



EL SECRETARIO GENERAL

[Handwritten signature]

5.- DESCRIPCION DE LA PROPUESTA.

A continuación se pasa a describir la propuesta final de ordenación pormenorizada que contempla este documento refundido, en la cual se incluyen, tanto las determinaciones del Plan Parcial aprobado originalmente, como las derivadas de las modificaciones que posteriormente se ha visto necesario o conveniente introducir. Como ya se ha indicado, estas modificaciones han venido generadas, en algunos casos, por imposiciones de organismos o entidades con competencia en el sector, mientras que en otros lo han sido por a razones de mera optimización de la ordenación que se han puesto de manifiesto con motivo del desarrollo de las obras de urbanización.

En cualquier caso, y para una mayor facilidad de comprensión, al final de este apartado se incluye una relación detallada de las modificaciones introducidas en relación con aquél.



EL SECRETARIO GENERAL

[Handwritten signature]

5.1.- ESTRUCTURA VIARIA.

La estructura viaria del sector se caracteriza, y viene fuertemente condicionada, por la importancia de los tráficos de paso a través de la M-503, que, como ya se ha citado, en una parte constituye su límite Norte y en otra, originalmente, lo atravesaba en dirección Noroeste - Sureste.

Debido a ello, y siguiendo las directrices y previsiones del Plan General, la primera decisión en relación con la estructura viaria ha consistido en el traslado de este último tramo al resto del límite Norte del sector, de forma que dichos tráficos de paso constituyan un elemento absolutamente perimetral al mismo. Para ello, en el Plan Parcial aprobado originalmente, se planteó que, sin perjuicio de las consideraciones y observaciones que, en su caso, pudiera plantear la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid como organismo responsable de dicha vía, la misma tuviera en el interior del sector una caja de 14,00 m. de anchura. Con esta solución, lo que se proponía era la ejecución en este ámbito de la mitad de la sección transversal de aquella, de forma que, con cargo a los suelos urbanizables no programados situados al Norte, se pudiera en su día completar la misma. El entronque con el resto del trazado de la M-503, así como con el tramo de ella que atravesaba originalmente el sector y que perdería el carácter de carretera, se realizaba a través de una amplia rotonda de 95,00 m. de diámetro exterior total y 70,00 m. de diámetro interior.

De esta forma, la citada carretera, en función igualmente de la ordenación planteada, tendría dos tramos claramente diferenciados. El primero de ellos sería el de nueva construcción, situado en la mitad Este del límite

Norte del sector, y que quedaría comprendido entre la mencionada nueva rotonda y otra exterior a éste, que, ya en el momento de redacción del Plan Parcial original, se tenía previsto que se ejecutara por la Administración para conexión con la M-512 y tramo hacia Pozuelo de la M-503 - Eje Pinar. Este tramo se planteaba entonces con un carácter totalmente urbano, y se entendía que su sección debía responder más a este sentido de calle o avenida, que a la de una pura carretera. Así, la sección transversal en el interior del sector estaba constituida por una acera arbolada de 3,00 m., una banda terriza arbolada de 1,50 m., un pequeño arcén de 0,50 m., una calzada con dos carriles de 7,00 m. y una banda ajardinada de 2,00 m. que, una vez duplicada hacia el Norte la vía, constituyera una amplia mediana ajardinada. Dado que este tramo tiene una longitud de casi 800 m., y teniendo en cuenta el citado carácter totalmente urbano que se le pretendía dar a la zona, se contempló, hacia la mitad del mismo, la implantación de otra rotonda de menor tamaño (60,00 m. diámetro exterior y 40,00 m. diámetro interior) que facilitara los movimientos de entrada y salida a los usos y áreas colindantes y "templara" la velocidad del tráfico de paso. En cualquier caso, y dada la condición de vía interurbana de esta M-503, parecía aconsejable el establecer, mediante la propia normativa del Plan Parcial, la prohibición de efectuar accesos directos de tráfico rodado desde la misma a las parcelas, usos y actividades que dieran frente a ella, para evitar posibles problemas de congestión.

Sin embargo, con posterioridad a la aprobación definitiva del Plan Parcial original, surgieron una serie de circunstancias, ajenas al sector, que implicaron la necesidad de modificar sustancialmente los criterios de diseño de este tramo de vía.

Dichas circunstancias arrancaron con la puesta en servicio del tramo de M-50 que, viniendo de Boadilla del Monte, discurre por el Este del sector, y su conexión con la M-503, lo cual implicó la reconversión del tramo final del denominado Eje Pinar en tramo final de dicha M-50 hasta su conexión

434



con la Carretera de La Coruña A-6. Con motivo de estas obras se ejecutó una nueva rotonda en el punto de encuentro de la M-503 con la carretera M-512 de Majadahonda a Boadilla del Monte, sensiblemente parecida a la contemplada en el Plan Parcial original en la esquina Noreste del sector, pero con algunas diferencias de detalle en cuanto a su emplazamiento y configuración definitivas. Esta nueva rotonda quedó incluida en la esfera de competencias de la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid, quien, como primera decisión, denegó la posibilidad de conexión del viario proyectado a lo largo del límite Este del sector a la misma, conexión que se encontraba contemplada en el Plan Parcial original aprobado definitivamente por el Ayuntamiento de Majadahonda.

En segundo lugar, cabe citar la aprobación, por la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid, del proyecto de duplicación de calzada de la carretera M-503 desde su cruce con la M-50 hasta las proximidades de Villanueva de la Cañada, el cual incluía el traslado, ya citado reiteradamente, del tramo de dicha carretera que originalmente atravesaba el sector para situarlo a lo largo de la mitad Este del lindero Norte del mismo, tal como ya se contemplaba en el Plan Parcial aprobado originalmente. Sin embargo, el planteamiento de este elemento con el pleno carácter de autovía de tráfico rápido, hizo necesario modificar totalmente el criterio de diseño de este tramo con respecto al contemplado en el Plan Parcial original aprobado definitivamente. De esta forma, la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid, además de requerir una anchura de plataforma mayor de la inicialmente prevista, negó tajantemente la posibilidad de considerar dicho tramo como travesía urbana con conexiones viarias con la trama del sector, exigiendo su separación total del mismo desde el punto de vista funcional. Como fácilmente cabe entender, ello suponía el modificar sustancialmente el diseño y funcionamiento de la estructura viaria de la parte Norte del sector contemplados en el Plan Parcial original.

