Total-Sup S. General) (m ²)	Sup. Construida (PGOU-82) (m ² v m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif.Neto
	E. Libres	Equip	Total				
935.227,25	135.620,60	31.522,81	167.143,41	768.083,84	1.460.015,97	1,5611	1,9009

Teniendo en cuenta las cifras que aparecen en la tabla correspondiente de la zona, esta contabiliza una superficie construida de techo de 1.460.015,97 m.2 sobre una superficie de suelo de área de 935.227, 25 m2 que eliminando 167.143,41 m2 totales de Sistema General de Espacios libres y Equipamientos contabiliza un total de superficie final del área de 768.083,84 m.2, contabilizándose, en el área, un Índice de Edificabilidad Bruto de 1,5611 y un Índice de Edificabilidad Neto de 1,9009.

De estos datos se deduce que la superficie del área, 935.227,25 m2, es algo inferior a las 100Ha establecidas como superficie límite de la Unidad Urbana, y el Índice de Edificabilidad Neto superior al establecido por Ley de 1,5. Es por esto por lo que no se prevé aumento de la edificabilidad y por tanto del aprovechamiento, considerándose colmatada la zona.



3. Unidad Urbana C. Chantría.

3.A. Descripción

Esta área se compone por el fragmento 12, sin el ámbito correspondiente al Plan Parcial de La Chantría, y parte de la superficie que abarca el fragmento 21.

La parte de área perteneciente al fragmento 12 está situada al sur de la Ciudad Antigua, delimitada por vías de gran densidad de tráfico como son La Corredera, Alcalde Miguel Castaño y Avda. Fernández Ladreda, esto le da una peculiar estructura que la convierte en área de paso.

Esta zona es el producto de un Proyecto de Ensanche, "La Chantría", provocado por el Ayuntamiento con la idea de planificar todo el crecimiento suburbial que se estaba produciendo en la periferia de la ciudad y reubicar el matadero y el mercado de ganados.

Tal proyecto no llegó a materializarse, debiendo esperar hasta los años noventa para ser incorporado estos suelos a la ciudad, manteniéndose hasta entonces en la parte central, finca de la Chantría, un enorme vacío.

Este vacío programado por el Plan General actual, no llegó a desarrollarse hasta bien entrados los años noventa.

De su origen como producto de Ensanche planteado en los años cincuenta, el área presenta una estructura que tradicionalmente se repite en estos procesos: una malla ortogonal de calles jerarquizadas, delimitando manzanas cuadradas o casi cuadradas.

La existencia dentro de ámbito de una importante masa de suelo perteneciente al Ayuntamiento, facilitó por un lado, la jerarquización de la red viaria, permitiendo disponer de una gran vía de acceso al centro, Avda. José Aguado, alternativa a la histórica calle de la Corredera, y por otro, el disponer en el ámbito de un importante conjunto de equipamientos de los que carecen los otros modelos de ensanche habidos en la ciudad.

La claridad que en general caracteriza al sector se ve empañada por la mecánica especulativa dando lugar a la partición de las manzanas originarias, concebidas como manzanas con patio interior, en dos con el fin de conseguir mayor frente a la calle, y por consiguiente mayor edificabilidad (ejemplos en el borde sur).

En la estructura urbana ya mencionada, las manzanas presentan dimensiones dispares desde las grandes manzanas existentes en la zona de borde norte, influencia del contacto con la ciudad antigua, con dimensiones de hasta los 140x180m., a las situadas en el borde sur y este en torno a los 60x80m., manzanas de dimensiones parecidas a las tradicionales.

La tipología es de vivienda plurifamiliar con edificación alineada a vial, con altura dominante de cinco a seis plantas en las zonas de borde norte y este, con profusa presencia, en el borde sur, de edificaciones que alcanzan las doce plantas.

Al otro lado de la Avda. Fernández Ladreda, terrenos pertenecientes al fragmento 21 limitando con el borde sur del fragmento 12 y adosados a la avenida mencionada, se sitúa un conjunto de suelo urbano consolidado constituido por un grupo de manzanas estructuradas sobre una malla de calles ortogonales que definen manzanas rectangulares de dimensiones variables, dominando la de 30x140m. Configuradas para tipología de vivienda unifamiliar, de las que quedan un 50%, están en periodo de transformación hacia tipología plurifamiliar en altura que alcanza hasta las doce plantas en algunas de ellas.

3.B. Ordenanzas.

Como en el área B, ya que se trata de un suelo consolidado, se mantienen las Ordenanzas que el Plan General actualmente en vigor adjudica a esta zona; Ordenanza de Ensanche.

En las Normas Urbanísticas, ésta, la de Ensanche, se adjudica a los sectores de expansión del área urbana caracterizados por una organización predominante de la edificación en manzanas cerradas. Las características morfotípicas de dicha ordenanza ya han sido descritas para el área anterior, así como su disposición urbana en la ciudad.

Se aplica en el área también, de manera menos generalizada, una Ordenanza específica, Volumetría Especial, VE, aplicada a determinados edificios, aislados o agrupados y a manzanas a los que no son aplicables las condiciones generales de ninguna de las demás zonas residenciales.

El tipo de ordenación es por lo general de alineación a vial, pero con alturas fijadas para cada caso, con criterios no necesariamente coincidentes con el de altura en función del ancho del vial.

Las condiciones establecidas en este tipo de ordenación son las siguientes.

- Alineación de la edificación
- Ocupación máxima.
- Altura y número de plantas

3.C. Determinaciones de Planeamiento.

Justificación del apartado 1b del artículo 36 de la Ley de Urbanismo de Castilla y León.

"En suelo urbano consolidado, cuando ya existan más de 100 viviendas o 15.000m²., construidos por hectárea, el planeamiento no podrá contener determinaciones de las que resulte un aumento de aprovechamiento o de la densidad de población total."

UNIDAD URBANA C										
Ordenanza	Superficie Construida (PGOU-82) (m ² / m ² s)									TOTAL
	PB+I	PB+II	PB+III	PB+IV	PB+V	PB+VI	PB+VII	PB+VIII	Patio manzana	
EN 1	0,00	0,00	9.355,05	10.290,98	23.588,03	0,00	0,00	0,00	7.485,75	50.700,80
EN 2	0,00	4.300,30	72.537,57	19.787,21	105.112,42	0,00	0,00	0,00	18.251,49	219.989,00
EN 3	0,00	0,00	0,00	0,00	3.565,23	0,00	0,00	0,00	574,82	4.141,05
EN 4	3.002,83	0,00	96.173,47	17.783,99	66.844,97	0,00	0,00	0,00	0,00	183.805,27
VE	0,00	0,00	0,00	77.483,88	76.104,23	0,00	1.154,38	12.887,28	0,00	187.609,94
TOTAL	3.002,83	4.300,30	178.066,09	125.326,06	275.215,85	0,00	1.154,58	12.887,28	0,00	626.246,05

Superficie total Unidad Urbana (m ²)	Sistemas Generales (m ²)				Superficie Neta (Total- Sup.S.General) (m ²)	Sup. Construida (PGOU-82) (m ² / m ² s)	Índice Edif. Bruto	Índice Edif. Neto
	S. Libres	S. Urbanos	Equip.	Total				
399.656,70	34.127,21	4.881,84	20.045,89	59.054,94	340.601,77	626.246,05	1,5670	1,8386

Considerando los datos que se muestran en la tabla correspondiente al Área C, se contabiliza una superficie construida de techo de 626.246,05 m², sobre una superficie de suelo 399.656,70m², que eliminando 59.054,94m², totales de Sistema General de Espacios Libres, Servicios Urbanos y Equipamientos contabiliza un total de superficie final (neta) del área de 340.601,77 m².

Se contabiliza en el área un Índice de Edificabilidad Bruto de 1,5670 y un Índice de Edificabilidad Neto de 1,8386.

De estos parámetros se deduce que la superficie del Área C, 399.656,70m², es sensiblemente inferior a las 100 Has, recomendadas y el Índice de Edificabilidad Neto 1,8386 superior al establecido por ley de 1,50, por lo que no se prevé aumento de la Edificabilidad y por tanto del Aprovechamiento, considerándose colmatada la zona.



4. Unidad Urbana D. Cantarranas - El Ejido

4.A. Descripción

Es un sector comprendido por distintos núcleos contenidos en el fragmento 10:

Una zona más amplia conocida como Santa Ana Este a lo que se le añadiría, algunas manzanas del barrio de Santa Ana Oeste y del Ejido.

Las zonas pertenecientes al barrio de Santa Ana y El Ejido, son núcleos poblados desde épocas muy prerómitas, en forma de los arrabales extramuros, próximos a las puertas del recinto murado.

El ámbito mayor viene limitado por la C/ Daoiz y Velarde que partiendo de la Puerta del sol se dirige hacia el este formando un arco descendente hacia el sur; la C/ Virgen de la Veilla, y Avda. Reino de León.

Todos estos sectores pertenecen, como ya se ha dicho al fragmento 10, cuyos límites se han fijado en un conjunto de potentes infraestructuras:

Al norte, antigua carretera de Santander C/ San Pedro y la Serna, al sur por la antigua carretera de Madrid, actual Avda. Alcalde Miguel Castaño, y al este por la ronda interior. El límite oeste es el recinto de la ciudad antigua.

La estructura caracterizadora para el área delimitada por estos tres elementos territoriales, aparece totalmente dominada por la traza del segundo de ellos, C/ Virgen de la Veilla, desde la que se establece una trama de calles ortogonales no jerarquizadas que define una estructura en manzanas rectangulares de 30m. de ancho constante y longitud variable entre 70 y 190m., orientadas siempre con su mayor dimensión paralela a la base de la trama.

El dominio tipológico lo ostenta en esta Área la vivienda unifamiliar, en general con jardines delanteros.

La caracterización morfológica anterior aboca al dominio de la manzana con patio interior, si bien el mismo aparece formado por agregación de los patios traseros de las edificaciones unifamiliares.

A estas manzanas de tipología unifamiliar se les aplica la Ordenanza de Conservación Tipológica, lo que implica un reconocimiento expreso de los destacables valores urbanísticos de la estructura urbana que configuran, y que refleja de modo excepcional y en condiciones actuales de envidiable dignidad, la intensidad con que la ciudad de León vivió un momento social determinado.

En el extremo más septentrional del área de Santa Ana Oeste, se conservan una serie de edificaciones de viviendas unifamiliares que forman parte de una actuación mucho mayor que se extiende a ocupar la

práctica totalidad del tercio sur del fragmento, y que están declaradas de Conservación Tipológica en el Plan General Vigente.

Dos trozos de Ejido que también son manzanas con tipología unifamiliar con patio interior, aplicando al Plan General la Ordenanza de Conservación Tipológica que el Plan hace para la práctica totalidad de las ya escasas manzanas que aún conservan la originaria tipología unifamiliar.

4.B. Ordenanzas.

Como ya hemos dicho anteriormente esta zona se corresponde íntegramente con edificaciones de conservación tipológica, ordenanza CT-I

Dicha ordenanza responde a viviendas unifamiliares, adosadas componiendo diversos tipos con baja más dos plantas, baja más una planta o planta única. Pueden tener –según tipo- jardín trasero y pequeño jardín delantero o solo jardín trasero. En cuanto a su composición predominan las simétricas dos a dos y en general tienen diseños variados siguiendo patrones populares.

4.C Determinaciones De Planeamiento

Como en las Unidades Urbanas anteriores, ya que se trata de un suelo consolidado se mantienen las Ordenanzas que el Plan General actualmente en vigor adjudica a esta zona; Ordenanza de Conservación Tipológica CT-I. Se pretende además la conservación de la homogeneidad del conjunto evitando la introducción de modelos ajenos al lugar, validando la protección de grado 3 que le otorga el Catálogo del Plan Especial del Conjunto Urbano

Justificación del apartado 1b del artículo 36 de la Ley de Urbanismo de Castilla y León.

“En suelo urbano consolidado, cuando ya existan más de 100 viviendas o 15.000m²., construidos por hectárea, el planeamiento no podrá contener determinaciones de las que resulte un aumento de aprovechamiento o de la densidad de población total.”

UNIDAD URBANA D							
Superficie total Unidad Urbana (m ²)	Sistemas Generales (m ²)			Superficie Neta (Total-Sup.S.General) (m ²)	Sup. Construida (PGOU-07) (m ² v m ² s)	Índice Edif Bruto	Índice Edif. Neto
	E. Libres	Equip	Total				
127.431,53	0,00	0,00	0,00	127.431,53	132.980,00	1,0435	1,0435

Considerando los datos que se muestran en la tabla correspondiente al Área D, se contabiliza una superficie construida de techo de 132.980,00 m², sobre una superficie de suelo 127.431,53m², que al no contabilizarse ninguna superficie de Espacios Libres y Equipamientos contabiliza un total de superficie final del área de 127.431,53m².

Se contabiliza en el área un Índice de Edificabilidad Bruto de 1,0435 y un Índice de Edificabilidad Neto de 1,0435.

De estos parámetros se deduce que la superficie del Área D, 127.431,53m², es sensiblemente inferior a las 100 Has, recomendadas y el Índice de Edificabilidad Neto 1,0435 inferior al establecido por ley de 1,50.



5. Unidad Urbana E. Santa Ana – El Ejido.

5.A. Descripción

Esta área corresponde al ámbito situado al norte y este de la ciudad antigua y formando parte de los fragmentos 07, 08 y 10.

Corresponde al norte con los desarrollos en torno a la antigua carretera de Santander C/ San Pedro y la Serna, al sur por la antigua carretera de Madrid, actual Avda. Alcalde Miguel Castaño, y limita al este con la ronda este y al oeste con el recinto de la ciudad antigua.

A este recinto hay que restarle los tres ámbitos, incluidos en el área y que son los ámbitos que conforman la Unidad Urbana D.

Esta área está conformada por ámbitos, alguno de los cuales son un ejemplo claro de lo difícil que resulta el paso de las estructuras territoriales rurales hacia una estructura urbana, la conversión de un camino en calle.

El primero de los ámbitos aparece como extensión de la ciudad antigua en su expansión hacia el norte y el este en edificación directa sobre las márgenes de una vía existente.

En las actuaciones actuales se ha procurado el respeto a la estructura inicial y reproduciendo en su propia estructuración la estructura básica de los ámbitos precedentes, si bien han reajustado las características y dimensiones tanto de la retícula como las vías, a los modelos más promocionales y de gestión más actuales.

El dominio tipológico corresponde a la manzana compacta sobre una malla regular y prácticamente ortogonal de calles, todas a la misma distancia entre sí e idéntica dimensión transversal, configurando un conjunto de manzanas rectangulares.

Existe otro ámbito de esta área, Santa Ana, donde las parcelaciones urbanísticas de particulares sin planificación previa cuyo desarrollo urbanístico de los primeros años del siglo XX, se inicia sobre la existencia de unos primigenios soportes, ámbito poblado en épocas prerromanas en forma de arrabales extramuros, próximos a la muralla.

Este procedimiento llega a ocupar prácticamente la totalidad de la zona consolidada por la edificación existente en el ámbito, iniciándose en los años cuarenta una intervención pública de proyectos de urbanización zonales para definir unas bases mínimas de estructuración por conjuntos.

Existe una situación morfológica variada dentro del área constituida por manzanas con patio o hilera, en las márgenes de las carreteras, con dimensiones y formas muy variadas, que algunas veces presentan

clara tendencia a rematar la manzana con patio por la ocupación en planta baja del espacio libre con construcciones en altura.

Si bien tanto la forma como las dimensiones de las manzanas son muy variables, predomina la manzana rectangular con predominio del frente sobre el fondo permitiendo un completo macizado por la edificación.

En el ámbito de Santa Ana, la disposición de calles radiales unidas entre sí por cortas traseras, disponen una base estructural de manzanas trapezoidales que se edifican alineadas a vial, conviviendo manzanas cuadradas, con otras triangulares, con relación de lados muy variables.

La tipología dominante es de plurifamiliar de manzanas cerradas alineadas a vial sobre parcelario no homogéneo, como ya se ha comentado.

Se muestra un desequilibrio tanto por manzanas como en el área, consecuencia de las tensiones especulativas que han pesado y aún pesan, sobre el ámbito y que han generado la transformación de alguna de las estructuras originarias dominantes de vivienda unifamiliar con jardín delantero, por la actual de plurifamiliar en altura.

5.B. Ordenanzas.

Por tratarse de un suelo consolidado se mantienen las Ordenanzas que el Plan General actualmente en vigor adjudica a esta zona; Ordenanza de Ensanche.

En las Normas Urbanísticas, ésta, la de Ensanche, se otorga a los sectores de expansión del área urbana caracterizados por una organización predominante de la edificación en manzanas cerradas. Las características morfológicas de dicha ordenanza ya han sido descritas en el área B, así como su disposición urbana en la ciudad

En función de las condiciones de la edificación se distinguen cuatro subzonas, tres de ellas con patio de manzana; EN1, EN2, EN3 y una cuarta sin patio de manzana; EN4.

En esta área no existe la subzona EN 1.

Se aplica en el área también, una Ordenanza específica, Volumetría Especial, aplicada a determinados edificios, aislados o agrupados y a manzanas a los que no son aplicables las condiciones generales de ninguna de las demás zonas residenciales.

El tipo de ordenación es por lo general de alineación a vial, pero con alturas fijadas para cada caso, con criterios no necesariamente coincidentes con el de altura en función del ancho del vial. Nos remitimos a las Normas Urbanísticas para las características establecidas para esta ordenanza.

5.C. Determinaciones De Planeamiento.

Justificación del apartado 1b del artículo 36 de la Ley de Urbanismo de Castilla y León.

“En suelo urbano consolidado, cuando ya existan más de 100 viviendas o 15.000m²., construidos por hectárea, el planeamiento no podrá contener determinaciones de las que resulte un aumento de aprovechamiento o de la densidad de población total.”

UNIDAD URBANA E								
Ordenanza	Superficie Construida (PGOU-82) (m ² y m ² s)							
	PB+I	PB+II	PB+III	PB+IV	PB+V	PB+VI	Patio manzana	TOTAL
EN 1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
EN 2	0,00	4.496,39	0,00	0,00	5.653,97	0,00	1.059,52	11.209,88
EN 3	2.868,24	39.095,75	195.996,01	26.853,24	5.966,53	0,00	51.826,19	322.605,96
EN 4	643,55	40.084,07	224.504,57	92.271,33	137.602,26	0,00	0,00	495.105,78
VE	0,00	0,00	0,00	0,00	10.525,70	0,00	0,00	10.525,70
TOTAL	3.511,79	83.676,21	420.500,58	119.124,57	159.748,45	0,00	52.885,72	839.447,32
Superficie total Unidad Urbana (m ²)	Sistemas Generales (m ²)			Superficie Neta (Total-Sup.S.General) (m ²)	Sup. Construida (PGOU-82) (m ² y m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif Neto	
	E. Libres	Equip	Total					
446.105,68	0,00	40.531,78	40.531,78	405.573,90	839.447,32	1,8817	2,0698	

Considerando los datos que se muestran en la tabla correspondiente al Área E, se contabiliza una superficie construida de techo de 839.447,32m², sobre una superficie de suelo 446.105,68m², que eliminando 40.531,78m², totales de Sistema General de Equipamientos contabiliza un total de superficie final (neta) del área de 405.573,90 m².

Se contabiliza en el área un Índice de Edificabilidad Bruto de 1,8817 y un Índice de Edificabilidad Neto de 2,0698.

De estos parámetros se deduce que la superficie del Área E, 446.105,68m², es sensiblemente inferior a las 100 Has, recomendadas y el Índice de Edificabilidad Neto 1,8817 superior al establecido por ley de 1,50, por lo que no se prevé aumento de la Edificabilidad y por tanto del Aprovechamiento, considerándose colmatada la zona.



6. Unidad Urbana F. La Palomera, San Mamés, San Esteban.

6.A. Descripción

Esta zona corresponde al ámbito de la ciudad situado al norte y este de la ciudad antigua y formando parte de los fragmentos 05, 06 y 07.

Los límites, que en términos generales, delimitan esta área son los siguientes:

Al sur Avda. Suero de Quiñones y C/ Renuera, continuando por el oeste con Avda. Padre Isla y calle de las Campanillas, por el norte el límite discurre por las calles Obispo Vilaplana, en dirección Avda. de Asturias, que recogiendo los depósitos de agua en San Esteban, continua por calle Ventas y calle Calderón de la Barca, Avda. de Oviedo, calle José González para limitar por el este con el Plan Parcial de San Mamés y el Plan Parcial de La Palomera (considerados Planeamiento Asumido por este Plan).

Esta área está conformada por ámbitos que o bien se estructuran y responden a la ideología urbanística existente en el movimiento moderno, cuyo modelo reproduce con cierta fidelidad; supermanzanas regulares delimitadas por grandes avenidas, tratando no tanto de un crecimiento de la ciudad, sino más bien de la creación de una nueva ciudad adosada a la anterior, ordenada y organizada desde parámetros que nada tienen que ver con el lugar urbano en que se ubican, o bien tienen sus orígenes, a la vez que sus problemas, en la década de 1.920 época en que se implanta en la zona el ferrocarril de vía estrecha, desencadenando un proceso de valoraciones urbanísticas, estructurándose de acuerdo a los intereses particulares y exclusivos de sus respectivos titulares, sin la menor planificación u ordenación del conjunto, abocando a una altísima ocupación zonal del suelo, falta de jerarquización de su red viaria, escasa dimensión de sus calles con carencias de infraestructuras básicas sobre una red viaria que estos heterodoxos procesos urbanísticos llevaban en todo caso asociados

Este proceso urbanizador que continuó durante los años 40 y 50 se configura, en parte, sobre potentes infraestructuras viarias de implantación rural, respondiendo al conocido esquema del "poblamiento de carreteras"; organización de la edificación sobre ambos márgenes de las carreteras o vías existentes que han ido realizando una estructura común previa.

Las calles son estrechas, de trazados lineales independientemente de la topografía originaria.

6.B. Ordenanzas.

Como en la Áreas anteriores, ya que se trata de un suelo consolidado se mantienen las Ordenanzas que el Plan General actualmente en vigor adjudica a esta zona; Ordenanza de Ensanche.

En las Normas Urbanísticas, como ya hemos dicho, la ordenanza de Ensanche, se otorga a los sectores de expansión del área urbana caracterizados por una organización predominante de la edificación en

manzanas cerradas. Las características morfológicas de dicha ordenanza ya han sido descritas en el área B, así como su disposición urbana en la ciudad

En función de las condiciones de la edificación se distinguen cuatro subzonas, tres de ellas con patio de manzana; EN1, EN2, EN3 y una cuarta sin patio de manzana; EN4.

En esta área no existe ordenanza de la subzona EN 2

Se aplica en el área de manera menos numerosa, una Ordenanza específica, Volumetría Especial, aplicada a determinados edificios, aislados o agrupados y a manzanas a los que no son aplicables las condiciones generales de ninguna de las demás zonas residenciales. Las características morfológicas de dicha ordenanza ya han sido descritas en las áreas anteriores así como su disposición urbana en la ciudad; aparecen además descritas en las Normas Urbanísticas.

6.C. Determinaciones de Planeamiento.

Justificación del apartado 1b del artículo 36 de la Ley de Urbanismo de Castilla y León.

"En suelo urbano consolidado, cuando ya existan más de 100 viviendas o 15.000m²., construidos por hectárea, el planeamiento no podrá contener determinaciones de las que resulte un aumento de aprovechamiento o de la densidad de población total."

UNIDAD URBANA F										
Ordenanza	Superficie Construida (PGOU-82) (m ² U m ² s)								Patio manzana	TOTAL
	PB+I	PB+II	PB+III	PB+IV	PB+V	PB+VI	PB+VII	PB+VIII		
EN 1	300,11	0,00	20.617,44	26.060,21	15.089,40	0,00	0,00	0,00	6.882,93	68.930,09
EN 2	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
EN 3	8.348,47	98.555,58	294.886,56	44.189,02	78.980,29	0,00	0,00	0,00	65.384,92	589.364,84
EN 4	33.978,44	131.382,29	189.532,05	72.228,43	46.469,20	0,00	0,00	0,00	0,00	453.687,43
VE	0,00	0,00	0,00	18.961,74	40.885,63	7.938,54	0,00	8.818,48	45,11	78.447,48
TOTAL	40.625,02	329.937,87	485.036,05	161.439,41	182.403,53	7.938,54	0,00	8.818,48	72.322,96	1.188.319,84
Superficie Total Unidad Urbana (m ²)	Sistemas Generales (m ²)			Superficie Neta (Total-Sup.S.General) (m ²)	Sup. Construida (PGOU-82) (m ² U m ² s)	Índice Edif Bruto	Índice Edif. Neto			
	S. Urbanos	Equip.	Total							
914.875,71	20.089,72	71.329,71	91.419,43	823.456,27	1.188.319,84	1,2989	1,4431			

Considerando los datos que se muestran en la tabla correspondiente al Área F, se contabiliza una superficie construida de techo de 1.188.319,84 m², sobre una superficie de suelo 914.875,71 m², que restando una superficie de Servicios Urbanos y Equipamientos de 91.419,43 m²., contabiliza un total de superficie final del área de 823.456,27 m².,

Se contabiliza en el área un Índice de Edificabilidad Bruto de 1,2989 y un Índice de Edificabilidad Neto de 1,4431.

De estos parámetros se deduce que la superficie del Área F, 823.456,27 m², es inferior a las 100 Has. recomendadas y el Índice de Edificabilidad Neto 1,4431, algo inferior al establecido por ley de 1,50.



7. Unidad Urbana G. Ventas – Asunción.

7.A. Descripción

Ésta es un área situada al norte del término municipal, compuesta por parte de los fragmentos 02, 03 y 06.

Limita al norte con la calle Peña Negra; al sur con la Avda. Oviedo y Calle José Gonzáles; al este con la traza del ferrocarril de vía estrecha y al oeste con las calles Gijón, Cardenal Torquemada y Cormatel.

Los orígenes de la colonización urbana se remontan a mediados de siglo. Los usos primarios existentes especializaron el ámbito desde las primeras construcciones hacia las promociones de viviendas para obreros de bajo poder adquisitivo.

La construcción a primeros de siglo del hospital de San Antonio Abad, la implantación del ferrocarril a Bilbao pocos años después y aquellas actividades de tejas existentes en el entorno, fueron los acicates que hicieron extender la ciudad hacia esta área.

Excepto actuaciones puntuales, el proceso de colonización se realizó de sur a norte.

Las primeras construcciones, en los años 20, se localizaban a lo largo de la carretera de Villaquilambre siguiendo, a falta de otras infraestructuras, las tradicionales pautas de colonización de las márgenes de las carreteras, "poblamiento de las carreteras".

La organización de la edificación sobre ambas márgenes de las carreteras ha ido realizándose sin estructura común previa, respondiendo a los intereses de los propietarios de los terrenos.

Excepción hecha de las grandes vías que marcan los límites, la red viaria no está jerarquizada. Son además y en general, estrechas apareciendo con frecuencia vías lineales cerradas en sus frentes por edificaciones, presentando serios problemas para conseguir continuidades que garanticen una estructuración del ámbito.

El dominio morfológico es de manzana rectangular cerrada con subtipos tanto con patio interior como sin patio interior.

Tipológicamente, iniciada su valorización urbanística bajo el redundante argumento de potenciar y posibilitar la autopromoción de "viviendas para obreros" en tipología unifamiliar adosada o en hilera de parcela muy pequeña, las parcelas van siendo adquiridas desde sus orígenes por especuladores, erigiéndose desde el inicio como edificaciones plurifamiliares.

Así que mientras en el norte domina la tipología de vivienda unifamiliar de baja altura y edificación alineada a vial, tanto al sur como al este la tipología dominante es la vivienda plurifamiliar. Coexistiendo, a veces, sobre una misma manzana las dos tipologías.

En cualquier caso las determinaciones del P.G.O.U. vigente trata por igual a todo el territorio con Ordenanza Extensiva: EX, forzando a la transformación completa del área hacia la tipología plurifamiliar pero sin alterar la estructura viaria existente.

7.B. Ordenanzas.

Puesto que se trata de un suelo consolidado se mantienen las Ordenanzas que el Plan General actualmente en vigor adjudica a esta zona: Ordenanza de Zona de Extensión.

En las Normas Urbanísticas, esta Ordenanza de Extensión se aplica a los sectores de desarrollo reciente, durante el segundo tercio del S. XX.

El Tipo de Ordenación en cuanto a la disposición que adoptan las edificaciones en relación tanto al espacio libre de dominio y uso público, como respecto a otras edificaciones colindantes, es una edificación alineada a vial, en la que la edificación se dispone alineada al lindero de fachada de la parcela, con edificación continua entre medianeras, determinando manzanas cerradas como unidades fundamentales para el desarrollo de la edificación.

Su organización interna se basa en la existencia de parcelas privativas normalmente perpendiculares a la calle, sobre las que se disponen las edificaciones no solo alineadas a fachada sino además sin solución de continuidad con las parcelas colindantes, cerrando así totalmente el espacio privado en todo su perímetro en relación al espacio público que define la manzana y resolviendo cada una de estas edificaciones autónomamente en su interior los espacios libres necesarios para su ventilación y soleamiento.

La morfología urbana, en cuanto a la forma de agrupación de las edificaciones en una zona concreta de la ciudad, conllevan unas características volumétricas y espaciales que dotan de una imagen particular a lo urbano, a cada ámbito o área.

En función de las condiciones de la edificación se distinguen dos subzonas, una de ellas con patio de manzana; EX1 y la segunda sin patio de manzana; EX 2.