Tras un largo y complejo proceso de negociaciones entre promotores, Ayuntamiento de Majadahonda y Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid, finalmente se llegó a una solución, que es la que finalmente se ha ejecutado, en la cual se incluye una vía de servicio paralela a este tramo nuevo de M-503 por el Sur del tronco principal de la misma y a lo largo de la mitad Este del lindero Norte del sector, con un desprendimiento de éste hacia aquélla para facilitar el acceso a la zona de usos terciarios prevista en el Plan Parcial aprobado. Esta vía de servicio tiene su continuidad por el Este enlazando con el viario inicialmente proyectado a lo largo del límite Este del sector, que originalmente tenía salida a la rotonda en la intersección de la M-503 con la M-512, conexión que, como ya se ha citado, fue denegada por la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid.

Además de ello, el citado proyecto de la Comunidad de Madrid suponía un ligero aumento del diámetro de la nueva rotonda de conexión del nuevo tramo de M-503 citado con la antigua traza de la misma, así como un ligero desplazamiento de ella hacia el Norte, alterando también con ello la configuración final de esta zona.

El tramo Oeste de esta carretera, que discurría ya por el exterior del límite Norte del sector a partir de la nueva rotonda a ejecutar, y del que en un principio se entendía que quedaría en su estado original, con sus correspondientes bandas de protección, ha sido finalmente duplicado hacia el Norte por la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid, dentro del proyecto de autovía ya citado.

El segundo elemento fundamental de la estructura viaria del sector lo constituye el viejo tramo de la M-503 que originalmente lo atravesaba, y que con las propuestas descritas en los párrafos anteriores perdería el carácter de carretera, sin perjuicio de seguir manteniendo su condición de

136



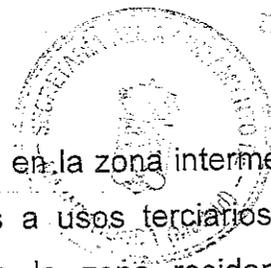
Felix Hernandez Malo

Sistema General ya que tiene una clara función estructurante en la zona y constituye el acceso principal y "espina dorsal" del ámbito que nos ocupa.

La sección transversal inicialmente prevista para esta vía en el Plan Parcial original, dada la importancia y el grado de representatividad del que se la pretendía dotar, se planteaba con una anchura total de 33,00 m. Esta anchura estaba constituida, en primer lugar, por dos bandas exteriores de 7,00 m. de ancho cada una, que irían fuertemente arboladas y ajardinadas, de forma que las mismas supusieran un elemento de protección de las futuras edificaciones con respecto a los tráficos que hubieran de discurrir por la calzada. A continuación, teniendo en cuenta los usos dotacionales y comerciales a implantar a ambos lados de la vía, se disponían aceras de 4,00 m. de anchura dotadas de sus correspondientes alcorques y mobiliario urbano adecuado. Seguidamente se establecían bandas de aparcamiento en línea de 2,00 m. de anchura que venían a reforzar las dotaciones privativas a implantar en el interior de las parcelas. Por último, se contemplaba la calzada de tráfico rodado, con una anchura de 7,00 m., de forma que la misma contara con un carril de circulación en cada sentido.

De cara a ordenar los giros y accesos a las distintas zonas y parcelas, así como al "templado" de la velocidad de paso, esta vía contaba con dos rotondas de tamaño medio (60,00 m. de diámetro exterior y 40,00 m. de diámetro interior), distribuidas según se puede ver en los correspondientes planos.

La primera de ellas, situada en el extremo Este del sector, facilitaba hacia el Norte el acceso a los usos residenciales colectivos, dotacionales públicos y terciarios que se proyectaban en dicha zona, mientras que, hacia el Sur, posibilitaba el acceso a otras zonas dotacionales públicas y privadas del Plan Parcial.



EL SECRETARIO GENERAL

La segunda de dichas rotondas se ubicaba en la zona intermedia de esta vía, permitiendo, hacia el Norte, los accesos a usos terciarios en medianas y grandes superficies, y, hacia el Sur, a la zona residencial unifamiliar y sus usos complementarios.

Sin embargo, tras dicho planteamiento inicial, han concurrido un conjunto de circunstancias que han hecho aconsejable el llevar a cabo una seria reconsideración del diseño de este importante elemento urbano. Entre ellas, cabe señalar, por una parte, las derivadas de la puesta en servicio de las obras de infraestructuras viarias y de grandes equipamientos públicos citadas, con los nuevos comportamientos del tráfico que ello ha generado y está generando, y, por otra, las derivadas de los nuevos planteamientos de los promotores del sector en relación con el carácter buscado para esta vía.

En cuanto a las primeras, se ha detectado, en primer lugar, que la remozada M-503 ha nacido ya al límite de su capacidad de servicio (por no decir que con el mismo ya superado), debido al gran crecimiento del tráfico de la zona y a la insuficiencia de capacidad de su conexión en glorieta con la M-512 y M-50. Este hecho, junto con la reciente puesta en funcionamiento del Hospital de Puerta de Hierro, que no hará más que agravar esta intensificación del tráfico rodado, hacen pensar que una parte de los vehículos que encuentren dificultades en la M-503 viniendo de los municipios del Oeste busquen un "atajo" utilizando el trazado de la vieja carretera, transfiriendo a la misma un nivel de tráfico muy superior al inicialmente previsto, y difícilmente digerible por una calle urbana con un carril en cada sentido.

Por otra parte, los promotores del sector también han venido a reconsiderar recientemente el carácter perseguido para esta vía, que originalmente se proyectó con una muy escasa relación entre la misma y los usos a implantar a los lados de ella, lo cual llevó a la inicial disposición de unas



importantes bandas de arbolado a ambos lados que separaran e independizaran dichos usos del tráfico de paso. Sin embargo, en la actualidad se ha estimado más conveniente para el funcionamiento de los usos a implantar en esta zona que el tratamiento de esta vía sea más integrador, con un carácter mucho más urbano, y con una dotación mayor de plazas de aparcamiento. Así mismo, la demanda de una separación física de los dos sentidos de circulación para evitar posibles maniobras peligrosas y no deseables, junto con el interés por dotar a esta calle de un aspecto más representativo, han llevado a plantear para la misma una tipología de avenida urbana.

En función de todo ello, y partiendo de la misma anchura total de 33,00 m. inicialmente proyectada, la sección transversal que ahora se plantea consta, a cada lado, de aceras de 3,00 m., bandas de aparcamiento en espina de pez de 5,00 m., con arbolado intercalado cada seis u ocho plazas, calzadas de 7,00 m en cada sentido con dos carriles cada una, y finalmente una mediana central de 3,00 m. en la que se integran el alumbrado público y más arbolado.

Tal como se ha visto con anterioridad, esta vía estructurante del Sistema General Viario, divide funcionalmente al sector, de forma que los usos, a uno y otro lado de la misma, y, por lo tanto, sus correspondientes tramas urbanas, presentan características totalmente diferenciadas.

En la zona al Noroeste de la misma, tal y como ya se ha indicado, se desarrollan usos de vivienda colectiva en bloque abierto, dotaciones públicas y terciario, previéndose para su servicio viales con una anchura total de 18,00 m., compuestos por aceras dotadas con alcorques de 3,50 m. de anchura, bandas de aparcamiento en línea de 2,00 m. y calzada de 7,00 m. con un carril en cada sentido.

En cuanto a la zona al Suroeste de dicha vía estructurante, en ella se desarrollan, por una parte, usos dotacionales privados con frente a la misma, y, por otra, un área residencial en vivienda unifamiliar en segundo término y más retirada de ella.

En lo que a los usos dotacionales se refiere, si bien en un principio se consideró que los mismos se desarrollarían en parcelas grandes con accesos desde la vieja M-503, a la vista de las parcelas de menor tamaño finalmente generadas en el Proyecto de Reparcelación, así como de la problemática del tráfico rodado citada, especialmente en el tramo Norte de esta vía, se ha considerado conveniente el suprimir en dicho tramo los accesos rodados, y crear un nuevo vial a dichos efectos por la parte trasera de las parcelas y al pie del muro de contención que separa estos usos de los residenciales. Esta vía se proyecta con un solo sentido de circulación (con un funcionamiento "en anillo"), dejando una banda de terrizo para ajardinar de anchura variable junto al muro, una calzada de 4,00 m. y una acera de 2,10 m por el lado interior, que, en los tramos en los que no hay muro, se duplica al otro lado configurando una sección simétrica.

El acceso a la zona residencial se prevé desde una de las rotondas proyectadas sobre la antigua M-503, a través de la cual se pasa a un elemento representativo de acceso, con una anchura total de 52,00 m., compuesto por bandas ajardinadas y arboladas de 10,00 m. de ancho, amplias aceras de 3,00 m. de anchura, calzadas diferenciadas de 5,00 m. cada una y mediana central ajardinada de 16,00 m. Con esta disposición se pretende crear un elemento de gran calidad ambiental que ennoblezca la entrada a la zona de vivienda unifamiliar.



Señor

A partir de aquí, y a través de un acceso único y centralizado que garantiza unas óptimas condiciones de control y seguridad, tan deseadas para este tipo de áreas residenciales, se pasa a la zona residencial propiamente dicha. La estructura viaria de la misma se basa en un anillo de circulación principal con un elemento central de distribución, que divide en dos esta zona, y en el cual se ubican usos deportivos privados al servicio de las viviendas.

Este anillo cuenta en su lado exterior con viviendas pareadas ó aisladas a las que se accede desde el mismo, mientras que en la zona central delimitada por él se desarrollan una serie de manzanas destinadas a vivienda unifamiliar adosada. Para el dimensionado y diseño de este anillo, se ha tenido en cuenta la elevada dotación de vehículos por vivienda que este tipo de áreas residenciales presentan, así como los hábitos usuales de aparcar muchas veces el coche en la vía pública (aunque las viviendas cuenten con sus correspondientes plazas de garaje), y las necesidades propias de visitas, repartos, etc. En función de ello, la sección total de esta vía se ha previsto con una anchura total de 14,00 m., compuesta por aceras de 1,50 m. con pequeños alcorques para arbolado de alineación, bandas de aparcamiento en línea de 2,00 m., y calzada de 7,00 m. con un carril en cada sentido de circulación.

Desde este anillo de distribución, y en forma de "racimo", se va accediendo a distintas unidades residenciales diferenciadas en las manzanas interiores destinadas a vivienda unifamiliar adosada. Estas se desarrollan alrededor de pequeñas plazas ajardinadas de aparcamientos complementarios en forma de fondos de saco, de manera que se evitan completamente los tráficos de paso, y se consiguen óptimos niveles de tranquilidad.

Por último, en lo que a la red viaria se refiere, cabe señalar que otra de las modificaciones que ahora se introducen en el Plan Parcial, en la zona residencial es la supresión del acceso, originalmente proyectado a través

de ella, a la central del sistema de recogida de residuos sólidos urbanos contemplada en el extremo Noroeste del sector, ya que finalmente dicho acceso a ella se va a realizar desde el colindante sector "Los Satélites", al que igualmente la misma va a dar servicio. Como fácilmente cabe entender, esto va a beneficiar enormemente a esta zona residencial, dándole una mayor calidad y tranquilidad al suprimirse los tráficos generados por dicha central.

5.2.- ZONIFICACION.

Desde el punto de vista de la zonificación y asignación de usos pormenorizados, cabe indicar que, como punto de partida, se ha adoptado lógicamente el de respetar plenamente las previsiones que, a título indicativo, incluye el planeamiento general de referencia en cuanto a la situación de los espacios libres públicos y de los suelos dotacionales. Así, los primeros se han situado principalmente a lo largo del límite Sur del sector, con pequeñas ramificaciones complementarias tendentes a una mejor integración e interconexión con los espacios libres de áreas colindantes. Por su parte las reservas de suelo para usos dotacionales integrantes de las correspondientes redes públicas se han dispuesto a lo largo del límite Este del sector.

Igualmente se han respetado en la zonificación las previsiones que el Plan General realiza en relación con los elementos de las redes de infraestructuras básicas, constituidas en este caso por los tres elementos siguientes. En primer lugar, el pasillo eléctrico de 100,00 m. de anchura que atraviesa la zona Este del sector en dirección Norte-Sur. En segundo lugar, la reserva de suelo a lo largo de la mitad Este del límite Norte del mismo, destinada al nuevo trazado de la M-503. Por último la reserva de suelo para la implantación en el extremo Noroeste de los terrenos de la central de recogida

242



[Handwritten signature]

del sistema de recogida neumática de basuras que ha de dar servicio a la zona

Como se puede comprobar en los cuadros correspondientes, las superficies destinadas a estos suelos públicos son, en todos los casos, iguales ó superiores a las previstas al respecto en el planeamiento general y en la normativa vigente.

En cuanto al resto de los usos lucrativos, éstos también se han dispuesto respetando los criterios generales establecidos por la ficha de desarrollo del área.