Los parámetros que determinan este tipo de ordenanza, correspondiente al uso pomenorizado de vivienda plurifamiliar son los siguientes:

- Alineación de la edificación.
- Patio de manzana.

- Profundidad de la edificación o Fondo edificable.
- Ocupación máxima.
- Altura máxima y alturas de plantas.
- Ocupación del patio de manzana.

7.C. Determinaciones de Planeamiento.

Justificación del apartado 1b del artículo 36 de la Ley de Urbanismo de Castilla y León.

"En suelo urbano consolidado, cuando ya existan más de 100 viviendas o 15.000m2., construidos por hectárea, el planeamiento no podrá contener determinaciones de las que resulte un aumento de aprovechamiento o de la densidad de población total."

UNIDAD URBANA G						
Ordenanza	Superficie Construida (PGOU-82) (m ² / m ² s)					TOTAL
	PB+I	PB+II	PB+III	PB+IV	Patio manzana	
EX 1	16.466,44	121.777,12	57.134,80	0,00	28.093,74	223.472,19
EX 2	17.906,95	85.907,00	38.807,84	0,00	0,00	152.623,80
TOTAL	34.373,39	217.684,12	95.942,54	0,00	28.093,74	376.095,79

Superficie total Unidad Urbana (m ²)	Sistemas Generales (m ²)			Superficie Neta (Total-Sup.S.General) (m ²)	Sup. Construida (PGOU-82) (m ² / m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif.Neto
	Red Viana	Equip.	Total				
354.614,84	2.636,15	97.978,00	100.612,16	254.002,68	376.095,79	1.0606	1.4807

Considerando los datos que se muestran en la tabla correspondiente al Área G, se contabiliza una superficie construida de techo de 376.095,79 m2, sobre una superficie de suelo 354.614,84 m2, que restando una superficie de Comunicaciones y Equipamientos de 100.612,16 m2., contabiliza un total de superficie final del área de 254.002,68 m2.

Se contabiliza en el área un Índice de Edificabilidad Bruto de 1,0606 y un Índice de Edificabilidad Neto de 1,4807.

De estos parámetros se deduce que la superficie del Área G, 354.614,84 m2, es sensiblemente inferior a las 100 Has. recomendadas y el Índice de Edificabilidad Neto 1,48, algo inferior al establecido por ley de 1,50, por lo que no se prevé aumento de la Edificabilidad y por tanto del Aprovechamiento.



8. Unidad Urbana H. Crucero –La Sal.

8.A. Descripción

Este ámbito queda delimitado por la Avda de San Andrés, la Avda. de la Magdalena, la Avda Doctor Fleming y la C/ Cañada, formando parte de los fragmentos 04 y 14.

Una dificultad inherente de esta área es la localización sobre dos términos municipales: León y San Andrés de Rabanedo.

Su organización básica se apoya sobre dos ejes perpendiculares entre si con altas intensidades de tráfico imponiendo unas características tanto sobre la propia estructura del ámbito como sobre la calidad de sus edificaciones y vida urbana.

Además de la identificación propia de la colonización de las márgenes de las carreteras que le identifican, fue la implantación del ferrocarril el detonante de su incorporación al proceso urbanizador.

A principios de los años cuarenta, se aprueba la parcelación conocida como "Solares de la Vega" localizado en el norte de esta área, en el margen este de la carretera de Villablino, parcelando y levantando las construcciones sin plantearse las más mínimas condiciones estructurales de posible relación con el entorno, independientemente del grado y tipo de urbanización existente y desde luego sin ser acometida paralelamente.

La parcelación Solares de la Vega conforma un trapecio delimitado por la calle Relojero Losada, Avda. de Quevedo, La Magdalena, y San Andrés, se configura como una estructura urbana clásica de calles perpendiculares y paralelas a las vías estructurantes. El trazado de la calles es básicamente lineal apareciendo cerrado frecuentemente en sus frentes por edificaciones

La tipología inicial de esta parcelación era de viviendas unifamiliares sobre parcelas rectangulares de superficie media configurando manzanas rectangulares cuya dimensión longitudinal reajusta al mayor aprovechamiento parcelatorio.

Esta concepción inicial se transformó ya desde las primeras etapas, multiplicándose por partición el número de parcelas.

La situación actual es una mezcla tipológica que mantiene en esencia la configuración tipológica inicial, con un proceso de constante aumento de alturas. El resultado ha sido el profundo cambio de paisaje.

La zona oeste, actúa como pieza que cose las tramas de León y San Andrés de Rabanedo, sin continuidad morfológica con las áreas adyacentes del municipio de León.

Tanto la tipología como la morfología urbana de este ámbito son muy similares a la de la colindante zona de solares de La Vega.

Completa esta área morfológica un sector triangular encerrado entre las avenidas Dr. Fleming y Quevedo y las vías de ferrocarril. Presenta una estructura resultante de una organización inicial de dos manzanas triangulares que resolvían la curva que forma la traza ferroviaria y que ha sido modificado añadiendo una manzana en hilera, en forma de contracurva.

En esta zona triangular las manzanas son de tipología plurifamiliar con edificación alineada a vial.

Más al sur y vinculados desde sus orígenes al ferrocarril se encuentran los barrios La Sal- Vega Norte, barrios eminentemente obreros.

Con una estructura completamente lineal en dirección norte- sur de la Avda. Doctor Fleming, se organiza desde ella una retícula ortogonal de calles sin jerarquizar y malla prácticamente constante, que van delimitando los espacios edificables. Esta estructura tan clara se rompe en las zonas coincidentes con las áreas de borde del sector.

En cuanto a la tipología, conviven diferentes tipologías de edificación plurifamiliar alineada a vial. El dominio morfológico lo forman manzanas cerradas con patio interior.

Las Ordenanzas aplicables en esta zona es la de Extensión, asignando Ordenanza de Volumetría Especial a las dos márgenes de la calle Demetrio Montesión.

8.B. Ordenanzas.

Como en las Unidades Urbanas anteriores y ya que se trata de un suelo consolidado, se mantienen las Ordenanzas que el Plan General actualmente en vigor adjudica a esta zona; Ordenanza de Zona de Extensión.

En las Normas Urbanísticas, esta Ordenanza de Extensión se otorga a los sectores de desarrollo reciente, durante el segundo tercio del S. XX. Las características morfotipológicas de dicha ordenanza ya han sido descritas en el área G, así como su disposición urbana en la ciudad

8.C. Determinaciones de Planeamiento.

Justificación del apartado 1b del artículo 36 de la Ley de Urbanismo de Castilla y León.

"En suelo urbano consolidado. cuando ya existan más de 100 viviendas o 15.000m²., construidos por hectárea, el planeamiento no podrá contener determinaciones de las que resulte un aumento de aprovechamiento o de la densidad de población total."

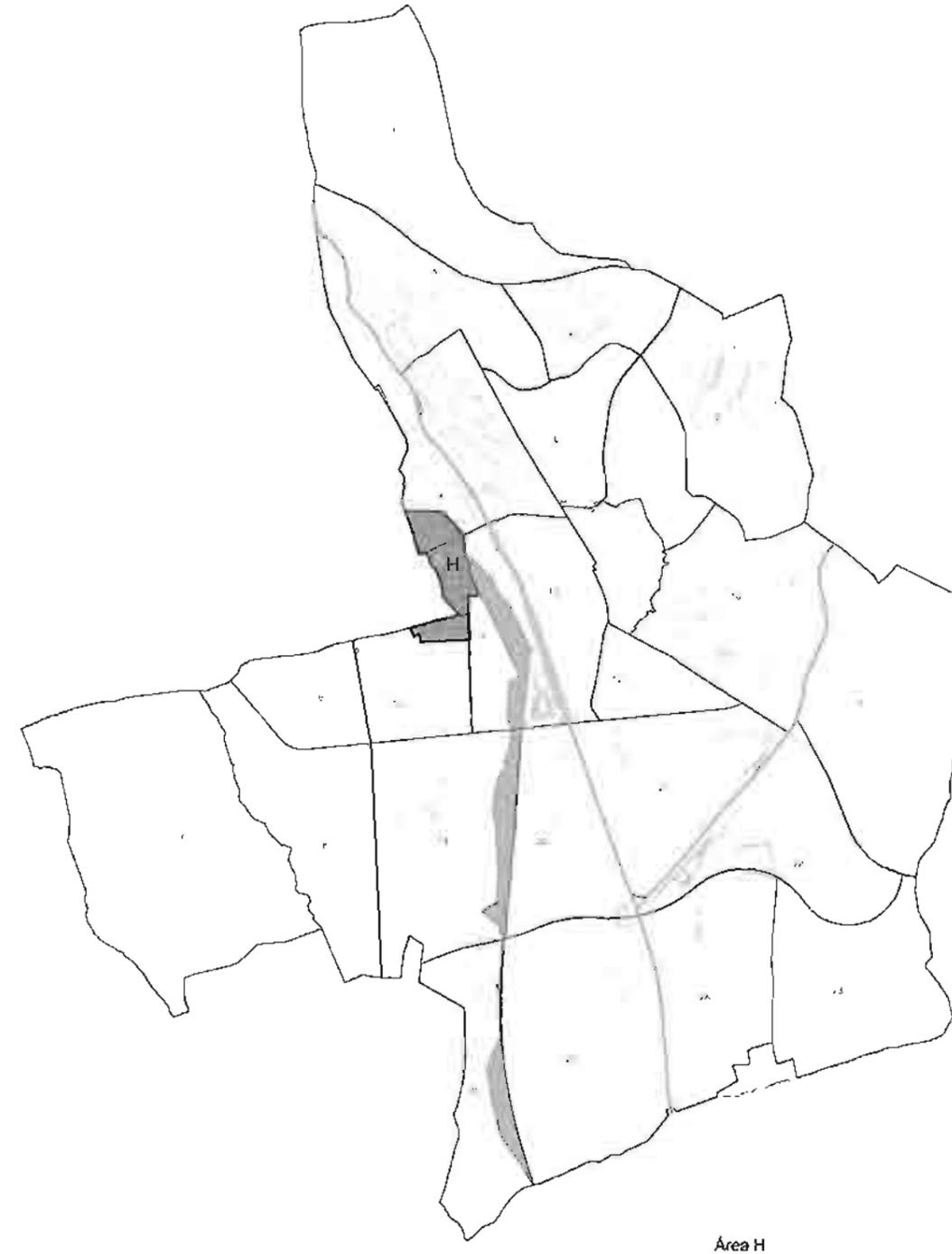
UNIDAD URBANA H						
Ordenanza	Superficie Construida (PGOU-82) (m ² / m ² s)					TOTAL
	PB-I	PB-II	PB-III	PB-IV	Patio manzana	
EX 1	1.650,20	261.455,41	87.734,38	0,00	65.780,84	416.620,83
EX 2	0,00	19.149,06	16.181,35	0,00	0,00	35.330,41
VE	0,00	0,00	24.931,67	24.759,66	0,00	49.691,63
TOTAL	1.650,20	280.604,47	108.947,70	24.759,66	65.780,84	501.642,87

Superficie total Unidad Urbana (m ²)	Sistemas Generales (m ²)			Superficie Neta (Total-Sup S. General) (m ²)	Sup. Construida (PGOU-82) (m ² / m ² s)	Índice Edif. Bruto	Índice Edif. Neto
	Red Vía	Equip.	Total				
342.194,06	8.981,45	0,00	8.981,45	333.212,60	501.642,87	1,4660	1,5055

Considerando los datos que se muestran en la tabla correspondiente al Área H, se contabiliza una superficie construida de techo de 501.642,87 m², sobre una superficie de suelo 342.194,06 m², que restando una superficie de Comunicaciones de 8.981,45 m²., contabiliza un total de superficie final del área de 333.212,60 m².

Se contabiliza en el área un Índice de Edificabilidad Bruto de 1,4660 y un Índice de Edificabilidad Neto de 1,5055.

De estos parámetros se deduce que la superficie del Área H, 342.194,06 m², es sensiblemente inferior a las 100 Has, recomendadas y el Índice de Edificabilidad Neto 1,5055, prácticamente coincide con el establecido por ley de 1,50., por lo que no se prevé aumento de la Edificabilidad y por tanto del Aprovechamiento, considerándose colmatada la zona.



Área H

9. Unidad Urbana I. La Vega.

9.A. Descripción

Nos encontramos en el área situada en el margen oeste de la Avda. Dr. Fleming y limitada por las siguientes vías: Avda. de Portugal y las calles General Mola, Fraga Iribarne, Río Papa Juan XIII y a través de Pio XII volver a conectar con la Avda. Doctor Fleming; se extiende también al otro lado de la Avda de Portugal.

Esta área se encuentra en el tercio suroriental del fragmento 15, contando con elementos básicos de su estructura como Avda. Fraga Iribarne y calles de la Vega, la Industria y Francisco Fernández Díez. Abarca también la parte norte del fragmento 19 con las edificaciones surgidas en torno a la carretera de Zamora (Avda de Antibióticos) y la carretera a la Virgen del Camino (Avda de Portugal).

La estructura es resultante de las particiones agrarias, delimitándose una serie de manzanas informes, donde se implantan libremente las edificaciones. A su vez, las primeras construcciones a lo largo de la carretera de Zamora seguían, a falta de otras infraestructuras, las tradicionales pautas de colonización de los márgenes de las carreteras, "poblamiento de las carreteras".

La organización de la edificación sobre ambos márgenes de las carreteras ha ido realizándose sin estructura común previa, respondiendo a los intereses de los propietarios de los terrenos.

El norte del área se configura con un pequeño grupo de manzanas rectangulares, ocupadas parcialmente por tipologías plurifamiliar y unifamiliar. Esta mezcla de uso plurifamiliar y unifamiliar es otra característica común de todo el ámbito.

El Plan General vigente reconoce y mantiene la situación con determinaciones donde la trama básica elemental debería prolongarse hacia el norte.

9.B. Ordenanzas.

Como en las Áreas anteriores y ya que se trata de un suelo consolidado se mantienen las Ordenanzas que el Plan General actualmente en vigor adjudica a esta zona; Ordenanza de Zona de Extensión.

En las Normas Urbanísticas, esta Ordenanza de Extensión, se adjudica a los sectores de desarrollo reciente, durante el segundo tercio del S. XX. Las características morfotopológicas de dicha ordenanza ya han sido descritas en el área G, así como su disposición urbana en la ciudad

9.C. Determinaciones de Planeamiento.

Justificación del apartado 1b del artículo 36 de la Ley de Urbanismo de Castilla y León.

"En suelo urbano consolidado, cuando ya existan más de 100 viviendas o 15.000m²., construidos por hectárea, el planeamiento no podrá contener determinaciones de las que resulte un aumento de aprovechamiento o de la densidad de población total."

UNIDAD URBANA I							
Ordenanza	Superficie Construida (PGOU-82) (m ² y m ² s)						TOTAL
	PB+I	PB+II	PB+III	PB+IV	Patio manzana		
EX 1	0,00	62.804,39	13.643,11	0,00	12.625,84	89.073,34	
EX 2	0,00	39.803,26	3.946,87	0,00	0,00	43.750,13	
VE	0,00	0,00	27.116,58	0,00	0,00	27.116,58	
TOTAL	0,00	102.607,65	44.706,55	0,00	12.625,84	159.940,06	

Superficie total Unidad Urbana (m ²)	Sistemas Generales (m ²)			Superficie Neta (Total-Sup.S.General) (m ²)	Sup. Construida (PGOU-82) (m ² y m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif.Netto
	E. Libres	Equip.	Total				
114.232,35	0,00	0,00	0,00	114.232,35	159.940,06	1,4001	1,4001

Considerando los datos que se muestran en la tabla correspondiente a la Unidad Urbana I, se contabiliza una superficie construida de techo de 159.940,06 m², sobre una superficie de suelo 114.232,35 m², que al no tener que restar ninguna superficie de Sistema General en esta área, contabiliza un total de superficie final del área de 114.232,35 m².

Se contabiliza en el área un Índice de Edificabilidad Bruto de 1,4001 y un Índice de Edificabilidad Neto de 1,4001

De estos parámetros se deduce que la superficie del Área I, 114.232,35 m², es sensiblemente inferior a las 100 Has, recomendadas y el Índice de Edificabilidad Neto 1,40, es algo inferior con el establecido por ley de 1.50.



10. Unidad Urbana J Antibióticos.

10.A. Descripción

Esta área se corresponde con los desarrollos industriales surgidos en el entorno de la planta de Antibióticos y el ferrocarril, así como implantaciones industriales al otro lado de la Avda de Portugal; abarcando el tercio este del fragmento 19 y una pequeña zona al sureste del fragmento 15.

Quedan al norte de esta área unas pequeñas edificaciones unifamiliares en la C/ del Sol adosadas a la parcela de Antibióticos. Con uso exclusivo industrial se integran las implantaciones existentes correspondientes a la propia planta de Antibióticos, central lechera, reservas estratégicas de BP, y los suelos intersticiales entre ellas

10.B. Ordenanzas.

Como en las Unidades Urbanas anteriores y ya que se trata de un suelo consolidado se mantienen las Ordenanzas que el Plan General actualmente en vigor adjudica a esta zona; Ordenanza de Industria y Almacenes.

Ahora bien, en función de las condiciones de edificación y del uso se distinguen cuatro subzonas o grados: I1 Gran Industria; I2 Pequeña Industria, artesanía y talleres; I3 Almacenes; I4 Industria Escaparate.

En esta área solo hay industrias del tipo I1 e I2. Las condiciones de edificación relativas al grado I1 se refieren a edificación aislada, mientras que en el grado I2 se trata de edificación alineada a vial.

Para I1 el porcentaje máximo de ocupación de parcela por la edificación es del 50% y la superficie máxima edificable por parcela es de 0,60 m² por metro cuadrado.

Para I2 el porcentaje máximo de ocupación de parcela por la edificación es del 75% y la superficie máxima edificable por parcela es de 0,75 m² por metro cuadrado.

10.C. Determinaciones de Planeamiento.

El Plan General vigente reconoce y mantiene la situación existente, procurando sin embargo que en los desarrollos próximos previstos no exista esa coexistencia de usos residencial e industrial en la misma unidad morfológica.

De las características concretas de la ordenanza de industria se deriva que el Índice de Edificabilidad ha de ser más bajo que para el uso residencial.

UNIDAD URBANA J								
Superficie total Unidad Urbana (m ²)	Sistemas Generales (SG) (m ²)				Superficie Neta (Stotal-Sup.S.G.) (m ²)	Sup. Construida (PGOU-82) (m ² / m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif Neto
	E. Libres	Equip.	Vialio	Total				
233.235,86	481,58	12.938,08	8.456,85	21.878,51	211.359,35	90.701,88	0,3889	0,4291

Considerando los datos que se muestran en la tabla correspondiente al Área J, se contabiliza una superficie construida de techo de 90.701,88 m², sobre una superficie de suelo 233.235,86m², que restando una superficie de Comunicaciones, Equipamientos y de Espacios Libres de Sistemas Generales en esta área, contabiliza un total de superficie final del área de 211.359,35m².

Se contabiliza en el área un Índice de Edificabilidad Bruto de 0,3889 y un Índice de Edificabilidad Neto de 0,4291.

De estos parámetros se deduce que la superficie del Área J, 233.235,86m², es sensiblemente inferior a las 100 Has, recomendadas y el Índice de Edificabilidad Neto 0,4291, es muy inferior al establecido por ley de 1,50.



Área J

11. Unidad Urbana K Polígono Industrial (Onzonilla).

11.A. Descripción

Esta área se corresponde con los desarrollos industriales surgidos junto al Polígono Industrial de León abarcando gran parte de la zona sur del fragmento 26. Se encuentra situada entre la carretera de Zamora al oeste, la traza ferroviaria correspondiente al sector de mercancías al este y el límite del término municipal al sur.

El ámbito se caracteriza urbanísticamente como un espacio de transición en todos los sentidos, que no ha llegado a definir su papel en la estructura general del territorio, indefinición ésta que le viene en gran medida derivada del fuerte impacto en la estructura general de los elementos que rodean a un ámbito que sin embargo ha pretendido siempre ser otra cosa. Corresponde sin embargo, a una zona territorialmente especializada hacia los usos industriales, localizándose ya en ella la mayor concentración industrial del alfoz leonés.

11.B. Ordenanzas.

Como en la Áreas anteriores y ya que se trata de un suelo consolidado se mantienen las Ordenanzas que el Plan General actualmente en vigor adjudica a esta zona; Ordenanza de Industria y Almacenes.

Ahora bien en función de las condiciones de edificación y del uso que se distinguen cuatro subzonas o grados: I1 Gran Industria; I2 Pequeña Industria, artesanía y talleres; I3 Almacenes; I4 Industria Escaparate.

En esta área solo hay industrias del tipo I1. Las condiciones de edificación relativas al grado I1 se refieren a edificación aislada.

Para I1 el porcentaje máximo de ocupación de parcela por la edificación es del 50% y la superficie máxima edificable por parcela es de 0,60 m² por metro cuadrado.

11.C. Determinaciones de Planeamiento.

El Plan se limita en esta zona a redefinir el sistema viario general existente para adecuar su estructura a la nueva implantación ferroviaria, manteniendo vigentes las restantes determinaciones de ordenación, regulación de usos y edificación desde las que se ha desarrollado.

De las características concretas de la ordenanza de industria se deriva que el Índice de Edificabilidad ha de ser más bajo que para el uso residencial.

UNIDAD URBANA K							
Superficie total Unidad Urbana (m ²)	Sistemas Generales (SG) (m ²)			Superficie Neta (Total-Sup.S.G.) (m ²)	Sup. Construida (PGOU-82) (m ² U m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif Neto
	E. Libres	Viano	Total				
235.688,67	0,00	24.875,01	24.875,01	210.793,66	104.545,88	0,4436	0,4960

Considerando los datos que se muestran en la tabla correspondiente al Área 1, se contabiliza una superficie construida de techo de 104.545,88 m², sobre una superficie de suelo 235.688,67m², teniendo que restar la superficie de 24.875,01 m² correspondiente a Sistema General Viano en esta área, contabiliza un total de superficie final del área de 210.793,66m².

Se contabiliza en el área un Índice de Edificabilidad Bruto de 0,4436 y un Índice de Edificabilidad Neto de 0,4960.

De estos parámetros se deduce que la superficie del Área K, 235.688,67m², es sensiblemente inferior a las 100 Has, recomendadas y el Índice de Edificabilidad Neto 0,4960, es muy inferior al establecido por ley de 1,50.



12. Unidad Urbana Ar. Armunia.

12.A. Descripción

El municipio fue anexionado al municipio de León en 1.970

Este núcleo está situado en la parte central del fragmento 19, localizado a media ladera sobre la primera cornisa geológica definitoria de las terrazas de la depresión del Bernesga, destacando a su alrededor vegetación de ribera y presas o canales de riego del Bernesga.

Además este territorio, donde se sitúa Armunia, es también una mezcla de muchas cosas, de muchas líneas territoriales, de muchos usos y cuenta con poderosos valores que habrán de encontrarse y potenciar.

Los condicionantes estructurales prioritarios son el enlace de este núcleo con los núcleos de Oteruelo y Trobajo de Cerecedo y también con León, San Andrés del Rabanedo y Santovenia de la Valdoncina. Así se justifica la estructura radial de este ámbito.

La estructura urbana se configura por una red de calles paralelas a la alineación de la cornisa, sin posibilidad de enlace entre ellas por vías transversales dadas las notables diferencias de altura entre ellas.

El enlace entre estas vías se produce en un punto central en el que una pequeña meseta más horizontal, deja espacio suficiente para formar una plaza y, a partir de ella, radiar las calles y establecer todo el sistema.

El núcleo conserva aún algunos valores y caracteres como núcleo rural.

Los difíciles condicionantes con que se produce la anexión de Armunia a León, hacen que se multipliquen los esfuerzos para conseguir una plena integración entre ambos desde la búsqueda de un itinerario de continuidad urbana entre ambos.

Nace, por esto, la apertura de la calle San Juan Bosco y la urbanización del mismo nombre apoyada sobre dicha calle. Esta vía se traza siguiendo el esquema radial, entrando en Armunia perpendicularmente a la alineación de la cornisa.

Este hecho, unido a la desafortunada estructura con que se ejecuta la urbanización, bloques-torre que en ningún caso hacen calle, conduce a la difícil situación estructural que padece el área.

12.B. Ordenanzas.

Puesto que se trata de un suelo consolidado se mantienen las Ordenanzas que el Plan General actualmente en vigor adjudica a esta zona; Ordenanza de Núcleo Tradicional.

En las Normas Urbanísticas, esta Ordenanza de Núcleo Tradicional, establece y define las condiciones a las que han de someterse las edificaciones que se levanten en los cascos urbanos tradicionales de los históricos núcleos rurales existentes en el municipio de León, así como en los nuevos desarrollos previstos para completar y mejorar tales estructuras urbanísticas.

El Tipo de Ordenación en cuanto a la disposición que adoptan las edificaciones en relación tanto al espacio libre de dominio y uso público, como respecto a otras edificaciones colindantes, es una edificación alineada a vial, en la que la edificación se dispone alineada al lindero de fachada de la parcela, con edificación continua entre medianeras, determinando manzanas cerradas como unidades fundamentales para el desarrollo de la edificación.

Su organización interna se basa en la existencia de parcelas privativas normalmente perpendiculares a la calle, sobre las que se disponen las edificaciones no solo alineadas a fachada sino además sin solución de continuidad con las parcelas colindantes, cerrando así totalmente el espacio privado en todo su perímetro en relación al espacio público que define la manzana y resolviendo cada una de estas edificaciones autónomamente en su interior los espacios libres necesarios para su ventilación y soleamiento.

La morfología urbana, en cuanto a la forma de agrupación de las edificaciones en una zona concreta de la ciudad, conllevan unas características volumétricas y espaciales que dotan de una imagen particular a lo urbano, a cada ámbito o área.

Los parámetros que determinan este tipo de ordenanza, correspondiente al uso pormenorizado de vivienda plurifamiliar son los siguientes:

- Alineación de la edificación a vial.
- Profundidad de la edificación o Fondo edificable máximo: 12 metros.
- Ocupación máxima. La que resulte de aplicar la alineación y el fondo máximo edificable.
- Altura máxima y alturas de plantas: Dos plantas más una planta bajo cubierta que puede levantarse en la alineación de fachada sobre un peto de 1,50 metro de altura
- Ocupación de los patios de parcela. Un máximo del 200 % de la superficie ocupada en planta por la edificación principal.

10.C. Determinaciones de Planeamiento.

Justificación del apartado 1b del artículo 36 de la Ley de Urbanismo de Castilla y León.

"En suelo urbano consolidado, cuando ya existan más de 100 viviendas o 15.000m2., construidos por hectárea, el planeamiento no podrá contener determinaciones de las que resulte un aumento de aprovechamiento o de la densidad de población total."

UNIDAD URBANA AR									
Superficie total Unidad Urbana (m ²)	Sistema General					Sup. Neta (Total-Sup.S.G.) (m ²)	Sup.Construida (PGOU-82) (m ² y m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif. Neto
	Red Vial	S. Urbanos	E. Libre	Equip.	Total				
151.838,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	151.838,05	229.946,27	1,5144	1,5144

Considerando los datos que se muestran en la tabla correspondiente al Área de Armunia, se contabiliza una superficie construida de techo de 229.946,27 m², sobre una superficie de suelo 151.838,05 m², que al no tener que restar ninguna superficie de Sistema General en esta área, contabiliza un total de superficie final del área de 151.838,05 m².

Se contabiliza en el área un Índice de Edificabilidad Bruto de 1,5144 y un Índice de Edificabilidad Neto de 1,5144.

De estos parámetros se deduce que la superficie del Área de Armunia, 151.838,05 m², es sensiblemente inferior a las 100 Has, recomendadas y el Índice de Edificabilidad Neto 1,5144, es ligeramente superior al establecido por ley de 1,50, por lo que no se prevé aumento de la Edificabilidad y por tanto del Aprovechamiento, considerándose colmatada la zona.



13. Unidad Urbana OT. Oteruelo de la Valdoncina.

13.A. Descripción

Al quedar anexionado Armunia al municipio de León, Oteruelo de la Valdoncina como núcleo secundario perteneciente al municipio de Armunia, quedó incorporado a la capital igualmente, aunque la incorporación al desarrollo urbano de la ciudad es más dudosa.

Este núcleo se encuentra enclavado en la cornisa geológica que configura las terrazas de la margen derecha del río Bernesga. Situado en medio de un territorio agrícola, dando la imagen de un territorio sin uso, en el que los únicos usos existentes corresponden precisamente al propio núcleo de población.

El núcleo urbano propiamente dicho conserva aún sus valores estructurales de núcleo rural, construido esencialmente por una trama viaria irregular, de calles estrechas y pendientes fuertes, que va configurando manzanas como se puede dadas las especiales condiciones topográficas de la cornisa con edificaciones con características de casa rural.

Un elemento caracterizador del núcleo lo constituyen las bodegas existentes en la propia cornisa.

13.B. Ordenanzas.

Como en la Áreas anteriores y ya que se trata de un suelo consolidado se mantienen las Ordenanzas que el Plan General actualmente en vigor adjudica a esta zona; Ordenanza de Núcleo Tradicional.

En la Normas Urbanísticas, esta Ordenanza de Núcleo Tradicional, establece y define las condiciones a las que han de someterse las edificaciones que se levanten en los cascos urbanos tradicionales de los históricos núcleos rurales existentes en el municipio de León, así como en los nuevos desarrollos previstos para completar y mejorar tales estructuras urbanísticas. Las características morfológicas de dicha ordenanza ya han sido descritas para Armunia, así como su disposición urbana en la ciudad

13.C. Determinaciones de Planeamiento.