Teniendo en cuenta que de las 620 viviendas máximas previstas, 310 han de ser sometidas a algún régimen de protección pública, se ha considerado que la tipología más adecuada para ello es la de residencial colectiva en bloque abierto con cuatro plantas, lo que constituye una de las más habituales en Majadahonda y con fuerte presencia en zonas próximas a la que nos ocupa. En función de este carácter, estas viviendas se sitúan al Este del pasillo eléctrico, en la zona más próxima al núcleo urbano de Majadahonda, y en una ordenación integrada con usos terciario - comerciales, plenamente compatibles con aquéllas.

Por otra parte, según lo establecido en la citada ficha, el resto de las viviendas han de desarrollarse en tipologías unifamiliares de distintos tamaños de parcela. En consecuencia, estas viviendas se han dispuesto en la zona Suroeste del sector, próximas a la Urbanización Bonanza (de vivienda unifamiliar aislada) y separadas de ella por la Vereda de San Antón y la banda de 50,00 m. de anchura de espacios libres públicos prevista en el Plan General. Si bien este conjunto se ha considerado como un área homogénea estrictamente residencial, en la misma se distinguen tres áreas de ordenación pormenorizada que responden a tres tipologías concretas de vivienda unifamiliar. Describiendo la zona de Suroeste a Noreste, en primer lugar (y más

próximo a la Urbanización Bonanza), se sitúan parcelas para vivienda unifamiliar aislada, con un tamaño mínimo de 1.000 m² por unidad. En la zona central, y dentro del anillo de circulación ya descrito, se ubican una serie de manzanas para conjuntos de vivienda unifamiliar con zonas comunes, considerándose a dichos efectos un tamaño mínimo de parcela (entre privativo y comunitario) de 400 m². Por último en el lado Noreste del citado anillo perimetral se disponen parcelas de 600 m². de superficie mínima destinadas a viviendas pareadas.

Esta diversificación de la oferta de vivienda unifamiliar, suficientemente integrada por otra parte, ofrece un resultado de una alta calidad urbana, plenamente satisfactorio con los objetivos perseguidos.

En la banda que queda entre las viviendas unifamiliares y el vial estructurante (tramo correspondiente a la antigua M-503), se disponen, a modo de protección de aquéllas con respecto a los tráficos de paso, una serie de usos dotacionales privados. Estos usos han de suponer una interesante oferta que ayude a equilibrar el carácter de la zona frente a los usos actuales y previstos en el entorno, entre los que cabe destacar la inevitable influencia que en este sentido tiene la puesta en funcionamiento del nuevo Hospital Puerta de Hierro.

La zona de usos lucrativos se completa con una serie de usos terciario - comerciales en medianas y grandes superficies situados al Noroeste del vial estructurante, que han de servir de complemento a la oferta en este sentido que ya plantea el entorno.

Por último, la ordenación contempla así mismo una serie de pequeñas parcelas destinadas a los centros de transformación de energía eléctrica necesarios para el suministro a las necesidades del resto de los usos,



las cuales ^{deben} vienen a modificarse en este documento con respecto a las previsiones contempladas en el Plan Parcial original, adaptándose a las necesidades finalmente concretadas en el Proyecto de Urbanización y requisitos planteados por la compañía suministradora.

Es igualmente importante señalar que la distribución de usos descrita se ha llevado a cabo teniendo en cuenta los aspectos topográficos de los terrenos. En función de ello, las viviendas unifamiliares se disponen en las zonas más altas, lo que permitirá disfrutar de las atractivas vistas que el sector tiene hacia la Sierra de Madrid. Por su parte, los usos que se han de desarrollar con más alturas (dotacional privado) se sitúan en zonas más bajas de forma que no impidan dichas vistas.

La zonificación descrita, que se completa con las superficies destinadas a red viaria, se integra plenamente en la trama urbana existente en esta zona de Majadahonda, a la vez que se compatibiliza de forma clara con las actuaciones y desarrollos previstos en las zonas colindantes y próximas. Las cifras relativas a las superficies destinadas a los distintos usos se recogen en los siguientes apartados y en los cuadros correspondientes.

Cabe indicar finalmente que las modificaciones que con este documento se introducen en el Plan Parcial aprobado originalmente no alteran en absoluto los criterios y aspectos generales de la zonificación descrita, ya que, como se ha podido ir viendo, las mismas son básicamente referentes a la estructura viaria, y, por lo tanto, vienen a afectar a la asignación de usos del suelo y zonificación tan solo en los pequeños ajustes puntuales que se derivan de ellas.

5.3.- SUPERFICIES, EDIFICABILIDADES Y APROVECHAMIENTOS.

En función de la ordenación descrita se puede establecer el siguiente cuadro general de superficies:

TIPO DE USOS		USO PORMENORIZADO	CODIGO	SUPERFICIE (m2)
LUCRATIVOS		Residencial unif. en hilera	RUH	90.751
		Residencial unif. pareada	RUP	31.903
		Residencial unif. aislada	RUA	51.031
		Residencial colect. Bl. Abierto (V.Prot.)	RCA	28.272
		Terciario-comercial - Grandes superf.	TCG	68.786
		Dotacional privado	DPR	81.357
		Dotacional deport. y serv.	DDS	10.303
REDES PUBLICAS	EQUIPAM. SOCIALES	Equipamiento escolar	EQE	11.219
		Equipamiento deportivo	EQD	10.396
		Equipamiento social	EQS	6.501
		Equipamiento comercial	EQC	3.502
	SERVICIOS URBANOS	Servicios Urbanos - Recogida basuras	SUB	6.992
		Servicios urbanos - Centros transform.	SUT	672
	ESPACIOS LIBRES	Espacios libres - Zonas verdes	ELV	73.077
		Espacios libres - Pasillo eléctrico	ELE	40.323
		Espacios libres - Protección vías	ELP	11.821
	INFRA - ESTRUCT.	Infra.comunicaciones-Viario Sist.Gral.	IVG	12.642
		Infr.comunicaciones-Viario Sist. Local	IVL	101.000
	SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR : 640.548,00 m2.			

1146



Según lo establecido en el Artículo 39 de la L.S.C.M., el Plan Parcial, al establecer la ordenación pormenorizada del sector que desarrolle, deberá justificar que las condiciones establecidas de intensidad edificatoria y usos pormenorizados son compatibles con el aprovechamiento unitario, lo que se deberá realizar según el procedimiento en la misma determinado.