Justificación del apartado 1b del artículo 36 de la Ley de Urbanismo de Castilla y León.

"En suelo urbano consolidado, cuando ya existan más de 100 viviendas o 15.000m²., construidos por hectárea, el planeamiento no podrá contener determinaciones de las que resulte un aumento de aprovechamiento o de la densidad de población total."

UNIDAD URBANA OT									
Superficie total Unidad Urbana (m ²)	Sistemas Generales (m ²)					Sup. Neta (Total-Sup S.G.) (m ²)	Sup. Construida (PGOU-82) (m ² U m ² s)	Índice Edif. Bruto	Índice Edif. Neto
	Red Viana	S.Urbanos	E.Libres	Equip.	Total				
86.924,97	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	86.924,97	135.844,37	1,5628	1,5628

Considerando los datos que se muestran en la tabla correspondiente al Área de Oteruelo, se contabiliza una superficie construida de techo de 135.844,37 m², sobre una superficie de suelo 86.924,97 m², que al no tener que restar ninguna superficie de Sistema General en esta área, contabiliza un total de superficie final del área de 86.924,97 m².

Se contabiliza en el área un Índice de Edificabilidad Bruto de 1,5628 y un Índice de Edificabilidad Neto de 1,5628.

De estos parámetros se deduce que la superficie del Área de Oteruelo, 86.924,97 m², es sensiblemente inferior a las 100 Has., recomendadas y el Índice de Edificabilidad Neto 1,5628, es superior al establecido por ley de 1,50, por lo que no se prevé aumento de la Edificabilidad y por tanto del Aprovechamiento, considerándose colmatada la zona.



14. Unidad Urbana TC. Trabajo Del Cerecedo.

14.A Descripción

Este núcleo pertenecía, como núcleo secundario, al municipio de Armunia, hasta la anexión de este a León en 1.970.

Núcleo situado al sur del término municipal junto a las vías del ferrocarril en su extremo occidental, justo en el frente del puente que, atravesando las vías del tren, enlaza las carreteras de Vilecha y Benavente.

El núcleo se configura como una larga hilera de casas adosadas a ambas márgenes de la carretera de Vilecha (C/ Calvo Sotelo). Una segunda calle (General Franco) más hacia el este de esta hilera, casi paralela a la anterior y separada de ella tan solo 60 metros, forma junto la anterior una larguísima manzana de más de un kilómetro de larga por 50 metros de ancho, que es la banda en la que se encierran las edificaciones, y cuya continuidad de edificación aparece cortada tan solo en tres puntos a lo largo de semejante frente.

Se conserva aún suficientes señas de su identidad como núcleo rural, en forma de edificaciones bajas, parcelaciones menudas, etc.

14.B Ordenanzas.

Como en las Áreas anteriores y ya que se trata de un suelo consolidado se mantienen las Ordenanzas que el Plan General actualmente en vigor adjudica a esta zona: Ordenanza de Núcleo Tradicional.

En las Normas Urbanísticas, esta Ordenanza de Núcleo Tradicional, establece y define las condiciones a las que han de someterse las edificaciones que se levanten en los cascos urbanos tradicionales de los históricos núcleos rurales existentes en el municipio de León, así como en los nuevos desarrollos previstos para completar y mejorar tales estructuras urbanísticas. Las características morfotipológicas de dicha ordenanza ya han sido descritas para Armunia, así como su disposición urbana en la ciudad.

14.C Determinaciones de Planeamiento.

Justificación del apartado 1b del artículo 36 de la Ley de Urbanismo de Castilla y León.

"En suelo urbano consolidado, cuando ya existan más de 100 viviendas o 15.000m²., construidos por hectárea, el planeamiento no podrá contener determinaciones de las que resulte un aumento de aprovechamiento o de la densidad de población total."

UNIDAD URBANA TC									
Superficie total Unidad Urbana (m ²)	Sistemas Generales (m ²)					Sup. Neta (Total-Sup.S.G.) (m ²)	Sup. Construida (PGOU-02) (m ² v m ² s)	Índice Edif. Bruto	Índice Edif. Neto
	Red Viaria	S Urbanos	E. Libres	Equip	Total				
171.778,10	9.571,68	0,00	0,00	0,00	9.571,68	162.206,42	208.422,29	1.2133	1.2849

Considerando los datos que se muestran en la tabla correspondiente al Área de Trabajo de Cerecedo, se contabiliza una superficie construida de techo de 208.422,29 m², sobre una superficie de suelo 171.778,10 m², que al restar una superficie de Sistema General Viario de 9.571,68 m², en esta área, contabiliza un total de superficie final del área de 162.206,42 m².

Se contabiliza en el área un Índice de Edificabilidad Bruto de 1.2133 y un Índice de Edificabilidad Neto de 1.2849.

De estos parámetros se deduce que la superficie del Área de Trabajo de Cerecedo, 162.206,42 m², es sensiblemente inferior a las 100 Has., recomendadas y el Índice de Edificabilidad Neto 1.2849, es igualmente inferior al establecido por ley de 1,50, y por lo tanto, no se agotan los parámetros.



15. Unidad Urbana PC. Puente De Castro.

15.A. Descripción

Puente Castro es un antiguo arrabal que ha evolucionado poco y conserva todavía buena parte de su estructura de núcleo urbano tradicional.

Está situado en el cuadrante suroriental del término, en la margen izquierda del río Torio.

Es por esta localización periférica con respecto a la ciudad y separado de ella por una barrera con tanta dificultad como el río, donde se justificaría la escasa evolución que presenta el núcleo.

Siendo Puente Castro el enclave que permitía controlar el paso del río, su accesibilidad en relación con la ciudad de León ha mejorado con la construcción de una pasarela peatonal aguas abajo del puente histórico y desviando los tráfico con la construcción de la variante de la carretera N-120. El núcleo sigue manteniendo sus características vitales.

El núcleo presenta una disposición en su red viaria estructurante marcadamente radial con centro en el antiguo paso existente sobre el río Torio.

El ámbito presenta una segunda característica definitoria en la comedia prudencia con que se enfrenta al río. El núcleo no presenta fachada al río, sino que se aleja dejando un vacío entre ambos que se ha ocupado por un conjunto de equipamientos que si bien aportan riqueza paisajística al río, están alejadas de las áreas edificadas.

El núcleo conserva buena parte de su estructura tradicional; calles estrechas y en fondo de saco, edificaciones de escasa altura, usos tradicionales. La mayoría de los establecimientos existentes son de primera necesidad y material y servicios de transporte, siendo el comercio y el servicio muy reducido.

15.B. Ordenanzas.

A diferencia de las Áreas anteriores no se mantienen las Ordenanzas que el Plan General actualmente en vigor adjudica a esta zona: Ordenanza de Extensión Especial EX3, ya que ésta desaparece (como se explica en la parte de la memoria correspondiente a la descripción por fragmentos, en el fragmento 22). Se ha encuadrado toda la ordenación en los dos grados de la ordenanza general -EX1 para el caso de manzana cerrada con patio de manzana y EX2 para el caso de manzana compacta,

El Tipo de Ordenación en cuanto a la disposición que adoptan las edificaciones en relación tanto al espacio libre de dominio y uso público, como respecto a otras edificaciones colindantes, es una edificación alineada a vial, en la que la edificación se dispone alineada al lindero de fachada de la parcela, con edificación continua entre medianeras, determinando manzanas cerradas como unidades

fundamentales para el desarrollo de la edificación. Las características morfotopológicas de dicha ordenanza ya han sido descritas en el área G, así como en las Normas Urbanísticas.

15.C. Determinaciones de Planeamiento.

Justificación del apartado 1b del artículo 36 de la Ley de Urbanismo de Castilla y León.

"En suelo urbano consolidado, cuando ya existan más de 100 viviendas o 15.000m²., construidos por hectárea, el planeamiento no podrá contener determinaciones de las que resulte un aumento de aprovechamiento o de la densidad de población total."

UNIDAD URBANA PC									
Superficie total Unidad Urbana (m ²)	Sistemas Generales (m ²)					Sup. Neta (Total-Sup.S.G.) (m ²)	Sup. Construida (PGOU-92) (m ² / m ² s)	Índice Edif Bruto	Índice Edif Neto
	Red Viana	S Urbanos	E Libres	Equip.	Total				
314.594,57	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	314.594,57	475.539,26	1,5116	1,5118

Considerando los datos que se muestran en la tabla correspondiente al Área de Puente Castro, se contabiliza una superficie construida de techo de 475.539,26 m², sobre una superficie de suelo 314.594,57 m², y que al no existir superficie destinada a Sistema General en esta área, la superficie final del área que contabiliza es la misma es decir, 314.594,57 m².

Es así que el área contabiliza un Índice de Edificabilidad Bruto de 1,5116 y un Índice de Edificabilidad Neto de 1,5116.

De estos parámetros se deduce que la superficie del Área de Puente de Castro, 314.594,57 m², es sensiblemente inferior a las 100 Has., recomendadas y el Índice de Edificabilidad Neto 1,5116, es prácticamente igual al establecido por ley de 1,50, y es así, que dadas las cifras anteriores no se prevé aumento de la Edificabilidad y por tanto del Aprovechamiento, considerándose colmatada la zona.



PC (Puente Castro)

16. Unidad Urbana CT-D (La Inmaculada)

16.A. Descripción

Es una pequeña área contenida en el fragmento 02, que se singulariza debido a sus personales características urbanas.

El ámbito queda definido por la C/ Peña Corada, la C/ Peña Ubiña, la C/ Peña Prieta, la C/ Nazaret, la C/ Mampodre, la C/ Cueto Albo para volver a la C/ Nazaret.

Responde a una actuación unitaria de viviendas unifamiliares de tipo rural. El barrio, construido como viviendas de emergencia social en los años cincuenta, cuenta con unas interesantes y cuidadas características de estructura urbana, pero sus características edificatorias abocan a una muy baja calidad de vida personal.

El área presenta además un deterioro medio-ambiental originado por la existencia de viviendas en mal estado (C/ Peña Grande y C/ Peña Cortada) y espacios vacantes.

La caracterización morfológica anterior aboca al dominio de la manzana con patio interior, si bien el mismo aparece formado por agregación de los patios traseros de las edificaciones unifamiliares.

A estas manzanas de tipología unifamiliar se les aplica la Ordenanza de Conservación Tipológica, lo que implica un reconocimiento expreso de los destacables valores urbanísticos en lo que a su estructura se refiere, que definen una forma de hacer ciudad para atender a las necesidades sociales del momento.

16.B. Ordenanzas.

Como ya hemos dicho anteriormente esta zona se corresponde íntegramente con edificaciones de conservación tipológica, ordenanza CT-D.

Dicha ordenanza responde a viviendas unifamiliares, adosadas en hilera y de una sola planta, destacando más por su interés tipológico que arquitectónico. Estas edificaciones responden a un modelo unifamiliar de tipo rural.

16.C. Determinaciones De Planeamiento

Puesto que hablamos de un suelo consolidado se mantienen las Ordenanzas que el Plan General actualmente en vigor adjudica a esta zona; Ordenanza de Conservación Tipológica CT-D. Se pretende además la conservación de la homogeneidad del conjunto evitando la introducción de modelos ajenos al lugar, validando la protección de grado 3 que le otorga el Catálogo del Plan Especial del Conjunto

Urbano, por lo que a garantizar el mantenimiento de su estructura se refiere, reconociendo el cierto valor cultural y patrimonial de unas históricas formas urbanísticas de hacer para atender a las necesidades sociales del momento, lo que aconseja conservar dichas estructuras. Sin embargo, resulta difícilmente encajable en el modelo social y de ciudad que ahora se adopta la extensión de la protección a las propias edificaciones, por lo que, como se explica en la parte de la memoria correspondiente a la descripción por fragmentos relativa al fragmento 02, se permite elevar una planta más.

UNIDAD URBANA CT-D							
Superficie total Unidad Urbana (m ²)	Sistemas Generales (m ²)			Superficie Neta (Total-Sup. S. General) (m ²)	Sup. Construida (PGOU-02) (m ² V m ² s)	Índice Edif. Bruto	Índice Edif. Neto
	E. Libres	Equip.	Total				
32.635,64	0,00	0,00	0,00	32.635,64	13.075,36	0,4006	0,4006

Considerando los datos que se muestran en la tabla correspondiente al Área CT-D, se contabiliza una superficie construida de techo de 13.075,36 m², sobre una superficie de suelo 32.635,64 m². que al no contabilizarse ninguna superficie de Espacios Libres y Equipamientos contabiliza un total de superficie final del área de 32.635,64 m².

Se contabiliza en el área un Índice de Edificabilidad Bruto de 0,4006 y un Índice de Edificabilidad Neto de 0,4006.

De estos parámetros se deduce que la superficie del Área CT-D, 32.635,64 m², es sensiblemente inferior a las 100 Has. recomendadas y el Índice de Edificabilidad Neto 0,4006 bastante inferior al establecido por ley de 1,50.

17. Unidad Urbana CT-E Las Ventas

17.A. Descripción

Es un pequeño área contenidos en el fragmento 10, que se singulariza debido a sus personales características urbanas.

El ámbito queda definido por la Avenida de Nocedo, la C/ Alfonso de la Cerda, la C/ San Juan de Dios y la C/ Alfonso VI.

Surgen como viviendas de protección oficial, con una estructura urbana muy clara, formando calles perpendiculares a la Avenida de Nocedo en la que se apoyan.

El dominio tipológico lo ostenta en esta Área la vivienda unifamiliar, alineada a vial y con jardines traseros.

La caracterización morfológica anterior aboca al dominio de la manzana con patio interior, si bien el mismo aparece formado por agregación de los patios traseros de las edificaciones unifamiliares.

A estas manzanas de tipología unifamiliar se les aplica la Ordenanza de Conservación Tipológica, lo que implica un reconocimiento expreso de los destacables valores urbanísticos de la estructura urbana que configuran, y que refleja de modo excepcional y en condiciones actuales de envidiable dignidad, la intensidad con que la ciudad de León vivió un momento social determinado.

17.B. Ordenanzas.

Como ya hemos dicho anteriormente esta zona se corresponde íntegramente con edificaciones de conservación tipológica, ordenanza CT-E

Dicha ordenanza responde a viviendas unifamiliares, adosadas en hilera. Las manzanas se conforman con una cabeza- comprende el frente a la avda. Nocedo y la primera vivienda de la calle transversal que responde a un modelo de B+1 planta con semisótano, y el resto de la manzana de B+2 plantas con garaje en planta baja

17.C. Determinaciones De Planeamiento

Puesto que hablamos de un suelo consolidado se mantienen las Ordenanzas que el Plan General actualmente en vigor adjudica a esta zona; Ordenanza de Conservación Tipológica CT-E. Se pretende además la conservación de la homogeneidad del conjunto evitando la introducción de modelos ajenos al lugar, validando la protección de grado 3 que le otorga el Catálogo del Plan Especial del Conjunto Urbano

Justificación del apartado 1b del artículo 36 de la Ley de Urbanismo de Castilla y León.

"En suelo urbano consolidado, cuando ya existan más de 100 viviendas o 15.000m2., construidos por hectárea, el planeamiento no podrá contener determinaciones de las que resulte un aumento de aprovechamiento o de la densidad de población total."

UNIDAD URBANA CT-E							
Superficie total Unidad Urbana (m ²)	Sistemas Generales (m ²)			Superficie Neta (Total-Sup.S General) (m ²)	Sup. Construida (PGOU-B2) (m ² U m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif Neto
	E Libres	Equip.	Total				
10.625,51	0,00	0,00	0,00	10.625,51	12.113,12	1,1400	1,1400

Considerando los datos que se muestran en la tabla correspondiente al Área CT-E, se contabiliza una superficie construida de techo de 12.113,12 m2. sobre una superficie de suelo 10.625,51 m2, que al no contabilizarse ninguna superficie de Espacios Libres y Equipamientos contabiliza un total de superficie final del área de 10.625,51 m2.,

Se contabiliza en el área un Índice de Edificabilidad Bruto de 1,1400 y un Índice de Edificabilidad Neto de 1,1400.

De estos parámetros se deduce que la superficie del Área CT-E, 10.625,51 m2, es sensiblemente inferior a las 100 Has, recomendadas y el Índice de Edificabilidad Neto 1,1400 inferior al establecido por ley de 1.50.



18. Unidad Urbana CT-H Pinilla

18.A. Descripción

El área corresponde al triángulo formado por la C/ San Ignacio de Loyola y la Avda de San Andrés, contenidas en el fragmento 04 y que se extiende hacia el término municipal de San Andrés del Rabanedo. Una dificultad inherente de esta área es la localización sobre dos términos municipales; León y San Andrés de Rabanedo.

El ámbito se singulariza debido a sus personales características estructurales, morfológicas y tipológicas. Comprende la totalidad de los terrenos que fueron ordenados y edificados a mitad de los cuarenta con el patrocinio de la Obra Sindical del Hogar.

El dominio tipológico lo ostenta en esta Área la vivienda unifamiliar con jardín. La caracterización morfológica define un conjunto formado por viviendas pareadas y simétricas en las que se pueden distinguir dos tipos: los de baja más una planta –concentrados en la avenida Carlos Pinilla- y los de solo una planta –en el resto de la zona-. Ambos tipos están rodeados por jardín.

La proliferación de construcciones auxiliares añadidas o adosadas a las edificaciones primitivas, abunda notablemente más en los casos de viviendas de una sola planta que en los de dos plantas, lo que está provocando una cierta desvirtuación del conjunto por la vía de su insalubridad.

A estas manzanas de tipología unifamiliar se les aplica la Ordenanza de Conservación Tipológica, lo que implica un reconocimiento expreso de los destacables valores de la estructura urbana que configuran.

18.B. Ordenanzas.

Como ya hemos dicho anteriormente esta zona se corresponde íntegramente con edificaciones de conservación tipológica, ordenanza CT-H.

Dicha ordenanza responde a viviendas unifamiliares, pareadas y simétricas. Se distinguen dos tipos en función de la altura (una y dos plantas respectivamente), aunque ambos tipos lo son sobre unidades parcelarias de suelo prácticamente idénticas, y con superficies ocupadas en planta también idénticas.

18.C. Determinaciones De Planeamiento

Puesto que hablamos de un suelo consolidado se mantienen las Ordenanzas que el Plan General actualmente en vigor adjudica a esta zona; Ordenanza de Conservación Tipológica CT-H. Se pretende además la conservación de la homogeneidad del conjunto evitando la introducción de modelos ajenos al lugar, validando la protección de grado 3 que le otorga el Catálogo del Plan Especial del Conjunto

Urbano. Sin embargo, se ha considerado imprescindible realizar algunas concreciones sobre tales determinaciones.

Se establece para el barrio una ordenanza que, conservando tales valores, elimine las tensiones y recupere la unidad de conjunto con la parte del mismo emplazada en el municipio de San Andrés, por lo que, como se explica en la parte de la memoria correspondiente a la descripción por fragmentos relativa al fragmento 04, se permite elevar una planta más.

UNIDAD URBANA CT-H							
Superficie total Unidad Urbana (m ²)	Sistemas Generales (m ²)			Superficie Neta (Stotal-Sup.S.General) (m ²)	Sup. Construida (PGOU-82) (m ² y m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif. Neto
	E. Libres	Equip.	Total				
83.909,92	0,00	0,00	0,00	83.909,92	40.710,70	0,4852	0,4852

Considerando los datos que se muestran en la tabla correspondiente al Área CT-H, se contabiliza una superficie construida de techo de 40.710,70 m², sobre una superficie de suelo 83.909,92m², que al no contabilizarse ninguna superficie de Espacios Libres y Equipamientos contabiliza un total de superficie final del área de 83.909,92 m².

Se contabiliza en el área un Índice de Edificabilidad Bruto de 0,4852 y un Índice de Edificabilidad Neto de 0,4852.

De estos parámetros se deduce que la superficie del Área CT-H, 83.909,92 m², es sensiblemente inferior a las 100 Has, recomendadas y el Índice de Edificabilidad Neto 0,4852 bastante inferior al establecido por ley de 1,50.

19. Unidades Urbanas de Planeamientos Asumidos

19.A. Descripción

Estas áreas corresponde a los 14 ámbitos definidos como Planeamientos Asumidos repartidos por todo el término municipal. Se trata de los planeamientos de desarrollo ya ejecutados y que en virtud del art. 85 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León han de considerarse también unidades urbanas. Se les asumen desde este Plan las ordenanzas reguladoras para cada uno de ellos de modo que se respeten íntegramente las determinaciones de dicho planeamiento de desarrollo, de modo que aquí solo se recogen las determinaciones generales en cuanto a superficie total, sistemas generales, y aprovechamientos de los mismos.

UNIDAD URBANA PA-CO (P.P. CARBAJAL OESTE)							
Superficie total Unidad Urbana (m ²)	Sistemas Generales (m ²)			Superficie Neta (Stotal-Sup.S.General) (m ²)	Sup. Construida (PGOU-82) (m ² y m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif. Neto
	E. Libres	Equip.	Total				
285.179,00	0,00	0,00	0,00	285.179,00	91.257,00	0,3200	0,3200

UNIDAD URBANA PA-A18 (P.P. AREA 18)							
Superficie total Unidad Urbana (m ²)	Sistemas Generales (m ²)			Superficie Neta (Stotal-Sup.S.General) (m ²)	Sup. Construida (PGOU-82) (m ² y m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif. Neto
	E. Libres	Equip.	Total				
204.067,00	51.000,00	0,00	51.000,00	153.067,00	65.301,44	0,3200	0,4286

UNIDAD URBANA PA-ER (P.P. ERAS DE RENUEVA)							
Superficie total Unidad Urbana (m ²)	Sistemas Generales (m ²)			Superficie Neta (Stotal-Sup.S.General) (m ²)	Sup. Construida (PGOU-82) (m ² y m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif. Neto
	E. Libres	Equip.	Total				
870.042,21	106.468,41	0,00	106.468,41	763.573,80	576.754,00	0,6629	0,7553

UNIDAD URBANA PA-P61 (P.P. POLÍGONO 61)							
Superficie total Unidad Urbana (m ²)	Sistemas Generales (m ²)			Superficie Neta (Stotal-Sup.S.General) (m ²)	Sup. Construida (PGOU-82) (m ² y m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif. Neto
	E. Libres	Equip.	Total				
111.700,00	20.700,00	0,00	20.700,00	91.000,00	182.000,00	1,6294	2,0000

UNIDAD URBANA PA-P58 (P.P. POLÍGONO 58)							
Superficie total Unidad Urbana (m ²)	Sistemas Generales (m ²)			Superficie Neta (Total-Sup.S. General) (m ²)	Sup. Construida (PGOU-82) (m ² y m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif. Neto
	E. Libres	Equip.	Total				
287.491,00	31.750,00	0,00	0,00	255.741,00	316.333,00	1,10	1,24

UNIDAD URBANA PA-SM (P.P. SAN MAMÉS)							
Superficie total Unidad Urbana (m ²)	Sistemas Generales (m ²)			Superficie Neta (Total-Sup.S. General) (m ²)	Sup. Construida (PGOU-82) (m ² y m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif. Neto
	E. Libres	Equip.	Total				
178.743,00	0,00	0,00	0,00	178.743,00	142.994,40	0,8000	0,8000

UNIDAD URBANA PA-LP (P.P. LA PALOMERA)							
Superficie total Unidad Urbana (m ²)	Sistemas Generales (m ²)			Superficie Neta (Total-Sup.S. General) (m ²)	Sup. Construida (PGOU-82) (m ² y m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif. Neto
	E. Libres	Equip.	Total				
274.924,00	0,00	0,00	0,00	274.924,00	219.939,00	0,8000	0,8000

UNIDAD URBANA PA-SP (P.P. SAN PEDRO)							
Superficie total Unidad Urbana (m ²)	Sistemas Generales (m ²)			Superficie Neta (Total-Sup.S. General) (m ²)	Sup. Construida (PGOU-82) (m ² y m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif. Neto
	E. Libres	Equip.	Total				
69.987,20	0,00	0,00	0,00	69.987,20	68.930,20	0,9849	0,9849

UNIDAD URBANA PA-P10 (P.P. POLÍGONO 10)							
Superficie total Unidad Urbana (m ²)	Sistemas Generales (m ²)			Superficie Neta (Total-Sup.S. General) (m ²)	Sup. Construida (PGOU-82) (m ² y m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif. Neto
	E. Libres	Equip.	Total				
217.113,00	0,00	0,00	0,00	217.113,00	271.391,00	1,2500	1,2500

UNIDAD URBANA PA-CH (P.P. LA CHANTRIA)							
Superficie total Unidad Urbana (m ²)	Sistemas Generales (m ²)			Superficie Neta (Total-Sup.S. General) (m ²)	Sup. Construida (PGOU-82) (m ² y m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif. Neto
	E. Libres	Equip.	Total				
141.886,00	0,00	0,00	0,00	141.886,00	227.017,60	1,6000	1,6000

UNIDAD URBANA PA-VE (P.P. VENTAS ESTE)							
Superficie total Unidad Urbana (m ²)	Sistemas Generales (m ²)			Superficie Neta (Total-Sup.S. General) (m ²)	Sup. Construida (PGOU-82) (m ² y m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif. Neto
	E. Libres	Equip.	Total				
73.800,00	0,00	0,00	0,00	73.800,00	59.040,00	0,8000	0,8000

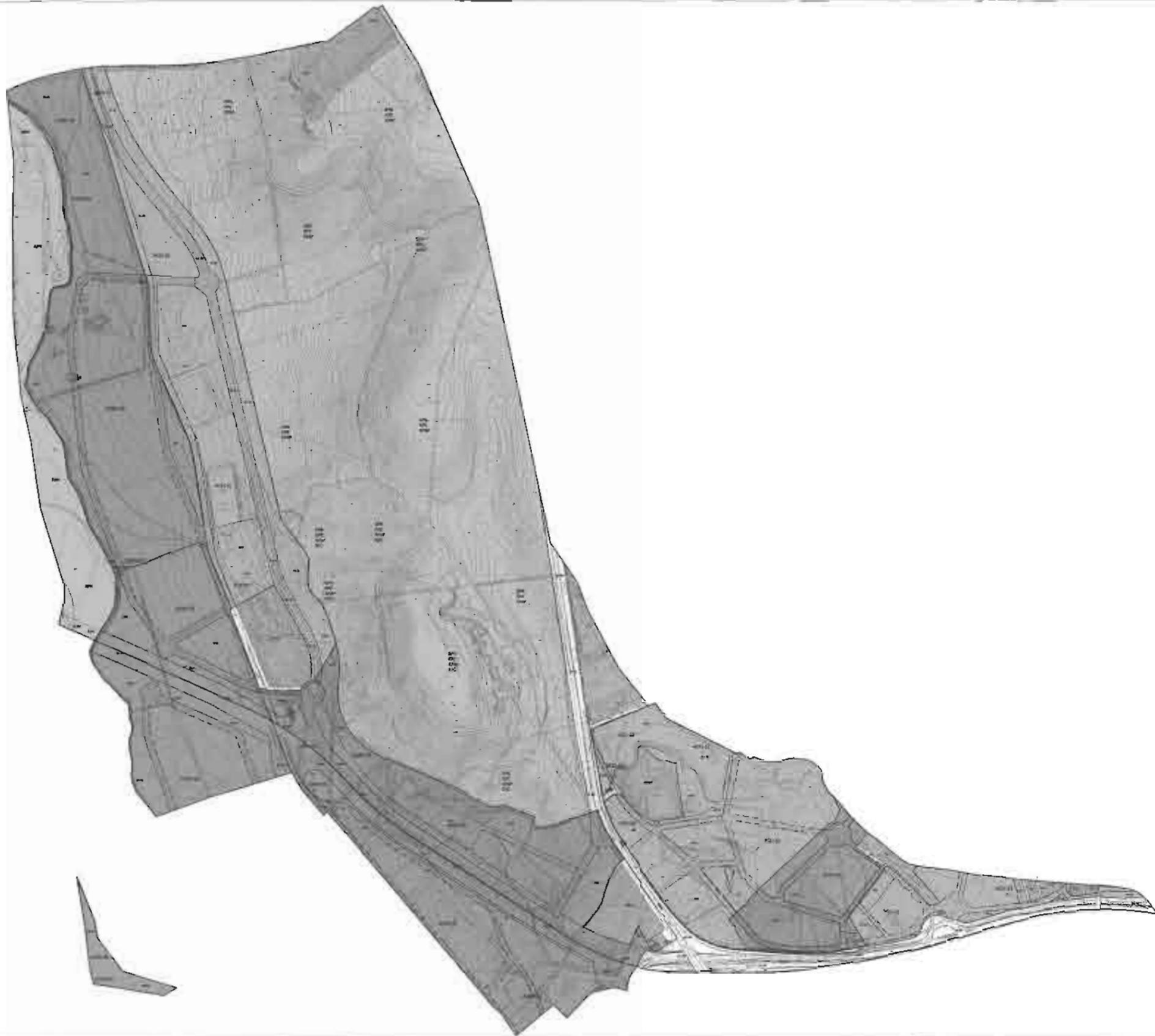
UNIDAD URBANA PA-VCH (P.P. VILECHA OESTE)							
Superficie total Unidad Urbana (m ²)	Sistemas Generales (m ²)			Superficie Neta (Total-Sup.S. General) (m ²)	Sup. Construida (PGOU-82) (m ² y m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif. Neto
	E. Libres	Equip.	Total				
60.502,77	0,00	0,00	0,00	60.502,77	48.402,21	0,8000	0,8000

UNIDAD URBANA PA-IL (POLÍGONO INDUSTRIAL DE LEÓN)							
Superficie total Unidad Urbana (m ²)	Sistemas Generales (m ²)			Superficie Neta (Total-Sup.S. General) (m ²)	Sup. Construida (PGOU-82) (m ² y m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif. Neto
	E. Libres	Equip.	Total				
126.003,90	0,00	0,00	0,00	126.003,90	52.752,85	0,4187	0,4187

UNIDAD URBANA PA-ATB (ESTUDIO DE DETALLE CTRA DE ARMUNIA)							
Superficie total Unidad Urbana (m ²)	Sistemas Generales (m ²)			Superficie Neta (Total-Sup.S. General) (m ²)	Sup. Construida (PGOU-82) (m ² y m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif. Neto
	E. Libres	Equip.	Total				
23.976,00	0,00	0,00	0,00	23.976,00	23.976,00	1,0000	1,0000

UNIDAD URBANA PA-PAR (P. E. ARMUNIA)							
Superficie total Unidad Urbana (m ²)	Sistemas Generales (m ²)			Superficie Neta (Total-Sup.S. General) (m ²)	Sup. Construida (PGOU-82) (m ² y m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif. Neto
	E. Libres	Equip.	Total				
211.890,00	0,00	25.870,00	25.870,00	186.020,00	239.395,00	1,1288	1,2869





EXMO. AYUNTAMIENTO
DE LEÓN

REVISIÓN DEL PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN URBANA DE LEÓN

LEÓN, AÑO 2004 (Aprobación Definitiva)

ORDENACIÓN GLOBAL
FRAGMENTO-01

CAPÍTULO IV.