Así, en primer lugar, sobre cada zona urbanística de ordenación pormenorizada con aprovechamiento lucrativo incluida en el sector, se debe calcular la superficie edificable para cada uso pormenorizado según las condiciones del planeamiento. Para ello, a cada una de las superficies destinadas a usos lucrativos le aplicaremos el índice de edificabilidad que se ha considerado adecuado en cada caso en función de sus propias características de cara a los objetivos de ordenación perseguidos.

CODIGO ZONA URBANISTICA ORDENACION PORMENORIZADA	USO PORMENORIZADO	SUPERF. (m2 s.)	INDIC. EDIFIC. (m2/m2) (*)	SUP.EDIF. (m2 c.)
RUH	Residencial unif. en hilera	90.751	0,50	45.375,50
RUP	Residencial unif. pareada	31.903	0,40	12.761,20
RUA	Residencial unif. aislada	51.031	0,30	15.309,30
RCA	Resid.colect.BI.Abierto (V.Prot.)	28.272	1,00	28.272,00
TCG	Terc-comerc. -Grandes superf.	68.786	0,397191	27.321,20
DPR	Dotacional privado	81.357	0.936738	76.210,20
DDS	Dotacional deport. y serv.	10.303	0,10	1.030,30
SUMA TOTAL		362.403	----	206.279,70

(*) El índice de edificabilidad se recoge a los efectos del cálculo general medio de edificabilidad, y no presupone índice de aplicación sobre cada una de las manzanas o parcelas edificables.

PLAN URBANÍSTICO GENERAL

5.3.- SUPERFICIES, EDIFICABILIDADES Y APROVECHAMIENTOS.

En función de la ordenación descrita se puede establecer el siguiente cuadro general de superficies:

TIPO DE USOS		USO PORMENORIZADO	CODIGO	SUPERFICIE (m2)
LUCRATIVOS		Residencial unif. en hilera	RUH	90.751
		Residencial unif. pareada	RUP	31.903
		Residencial unif. aislada	RUA	51.031
		Residencial colect. Bl. Abierto (V.Prot.)	RCA	28.272
		Terciario-comercial - Grandes superf.	TCG	68.164
		Dotacional privado	DPR	81.041
		Dotacional deport. y serv.	DDS	10.303
REDES PUBLICAS	EQUIPAM. SOCIALES	Equipamiento escolar	EQE	11.219
		Equipamiento deportivo	EQD	10.396
		Equipamiento social	EQS	6.501
		Equipamiento comercial	EQC	3.502
	SERVICIOS URBANOS	Servicios Urbanos - Recogida basuras	SUB	6.992
		Servicios urbanos - Centros transform.	SUT	522
	ESPACIOS LIBRES	Espacios libres - Zonas verdes	ELV	73.077
		Espacios libres - Pasillo eléctrico	ELE	40.348
		Espacios libres - Protección vías	ELP	11.741
	INFRA - ESTRUCT.	Infra.comunicaciones-Viario Sist.Gral.	IVG	12.642
		Infr.comunicaciones-Viario Sist. Local	IVL	102.143
	SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR : 640.548,00 m2.			

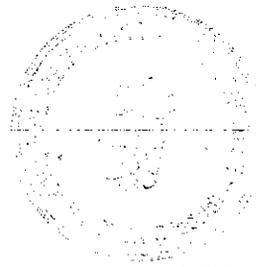


Según lo establecido en el Artículo 39 de la L.S.C.M., el Plan Parcial, al establecer la ordenación pormenorizada del sector que desarrolle, deberá justificar que las condiciones establecidas de intensidad edificatoria y usos pormenorizados son compatibles con el aprovechamiento unitario, lo que se deberá realizar según el procedimiento en la misma determinado.

Así, en primer lugar, sobre cada zona urbanística de ordenación pormenorizada con aprovechamiento lucrativo incluida en el sector, se debe calcular la superficie edificable para cada uso pormenorizado según las condiciones del planeamiento. Para ello, a cada una de las superficies destinadas a usos lucrativos le aplicaremos el índice de edificabilidad que se ha considerado adecuado en cada caso en función de sus propias características de cara a los objetivos de ordenación perseguidos.

CODIGO ZONA URBANISTICA ORDENACION PORMENORIZADA	USO PORMENORIZADO	SUPERF. (m2 s.)	INDIC. EDIFIC. (m2/m2) (*)	SUP.EDIF. (m2 c.)
RUH	Residencial unif. en hilera	90.751	0,50	45.375,50
RUP	Residencial unif. pareada	31.903	0,40	12.761,20
RUA	Residencial unif. aislada	51.031	0,30	15.309,30
RCA	Resid.colect.BI.Abierto (V.Prot.)	28.272	1,00	28.272,00
TCG	Terc-comerc. -Grandes superf.	68.164	0,400816	27.321,20
DPR	Dotacional privado	81.041	0.9403906	76.210,20
DDS	Dotacional deport. y serv.	10.303	0,10	1.030,30
SUMA TOTAL		361.465	-----	206.279,70

(*) El índice de edificabilidad se recoge a los efectos del cálculo general medio de edificabilidad, y no presupone índice de aplicación sobre cada una de las manzanas o parcelas edificables.



EL SECRETARIO GENERAL

A continuación, el referido Artículo establece que se homogeneizará cada superficie edificable multiplicándola por el coeficiente de ponderación del uso a que se destina con relación al uso característico del sector.

La determinación de estos coeficientes de ponderación no se puede realizar de otra forma que buscando la relación que los precios de mercado de suelo destinado a los distintos usos tienen entre sí, fijando como unidad el del uso característico. De esta forma, y teniendo presente que dadas sus propias características estas relaciones pueden variar a lo largo del tiempo en función de la evolución del mercado inmobiliario, el Arquitecto que suscribe considera que en la actualidad se pueden dar por válidos los siguientes coeficientes:

- * Residencial familiar 1,0
- * Residencial colectiva protección pública 0,5
- * Terciario comercial en grandes superficies 0,9
- * Dotacional privado 0,7
- * Dotacional deportivo y servicios 0,5

Aplicando estos coeficientes a la superficie edificable de cada uso pormenorizado obtendremos, pues, la superficie edificable equivalente u homogeneizada.



eface de

CODIGO ZONA URBANISTICA ORDENACION PORMENORIZ.	USO PORMENORIZADO	SUPERF. EDIFIC. (m2 c.)	COEF. POND.	SUPERFICIE EDIFICABLE HOMOGENIZ. (m2 c. uso c.)
RUH	Residencial unif. en hilera	45.375,50	1,0	45.375,50
RUP	Residencial unif. pareada	12.761,20	1,0	12.761,20
RUA	Residencial unif. aislada	15.309,30	1,0	15.309,30
RCA	Resid.colect.BI.Abierto (V.Prot.)	28.272,00	0,5	14.136,00
TCG	Terc-comerc. -Grandes superf.	27.321,20	0,9	24.589,08
DPR	Dotacional privado	76.210,20	0,7	53.347,14
DDS	Dotacional deport. y serv.	1.030,30	0,5	515,15
SUMA	TOTAL	206.279,70	-----	166.033,37

Dado que en el presente Plan Parcial en todas las zonas urbanísticas de ordenación pormenorizada se contempla un solo uso, la superficie edificable homogeneizada en cada una de ellas es equivalente a la superficie edificable de la zona urbanística de ordenación pormenorizada a que se refieren los apartados b) y c) del punto 7 del Artículo 39 de la L.S.C.M.

En consecuencia, el coeficiente de edificabilidad del sector será el cociente de la suma de las superficies edificables de todas las zonas urbanísticas de ordenación pormenorizada incluidas en el sector (que ya hemos visto que equivalen a las superficies edificables homogeneizadas de cada una de ellas), entre la superficie de suelo del mismo y de las redes públicas a él adscritas. Por lo tanto tendremos que dicho coeficiente de edificabilidad es:

166.033,37 m2 c. uso c.

----- = **0,2592 m2. uso c./m2. s**

640.548,00 m2. s

EL SECRETARIO GENERAL

Como se puede apreciar, este coeficiente de edificabilidad no supera el aprovechamiento unitario asignado por el Plan General a este sector cifrado en 0,26 m² Eq/m².

El aprovechamiento urbanístico total del sector es el resultante de multiplicar el citado coeficiente de edificabilidad por la superficie de suelo del mismo y de las redes públicas a él adscritas, es decir:

$$0,2592 \text{ m}^2. \text{ c. uso c./m}^2. \text{ s.} \times 640.548 \text{ m}^2. \text{ s.} = 166.030,04 \text{ m}^2. \text{ c. uso c. (6 m}^2. \text{ eq.)}$$

Pasando a analizar más en detalle las referidas edificabilidades, tenemos, en primer lugar que las referidas a los usos residenciales se desarrollan en las cuatro tipologías citadas con la siguiente distribución:

MANZANA O LOTE	SUP. (m2. s)	Nº VIV.	SUP. MEDIA/ PARCELA (m2. s.)	INDICE EDIFIC. (m2./m2.)	SUP. EDIFIC. (m2. c)	SUP. MEDIA CONSTR/ VIV. (m2. c.)
RUH-1	4.099	9	455,44	0,50	2.049,50	227,72
RUH-2	9.012	22	409,64	0,50	4.506,00	204,82
RUH-3	9.384	22	426,55	0,50	4.692,00	213,27
RUH-4	9.759	24	406,62	0,50	4.879,50	203,31
RUH-5	10.180	24	424,17	0,50	5.090,00	212,08
RUH-6	10.498	25	419,92	0,50	5.249,00	209,96
RUH-7	12.797	30	426,57	0,50	6.398,50	213,28
RUH-8	13.672	30	455,73	0,50	6.836,00	227,87
RUH-9	11.350	25	454,00	0,50	5.675,00	227,00
RUH	90.751	211	430,10	0,50	45.375,50	215,05



edific. de

(Planteándose la posibilidad en esta tipología del desarrollo de "conjuntos", el tamaño medio de las parcelas, así como el estándar de superficie mínima de parcela podrá cumplirse contando, tanto la superficie privativa, como la posible participación en zonas comunes en el caso de que se adoptara este tipo de soluciones).

MANZANA O LOTE	SUP. (m2. s)	Nº VIV.	SUP. MEDIA/ PARCELA (m2. s.)	INDICE EDIFIC. (m2./m2.)	SUP. EDIFIC. (m2. c)	SUP. MEDIA CONSTR/ VIV. (m2. c.)
RUP-1	18.988	30	632,93	0,40	7.595,20	253,17
RUP-2	12.915	20	645,75	0,40	5.166,00	258,30
RUP	31.903	50	638,06	0,40	12.761,20	255,24

MANZANA O LOTE	SUP. (m2. s)	Nº VIV.	SUP. MEDIA/ PARCELA (m2. s.)	INDICE EDIFIC. (m2./m2.)	SUP. EDIFIC. (m2. c)	SUP. MEDIA CONSTR/ VIV. (m2. c.)
RUA-1	17.255	17	1.015,00	0,30	5.176,50	304,50
RUA-2	15.925	15	1.061,67	0,30	4.777,50	318,50
RUA-3	11.611	11	1.055,55	0,30	3.483,30	316,66
RUA-4	6.240	6	1.040,00	0,30	1.872,00	312,00
RUA	51.031	49	1.041,45	0,30	15.309,30	312,43

- DOCUMENTO REFUNDIDO DE MODIFICACIONES -

Plan Parcial de Ordenación
Sector P.P. I-5 "Roza Martín"
Majadahonda (Madrid)
NOVIEMBRE 2.008

MANZANA O LOTE	SUP. (m2 s.)	INDICE EDIFIC. (m2/m2)	SUP. EDIF. (m2 c.)	N ° VIV.	SUP. MEDIA CONSTR7 VIV. (m2. c.)
RCA	28.272	1,0	28.272	310	91,20

Por su parte, el resto de las edificabilidades lucrativas se reparten por manzanas o lotes de la siguiente manera:

MANZANA O LOTE	SUPERFICIE (m2 s.)	INDICE EDIFICABILIDAD (m2 / m2) (*)	SUPERFICIE EDIFICABLE (M2 c)
TCG - 1	25.266	0,40	10.106,40
TCG - 2	38.184	0,401456	15.329,20
TGC - 3	4.714	0,40	1.885,60
TCG	68.164	0,400816	27.321,20

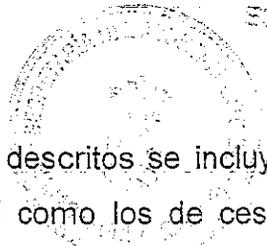
(*) El índice de edificabilidad se recoge a los efectos del cálculo general medio de edificabilidad, y no presupone índice de aplicación sobre cada una de las manzanas o parcelas edificables.