SUPERFICIE INCLUIDA EN CADA CLASE Y CATEGORÍA DE SUELO, SECTORES DE SUELO URBANO NO CONSOLIDADO Y SUELO URBANIZABLE. ELEMENTOS QUE INTEGRAN LOS SISTEMAS GENERALES.

La definición de estos epígrafes se encuentra reflejada en los diferentes documentos del Plan General.

A continuación se incluyen las fichas resumen que contienen las determinaciones de los diferentes sectores (suelo urbano no consolidado y suelo urbanizable delimitado), de cada uno de los fragmentos tales como:

- Superficie estimada,
- Superficie de sistemas generales,
- Superficie neta,
- Densidad máxima de edificación,
- Densidad máxima de uso
- Población estimada correspondiente

Así mismo se incluye un resumen de las actuaciones en suelo urbano consolidado de cada uno de los fragmentos en los que se divide el territorio.

Además y por último, se adjuntan las tablas resumen de las determinaciones de ordenación general de aquellos sectores de planeamiento asumido por este plan. Dichas tablas contienen los siguientes parámetros:

- Superficie estimada,
- Superficie de sistemas generales,
- Superficie neta,
- Densidad máxima de edificación,



EXMO. AYUNTAMIENTO
DE LEÓN

REVISIÓN DEL PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN URBANA DE LEÓN

LEÓN, AÑO 2004 (Aprobación Definitiva)

ORDENACIÓN GLOBAL
FRAGMENTO-02

FRAGMENTO 01

SECTORES EN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO										
SECTOR	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA GENERAL (m ² s)				DENSIDAD MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		DENSIDAD MÁXIMA DE USO		POBLACIÓN
		RED VIARIA	SERVICIOS URBANOS	E. LIBRES	EQUIP.	ÍNDICE (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector)	ABSOLUTO (m ² construibles)	ÍNDICE (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector)	TOTAL ESTIMADAS (Nº de viviendas)	
NC 01-01	226.940,90	40.019,71	0,00	79.355,02	0,00	0,35	79.429,32	25,00	567	1.532
NC 01-02	177.343,59	1.271,64	0,00	51.596,11	0,00	0,55	97.538,97	35,00	621	1.676
NC 01-03	51.792,03	0,00	3.180,56	3.435,32	0,00	0,55	28.485,62	35,00	181	489
TOTALES	456.076,52	40.817,06	3.180,56	134.386,45	0,00		205.453,91		1.369	3.697

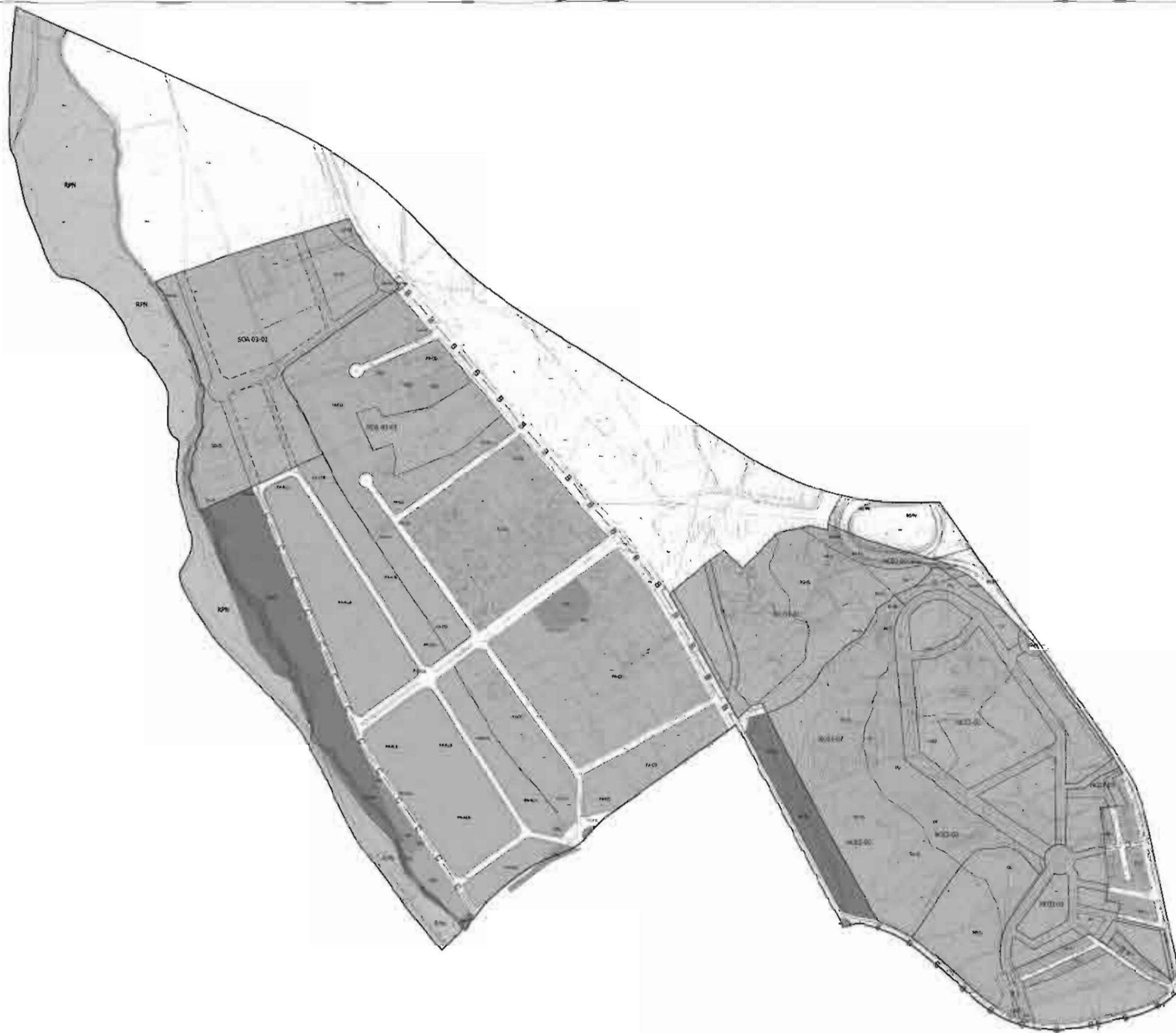
JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ART. 36.1 LEY 5/1999

SECTOR	TOTAL SUPERFICIE DESTINADA A SISTEMAS GENERALES (m ² s)	SUPERFICIE NETA (Superficie estimada - Superficie total S.Generales)	DENSIDAD MÁXIMA NETA DE EDIFICACIÓN (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)	DENSIDAD NETA DE USO (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)
NC 01-01	119.374,73	107.565,17	0,74	52,74
NC 01-02	52.867,75	124.475,84	0,78	49,87
NC 01-03	6.615,88	45.176,15	0,63	40,13

SECTORES EN SUELO URBANIZABLE DELIMITADO										
SECTOR	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA GENERAL (m ² s)				DENSIDAD MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		DENSIDAD MÁXIMA DE USO		POBLACIÓN
		RED VIARIA	SERVICIOS URBANOS	E. LIBRES	EQUIP.	ÍNDICE (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector)	ABSOLUTO (m ² construibles)	ÍNDICE (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector)	TOTAL ESTIMADAS (Nº de viviendas)	
ULD 01-01	286.649,94	0,00	0,00	126.023,74	0,00	0,35	100.327,48	25,00	717	1.935
ULD 01-02	196.318,01	29.516,82	0,00	44.635,85	0,00	0,35	68.711,31	25,00	491	1.325
ULD 01-03	317.975,97	77.274,94	0,00	52.490,47	0,00	0,35	111.291,59	25,00	795	2.146
ULD 01-04	73.474,28	458,13	1.451,10	6.859,71	0,00	0,40	29.389,71	20,00	147	400
TOTALES	878.089,10	96.421,70	1.451,10	229.587,57	0,00		310.388,44		2.150	5.806

JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ART. 36.1 LEY 5/1999

SECTOR	TOTAL SUPERFICIE DESTINADA A SISTEMAS GENERALES (m ² s)	SUPERFICIE NETA (Superficie estimada - Superficie total S.Generales)	DENSIDAD MÁXIMA NETA DE EDIFICACIÓN (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)	DENSIDAD NETA DE USO (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)
ULD 01-01	126.023,74	160.626,20	0,62	44,61
ULD 01-02	74.151,87	122.166,14	0,56	40,17
ULD 01-03	129.765,45	188.210,56	0,59	42,24
ULD 01-04	8.769,01	64.705,26	0,45	22,71



EXMO. AYUNTAMIENTO
DE LEÓN
REVISIÓN DEL PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN URBANA DE LEÓN
LEÓN, AÑO 2004 (Aprobación Definitiva)
ORDENACIÓN GLOBAL
FRAGMENTO-03

FRAGMENTO 02:

ACTUACIONES EN SUELO URBANO CONSOLIDADO		
ACTUACIÓN	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA DE GESTIÓN
AA 02-01	4.361,77	Expropiación y Contribuciones Especiales
AA 02-02	2.593,42	Expropiación
AA 02-03	3.395,21	Obras Públicas
AA 02-04	221,80	Expropiación
AA 02-05	50,50	Expropiación

SECTORES EN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO										
SECTOR	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA GENERAL (m ² s)				DENSIDAD MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		DENSIDAD MÁXIMA DE USO		POBLACIÓN
		RED VIARIA	SERVICIOS URBANOS	E. LIBRES	EQUIP.	ÍNDICE (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el Sector)	ABSOLUTO (*) (m ² construibles)	ÍNDICE (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector)	TOTAL ESTIMADAS (Nº de viviendas)	
NC02-01	42.177,10	3.678,58	0,00	0,00	0,00	0,60	25.306,26	38,00	160	433
NC02-02	64.620,13	0,00	0,00	6.659,10	0,00	0,65	42.003,08	40,00	258	698
NC02-03	58.900,03	0,00	0,00	0,00	5.963,64	0,70	41.230,02	36,00	212	573
TOTALES	165.697,26	3.678,58	0,00	6.659,10	5.963,64		108.539,37		631	1.703

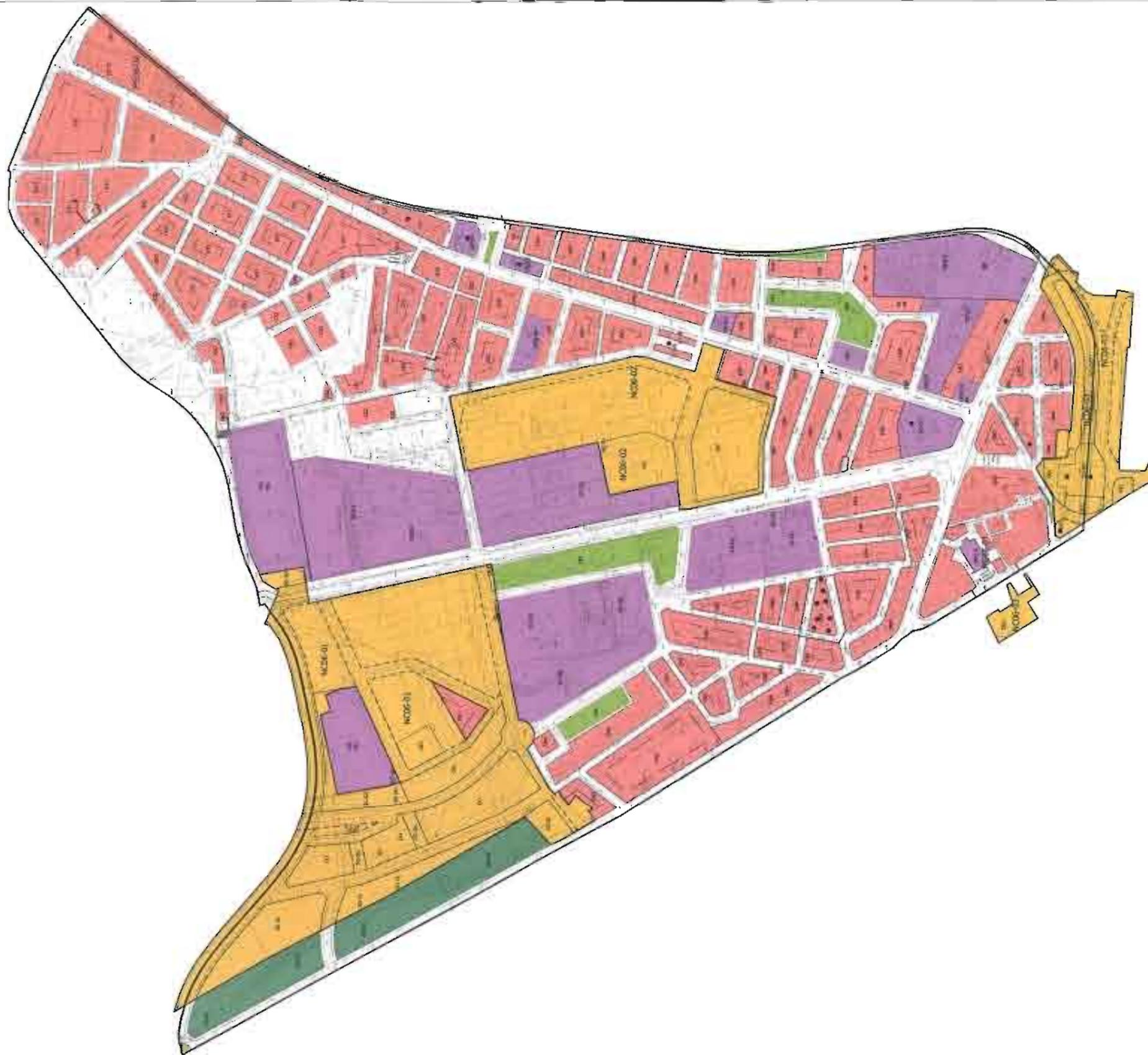
JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ART. 36.1 LEY 5/1999

SECTOR	TOTAL SUPERFICIE DESTINADA A SISTEMAS GENERALES (m ² s)	SUPERFICIE NETA (Superficie estimada - Superficie total S.Generales)	DENSIDAD MÁXIMA NETA DE EDIFICACIÓN (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)	DENSIDAD NETA DE USO (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)
NC 02-01	3.678,58	38.498,52	0,66	41,63
NC 02-02	6.659,10	57.961,03	0,72	44,60
NC 02-03	5.963,63	52.936,40	0,78	40,06

SECTORES EN SUELO URBANIZABLE DELIMITADO										
SECTOR	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA GENERAL (m ² s)				DENSIDAD MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		DENSIDAD MÁXIMA DE USO		POBLACIÓN
		RED VIARIA	SERVICIOS URBANOS	E. LIBRES	EQUIP.	ÍNDICE (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el Sector)	ABSOLUTO (*) (m ² construibles)	ÍNDICE (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector)	TOTAL ESTIMADAS (Nº de viviendas)	
ULD 02-01	229.946,84	9.006,28	0,00	0,00	0,00	0,60	34.233,19	42,00	240	647
ULD 02-02	350.396,06	2.663,93	20.823,39	0,00	0,00	0,60	61.809,15	42,00	433	1.168
TOTALES	580.342,90	11.670,21	20.823,39	0,00	0,00		96.042,34		672	1.815

JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ART. 36.1 LEY 5/1999

SECTOR	TOTAL SUPERFICIE DESTINADA A SISTEMAS GENERALES (m ² s)	SUPERFICIE NETA (Superficie estimada - Superficie total S.Generales)	DENSIDAD MÁXIMA NETA DE EDIFICACIÓN (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)	DENSIDAD NETA DE USO (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)
ULD 02-01	9.006,28	48.049,04	0,71	49,87
ULD 02-02	23.487,32	79.527,93	0,78	54,40

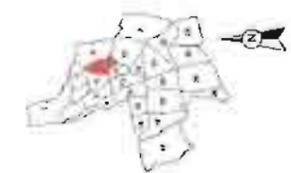


EXMO. AYUNTAMIENTO
DE LEÓN
REVISIÓN DEL PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN URBANA DE LEÓN
LEÓN, AÑO 2004 (Aprobación Definitiva)

ORDENACIÓN GLOBAL
FRAGMENTO-06

FRAGMENTO 03

SECTORES EN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO										
SECTOR	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA GENERAL (m ² s)				DENSIDAD MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		DENSIDAD MÁXIMA DE USO		POBLACIÓN
		RED VIARIA	SERVICIOS URBANOS	E. LIBRES	EQUIP.	INDICE (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el Sector)	ABSOLUTO (m ² construibles)	INDICE (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector)	TOTAL ESTIMADAS (Nº de viviendas)	
NC 03-01	81.088,71	8.537,13	0,00	30.209,60	0,00	0,35	28.381,05	25,00	203	547
NC 03-02	205.228,17	2.534,75	0,00	69.294,54	0,00	0,60	123.136,90	38,00	780	2.106
NC 03-03	69.178,41	0,00	0,00	20.667,79	0,00	0,65	44.965,97	40,00	277	747
TOTALES	355.495,29	1.493,11	0,00	120.963,95	0,00		196.483,92		1.259	3.400
JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ART. 36.1 LEY 5/1999										
SECTOR	TOTAL SUPERFICIE DESTINADA A SISTEMAS GENERALES (m ² s)	SUPERFICIE NETA (Superficie estimada - Superficie total S. Generales)		DENSIDAD MÁXIMA NETA DE EDIFICACIÓN (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)		DENSIDAD NETA DE USO (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)				
NC 03-01	38.746,73	42.341,98		0,67		47,88				
NC 03-02	71.829,29	133.398,88		0,92		58,46				
NC 03-03	20.667,79	48.510,62		0,93		57,04				



EXMO. AYUNTAMIENTO
DE LEÓN
REVISIÓN DEL PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN URBANA DE LEÓN

LEÓN, AÑO 2004 (Aprobación Definitiva)

ORDENACIÓN GLOBAL
FRAGMENTO-07

FRAGMENTO 06

ACTUACIONES EN SUELO URBANO CONSOLIDADO		
ACTUACIÓN	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA DE GESTIÓN
AA 06-01	607,61	Urbanización y Normalización
AA 06-02	375,97	Expropiación
AA 06-03	272,17	Expropiación
AA 06-04	169,40	Expropiación

SECTORES EN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO										
SECTOR	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA GENERAL (m ² s)				DENSIDAD MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		DENSIDAD MÁXIMA DE USO		POBLACIÓN
		RED VIARIA	SERVICIOS URBANOS	E. LIBRES	EQUIP.	ÍNDICE (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el Sector)	ABSOLUTO (m ² construibles)	ÍNDICE (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector)	TOTAL ESTIMADAS (Nº de viviendas)	
NC 06-01	118.040,62	0,00	6.435,27	14.306,10	142,42	0,60	70.824,37	40,00	472	1.275
NC 06-02	53.572,60	0,00	96,30	0,00	0,00	0,90	48.215,34	69,00	370	1.013
NC 06-03	29.131,13	3.859,95	0,00	0,00	3.163,99	0,70	20.391,79	45,00	131	354
TOTALES	200.744,35	3.859,95	6.435,27	14.306,10	3.308,41		139.431,50		973	2.628

JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ART. 36.1 LEY 5/1999

SECTOR	TOTAL SUPERFICIE DESTINADA A SISTEMAS GENERALES (m ² s)	SUPERFICIE NETA (Superficie estimada - Superficie total S. Generales)	DENSIDAD MÁXIMA NETA DE EDIFICACIÓN (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)	DENSIDAD NETA DE USO (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)
NC 06-01	20.883,79	97.156,83	0,73	48,60
NC 06-02	96,30	53.476,30	0,90	69,12
NC 06-03	7.023,94	22.107,19	0,92	59,30

FRAGMENTO 07

ACTUACIONES EN SUELO URBANO CONSOLIDADO		
ACTUACIÓN	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA DE GESTIÓN
AA 07-01	705,50	Expropiación.
AA 07-02	797,63	Urbanización y Normalización de fincas
AA 07-03	3.371,68	Urbanización y contribuciones especiales
AA 07-04	1.429,51	Urbanización y Normalización de fincas
AA 07-05	230,50	Expropiación.
AA 07-06	3.005,74	Expropiación.
AA 07-07	173,06	Expropiación.

SECTORES EN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO										
SECTOR	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA GENERAL (m ² s)				DENSIDAD MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		DENSIDAD MÁXIMA DE USO		POBLACIÓN
		RED VIARIA	SERVICIOS URBANOS	E. LIBRES	EQUIP.	ÍNDICE (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el Sector)	ABSOLUTO (m ² construibles)	ÍNDICE (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector)	TOTAL ESTIMADAS (Nº de viviendas)	
NC07-01	12.935,79	452,40	0,00	0,00	0,00	0,85	10.995,42	45,00	58	157
NC07-02	19.944,33	0,00	0,00	130,83	0,00	0,85	16.841,48	45,00	90	242
TOTALES	32.749,29	452,40	0,00	130,83	0,00		27.836,90		148	399

JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ART. 36.1 LEY 5/1999

SECTOR	TOTAL SUPERFICIE DESTINADA A SISTEMAS GENERALES (m ² s)	SUPERFICIE NETA (Superficie estimada - Superficie total S.Generales)	DENSIDAD MÁXIMA NETA DE EDIFICACIÓN (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)	DENSIDAD NETA DE USO (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)
NC07-01	452,40	12.483,39	0,88	46,63
NC 07-02	130,83	19.813,50	0,86	45,30



EXMO. AYUNTAMIENTO
DE LEÓN
REVISIÓN DEL PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN URBANA DE LEÓN

LEÓN, AÑO 2004 (Aprobación Definitiva)

ORDENACIÓN GLOBAL
FRAGMENTO-10

FRAGMENTO 08

SECTORES EN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO										
SECTOR	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA GENERAL (m ² s)				DENSIDAD MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		DENSIDAD MÁXIMA DE USO		POBLACIÓN
		RED VIARIA	SERVICIOS URBANOS	E. LIBRES	EQUIP.	ÍNDICE (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el Sector)	ABSOLUTO (m ² construibles)	ÍNDICE (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector)	TOTAL ESTIMADAS (Nº de viviendas)	
NC 08-01	90.346,29	1.645,86	0,00	16.147,61	1.511,69	0,45	40.655,83	32,00	289	781
NC 08-02	49.742,28	0,00	0,00	5.540,52	0,00	0,50	24.871,14	36,00	179	483
NC 08-03	73.883,21	3.059,55	0,00	1.899,55	1.889,42	0,50	36.941,61	38,00	281	758
NC 08-04	31.271,93	0,00	0,00	3.794,08	284,32	0,50	15.635,97	35,00	109	296
NC 08-05	36.247,66	0,00	0,00	223,88	0,00	0,80	28.998,13	42,00	152	411
TOTALES	281.491,37	4.705,41	0,00	27.605,64	3.685,43		147.102,67		1.011	2.729

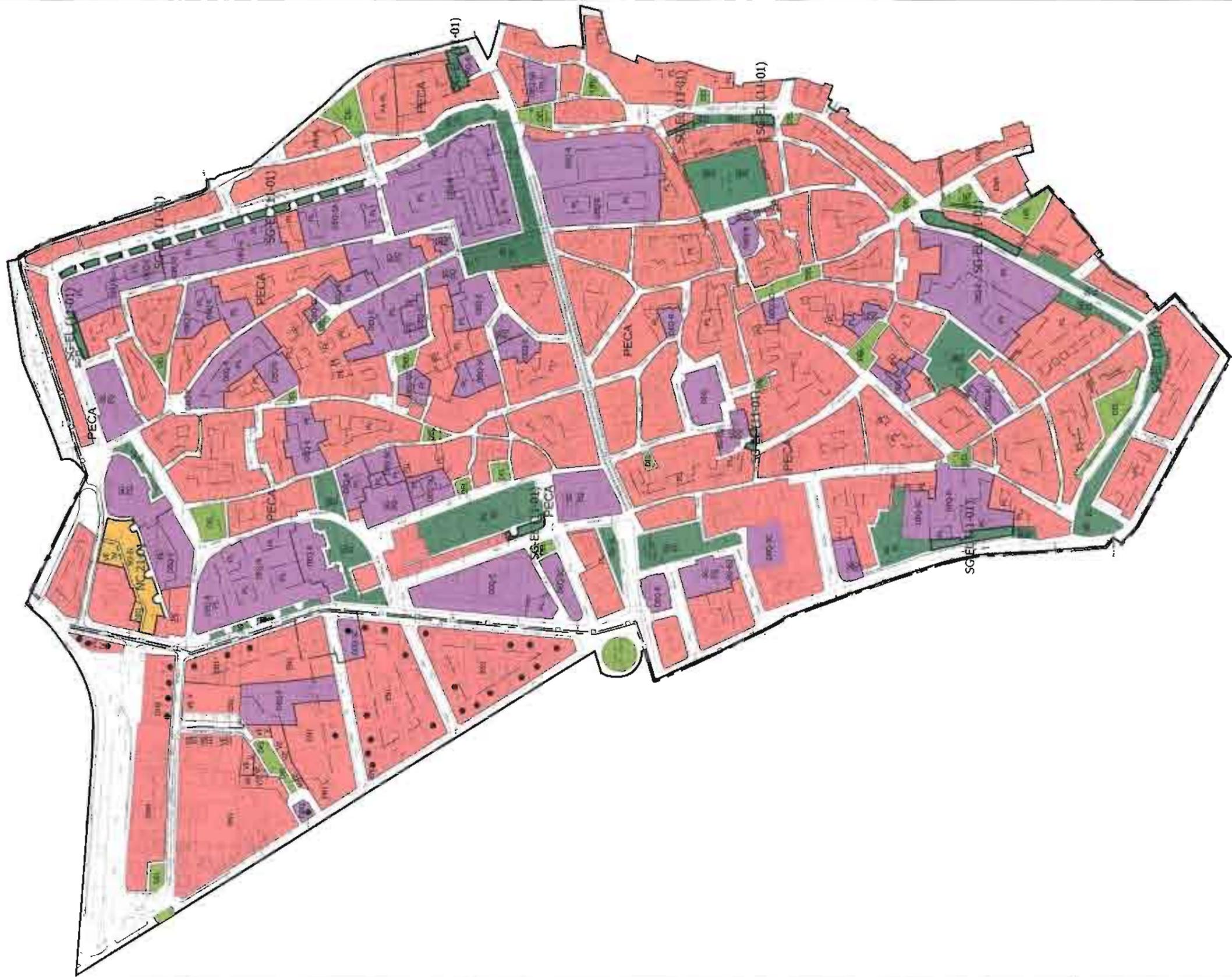
JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ART. 36.1 LEY 5/1999

SECTOR	TOTAL SUPERFICIE DESTINADA A SISTEMAS GENERALES (m ² s)	SUPERFICIE NETA (Superficie estimada - Superficie total S. Generales)	DENSIDAD MÁXIMA NETA DE EDIFICACIÓN (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)	DENSIDAD NETA DE USO (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)
NC 08-01	19.305,16	71.041,13	0,57	40,70
NC 08-02	5.540,52	44.201,76	0,56	40,51
NC 08-03	6.848,52	67.034,69	0,55	41,88
NC 08-04	4.075,40	27.193,53	0,57	40,25
NC 08-05	223,88	36.023,78	0,80	42,26

SECTORES EN SUELO URBANIZABLE DELIMITADO										
SECTOR	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA GENERAL (m ² s)				DENSIDAD MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		DENSIDAD MÁXIMA DE USO		POBLACIÓN
		RED VIARIA	SERVICIOS URBANOS	E. LIBRES	EQUIP.	ÍNDICE (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el Sector)	ABSOLUTO (m ² construibles)	ÍNDICE (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector)	TOTAL ESTIMADAS (Nº de viviendas)	
ULD 08-01	447.374,80	10.631,25	0,00	36.871,39	144.216,40	0,50	224.461,26	40,00	1.789	4.832
TOTALES	447.374,80	10.631,25	0,00	36.871,39	144.216,40		224.461,26		1.789	4.832

JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ART. 36.1 LEY 5/1999

SECTOR	TOTAL SUPERFICIE DESTINADA A SISTEMAS GENERALES (m ² s)	SUPERFICIE NETA (Superficie estimada - Superficie total S. Generales)	DENSIDAD MÁXIMA NETA DE EDIFICACIÓN (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)	DENSIDAD NETA DE USO (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)
ULD 08-01	191.719,04	255.655,76	0,88	70,00



EXMO. AYUNTAMIENTO
DE LEÓN
 REVISIÓN DEL PLAN GENERAL
 DE ORDENACIÓN URBANA DE LEÓN

LEÓN, AÑO 2004 (Aprobación Definitiva)

ORDENACIÓN GLOBAL
 FRAGMENTO-11

FRAGMENTO 10

ACTUACIONES EN SUELO URBANO CONSOLIDADO		
ACTUACIÓN	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA DE GESTIÓN
AA 10-01	6.031,76	Expropiación.
AA 10-02	227,79	Expropiación.
AA 10-03	1.928,92	Expropiación y contribuciones especiales.