MANZANA O LOTE	SUPERFICIE (m2 s.)	INDICE EDIFICABILIDAD (m2 / m2) (*)	SUPERFICIE EDIFICABLE (M2 c)
DPR - 1.1	10.120	0,975222	9.869,25
DPR - 1(2-6)	33.204	0.975655	32.395,65
DPR - 2	37.717	0,90	33.945,30
DPR	81.041	0,9403906	76.210,20

(*) El índice de edificabilidad se recoge a los efectos del cálculo general medio de edificabilidad, y no presupone índice de aplicación sobre cada una de las manzanas o parcelas edificables.

MANZANA O LOTE	SUPERFICIE (m2 s.)	INDICE EDIFICABILIDAD (m2 / m2)	SUPERFICIE EDIFICABLE (M2 c)
DDS - 1	1.791	0,10	179,10
DDS - 2	1.791	.0,10	179,10
DDS - 3	6.721	0,10	672,10
DDS	10.303	0,10	1.030,30



Dentro de los aprovechamientos lucrativos descritos se incluyen los correspondientes a los propietarios de terrenos así como los de cesión obligatoria a la Administración actuante, el Ayuntamiento de Majadahonda, cifrándose estos últimos en el 10 % de los totales según establece la legislación vigente, sin perjuicio de la posible compensación económica equivalente por los mismos.

En cuanto a los aprovechamientos correspondientes a los usos dotacionales y de servicios éstos se ajustan a los establecidos en el planeamiento general de referencia, y a las determinaciones de la nueva L.S.C.M., según se aprecia en los siguientes cuadros:

EQUIPAMIENTOS SOCIALES				
Manzana o Lote	Uso	Superficie (m2. s.)	Indice Edificabilidad (m2 / m2)	Superficie Edificable (m2. c.)
EQE	Escolar	11.219	0,50	5.609,50
EQD	Deportivo	10.396	0,30	3.118,80
EQS	Social	6.501	0,50	3.250,50
EQC	Comercial	3.502	0,50	1.751,00



Jose del

SERVICIOS URBANOS				
Manzana o Lote	Uso	Superficie (m2. s.)	Indice Edificabilidad (m2 / m2)	Superficie Edificable (m2. c.)
SUB	Recogida basuras	6.992	0,50	3.496,00
SUT	Centros Transformac.	672	—	—

Las superficies edificables de cada una de las manzanas y zonas recogidas en los cuadros que anteceden se consideran como máximas en cualquiera de los casos, con independencia de los ajustes que, en su caso, puedan sufrir las superficies de las mismas.

5.4.- INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS.

En el presente Plan Parcial se prevé la implantación de las siguientes redes de servicios urbanos:

- 5.4.1.- Red viaria.
- 5.4.2.- Redes de saneamiento.
- 5.4.3.- Red de distribución de agua e hidrantes contra incendios.
- 5.4.4.- Red de riego.
- 5.4.5.- Red de distribución de energía eléctrica.
- 5.4.6.- Red de alumbrado público.
- 5.4.7.- Red de gas natural.

5.4.8.- Red de canalizaciones de telecomunicaciones.

5.4.9.- Red de recogida neumática de basuras.

Dado el carácter de la figura de planeamiento que nos ocupa, y en función de lo establecido al respecto en la legislación urbanística vigente, las citadas redes se recogen en este documento únicamente a título enunciativo, ya que las mismas deberán ser debidamente desarrolladas en el correspondiente proyecto de urbanización. El presente Plan Parcial establece tan sólo los puntos y formas de conexión de estas redes con las generales de la ciudad, de forma que se garantice su adecuada integración.

Por otra parte, en el Anexo Normativo que acompaña a las Ordenanzas Regulatoras se señalan las condiciones técnicas mínimas de las redes y obras de urbanización, a los efectos de que las mismas sean contempladas en el citado proyecto de urbanización.

5.4.1.- RED VIARIA.

Tal y como ya se ha citado al describir la propuesta adoptada, el viario queda jerarquizado en función de las características e intensidades del tráfico previsto.

Las características y secciones tipo de las distintas vías han quedado igualmente definidas en el apartado 5.1.

5.4.2.- REDES DE SANEAMIENTO.

EL SECRETARIO GENERAL



Dadas las diferentes características de los puntos de vertido y de conexión de la red de saneamiento, ésta se prevé de tipo separativo. Así, la red de fecales, en un principio, se pensó que había de conectarse a un colector que, a lo largo de la M-503 y atravesando el sector contiguo "Los Satélites", conectara a su vez con el emisario que había de discurrir por la margen derecha del Río Guadarrama y llevara las aguas a la E.D.A.R. denominada "Las Villanuevas", situada en el término municipal de Villanueva de la Cañada. Esta solución se encontraba contemplada en el "Convenio entre el Canal de Isabel II y el Ayuntamiento de Majadahonda para la ejecución de las obras del Plan Director de Saneamiento y Depuración Integral de Majadahonda" ya citado.

Sin embargo, con posterioridad a la aprobación definitiva del Plan Parcial original en los términos citados, los organismos medio ambientales de la Comunidad de Madrid no han admitido la ejecución de dichos colectores y emisarios, por afectar al Parque de la cuenca media del río Guadarrama, exigiendo la adopción de una solución alternativa. Ésta ha consistido finalmente en la construcción de una nueva E.D.A.R. en la carretera de Majadahonda a Villanueva del Pardillo, dentro del término municipal de Majadahonda, a la cual se han de llevar los vertidos de aguas fecales, tanto del sector "Los Satélites", como del que nos ocupa. Para ello se ha previsto (y en la actualidad ya se ha ejecutado) un paso en hincapié bajo la M-503 duplicada, fuera del sector pero muy próximo al extremo Noroeste del mismo, continuando después el colector unificado de ambos sectores hacia el Norte en dirección a la citada depuradora.

Las aguas pluviales, por su parte, se conducen directamente a los cauces naturales existentes, disponiéndose los correspondientes pasos bajo la M-503 para conectar con los cursos naturales de los mismos al Norte de ella. Así, las propias condiciones topográficas del sector definen de forma bastante

clara las cuencas y puntos de vertido y conexión de la red, de forma que la misma funcione de manera natural por gravedad.

Todos los ramales contarán con sus correspondientes pozos de registro, que se habrán de disponer en los cambios de dirección, en los puntos de confluencia de ramales y cada 50 m. como mínimo en los tramos rectos.

En cualquier caso, cabe señalar que las características de la red descritas en este apartado tienen tan sólo carácter indicativo, debiendo ser el ulterior Proyecto de Urbanización el que adopte las soluciones definitivas y justifique debidamente las mismas.