SECTORES EN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO										
SECTOR	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA GENERAL (m ² s)				DENSIDAD MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		DENSIDAD MÁXIMA DE USO		POBLACIÓN
		RED VIARIA	SERVICIOS URBANOS	E. LIBRES	EQUIP.	ÍNDICE (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el Sector)	ABSOLUTO (m ² construibles)	ÍNDICE (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector)	TOTAL ESTIMADAS (Nº de viviendas)	
NC10-01	27.626,19	0,00	99,40	0,00	0,00	0,75	20.719,64	52,00	144	388
NC 10-02	227.962,54	0,00	0,00	67.730,70	0,00	0,70	159.573,78	45,00	1.011	2.730
TOTALES	255.588,73	0,00	0,00	67.730,70	0,00		180.293,42		1.155	3.118

JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ART. 36.1 LEY 5/1999

SECTOR	TOTAL SUPERFICIE DESTINADA A SISTEMAS GENERALES (m ² s)	SUPERFICIE NETA (Superficie estimada – Superficie total S.Generales)	DENSIDAD MÁXIMA NETA DE EDIFICACIÓN (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)	DENSIDAD NETA DE USO (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)
NC 10-01	99,40	27.526,79	0,75	52,19
NC 10-02	67.730,70	156.947,74	1,00	64,42

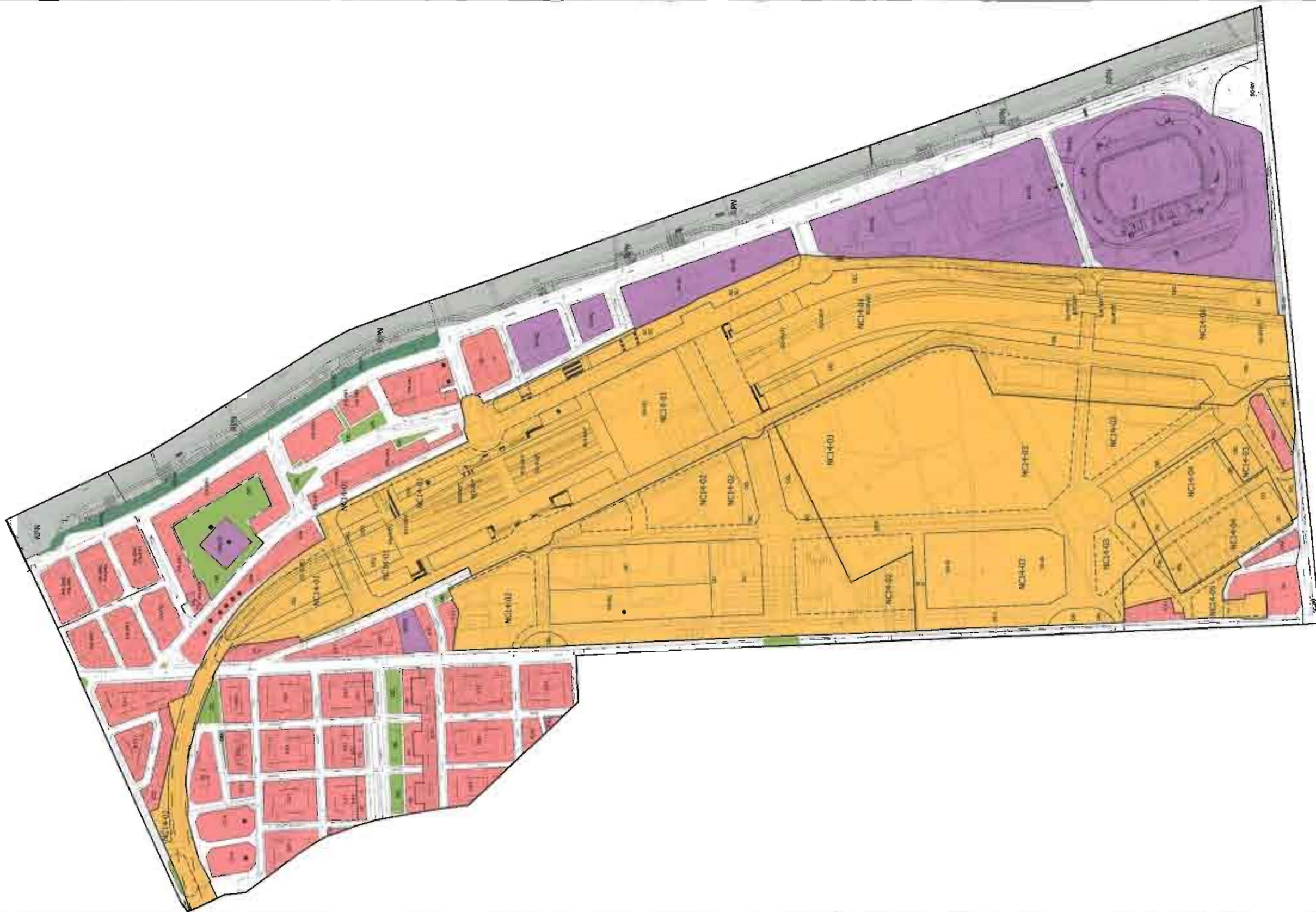
SECTORES EN SUELO URBANIZABLE DELIMITADO										
SECTOR	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA GENERAL (m ² s)				DENSIDAD MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		DENSIDAD MÁXIMA DE USO		POBLACIÓN
		RED VIARIA	SERVICIOS URBANOS	E. LIBRES	EQUIP.	ÍNDICE (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el Sector)	ABSOLUTO (m ² construibles)	ÍNDICE (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector)	TOTAL ESTIMADAS (Nº de viviendas)	
ULD 10-01	254.811,03	4.616,17	0,00	103.052,48	0,00	0,50	114.973,42	35,00	805	2.173
ULD 10-02	368.343,43	100.260,88	0,00	74.540,70	0,00	0,50	175.198,03	35,00	1.226	3.311
TOTALES	623.154,46	104.877,05	0,00	177.593,18	0,00		290.171,45		2.031	5.484

JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ART. 36.1 LEY 5/1999

SECTOR	TOTAL SUPERFICIE DESTINADA A SISTEMAS GENERALES (m ² s)	SUPERFICIE NETA (Superficie estimada – Superficie total S.Generales)	DENSIDAD MÁXIMA NETA DE EDIFICACIÓN (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)	DENSIDAD NETA DE USO (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)
ULD 10-01	107.668,65	122.278,19	0,94	65,82
ULD 10-02	174.801,58	175.594,48	1,00	69,84

FRAGMENTO 11

ACTUACIONES EN SUELO URBANO CONSOLIDADO		
ACTUACIÓN	SUPERFICIE ESTIMADA (m ²)	SISTEMA DE GESTIÓN
AA 11-01	2.188,55	Normalización y Urbanización de fincas
AA 11-02	3.949,00	Normalización y Urbanización de fincas



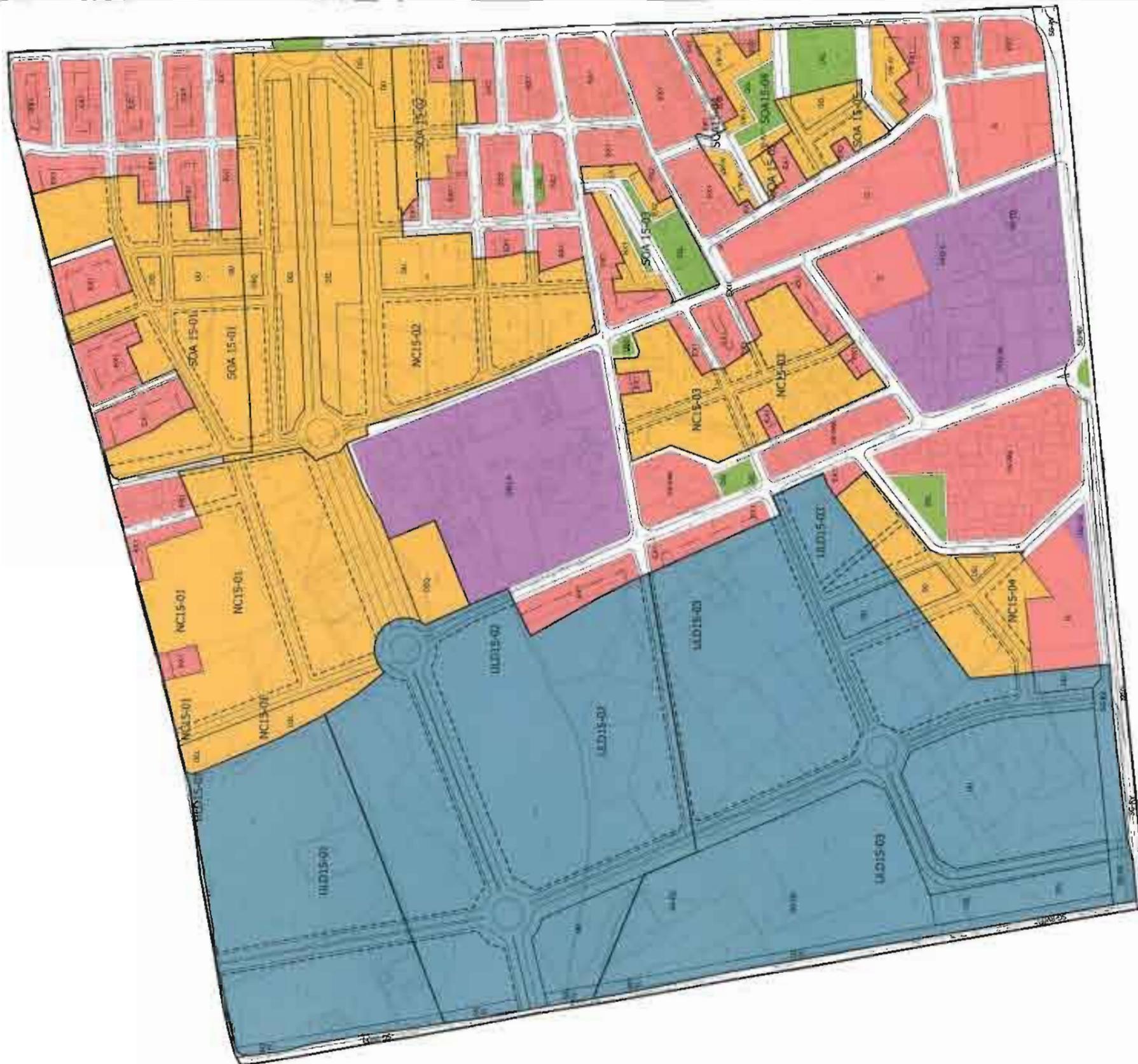
EXMO. AYUNTAMIENTO
DE LEÓN
REVISIÓN DEL PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN URBANA DE LEÓN

LEÓN, AÑO 2004 (Aprobación Definitiva)

ORDENACIÓN GLOBAL
FRAGMENTO-14

FRAGMENTO 12

SECTORES EN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO										
SECTOR	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA GENERAL (m ² s)				DENSIDAD MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		DENSIDAD MÁXIMA DE USO		POBLACIÓN
		RED VIARIA	SERVICIOS URBANOS	E. LIBRES	EQUIP.	ÍNDICE (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el Sector)	ABSOLUTO (m ² construibles)	ÍNDICE (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector)	TOTAL ESTIMADAS (Nº de viviendas)	
NC 12-01	47.841,94	0,00	0,00	7.647,81	0,00	0,70	33.489,36	42,00	201	543
TOTALES	47.841,94	0,00	0,00	7.647,81	0,00		33.489,36		201	543
JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ART. 36.1 LEY 5/1999										
SECTOR	TOTAL SUPERFICIE DESTINADA A SISTEMAS GENERALES (m ² s)	SUPERFICIE NETA (Superficie estimada – Superficie total S Generales)			DENSIDAD MÁXIMA NETA DE EDIFICACIÓN (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)		DENSIDAD NETA DE USO (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)			
NC 12-01	7.647,81	40.194,13			0,83		50,01			



EXMO. AYUNTAMIENTO
DE LEÓN
 REVISIÓN DEL PLAN GENERAL
 DE ORDENACIÓN URBANA DE LEÓN

LEÓN, AÑO 2004 (Aprobación Definitiva)

ORDENACIÓN GLOBAL
 FRAGMENTO-15

FRAGMENTO 14

ACTUACIONES EN SUELO URBANO CONSOLIDADO		
ACTUACIÓN	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA DE GESTIÓN
AA 14-01	527,98	Urbanización y Normalización de fincas
AA 14-02	4.469,09	Expropiación.

SECTORES EN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO										
SECTOR	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA GENERAL (m ² s)				DENSIDAD MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		DENSIDAD MÁXIMA DE USO		POBLACIÓN
		RED VIARIA	SERVICIOS URBANOS	E. LIBRES	EQUIP.	ÍNDICE (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el Sector)	ABSOLUTO (m ² construibles)	ÍNDICE (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector)	TOTAL ESTIMADAS (Nº de viviendas)	
NC 14-01	264.415,23	84.623,57	4.267,95	0,00	16.913,00	0,60	158.649,14	40,00	1.058	2.856
NC 14-02	107.427,83	0,00	0,00	9.860,97	0,00	0,90	96.685,05	62,00	666	1.798
NC 14-03	152.890,19	0,00	0,00	19.024,42	0,00	0,55	99.378,62	40,00	612	1.651
NC 14-04	24.846,72	0,00	0,00	153,46	0,00	0,80	19.877,38	50,00	124	335
NC 14-05	9.204,39	0,00	0,00	60,38	0,00	0,85	7.823,73	52,00	48	129
TOTALES	178.156,62	84.623,57	4.267,95	29.099,23	16.913,00		382.413,92		2.507	6.770

JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ART. 36.1 LEY 5/1999

SECTOR	TOTAL SUPERFICIE DESTINADA A SISTEMAS GENERALES (m ² s)	SUPERFICIE NETA (Superficie estimada - Superficie total S. Generales)	DENSIDAD MÁXIMA NETA DE EDIFICACIÓN (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)	DENSIDAD NETA DE USO (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)
NC 14-01	105.804,52	158.610,71	1,00	66,68
NC 14-02	9.860,97	97.566,86	0,99	68,27
NC 14-03	19.024,42	133.865,77	0,74	45,68
NC 14-04	153,46	24.693,26	0,80	50,31
NC 14-05	60,38	9.144,01	0,86	52,36



EXMO. AYUNTAMIENTO
DE LEÓN
 REVISIÓN DEL PLAN GENERAL
 DE ORDENACIÓN URBANA DE LEÓN

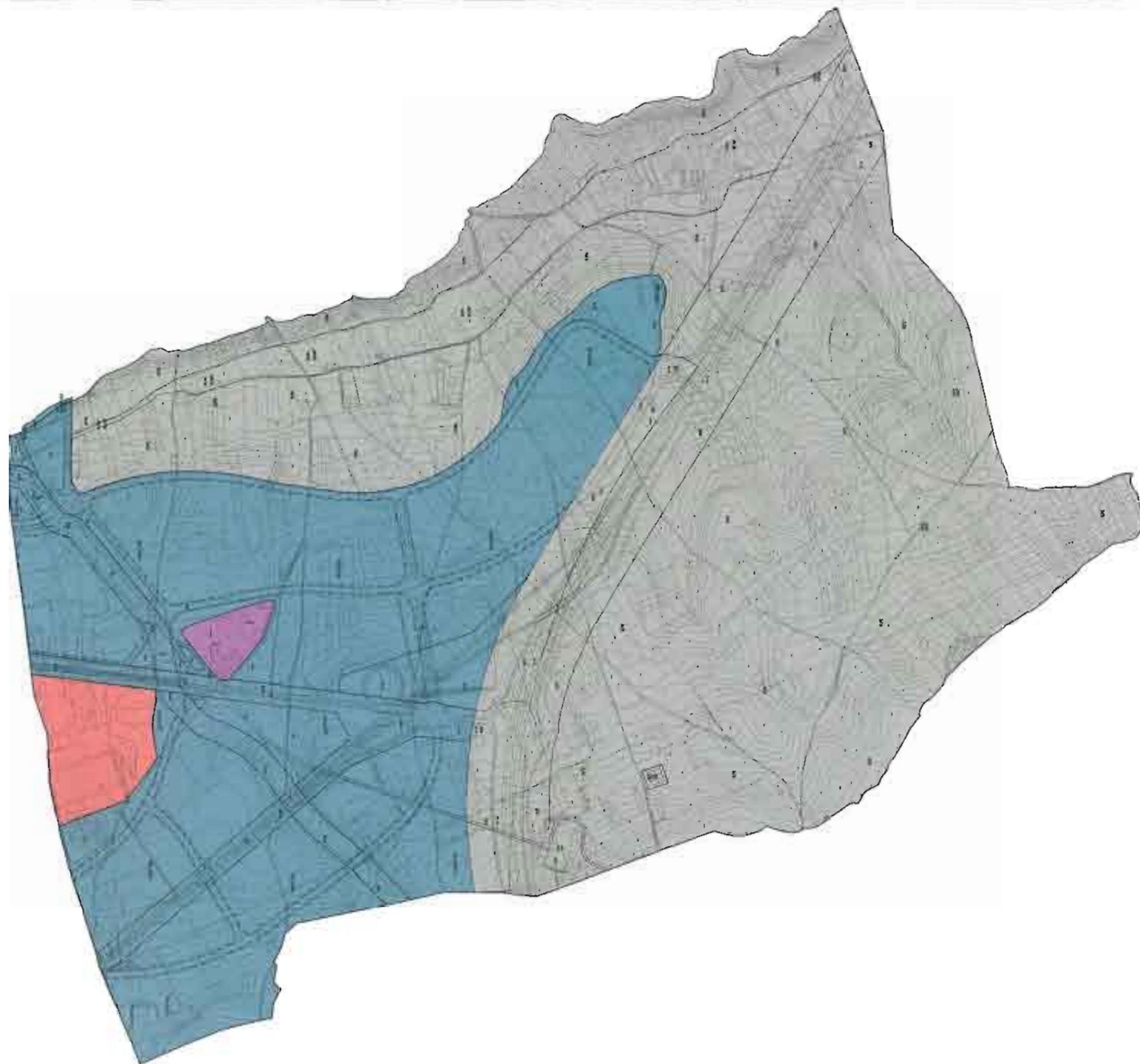
LEÓN, AÑO 2004 (Aprobación Definitiva)

ORDENACIÓN GLOBAL
 FRAGMENTO-16

FRAGMENTO 15

SECTORES EN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO										
SECTOR	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA GENERAL (m ² s)				DENSIDAD MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		DENSIDAD MÁXIMA DE USO		POBLACIÓN
		RED VIARIA	SERVICIOS URBANOS	E. LIBRES	EQUIP.	ÍNDICE (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el Sector)	ABSOLUTO (m ² construibles)	ÍNDICE (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector)	TOTAL ESTIMADAS (Nº de viviendas)	
NC 15-01	59.073,11	0,00	0,00	421,30	0,00	0,90	53.165,80	55,00	325	877
NC 15-02	79.494,30	0,00	0,00	551,93	0,00	0,90	71.544,87	55,00	437	1.180
NC 15-03	22.317,97	0,00	0,00	146,40	0,00	0,85	18.970,28	52,00	116	313
NC 15-04	15.664,98	0,00	0,00	108,76	0,00	0,90	14.098,48	52,00	81	220
TOTALES	178.156,62	0,00	0,00	1.228,39	0,00		159.225,06		968	2.615
JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ART. 36.1 LEY 5/1999										
SECTOR	TOTAL SUPERFICIE DESTINADA A SISTEMAS GENERALES (m ² s)	SUPERFICIE NETA (Superficie estimada – Superficie total S. Generales)		DENSIDAD MÁXIMA NETA DE EDIFICACIÓN (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)		DENSIDAD NETA DE USO (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)				
NC 15-01	421,30	58.651,81		0,91		55,40				
NC 15-02	551,93	78.942,37		0,91		55,38				
NC 15-03	146,40	22.171,57		0,86		52,34				
NC 15-04	108,76	15.556,22		0,91		52,36				

SECTORES EN SUELO URBANIZABLE DELIMITADO										
SECTOR	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA GENERAL (m ² s)				DENSIDAD MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		DENSIDAD MÁXIMA DE USO		POBLACIÓN
		RED VIARIA	SERVICIOS URBANOS	E. LIBRES	EQUIP.	ÍNDICE (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el Sector)	ABSOLUTO (m ² construibles)	ÍNDICE (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector)	TOTAL ESTIMADAS (Nº de viviendas)	
ULD 15-01	50.440,42	0,00	0,00	1.761,12	0,00	0,70	35.308,29	50,00	252	681
ULD 15-02	102.118,27	0,00	0,00	1.361,28	0,00	0,90	91.906,44	60,00	613	1.654
ULD 15-03	150.316,87	4.180,13	0,00	5.080,30	34.787,18	0,65	97.705,97	45,00	676	1.826
TOTALES	302.875,56	4.180,13	0,00	8.202,70	34.787,18		224.920,70		1.541	4.162
JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ART. 36.1 LEY 5/1999										
SECTOR	TOTAL SUPERFICIE DESTINADA A SISTEMAS GENERALES (m ² s)	SUPERFICIE NETA (Superficie estimada – Superficie total S. Generales)		DENSIDAD MÁXIMA NETA DE EDIFICACIÓN (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)		DENSIDAD NETA DE USO (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)				
ULD 15-01	1.761,12	48.679,30		0,73		51,81				
ULD 15-02	1.361,28	100.756,99		0,91		60,81				
ULD 15-03	44.047,61	106.269,26		0,92		63,65				



FRAGMENTO 16

SECTORES EN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO										
SECTOR	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA GENERAL (m ² s)				DENSIDAD MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		DENSIDAD MÁXIMA DE USO		POBLACIÓN
		RED VIARIA	SERVICIOS URBANOS	E. LIBRES	EQUIP.	ÍNDICE (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el Sector)	ABSOLUTO (m ² construibles)	ÍNDICE (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector)	TOTAL ESTIMADAS (Nº de viviendas)	
NC 16-01	20.996,51	1.270,29	0,00	4.239,63	0,00	0,50	10.498,26	32,00	67	181
NC 16-02	32.318,92	1.501,85	0,00	2.040,20	0,00	0,50	16.159,46	36,00	116	314
NC 16-03	7.708,	0,00	0,00	26,85	0,00	0,45	3.468,81	0,00	0	0
NC 16-04	59.935,72	0,00	0,00	16.557,72	0,00	0,50	29.967,86	30,00	180	485
NC 16-05	77.431,66	2.961,19	0,00	1.732,92	6.906,75	0,55	42.587,41	34,00	263	711
NC 16-06	31.269,10	703,10	0,00	2.456,89	0,00	0,45	14.071,10	0,00	0	0
TOTALES	229.660,38	6.436,43	0,00	27.027,36	6.906,75		116.740,81		627	1.692

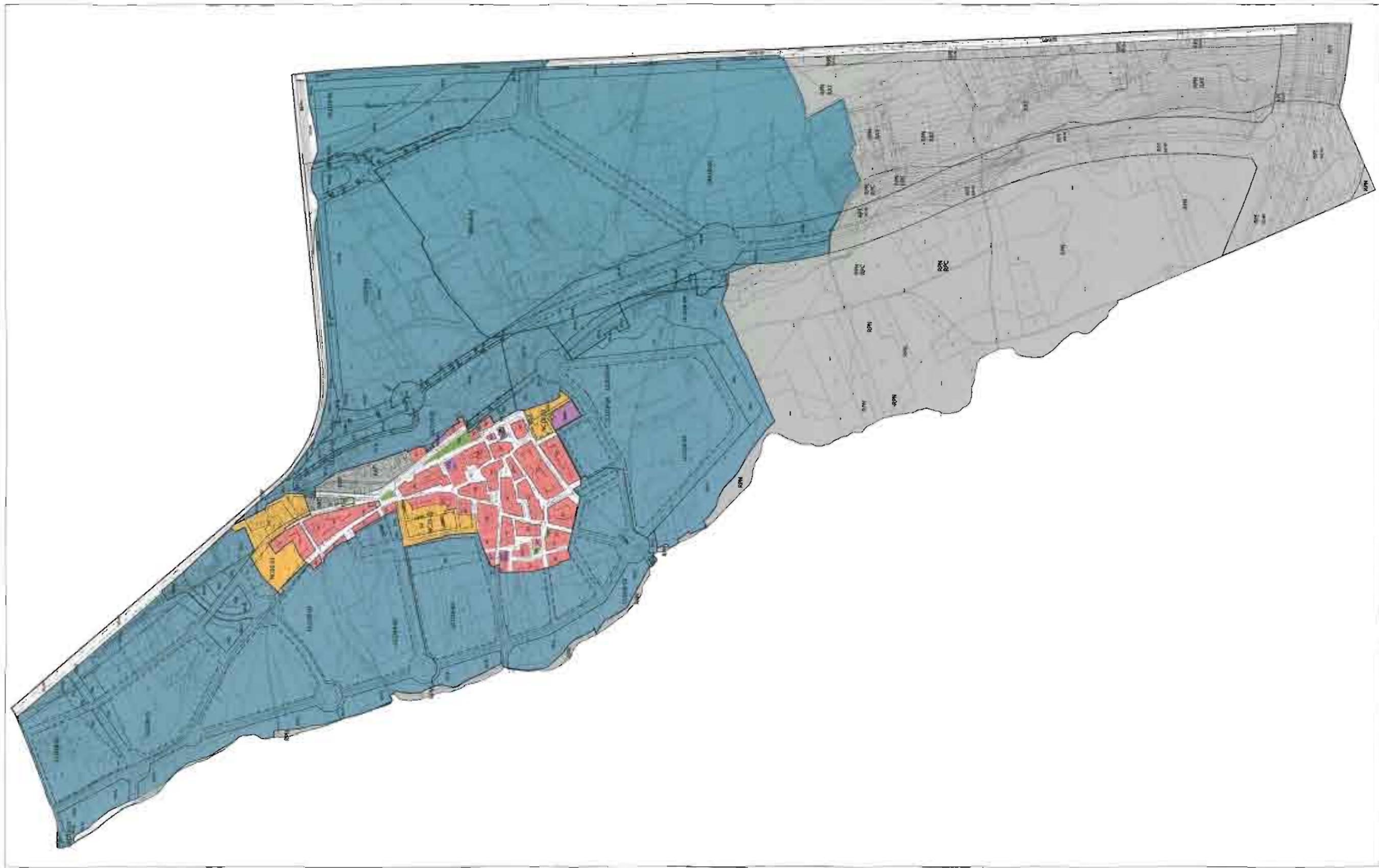
JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ART. 36.1 LEY 5/1999

SECTOR	TOTAL SUPERFICIE DESTINADA A SISTEMAS GENERALES (m ² s)	SUPERFICIE NETA (Superficie estimada - Superficie total S. Generales)	DENSIDAD MÁXIMA NETA DE EDIFICACIÓN (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)	DENSIDAD NETA DE USO (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)
NC 16-01	5.509,92	15.486,59	0,68	43,39
NC 16-02	3.542,05	28.776,87	0,56	40,43
NC 16-03	26,85	7.681,62	0,45	0,00
NC 16-04	16.557,72	43.378,00	0,69	41,45
NC 16-05	11.600,86	65.830,80	0,65	39,99
NC 16-06	3.159,99	28.109,11	0,50	0,00

SECTORES EN SUELO URBANIZABLE DELIMITADO										
SECTOR	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA GENERAL (m ² s)				DENSIDAD MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		DENSIDAD MÁXIMA DE USO		POBLACIÓN
		RED VIARIA	SERVICIOS URBANOS	E. LIBRES	EQUIP.	ÍNDICE (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el Sector)	ABSOLUTO (m ² construibles)	ÍNDICE (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector)	TOTAL ESTIMADAS (Nº de viviendas)	
ULD 16-01	56.817,96	0,00	0,00	289,88	0,00	0,60	34.090,78	45,00	256	690
ULD 16-02	83.510,91	0,00	0,00	419,57	0,00	0,65	54.282,09	48,00	401	1.082
ULD 16-03	53.280,41	4.046,11	0,00	2.950,25	0,00	0,65	34.632,27	45,00	240	647
ULD 16-04	97.513,16	3.218,34	0,00	11.845,27	0,00	0,65	63.383,55	50,00	488	1.316
ULD 16-05	80.217,93	7.912,19	0,00	10.554,51	0,00	0,35	28.076,28	0,00	0	0
TOTALES	370.340,37	15.176,64	0,00	25.639,91	0,00		214.464,96		1.384	3.736

JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ART. 36.1 LEY 5/1999

SECTOR	TOTAL SUPERFICIE DESTINADA A SISTEMAS GENERALES (m ² s)	SUPERFICIE NETA (Superficie estimada - Superficie total S. Generales)	DENSIDAD MÁXIMA NETA DE EDIFICACIÓN (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)	DENSIDAD NETA DE USO (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)
ULD 16-01	289,88	56.528,08	0,60	45,23
ULD 16-02	419,57	83.091,34	0,65	48,24
ULD 16-03	6.996,36	46.284,05	0,75	51,80
ULD 16-04	15.063,61	82.449,55	0,77	59,14
ULD 16-05	18.466,70	61.751,23	0,45	0,00



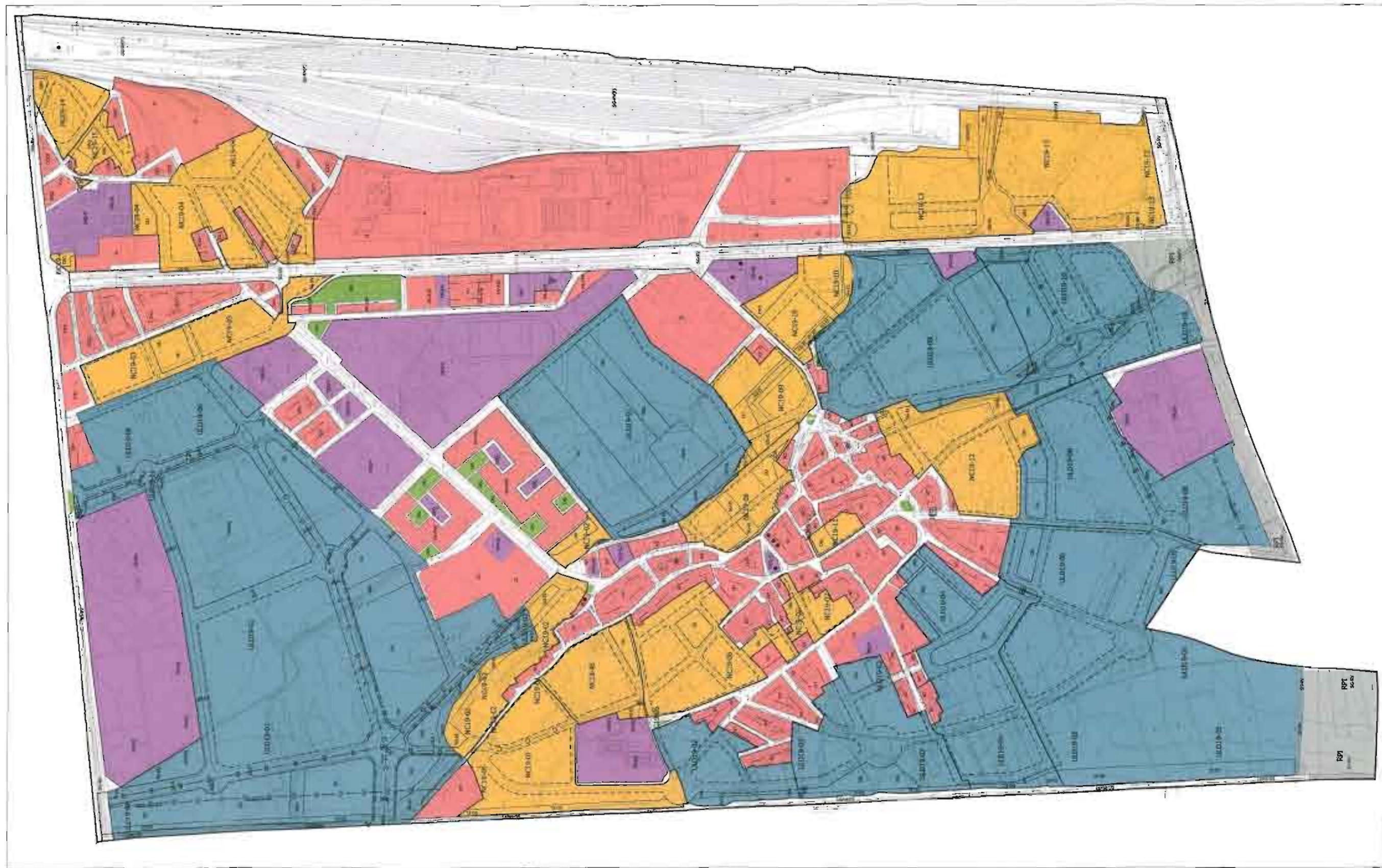
EXMO. AYUNTAMIENTO
DE LEÓN
REVISIÓN DEL PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN URBANA DE LEÓN

LEÓN, AÑO 2004 (Aprobación Definitiva)

ORDENACIÓN GLOBAL
FRAGMENTO-18

FRAGMENTO 17

SECTORES EN SUELO URBANIZABLE DELIMITADO										
SECTOR	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA GENERAL (m ² s)				DENSIDAD MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		DENSIDAD MÁXIMA DE USO		POBLACIÓN
		RED VIARIA	SERVICIOS URBANOS	E. LIBRES	EQUIP.	ÍNDICE (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el Sector)	ABSOLUTO (m ² construibles)	ÍNDICE (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector)	TOTAL ESTIMADAS (Nº de viviendas)	
ULD 17-01	602.595,63	148.269,45	0,00	0,00	0,00	0,32	192.830,60	0,00	0	0
ULD 17-02	734.917,32	78.902,12	0,00	37.025,06	0,00	0,32	235.173,70	0,00	0	0
TOTALES	1.472.252,16	361.867,11	0,00	37.025,06	0,00		471.120,69		0	0
JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ART. 36.1 LEY 5/1999										
SECTOR	TOTAL SUPERFICIE DESTINADA A SISTEMAS GENERALES (m ² s)	SUPERFICIE NETA (Superficie estimada - Superficie total S. Generales)		DENSIDAD MÁXIMA NETA DE EDIFICACIÓN (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)		DENSIDAD NETA DE USO (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)				
ULD 17-01	148.269,45	454.326,18		0,42		0,00				
ULD 17-02	115.927,18	618.990,18		0,38		0,00				



EXMO. AYUNTAMIENTO
DE LEÓN
REVISIÓN DEL PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN URBANA DE LEÓN
LEÓN, AÑO 2004 (Aprobación Definitiva)
ORDENACIÓN GLOBAL
FRAGMENTO-19

FRAGMENTO 18

ACTUACIONES EN SUELO URBANO CONSOLIDADO		
ACTUACIÓN	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA DE GESTIÓN
AA 18-01	292,13	Expropiación.
AA 18-02	154,30	Expropiación.

SECTORES EN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO										
SECTOR	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA GENERAL (m ² s)				DENSIDAD MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		DENSIDAD MÁXIMA DE USO		POBLACIÓN
		RED VIARIA	SERVICIOS URBANOS	E. LIBRES	EQUIP.	ÍNDICE (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el Sector)	ABSOLUTO (m ² construibles)	ÍNDICE (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector)	TOTAL ESTIMADAS (Nº de viviendas)	
NC 18-01	12.658,61	0,00	0,00	68,46	0,00	0,70	8.861,03	40,00	51	137
NC 18-02	8.250,88	0,00	0,00	50,96	0,00	0,80	6.600,70	40,00	33	89
NC 18-03	3.291,30	0,00	0,00	17,80	0,00	0,70	2.303,91	40,00	13	36
TOTALES	24.200,79	0,00	0,00	137,22	0,00		17.765,64		97	261

JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ART. 36.1 LEY 5/1999

SECTOR	TOTAL SUPERFICIE DESTINADA A SISTEMAS GENERALES (m ² s)	SUPERFICIE NETA (Superficie estimada - Superficie total S. Generales)	DENSIDAD MÁXIMA NETA DE EDIFICACIÓN (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)	DENSIDAD NETA DE USO (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)
NC 18-01	68,46	12.590,15	0,70	40,22
NC 18-02	50,96	8.199,92	0,80	40,25
NC 18-03	17,80	3.273,50	0,70	40,22

SECTORES EN SUELO URBANIZABLE DELIMITADO										
SECTOR	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA GENERAL (m ² s)				DENSIDAD MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		DENSIDAD MÁXIMA DE USO		POBLACIÓN
		RED VIARIA	SERVICIOS URBANOS	E. LIBRES	EQUIP.	ÍNDICE (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el Sector)	ABSOLUTO (m ² construibles)	ÍNDICE (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector)	TOTAL ESTIMADAS (Nº de viviendas)	
ULD 18-01	145.117,82	0,00	0,00	29.901,21	0,00	0,45	65.303,02	32,00	464	1.254
ULD 18-02	88.556,84	1.399,42	0,00	13.539,28	0,00	0,55	48.706,26	38,00	337	909
ULD 18-03	96.335,99	0,00	0,00	17.426,43	0,00	0,55	52.984,79	38,00	366	988
ULD 18-04	138.238,19	162,51	0,00	37.132,00	0,00	0,45	62.207,19	30,00	415	1.120
TOTALES	468.248,84	1.561,93	0,00	97.998,92	0,00		229.201,26		1.582	4.271

JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ART. 36.1 LEY 5/1999

SECTOR	TOTAL SUPERFICIE DESTINADA A SISTEMAS GENERALES (m ² s)	SUPERFICIE NETA (Superficie estimada - Superficie total S. Generales)	DENSIDAD MÁXIMA NETA DE EDIFICACIÓN (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)	DENSIDAD NETA DE USO (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)
ULD 18-01	29.901,21	145.117,82	0,45	32,00
ULD 18-02	14.938,70	73.618,14	0,66	45,71
ULD 18-03	17.426,43	78.909,56	0,67	46,39
ULD 18-04	37.294,51	100.943,68	0,62	41,08

FRAGMENTO 19

ACTUACIONES EN SUELO URBANO CONSOLIDADO		
ACTUACIÓN	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA DE GESTIÓN
AA 19-01	93,60	Expropiación.
AA 19-02	1.180,70	Urbanización y contribuciones especiales.
AA 19-03	2.632,34	Urbanización y Normalización.
AA 19-04	247,32	Expropiación.
AA 19-05	1.141,91	Expropiación.
AA 19-06	112,02	Expropiación.

SECTORES EN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO										
SECTOR	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA GENERAL (m ² s)				DENSIDAD MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		DENSIDAD MÁXIMA DE USO		POBLACIÓN
		RED VIARIA	SERVICIOS URBANOS	E. LIBRES	EQUIP.	ÍNDICE (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el Sector)	ABSOLUTO (m ² construibles)	ÍNDICE (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector)	TOTAL ESTIMADAS (Nº de viviendas)	
NC 19-01	31.966,30	3.524,34	0,00	3.524,34	0,00	0,75	23.974,73	45,00	144	388
NC 19-02	20.790,46	0,00	0,00	3.416,38	0,00	0,80	16.632,37	50,00	104	281
NC 19-03	23.318,05	1.899,88	0,00	0,00	0,00	0,75	17.488,54	50,00	117	315
NC 19-04	41.004,42	1.608,85	0,00	0,00	0,00	0,80	32.803,54	52,00	213	576
NC 19-05	17.238,63	0,00	0,00	0,00	768,30	0,75	12.928,97	45,00	78	209
NC 19-06	28.472,40	0,00	0,00	164,93	0,00	0,75	21.354,30	45,00	128	346
NC 19-07	6.344,96	0,00	0,00	44,05	0,00	0,90	5.710,47	55,00	35	94
NC 19-08	15.030,22	0,00	0,00	1.568,39	0,00	0,75	11.272,67	45,00	68	183
NC 19-09	16.498,04	0,00	0,00	3.034,06	0,00	0,75	12.373,53	45,00	74	200
NC 19-10	15.701,97	146,66	0,00	1.869,47	0,00	0,75	11.776,48	45,00	71	191
NC 19-11	3.055,04	0,00	0,00	20,04	0,00	0,85	2.596,78	42,00	13	35
NC 19-12	30.474,34	0,00	0,00	3.381,69	0,00	0,75	22.855,76	45,00	137	370
NC 19-13	77.186,30	12.297,25	0,00	955,72	0,00	0,45	34.733,84	0,00	0	0
NC 19-14	9.649,60	0,00	0,00	70,69	0,00	0,95	9.167,12	55,00	53	143
NC 19-15	5.736,99	0,00	0,00	39,83	0,00	0,95	5.450,14	50,00	29	77
TOTALES	342.467,73	19.476,98	0,00	3.524,34	768,30		241.119,22		1.262	3.409

JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ART. 36.1 LEY 5/1999

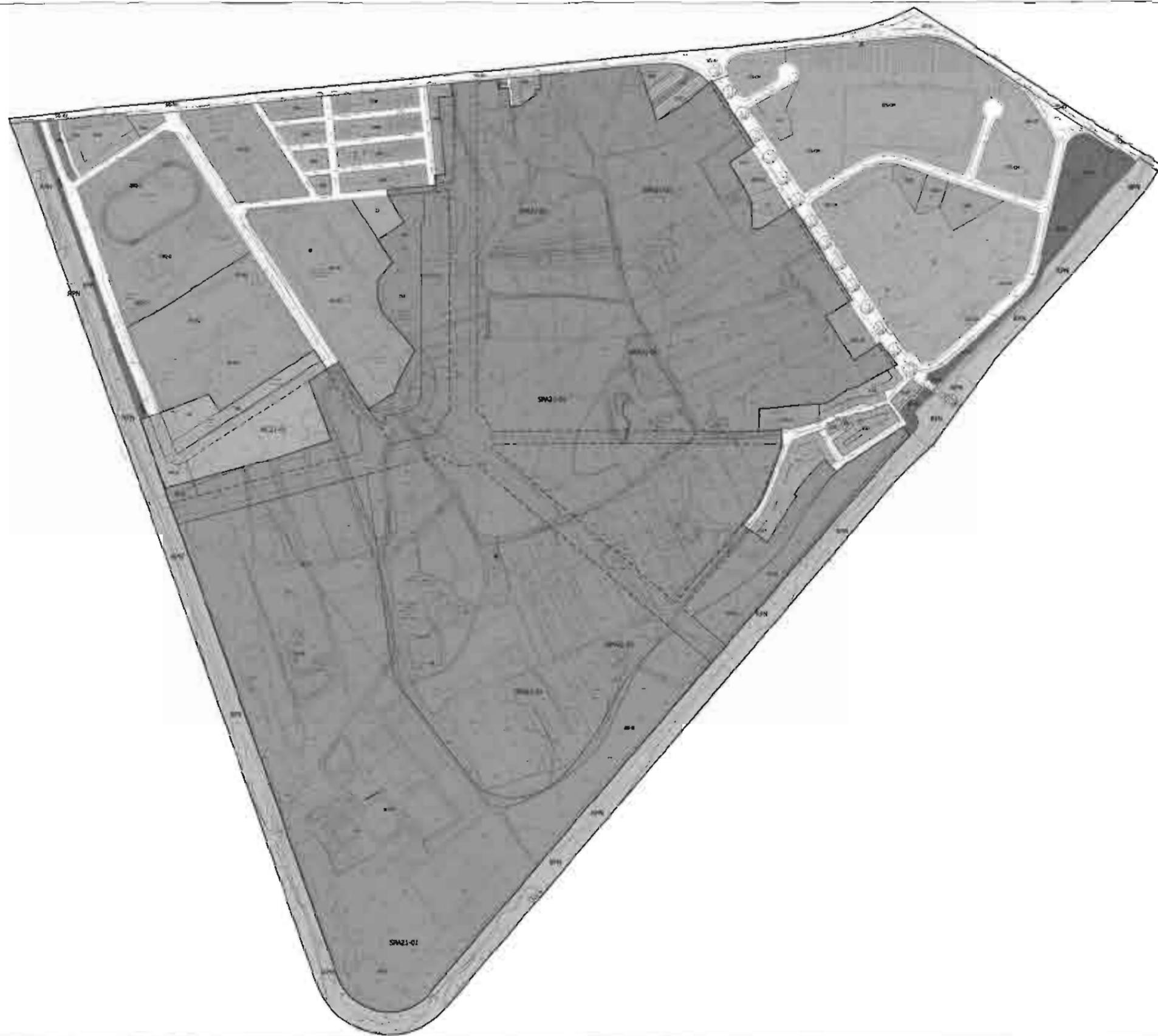
SECTOR	TOTAL SUPERFICIE DESTINADA A SISTEMAS GENERALES (m ² s)	SUPERFICIE NETA (Superficie estimada – Superficie total S. Generales)	DENSIDAD MÁXIMA NETA DE EDIFICACIÓN (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)	DENSIDAD NETA DE USO (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)
NC 19-01	7.048,88	28.441,96	0,96	57,73
NC 19-02	3.416,38	17.374,08	0,96	59,83
NC 19-03	1.899,88	21.418,17	0,82	54,44
NC 19-04	1.608,85	39.395,57	0,83	54,12
NC 19-05	768,30	16.470,33	0,78	47,10
NC 19-06	164,93	28.307,47	0,75	45,26
NC 19-07	44,05	6.300,91	0,91	55,38
NC 19-08	1.568,39	13.461,83	0,84	50,24
NC 19-09	3.034,06	13.463,98	0,92	55,14
NC 19-10	2.016,13	13.685,84	0,86	51,63
NC 19-11	20,04	3.035,00	0,86	42,28
NC 19-12	3.381,69	27.092,65	0,84	50,62
NC 19-13	13.252,97	63.933,33	0,54	0,00
NC 19-14	70,69	9.578,91	0,96	55,41
NC 19-15	39,83	5.697,16	0,96	50,35



EXMO. AYUNTAMIENTO
DE LEÓN
 REVISIÓN DEL PLAN GENERAL
 DE ORDENACIÓN URBANA DE LEÓN
 LEÓN, AÑO 2004 (Aprobación Definitiva)
 ORDENACIÓN GLOBAL
 FRAGMENTO-20

SECTORES EN SUELO URBANIZABLE DELIMITADO										
SECTOR	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA GENERAL (m ² s)				DENSIDAD MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		DENSIDAD MÁXIMA DE USO		POBLACIÓN
		RED VIARIA	SERVICIOS URBANOS	E. LIBRES	EQUIP.	ÍNDICE (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el Sector)	ABSOLUTO (m ² construibles)	ÍNDICE (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector)	TOTAL ESTIMADAS (Nº de viviendas)	
ULD 19-01	442.628,57	33.973,06	0,00	55.622,69	118.521,05	0,50	221.314,29	0,00	0	0
ULD 19-02	18.196,76	0,00	0,00	1.587,40	0,00	0,60	10.918,06	42,00	76	206
ULD 19-03	37.505,90	0,00	0,00	1.746,72	0,00	0,80	22.503,54	42,00	158	425
ULD 19-04	49.833,89	0,00	0,00	1.400,19	0,00	0,80	29.900,33	42,00	209	565
ULD 19-05	131.059,57	1.339,65	0,00	9.318,60	0,00	0,55	72.082,76	30,00	393	1.062
ULD 19-06	31.632,56	0,00	0,00	171,08	0,00	0,70	22.142,79	50,00	158	427
ULD 19-07	80.528,31	0,00	0,00	10.538,19	0,00	0,70	56.369,82	50,00	403	1.087
ULD 19-08	57.022,77	0,00	0,00	17,70	0,00	0,55	31.362,52	42,00	239	647
ULD 19-09	63.308,11	908,44	0,00	4.570,04	0,00	0,70	44.315,68	50,00	317	855
ULD 19-10	50.787,72	1.759,05	0,00	6.859,15	0,00	0,70	35.551,40	50,00	254	686
TOTALES		37.980,20	0,00	91.831,76	118.521,05		546.461,19		2.207	5.959

JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ART. 36.1 LEY 5/1999				
SECTOR	TOTAL SUPERFICIE DESTINADA A SISTEMAS GENERALES (m ² s)	SUPERFICIE NETA (Superficie estimada - Superficie total S.Generales)	DENSIDAD MÁXIMA NETA DE EDIFICACIÓN (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)	DENSIDAD NETA DE USO (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)
ULD 19-01	208.116,80	234.511,77	0,94	0,00
ULD 19-02	1.587,40	16.609,36	0,66	46,01
ULD 19-03	1.746,72	35.759,18	0,63	44,05
ULD 19-04	1.400,19	48.433,70	0,62	43,21
ULD 19-05	10.658,25	120.401,32	0,60	32,66
ULD 19-06	171,08	31.461,48	0,70	50,27
ULD 19-07	10.538,19	89.990,12	0,81	57,53
ULD 19-08	17,70	57.005,07	0,55	42,01
ULD 19-09	5.478,48	57.829,63	0,77	54,74
ULD 19-10	8.618,20	42.169,52	0,84	60,22



EXMO. AYUNTAMIENTO
DE LEÓN

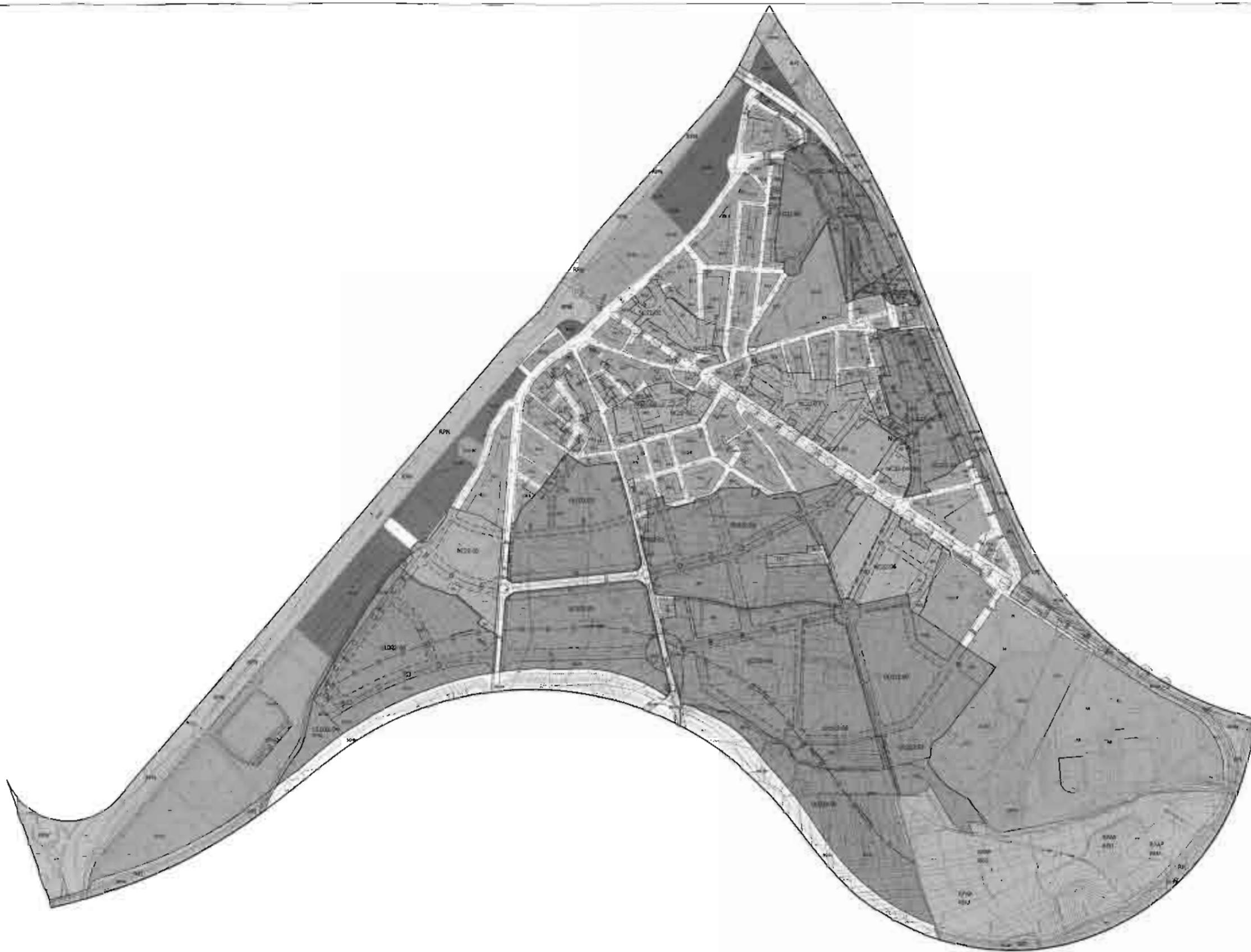
REVISIÓN DEL PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN URBANA DE LEÓN

LEÓN, AÑO 2004 (Aprobación Definitiva)

ORDENACIÓN GLOBAL
FRAGMENTO-21

FRAGMENTO 20

SECTORES EN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO										
SECTOR	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA GENERAL (m ² s)				DENSIDAD MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		DENSIDAD MÁXIMA DE USO		POBLACIÓN
		RED VIARIA	SERVICIOS URBANOS	E. LIBRES	EQUIP.	ÍNDICE (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el Sector)	ABSOLUTO (m ² construibles)	ÍNDICE (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector)	TOTAL ESTIMADAS (Nº de viviendas)	
NC 20-01	141.324,82	0,00	0,00	8.079,38	3.338,60	0,75	105.993,62	48,00	678	1.832
NC 20-02	99.395,57	0,00	0,00	575,75	0,00	0,75	74.546,68	42,00	417	1.128
TOTALES	240.720,39	0,00	0,00	8.655,13	3.338,60		180.540,29		1.096	2.959
JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ART. 36.1 LEY 5/1999										
SECTOR	TOTAL SUPERFICIE DESTINADA A SISTEMAS GENERALES (m ² s)	SUPERFICIE NETA (Superficie estimada – Superficie total S. Generales)		DENSIDAD MÁXIMA NETA DE EDIFICACIÓN (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)		DENSIDAD NETA DE USO (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)				
NC 20-01	11.417,98	129.906,84		0,82		52,22				
NC 20-02	575,75	98.819,82		0,75		42,24				
SECTORES EN SUELO URBANIZABLE DELIMITADO										
SECTOR	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA GENERAL (m ² s)				DENSIDAD MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		DENSIDAD MÁXIMA DE USO		POBLACIÓN
		RED VIARIA	SERVICIOS URBANOS	E. LIBRES	EQUIP.	ÍNDICE (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el Sector)	ABSOLUTO (m ² construibles)	ÍNDICE (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector)	TOTAL ESTIMADAS (Nº de viviendas)	
ULD 20-01	746.228,41	0,00	52.641,71	20.312,05	50.556,47	0,60	447.737,05	38,00	2.836	7.656
TOTALES	746.228,41	0,00	52.641,71	20.312,05	50.556,47		447.737,05		2.836	7.656
JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ART. 36.1 LEY 5/1999										
SECTOR	TOTAL SUPERFICIE DESTINADA A SISTEMAS GENERALES (m ² s)	SUPERFICIE NETA (Superficie estimada – Superficie total S. Generales)		DENSIDAD MÁXIMA NETA DE EDIFICACIÓN (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)		DENSIDAD NETA DE USO (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)				
ULD 20-01	123.510,23	622.718,18		0,72		45,54				



EXMO. AYUNTAMIENTO
DE LEÓN
REVISIÓN DEL PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN URBANA DE LEÓN
LEÓN, AÑO 2004 (Aprobación Definitiva)
ORDENACIÓN GLOBAL
FRAGMENTO-22

FRAGMENTO 21

SECTORES EN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO										
SECTOR	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA GENERAL (m ² s)				DENSIDAD MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		DENSIDAD MÁXIMA DE USO		POBLACIÓN
		RED VIARIA	SERVICIOS URBANOS	E. LIBRES	EQUIP.	ÍNDICE (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el Sector)	ABSOLUTO (m ² construibles)	ÍNDICE (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector)	TOTAL ESTIMADAS (Nº de viviendas)	
NC21-01	36.966,64	0,00	0,00	4.725,30	0,00	0,85	31.421,64	60,00	222	599
TOTALES	36.966,64	0,00	0,00	4.725,30	0,00		31.421,64		222	599
JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ART. 36.1 LEY 5/1999										
SECTOR	TOTAL SUPERFICIE DESTINADA A SISTEMAS GENERALES (m ² s)	SUPERFICIE NETA (Superficie estimada - Superficie total S. Generales)		DENSIDAD MÁXIMA NETA DE EDIFICACIÓN (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)		DENSIDAD NETA DE USO (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)				
NC 21-01	4.725,30	32.241,34		0,97		68,79				

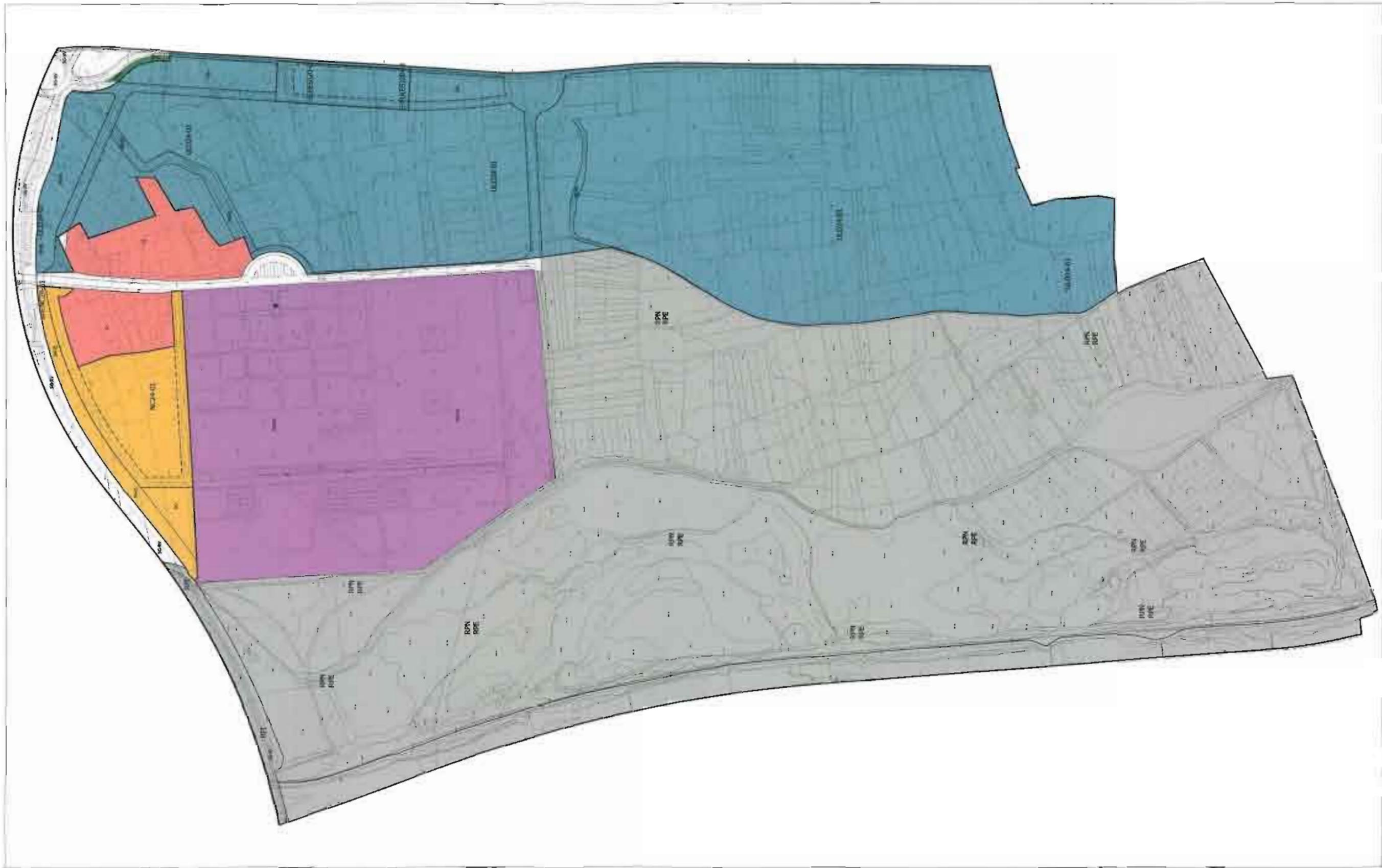
FRAGMENTO 22

ACTUACIONES EN SUELO URBANO CONSOLIDADO		
ACTUACIÓN	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA DE GESTIÓN
AA 22-01	1.660,51	Normalización de fincas
AA 22-02	1.299,09	Expropiación y contribuciones especiales
AA 22-03	186,12	Expropiación
AA 22-04	181,76	Expropiación
AA 22-05	1.440,54	Urbanización y Normalización de fincas
AA 22-06	144,22	Expropiación
AA 22-07	1.525,36	Expropiación y contribuciones especiales
AA 22-08	6.141,15	Expropiación y contribuciones especiales
AA 22-09	2.234,50	Expropiación y contribuciones especiales
AA 22-10	148,80	Expropiación
AA 22-11	1.300,12	Expropiación y contribuciones especiales
AA 22-12	1.065,29	Urbanización y Normalización de fincas
AA 22-13	503,84	Expropiación
AA 22-14	13.326,06	Expropiación
AA 22-15	558,65	Expropiación y contribuciones especiales
AA 22-16	148,80	Expropiación
AA 22-17	220,77	Expropiación

SECTORES EN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO										
SECTOR	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA GENERAL (m ² s)				DENSIDAD MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		DENSIDAD MÁXIMA DE USO		POBLACIÓN
		RED VIARIA	SERVICIOS URBANOS	E. LIBRES	EQUIP.	ÍNDICE (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el Sector)	ABSOLUTO (m ² construibles)	ÍNDICE (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector)	TOTAL ESTIMADAS (Nº de viviendas)	
NC 22-01	10.007,88	0,00	0,00	72,10	0,00	0,95	9.438,99	55,00	55	149
NC 22-02	11.483,81	0,00	0,00	79,73	0,00	0,90	10.263,67	55,00	63	171
NC 22-03	20.234,86	0,00	0,00	140,49	0,00	0,90	18.084,93	55,00	111	300
NC 22-04	3.778,93	0,00	0,00	26,24	0,00	0,90	3.377,42	55,00	21	56
NC 22-05	24.171,22	0,00	305,64	0,00	0,00	0,80	19.336,98	48,00	116	313
NC 22-06	27.556,23	0,00	0,00	170,20	0,00	0,80	21.908,82	50,00	138	372
TOTALES	97.232,93	0,00	305,64	488,76	0,00		82.410,82		504	1.361

JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ART. 36.1 LEY 5/1999

SECTOR	TOTAL SUPERFICIE DESTINADA A SISTEMAS GENERALES (m ² s)	SUPERFICIE NETA (Superficie estimada - Superficie total S. Generales)	DENSIDAD MÁXIMA NETA DE EDIFICACIÓN	DENSIDAD NETA DE USO
			(m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)	(nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)
NC 22-01	72,10	9.769,39	0,96	55,40
NC 22-02	79,73	11.404,08	0,91	55,38
NC 22-03	140,49	20.094,37	0,91	55,38
NC 22-04	26,24	3.752,69	0,91	55,38
NC 22-05	305,64	23.865,58	0,81	48,61
NC 22-06	170,20	27.386,03	0,80	50,31



EXMO. AYUNTAMIENTO
DE LEÓN
REVISIÓN DEL PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN URBANA DE LEÓN
LEÓN, AÑO 2004 (Aprobación Definitiva)
ORDENACIÓN GLOBAL
FRAGMENTO-24

SECTORES EN SUELO URBANIZABLE DELIMITADO										
SECTOR	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA GENERAL (m ² s)				DENSIDAD MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		DENSIDAD MÁXIMA DE USO		POBLACIÓN
		RED VIARIA	SERVICIOS URBANOS	E. LIBRES	EQUIP.	ÍNDICE (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el Sector)	ABSOLUTO (m ² construibles)	ÍNDICE (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector)	TOTAL ESTIMADAS (Nº de viviendas)	
ULD 22-01	39.695,84	3.595,37	0,00	2.759,46	0,00	0,60	23.817,51	42,00	167	450
ULD 22-02	35.938,20	1.175,76	0,00	1.260,58	0,00	0,60	21.562,92	42,00	151	408
ULD 22-03	42.933,99	0,00	0,00	232,21	0,00	0,70	30.053,79	50,00	215	580
ULD 22-04	60.867,70	0,00	2.537,28	8.971,19	5.418,59	0,60	36.520,62	42,00	256	690
ULD 22-05	46.095,90	1.490,88	0,00	6.989,88	0,00	0,60	27.657,54	42,00	194	523
ULD 22-06	91.620,64	2.277,81	0,00	9.364,03	0,00	0,65	59.553,42	50,00	458	1.237
ULD 22-07	60.623,60	0,00	148,83	0,00	0,00	0,99	60.017,36	69,00	418	1.127
TOTALES	377.169,63	8.539,82	2.537,28	29.577,35	5.418,59		259.183,16		1.853	5.011
JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ART. 36.1 LEY 5/1999										
SECTOR	TOTAL SUPERFICIE DESTINADA A SISTEMAS GENERALES (m ² s)	SUPERFICIE NETA (Superficie estimada - Superficie total S.Generales)		DENSIDAD MÁXIMA NETA DE EDIFICACIÓN (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)		DENSIDAD NETA DE USO (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)				
ULD 22-01	6.354,83	33.341,02		0,71		50,01				
ULD 22-02	2.436,34	33.501,86		0,64		45,05				
ULD 22-03	232,21	42.701,78		0,70		50,27				
ULD 22-04	16.927,06	43.940,64		0,83		58,18				
ULD 22-05	8.480,76	37.615,14		0,74		51,47				
ULD 22-06	11.641,84	79.978,80		0,74		57,28				
ULD 22-07	148,83	60.474,77		0,99		69,17				

FRAGMENTO 24

SECTORES EN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO										
SECTOR	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA GENERAL (m ² s)				DENSIDAD MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		DENSIDAD MÁXIMA DE USO		POBLACIÓN
		RED VIARIA	SERVICIOS URBANOS	E. LIBRES	EQUIP.	ÍNDICE (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el Sector)	ABSOLUTO (m ² construibles)	ÍNDICE (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector)	TOTAL ESTIMADAS (Nº de viviendas)	
NC24-01	45.117,54	0,00	0,00	9.479,33	0,00	0,35	15.791,14	0,00	0	0
TOTALES	45.117,54	0,00	0,00	9.479,33	0,00		15.791,14		0	0
JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ART. 36.1 LEY 5/1999										
SECTOR	TOTAL SUPERFICIE DESTINADA A SISTEMAS GENERALES (m ² s)	SUPERFICIE NETA (Superficie estimada – Superficie total S. Generales)			DENSIDAD MÁXIMA NETA DE EDIFICACIÓN (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)		DENSIDAD NETA DE USO (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)			
NC 24-01	9.479,33	35.638,21			0,4779		0,00			

SECTORES EN SUELO URBANIZABLE DELIMITADO										
SECTOR	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA GENERAL (m ² s)				DENSIDAD MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		DENSIDAD MÁXIMA DE USO		POBLACIÓN
		RED VIARIA	SERVICIOS URBANOS	E. LIBRES	EQUIP.	ÍNDICE (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el Sector)	ABSOLUTO (m ² construibles)	ÍNDICE (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector)	TOTAL ESTIMADAS (Nº de viviendas)	
ULD 24-01	1.145.320,13	0,00	357.972,49	131.208,60	0,00	0,25	286.330,03	0,00	0	0
TOTALES	1.145.320,13	0,00	357.972,49	131.208,60	0,00		286.330,03		0	0
JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ART. 36.1 LEY 5/1999										
SECTOR	TOTAL SUPERFICIE DESTINADA A SISTEMAS GENERALES (m ² s)	SUPERFICIE NETA (Superficie estimada – Superficie total S. Generales)			DENSIDAD MÁXIMA NETA DE EDIFICACIÓN (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)		DENSIDAD NETA DE USO (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)			
ULD 24-01	489.181,09	655.860,91			0,44		0,00			

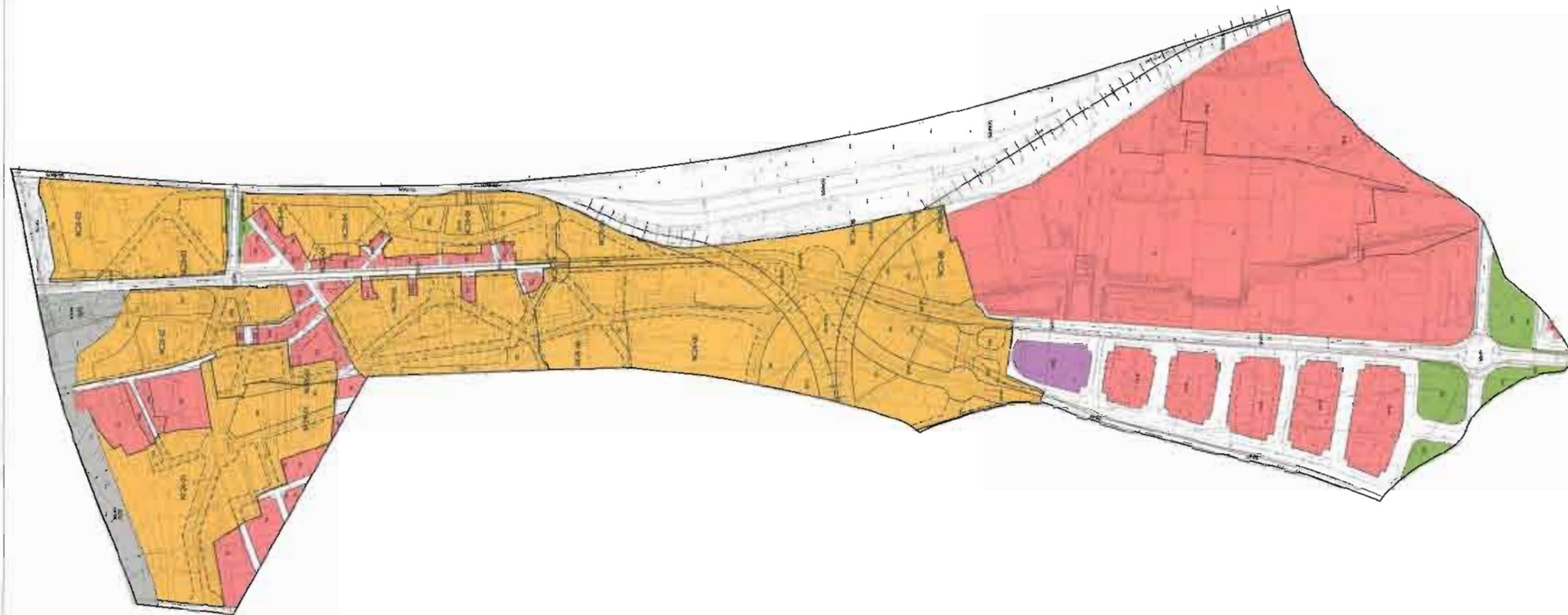
FRAGMENTO 25

ACTUACIONES EN SUELO URBANO CONSOLIDADO		
ACTUACIÓN	SUPERFICIE ESTIMADA (m ²)	SISTEMA DE GESTIÓN
AA 25-01	155,10	Expropiación.
AA 25-02	396,53	Expropiación.
AA 25-03	2.006,74	Expropiación y contribuciones especiales.
AA 25-04	2.164	Expropiación y contribuciones especiales.
AA 25-05	325,38	Expropiación.
AA 25-06	4.435,58	Expropiación y contribuciones especiales.
AA 25-07	2.382,47	Expropiación y contribuciones especiales.
AA 25-08	913,88	Expropiación.
AA 25-09	1.707,26	Normalización de fincas
AA 25-10	1.253,51	Expropiación y contribuciones especiales.
AA 25-11	1.346,29	Expropiación y contribuciones especiales.

SECTORES EN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO										
SECTOR	SUPERFICIE ESTIMADA (m ²)	SISTEMA GENERAL (m ²)				DENSIDAD MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		DENSIDAD MÁXIMA DE USO		POBLACIÓN
		RED VIARIA	SERVICIOS URBANOS	E. LIBRES	EQUIP.	ÍNDICE (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el Sector)	ABSOLUTO (m ² construibles)	ÍNDICE (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector)	TOTAL ESTIMADAS (Nº de viviendas)	
NC 25-01	92.549,56	97,42	0,00	7.803,22	0,00	0,45	41.647,30	0,00	0	0
NC 25-02	149.633,61	17.121,51	0,00	0,00	0,00	0,45	67.335,12	0,00	0	0
NC 25-03	11.687,95	0,00	0,00	806,87	0,00	0,60	7.012,77	38,00	44	120
NC 25-04	6.871,83	0,00	0,00	37,17	0,00	0,70	4.810,28	42,00	29	78
NC 25-05	12.177,03	0,00	0,00	813,74	0,00	0,60	7.306,22	38,00	46	125
NC 25-06	16.443,99	0,00	0,00	122,84	0,00	0,60	9.866,39	40,00	66	178
NC 25-07	30.131,35	0,00	0,00	2.097,23	0,00	0,40	12.052,54	0,00	0	0
TOTALES	319.495,32	17.218,93	0,00	11.643,90	0,00		150.030,63		185	500

JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ART. 36.1 LEY 5/1999

SECTOR	TOTAL SUPERFICIE DESTINADA A SISTEMAS GENERALES (m ²)	SUPERFICIE NETA (Superficie estimada - Superficie total S Generales)	DENSIDAD MÁXIMA NETA DE EDIFICACIÓN (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)	DENSIDAD NETA DE USO (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)
NC 25-01	7.900,64	84.648,92	0,49	0,00
NC 25-02	17.121,51	132.512,10	0,51	0,00
NC 25-03	806,87	10.881,08	0,64	40,82
NC 25-04	37,17	6.834,66	0,70	42,23
NC 25-05	813,74	11.363,29	0,64	40,72
NC 25-06	122,84	16.321,15	0,60	40,30
NC 25-07	2.097,23	28.034,12	0,43	0,00



EXMO. AYUNTAMIENTO
DE LEÓN
REVISIÓN DEL PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN URBANA DE LEÓN

LEÓN, AÑO 2004 (Aprobación Definitiva)

ORDENACIÓN GLOBAL
FRAGMENTO-26

SECTORES EN SUELO URBANIZABLE DELIMITADO										
SECTOR	SUPERFICIE ESTIMADA (m ²)	SISTEMA GENERAL (m ²)				DENSIDAD MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		DENSIDAD MÁXIMA DE USO		POBLACIÓN
		RED VIARIA	SERVICIOS URBANOS	E. LIBRES	EQUIP.	ÍNDICE (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el Sector)	ABSOLUTO (m ² construibles)	ÍNDICE (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector)	TOTAL ESTIMADAS (Nº de viviendas)	
ULD 25-01	16.188,46	0,00	0,00	16.188,46	0,00	0,55	42.089,02	40,00	306	826
ULD 25-02	30.816,90	0,00	0,00	30.816,90	0,00	0,50	93.994,95	20,00	376	1.015
ULD 25-03	29.539,39	0,00	0,00	19.222,98	10.316,41	0,50	71.170,54	32,00	455	1.230
ULD 25-04	22.016,34	0,00	0,00	93,67	0,00	0,55	12.108,99	40,00	88	238
ULD 25-05	4.700,60	0,00	0,00	4.700,60	0,00	0,55	28.941,18	40,00	210	568
ULD 25-06	12.710,48	0,00	0,00	12.710,48	0,00	0,50	33.966,10	35,00	238	642
ULD 25-07	12.502,29	0,00	0,00	12.502,29	0,00	0,50	47.817,54	35,00	335	904
TOTALES	16.188,46	0,00	0,00	96.141,71	10.316,41		330.036,78		2.009	5.423
JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ART. 36.1 LEY 5/1999										
SECTOR	TOTAL SUPERFICIE DESTINADA A SISTEMAS GENERALES (m ²)	SUPERFICIE NETA (Superficie estimada - Superficie total S. Generales)		DENSIDAD MÁXIMA NETA DE EDIFICACIÓN (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)		DENSIDAD NETA DE USO (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)				
ULD 25-01	16.188,46	60.337,03		0,70		50,73				
ULD 25-02	30.816,90	157.173,00		0,60		23,92				
ULD 25-03	29.539,39	112.801,69		0,63		40,38				
ULD 25-04	93,67	21.922,67		0,55		40,17				
ULD 25-05	4.700,60	47.919,72		0,60		43,92				
ULD 25-06	12.710,48	55.221,71		0,62		43,06				
ULD 25-07	12.502,29	83.132,78		0,58		40,26				

FRAGMENTO 26

ACTUACIONES EN SUELO URBANO CONSOLIDADO		
ACTUACIÓN	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA DE GESTIÓN
AA 26-01	708,93	Expropiación.

SECTORES EN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO										
SECTOR	SUPERFICIE ESTIMADA (m ² s)	SISTEMA GENERAL (m ² s)				DENSIDAD MÁXIMA DE EDIFICACIÓN		DENSIDAD MÁXIMA DE USO		POBLACIÓN
		RED VIARIA	SERVICIOS URBANOS	E. LIBRES	EQUIP.	INDICE (m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el Sector)	ABSOLUTO (m ² construibles)	INDICE (nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector)	TOTAL ESTIMADAS (Nº de viviendas)	
NC 26-01	70.555,86	0,00	0,00	245,79	0,00	0,46	31.750,14	0,00	0	0
NC 26-02	44.172,66	101,05	0,00	0,00	0,00	0,85	37.546,76	55,00	243	656
NC 26-03	44.040,39	527,54	0,00	0,00	0,00	0,45	19.818,18	0,00	0	0
NC 26-04	45.884,91	1.228,84	0,00	2.813,05	0,00	0,75	34.413,68	45,00	206	558
NC 26-05	48.706,77	269,09	0,00	0,00	0,00	0,70	34.094,74	45,00	219	592
NC 26-06	187.721,45	62.233,01	0,00	2.597,98	0,00	0,45	84.474,65	16,00	300	811
TOTALES	441.082,04	64.359,53	0,00	5.656,82	0,00		242.098,15		969	2.616

JUSTIFICACIÓN CUMPLIMIENTO ART. 36.1 LEY 5/1999

SECTOR	TOTAL SUPERFICIE DESTINADA A SISTEMAS GENERALES (m ² s)	SUPERFICIE NETA (Superficie estimada – Superficie total S Generales)	DENSIDAD MÁXIMA NETA DE EDIFICACIÓN	DENSIDAD NETA DE USO
			(m ² construibles por cada m ² de suelo con derecho a aprovechamiento incluido en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)	(nº máximo de viviendas construibles por cada hectárea de suelo con derecho a aprovechamiento incluida en el sector, excluidos los terrenos reservados para sistemas generales)
NC 26-01	245,79	70.310,07	0,45	0,00
NC 26-02	101,05	44.071,61	0,85	55,13
NC 26-03	527,54	43.512,85	0,46	0,00
NC 26-04	4.041,89	41.843,02	0,82	49,35
NC 26-05	269,09	48.437,68	0,70	45,25
NC 26-06	64.830,99	122.890,46	0,69	24,44

SECTORES DE ORDENACION ASUMIDA (S.O.A)

SOA 03-01								
Superficie total St (m ²)	Sistemas Generales SG (m ²)				Superficie Neta (St-SG) (m ²)	Sup. Construida (m ² / m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif.Netto
	E. Libres	Equip.	Viarío	Total				
99.638,30	0,00	0,00	0,00	0,00	99.638,30	31.884,26	0,32	0,32

SOA 03-02								
Superficie total St (m ²)	Sistemas Generales SG (m ²)				Superficie Neta (St-SG) (m ²)	Sup. Construida (m ² / m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif.Netto
	E. Libres	Equip.	Viarío	Total				
11.964,00	876,42	0,00	0,00	876,42	11.087,58	15.553,20	1,30	1,40

SOA-03-03								
Superficie total St (m ²)	Sistemas Generales SG (m ²)				Superficie Neta (St-SG) (m ²)	Sup. Construida (m ² / m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif.Netto
	E. Libres	Equip.	Viarío	Total				
18.561,11	0,00	0,00	0,00	0,00	18.561,11	5.939,56	0,32	0,32

SOA 15-01								
Superficie total St (m ²)	Sistemas Generales SG (m ²)				Superficie Neta (St-SG) (m ²)	Sup. Construida (m ² / m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif.Netto
	E. Libres	Equip.	Viarío	Total				
31.731,00	0,00	0,00	0,00	0,00	31.731,00	41.884,92	1,32	1,32

SOA 15-02								
Superficie total St (m ²)	Sistemas Generales SG (m ²)				Superficie Neta (St-SG) (m ²)	Sup. Construida (m ² / m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif.Netto
	E. Libres	Equip.	Viarío	Total				
7.685,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7.685,00	11.143,25	1,45	1,45

SOA 15-03								
Superficie total St (m ²)	Sistemas Generales SG (m ²)				Superficie Neta (St-SG) (m ²)	Sup. Construida (m ² / m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif.Netto
	E. Libres	Equip.	Viarío	Total				
9.222,27	0,00	0,00	0,00	0,00	9.222,27	8.761,16	0,95	0,95

SOA 15-04								
Superficie total St (m ²)	Sistemas Generales SG (m ²)				Superficie Neta (St-SG) (m ²)	Sup. Construida (m ² / m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif.Netto
	E. Libres	Equip.	Viarío	Total				
16.704,98	0,00	0,00	0,00	0,00	16.704,98	21.549,42	1,29	1,29

SOA 15-05								
Superficie total St (m ²)	Sistemas Generales SG (m ²)				Superficie Neta (St-SG) (m ²)	Sup. Construida (m ² / m ² s)	Índice Edif.Bruto	Índice Edif.Netto
	E. Libres	Equip.	Viarío	Total				
6.299,31	0,00	0,00	0,00	0,00	6.299,31	8.504,07	1,35	1,35

SECTORES DE PLANEAMIENTO ASUMIDO (S.P.A)

SPA 02-01 (P.P. VENTAS OESTE)								
Superficie total Si (m ²)	Sistemas Generales SG (m ²)				Superficie Neta (Si-SG) (m ²)	Sup. Construida ((m ² v m ² s))	Índice Edif.Bruto	Índice Edif.Netto
	E. Libres	Equip.	Viario	Total				
128.459,00	0,00	4.454,37	58.124,50	62.578,87	65.880,13	102.767,20	0,80	1,56

SPA 04-01 (P.P. ÁREA 17)								
Superficie total Si (m ²)	Sistemas Generales SG (m ²)				Superficie Neta (Si-SG) (m ²)	Sup. Construida ((m ² v m ² s))	Índice Edif.Bruto	Índice Edif.Netto
	E. Libres	Equip.	Viario	Total				
213.326,17	0,00	12.340,45	0,00	12.340,45	200.985,72	170.660,94	0,80	0,85

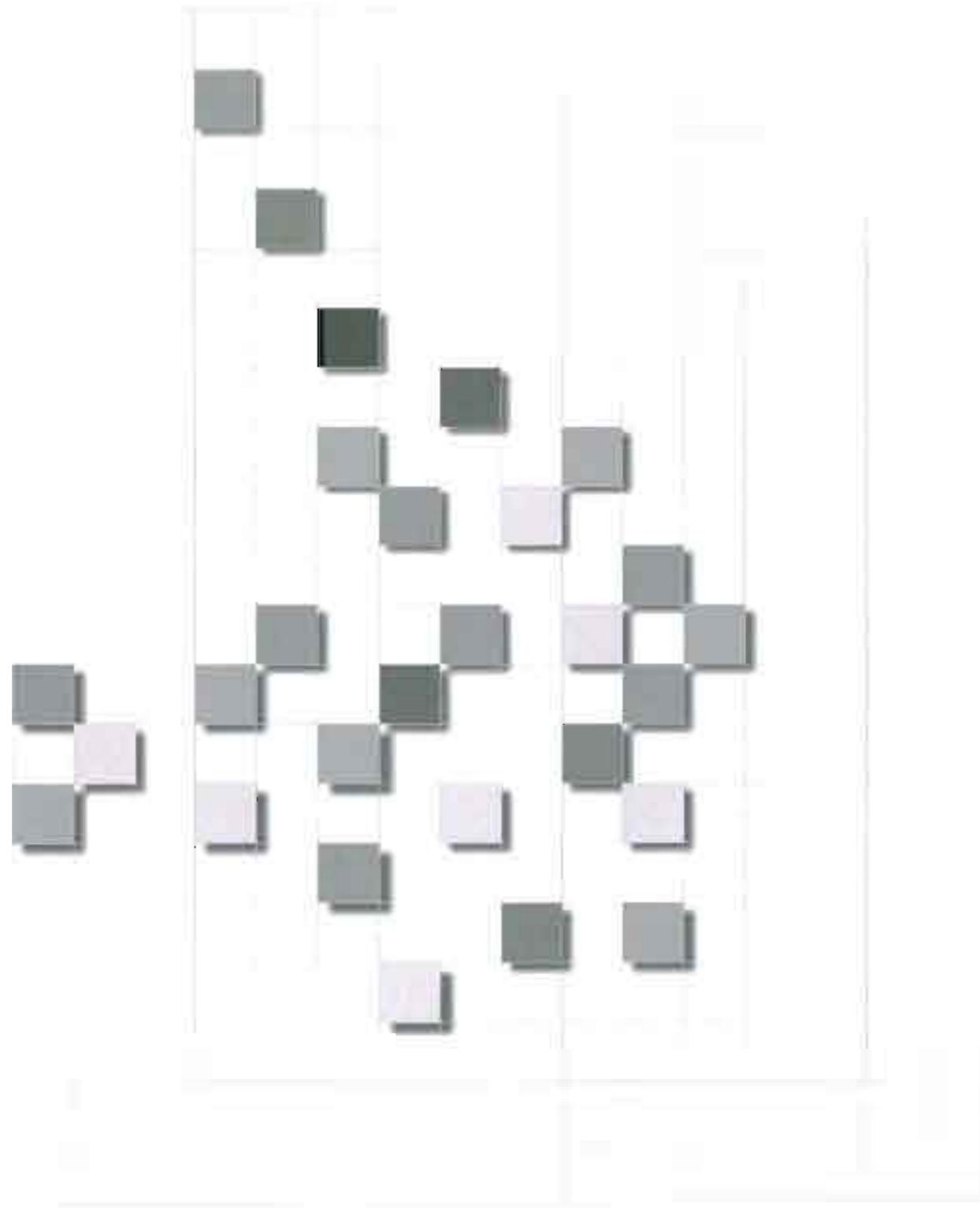
SPA 08-01 (P.P. UNIVERSIDAD)								
Superficie total Si (m ²)	Sistemas Generales SG (m ²)				Superficie Neta (Si-SG) (m ²)	Sup. Construida ((m ² v m ² s))	Índice Edif.Bruto	Índice Edif.Netto
	E. Libres	Equip.	Viario	Total				
326.616,80	21.668,92	83.323,35	46.066,73	151.059,00	175.557,80	163.308,40	0,50	0,93

SPA 08-02 (P.P. LA TORRE)								
Superficie total Si (m ²)	Sistemas Generales SG (m ²)				Superficie Neta (Si-SG) (m ²)	Sup. Construida ((m ² v m ² s))	Índice Edif.Bruto	Índice Edif.Netto
	E. Libres	Equip.	Viario	Total				
156.011,00	17.350,00	13.170,00	0,00	30.520,00	125.491,00	124.808,80	0,80	0,99

SPA 18-01 (P.P. PARQUE EMPRESARIAL)								
Superficie total Si (m ²)	Sistemas Generales SG (m ²)				Superficie Neta (Si-SG) (m ²)	Sup. Construida ((m ² v m ² s))	Índice Edif.Bruto	Índice Edif.Netto
	E. Libres	Equip.	Viario	Total				
327.156,78	8.100,00	0,00	17.983,00	26.083,00	301.073,78	140.677,42	0,43	0,47

SPA 21-01 (P.P. LA LASTRA)								
Superficie total Si (m ²)	Sistemas Generales SG (m ²)				Superficie Neta (Si-SG) (m ²)	Sup. Construida ((m ² v m ² s))	Índice Edif.Bruto	Índice Edif.Netto
	E. Libres	Equip.	Viario	Total				
944.914,00	281.890,00	21.000,00	58.322,00	361.212,00	583.702,00	661.439,80	0,70	1,13

SPA 22-01 (P.P. PUENTE CASTRO SUR)								
Superficie total Si (m ²)	Sistemas Generales SG (m ²)				Superficie Neta (Si-SG) (m ²)	Sup. Construida ((m ² v m ² s))	Índice Edif.Bruto	Índice Edif.Netto
	E. Libres	Equip.	Viario	Total				
69.212,12	0,00	9.809,27	22.863,41	32.672,68	36.539,44	46.372,12	0,67	1,27



CAPÍTULO V. PLAZOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LA ORDENACIÓN DETALLADA

El Plan general no establece expresamente los plazos para el establecimiento de la ordenación detallada, por lo que a tal efecto se ha optado, pro su remisión, a los establecidos por defecto en el reglamento de urbanismo de castilla y león.

TÍTULO III. PROCESO DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA

CAPÍTULO I. DESARROLLO DEL PROCESO

1. DESARROLLO DEL PROCESO.

Concluida la información pública ordenada por Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de fecha 30 de julio de 2002, y su prórroga acordada en fecha 10 de octubre de 2002, habiéndose introducido cambios sustanciales respecto de la ordenación general inicialmente adoptada, fue ordenada, por acuerdo del Pleno de de 30 de diciembre de 2003, la apertura de un nuevo proceso de información, en los términos previstos en el artículo 52.5 de la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León, con publicación en el BOCYL, BOP, el Mundo-Crónica de León y Diario de León.

Tanto durante el período subsiguiente a la aprobación inicial, como al acordado por acuerdo de 30 de diciembre de 2003, han tenido acceso al Plan, multitud de ciudadanos, asociaciones, organismos e instituciones, habiéndose utilizado todo tipo de recursos con la finalidad de garantizar la difusión del contenido, objetivos y alcance del PGOU.

- Así, por lo que respecta al primero de los periodos, os medios utilizados para la difusión del Plan fueron muchos y muy variados:
 - Publicación de los anuncios preceptivos (BOCYL, BOP, Prensa).
 - Elaboración de una página web explicativa del PGOU (concepto, carácter, objetivos, contenidos del Plan, fotografías, planos, normativa,...).
 - Exposición permanente del Plan, en el antiguo Ayuntamiento de León (desde el día 2 de septiembre hasta el día 12 de octubre de 2002).
 - Edición de libros y folletos divulgativos del Plan (remitidos a Partidos Políticos, Universidades, Juntas Vecinales, Asociaciones de vecinos, Organizaciones empresariales, sindicales, profesionales,...).

Esta labor de difusión fue reforzada a través de una serie de Comisiones de seguimiento del Plan y con la celebración de numerosas sesiones de trabajo y difusión, con diversas asociaciones e instituciones, donde se ha dado cuenta del carácter, contenido y objetivos del Plan.

A lo largo de dicho periodo, fueron presentadas un total de 738 escritos, que se distribuyen entre alegaciones, informes exigidos por la legislación sectorial vigente, e informes de otras administraciones públicas.

Los escritos recibidos pueden distribuirse, por razón de la naturaleza del titular, del siguiente modo:

- Estado
- Otras Administraciones
- Partidos Políticos
- Organizaciones sindicales
- Organizaciones empresariales
- Organizaciones profesionales
- Empresas
- Particulares

Dichas alegaciones y escritos fueron objeto de consideración específica en el Capítulo II del Título II del documento anterior, donde se ponían de manifiesto las bases jurídicas para la adopción de todas y cada una de las opciones de ordenación del Plan General.

- Por lo que respecta al segundo período de participación pública, igualmente, el Plan General fue objeto de la más amplia difusión a través de distintos medios y procedimientos.

Así, durante este periodo, estuvieron a disposición del público en el Centro Cívico "Quevedo", donde tuvo lugar la exposición permanente del Plan General, varios técnicos –arquitectos y juristas-, y personal administrativo y auxiliar, a fin de atender puntualmente cuantas demandas de información fueron formuladas por parte de las distintas Asociaciones, Instituciones públicas y privadas, así como ciudadanos particulares.

A lo largo de dicho periodo de exposición se atendieron 1250 visitas a particulares, además de las reuniones y exposiciones dirigidas a Asociaciones, Colegios e Institutos.

En cuanto a los medios materiales de difusión utilizados en este periodo, entre otros, pueden destacarse:

- Publicidad en prensa y en televisión.

- Mantenimiento en régimen de consulta permanente de una Página Web con el contenido íntegro de Plan.
- Edición de un CD que fue difundido según el siguiente detalle:
 - 145 ejemplares a los interesados que acudieron a los locales de la Información Pública.
 - Otras instituciones (Colegio de Arquitectos, Colegio de Ingenieros de Caminos, Colegio de Aparejadores, FELE, Cámara de Comercio, Circulo Empresarial, UGT, USO, Federación de Asociaciones de Vecinos y Juntas Vecinales (Trabajo de Cerecedo, Armunia, Puente Castro y Oteruelo)
- Edición de 1.300 ejemplares de Duplicados expresivos de los objetivos y estrategias del Plan.
- Mantenimiento permanente de una sala de exposiciones audiovisuales.
- Entrega de documentación didáctico-informativa sobre el Plan General a un total de 200 niños.
- Exposiciones guiadas a:
 - Asociaciones de Vecinos
 - Institutos
 - Colegios
 - Otros: grupos de niños de la ludoteca y apoyo escolar del Centro Cívico León Oeste. (10 grupos diferentes)

En dichas exposiciones fueron atendidos personalmente por miembros del equipo redactor y por la Concejalía de Urbanismo 23 Asociaciones de Vecinos, 6 Institutos y 7 Centros escolares.

Con independencia de la amplia difusión por los medios indicados, se han atendido por la Concejalía de Urbanismo en las dependencias municipales consultas informativas a cuantos particulares e Instituciones, al tiempo que, a iniciativa de dicha Concejalía fueron convocados a reuniones informativas, a numerosos agentes sociales.

Así, fueron mantenidas más de 100 reuniones informativas, con particulares, y con representantes de distintas instituciones públicas, empresas privadas, y asociaciones de vecinos, destacando las mantenidas con:

1. A.V. Puerta Obispo
2. A.v. El Ejido- Extramuros

3. A.V.Torio.
4. A.V.Poligono San Pedro.
5. A.V. Mariano Andrés.
6. A.V. Poligono 58.
7. A.V. Quevedo.
8. A.V. Ladreda Campos.
9. A.V. Aljama Puente Castro.
10. A.V. Carretera de Zamora.
11. A.V. Juan Nuevo de Armunia.
12. A.V. San Mames- La Palomera.
13. A.V. La Palomera- Quintanilla.
14. A.V. Torio.
15. A.V. Calle Goya- Barrio de la Sal.
16. Junta Vecinal de Trobajo (Federico).
17. A.V. de Oteruelo "El Mirador".
18. A.V. del Poligono 10 (Gabriel).
19. A.V. Barrio de Santa Marina (M^a Angeles).
20. A.V.Junco.
21. A.V. León Típico

Fueron practicadas, asimismo, por la Concejalía varias visitas a los distintos barrios, núcleos de población y entidades locales menores, manteniendo reuniones con todos los representantes de las Juntas vecinales del municipio.

Entre las reuniones con otras instituciones cabe destacar las mantenidas con:

- Alcalde Pedáneo de Oteruelo
- Representante de la Diócesis de León.
- Secretario del Sindicato provincial Minerometalurgico de CC.OO
- Representante de Izquierda Unida.
- Representante del Colegio de Arquitectos de León.
- Representante del "INSS".
- "Subdelegado de Gobierno de León".
- Representante de "CEL".
- Representante de "UGT".
- Representante de "FELE".
- Representante de "DIPUTACIÓN". Presidente de Diputación
- Representante de "JUNTA DE CASTILLA Y LEON". Dirección General Urbanismo.
- Representante de "MINISTERIO DE FOMENTO". Demarcación carreteras estado, Castilla y León, y León.
- Representante de "RENFE".
- Representante de "FEVE". Director General Infraestructuras, Director Zona Norte.

- Representante de "Cámara de Contratistas de Castilla y León".
- Representante de "Santa Olaja."
- Representante de "Mº de Defensa".
- Representante de "Ildefe".
- Representante de .ECPILE.

Los miembros de la Comisión de seguimiento:

- Angel Miguel Pérez Calvo "CC.OO".
- Ramon Ignacio Sánchez "UGT".
- Domingo Fuertes "CEL".
- Victorino González "Caja España".
- Octavio Campos "Federación Asociaciones de Vecinos".
- FELE.

CAPITULO II.

RELACIÓN DE LAS ALEGACIONES ESTIMADAS

A lo largo de este periodo se presentaron 525 Alegaciones, respecto de las que se puede destacar, como conclusión general, al igual que sobre las formuladas en el primer periodo, la calidad de los escritos, así como el carácter constructivo de muchas de las propuestas y sugerencias interesadas.

De las alegaciones presentadas han sido objeto de estimación, bien parcial, bien total, según resulta, para cada una de ellas, de los planos de ordenación y demás documentos del Plan General las que, a continuación se relacionan, con expresión de su número de registro general de entrada en el Ayuntamiento de León.:

Nº reg. 01533	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	14 de enero de 2004	Nº reg. 04409	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	30 de enero de 2004
Nº reg. 01925	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	15 de enero de 2004	Nº reg. 04527	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	2 de febrero de 2004
Nº reg. 03037	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	22 de enero de 2004	Nº reg. 04528	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	2 de febrero de 2004
Nº reg. 03059	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	22 de enero de 2004	Nº reg. 04548	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	2 de febrero de 2004
Nº reg. 03168	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	23 de enero de 2004	Nº reg. 04638	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	2 de febrero de 2004
Nº reg. 03467	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	26 de enero de 2004	Nº reg. 04725	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	3 de febrero de 2004
Nº reg. 03618	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	27 de enero de 2004	Nº reg. 04726	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	3 de febrero de 2004
Nº reg. 03953	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	28 de enero de 2004	Nº reg. 04732	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	3 de febrero de 2004
Nº reg. 04057	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	29 de enero de 2004	Nº reg. 04850	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	3 de febrero de 2004
Nº reg. 04115	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	29 de enero de 2004	Nº reg. 04858	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	3 de febrero de 2004
Nº reg. 04197	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	29 de enero de 2004	Nº reg. 04858	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	3 de febrero de 2004
Nº reg. 04297	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	30 de enero de 2004	Nº reg. 04858	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	3 de febrero de 2004
Nº reg. 04358	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	30 de enero de 2004	Nº reg. 04858	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	3 de febrero de 2004
Nº reg. 04359	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	30 de enero de 2004	Nº reg. 04858	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	3 de febrero de 2004
Nº reg. 04361	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	30 de enero de 2004	Nº reg. 04858	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	3 de febrero de 2004
Nº reg. 04364	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	30 de enero de 2004	Nº reg. 04858	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	3 de febrero de 2004
			Nº reg. 04858	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	3 de febrero de 2004
			Nº reg. 04865	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	3 de febrero de 2004
			Nº reg. 04872	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	3 de febrero de 2004
			Nº reg. 04993	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	4 de febrero de 2004
			Nº reg. 05019	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	4 de febrero de 2004
			Nº reg. 05034	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	4 de febrero de 2004
			Nº reg. 05042	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	4 de febrero de 2004
			Nº reg. 05167	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	5 de febrero de 2004
			Nº reg. 05195	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	5 de febrero de 2004
			Nº reg. 05196	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	5 de febrero de 2004
			Nº reg. 05261	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	5 de febrero de 2004
			Nº reg. 05313	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	5 de febrero de 2004
			Nº reg. 05314	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	5 de febrero de 2004
			Nº reg. 05343	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	5 de febrero de 2004
			Nº reg. 05425	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	6 de febrero de 2004
			Nº reg. 05450	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	6 de febrero de 2004

Nº reg. 06059	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004	Nº reg. 06172	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004
Nº reg. 06061	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004	Nº reg. 06187	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004
Nº reg. 06064	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004	Nº reg. 06194	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004
Nº reg. 06065	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004	Nº reg. 06210	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004
Nº reg. 06066	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004	Nº reg. 06217	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004
Nº reg. 06085	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004	Nº reg. 06220	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004
Nº reg. 06086	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004	Nº reg. 06222	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004
Nº reg. 06095	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004	Nº reg. 06262	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004
Nº reg. 06097	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004	Nº reg. 06653	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004
Nº reg. 06100	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004	Nº reg. 06658	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004
Nº reg. 06102	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004	Nº reg. 06667	, con fecha de entrada en Correos	9 de febrero de 2004
Nº reg. 06103	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004	Nº reg. 06671	, con fecha de entrada en Correos	9 de febrero de 2004
Nº reg. 06104	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004	Nº reg. 06672	, con fecha de entrada en Correos	9 de febrero de 2004
Nº reg. 06105	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004	Nº reg. 06674	, con fecha de entrada en Correos	9 de febrero de 2004
Nº reg. 06108	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004	Nº reg. 06675	, con fecha de entrada en Correos	9 de febrero de 2004
Nº reg. 06109	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004	Nº reg. 06676	, con fecha de entrada en Correos	9 de febrero de 2004
Nº reg. 06113	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004	Nº reg. 06678	, con fecha de entrada en Correos	9 de febrero de 2004
Nº reg. 06115	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004	Nº reg. 06679	, con fecha de entrada en Correos	9 de febrero de 2004
Nº reg. 06124	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004	Nº reg. 06692	, con fecha de entrada en Correos	9 de febrero de 2004
Nº reg. 06136	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004	Nº reg. 06694	, con fecha de entrada en Correos	9 de febrero de 2004
Nº reg. 06142	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004	Nº reg. 06697	, con fecha de entrada en Correos	9 de febrero de 2004
Nº reg. 06146	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004			
Nº reg. 06149	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004			
Nº reg. 06152	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004			
Nº reg. 06160	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004			
Nº reg. 06161	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004			
Nº reg. 06167	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004			
Nº reg. 06168	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004			
Nº reg. 06169	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004			
Nº reg. 06171	, con fecha de entrada en el Ayuntamiento	9 de febrero de 2004			

Por otra parte, cada una de las alegaciones formuladas ha sido objeto de propuesta de resolución individual motivada y expresa, para su notificación personal a todos y a cada uno de los interesados.

Para su resolución se han tenido en cuenta las consideraciones jurídicas expuestas en el Capítulo II del Título II del documento aprobado el 30 de diciembre de 2003, con las especialidades que resultan de las modificaciones introducidas en la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León, por la Ley 13/2003, de 23 de diciembre, así como las resultantes de la publicación

del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, aprobado por Decreto 22/2004, de 29 de enero, de la Consejería de Fomento de esta Comunidad Autónoma.

CAPÍTULO III

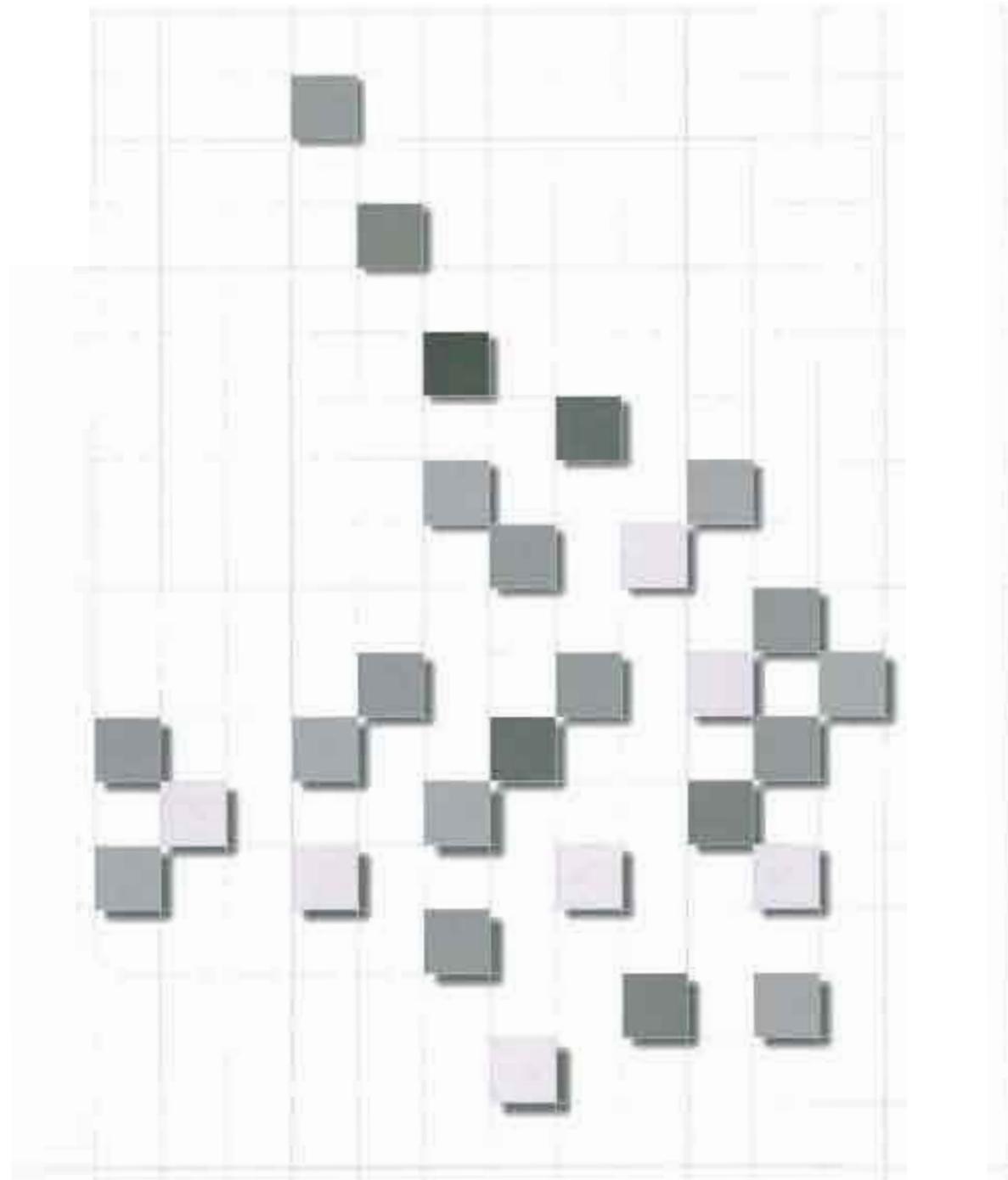
MODIFICACIONES INTRODUCIDAS

Con independencia de las modificaciones introducidas en el Plan General como consecuencia de la estimación, total o parcial, de las alegaciones antes referenciadas, se han introducido en el documento los cambios y ajustes, tendentes, de una parte, a la corrección de errores detectados y, de otra, a la adaptación del Plan General de Ordenación Urbana al Reglamento de Urbanismo de Castilla y León.

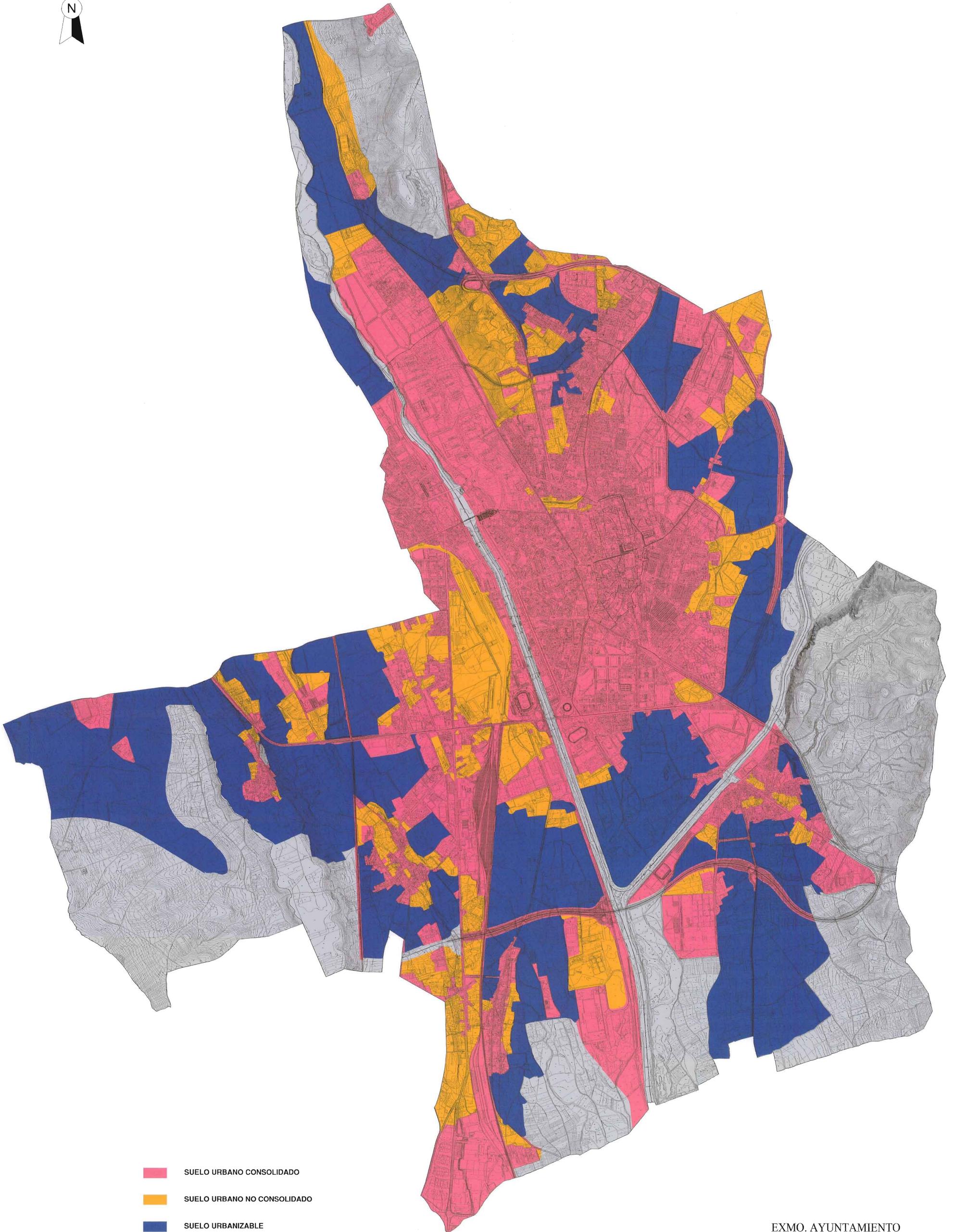
Sin embargo, ninguno de los cambios introducidos, por sí solo, ni el efecto acumulado de todos ellos, puede ser considerado alteración sustancial, ni de la ordenación general adoptada por el documento aprobado el 30 de diciembre de 2003 inicialmente, ni del modelo urbanístico o de plan adoptado por dicho documento, en los términos que quedó definido en el capítulo IV del Título II de la memoria del documento anterior.



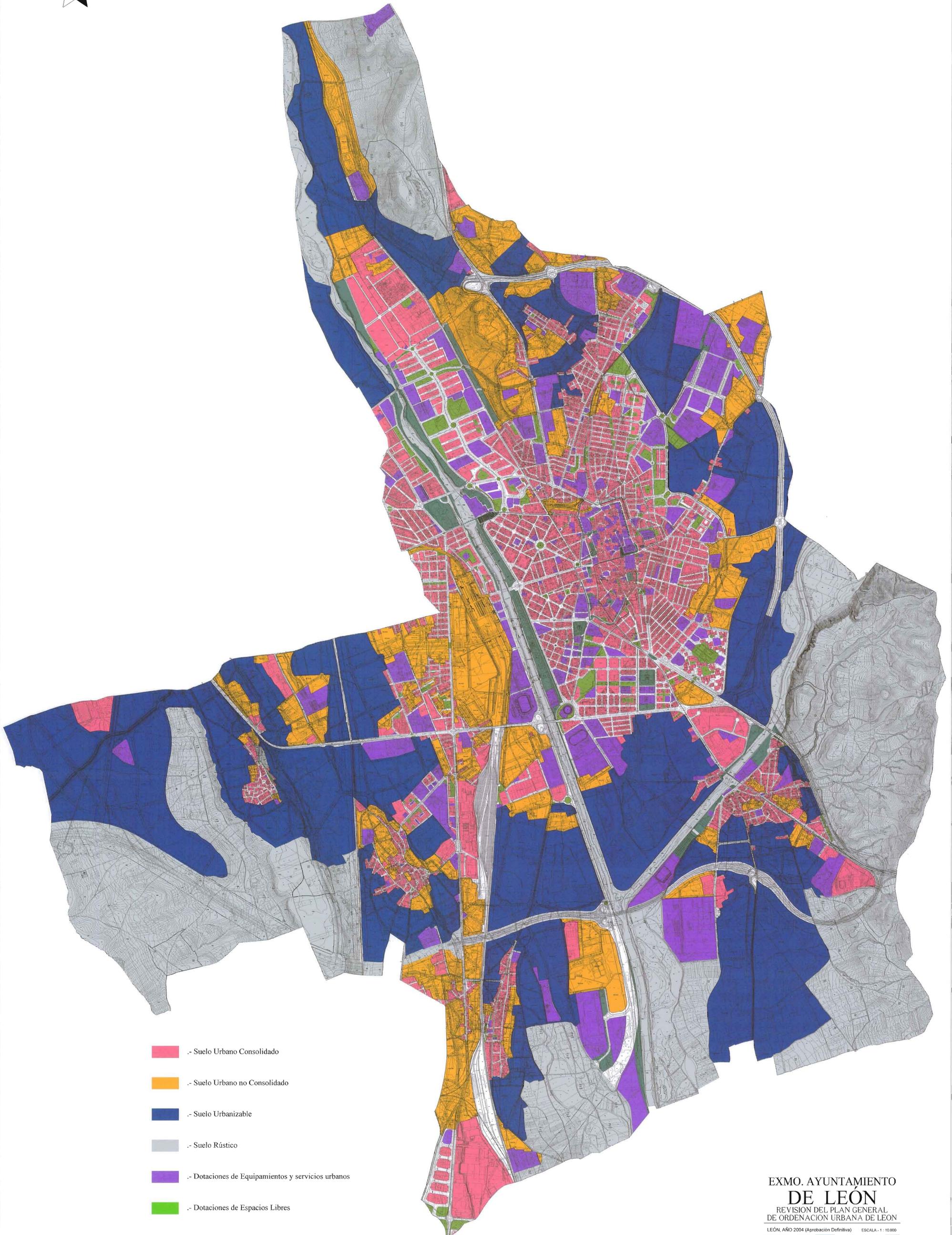
EXCELENTÍSIMO AYUNTAMIENTO
DE LEÓN



ANEXO I. PLANOS GENERALES



-  SUELO URBANO CONSOLIDADO
-  SUELO URBANO NO CONSOLIDADO
-  SUELO URBANIZABLE
-  SUELO RÚSTICO



-  .- Suelo Urbano Consolidado
-  .- Suelo Urbano no Consolidado
-  .- Suelo Urbanizable
-  .- Suelo Rústico
-  .- Dotaciones de Equipamientos y servicios urbanos
-  .- Dotaciones de Espacios Libres

EXMO. AYUNTAMIENTO
DE LEÓN
REVISIÓN DEL PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN URBANA DE LEÓN

LEÓN, AÑO 2004 (Aprobación Definitiva) ESCALA: 1:10.000

ESTRUCTURA TERRITORIAL Y
ORDENACIÓN GENERAL



SISTEMA DE COMUNICACIONES

-  .- Sistema General de Comunicaciones
-  .- Red Básica
-  .- Red Complementaria
-  .- Ciclovía (Carril Bici)



-  - Sistema General de Equipamientos Actuales
-  - Sistema General de Equipamientos y Servicios Urbanos Propuestos
-  - Sistema General de Espacios Libres Actuales
-  - Sistema General de Espacios Libres Propuestos

EXMO. AYUNTAMIENTO
DE LEÓN
REVISIÓN DEL PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN URBANA DE LEÓN
LEÓN, AÑO 2004 (Aprobación Definitiva) ESCALA 1:10.000
SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES,
EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS URBANOS



USOS DEL SUELO

 - Uso Residencial

 - Actividades Económicas
(Secundario y Terciario)

SISTEMAS GENERALES

 - Sistema General de Comunicaciones

EXMO. AYUNTAMIENTO
DE LEÓN
REVISIÓN DEL PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN URBANA DE LEÓN

LEÓN, AÑO 2004 (Aprobación Definitiva) ESCALA: 1:10.000

USOS DEL SUELO