5.4.3.- RED DE DISTRIBUCIÓN DE AGUA E HIDRANTES CONTRA INCENDIOS.

En función de las características de la ordenación prevista, se dispondrá una red de distribución de agua de tipo mallada que discurra bajo las aceras de las manzanas, de forma que quede debidamente garantizado el suministro a los distintos tramos de fachada, incluso en caso de averías ó cortes en puntos concretos de la red.

De acuerdo con la normativa del Canal de Isabel II, la red estará compuesta por tubo de fundición dúctil, contando con sus correspondientes válvulas de corte, puntos de desagüe, ventosas y todos aquellos elementos necesarios para un correcto funcionamiento de la misma, cuya concreción y características finales se detallarán en el futuro Proyecto de Urbanización.

160



oficial de

Además de ello, la red contará con los necesarios hidrantes contra incendios, que se dispondrán a una distancia máxima entre sí no superior a 200 m.

Desde el punto de vista del suministro, la distribución al sector se apoyará en los ramales de ϕ 400 previstos en el mismo en el "Convenio entre el Canal de Isabel II y el Ayuntamiento de Majadahonda para la ejecución de las obras del Plan Director de Abastecimiento de Agua de Majadahonda" ya citado.

Los parámetros de cara al dimensionamiento de la red serán los siguientes:

- Población 3,5 hab. / viv.
- Consumo residencial 400 l. / hab. / día.
- Otros consumos 10 l. / m2. / día.
- Coeficiente punta 2,5

5.4.4.- RED DE RIEGO.

Sin perjuicio de que en el futuro se pueda contar con una red independiente de distribución de agua para riego alimentando la misma con las aguas tratadas en la Estación Depuradora de Aguas Residuales, solución ésta que resulta ideal a medio de plazo, en la actualidad la solución posible se basa en tomar el agua de la red de distribución de agua potable descrita en el apartado anterior. A partir de ella se crearán ramales para regar por goteo los arboles previstos en alcorques en las calles, así como para crear una pequeña red de bocas de riego que den servicio a las zonas verdes públicas previstas, que, en su caso, podría suplementar su fuente de abastecimiento con la

ejecución de una captación dotada de la bomba, aljibe y grupo de presión correspondientes.

Esta red de riego será completamente independiente de la red de distribución de agua potable y estará formada por tuberías principales de fundición dúctil y tuberías secundarias que podrán ser de polietileno de baja densidad ó de PVC.

De acuerdo con la normativa vigente, no se dispondrán en las calles bocas de riego para limpieza viaria, aspecto que deberá resolverse por otros medios (camión regador con agua reciclada, etc.).

5.4.5.- RED DE DISTRIBUCION DE ENERGIA ELECTRICA.

Se contempla, en primer lugar, el llevar al pasillo eléctrico establecido por el Plan General la totalidad de las líneas de distribución y transporte en alta tensión que entran y salen de la Subestación Eléctrica Saltos del Sil, de Iberdrola, colindante con el sector.

En función de los datos recabados, se prevé el suministro de energía eléctrica al sector en media tensión desde el Sur del mismo, junto a la Subestación Eléctrica citada.

Desde dicho punto se dará servicio en conducción subterránea bajo las vías públicas a un total de nueve centros de transformación, para una potencia total estimada de 15.600 Kw. Cuatro de estos centros contarán con dos máquinas de 630 KVA, y cinco de ellos con una sola máquina de 630 KVA.

162



Felix Hernandez Malo

La justificación del número y características de estos centros de transformación obedece a las conversaciones mantenidas al respecto con Iberdrola, que, en cualquier caso, habrán de considerarse con mayor detalle y precisión en el correspondiente Proyecto de Urbanización.

5.4.6.- RED DE ALUMBRADO PÚBLICO.

Se prevé que la red de alumbrado público se ajuste a la jerarquización que presentan las distintas vías en función de las características del tráfico de las mismas, de forma que aquellos viales que desde el punto de vista del tráfico tienen una mayor importancia cuenten así mismo con un nivel luminotécnico más elevado.

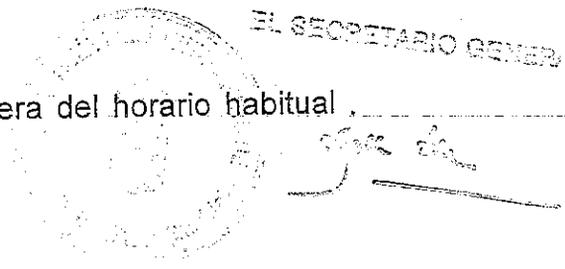
En principio se tenderá a conseguir un nivel de iluminancia en las vías de mayor importancia de alrededor de 25 lux, que deberá llegar hasta los 40 lux en las glorietas previstas, y que podrá estar en torno a los 20 lux. en las calles interiores de menor carga de tráfico.

Desde el punto de vista de la disposición de las luminarias se establecen dos tipos diferentes de soluciones. En la calles principales se adoptará una disposición bilateral de las mismas, mientras que en las de menor importancia éstas se dispondrán al tresbolillo en función de sus características específicas.

En cuanto al tipo de iluminación, se propone la de lámparas de vapor de sodio de alta presión, debiendo ser en el Proyecto de Urbanización donde se fijen de forma pormenorizada las características específicas de las luminarias elegidas, que, en cualquier caso, deberán ser cerradas y de tipo antivandálico, debiendo disponer, las de alto consumo, de equipo reductor de

EL SECRETARIO GENERAL

potencia que permita reducir la intensidad lumínica fuera del horario habitual, sin menoscabo de la seguridad.



Los centros de mando de alumbrado se dispondrán cercanos a los centros de transformación, pero independientemente de ellos, procurando que cuenten con unas óptimas condiciones de accesibilidad.

5.4.7.- RED DE GAS NATURAL.

Para el suministro de gas natural a los usos del sector, se prevé acometer a la antena que discurre a lo largo de la M-512, así como a la conducción de ϕ 110 existente al Oeste del mismo, en la calle Cullera de la Urbanización Bonanza. No obstante, la solución concreta y definitiva de conexión habrá de especificarse de forma detallada en el Proyecto de Urbanización en función de los requerimientos que al respecto establezca en su día la compañía suministradora.

En cualquier caso, para el cálculo aproximado de la demanda de gas se ha estimado una cuantía de 30 KW/viv., mientras que para el predimensionado de la red se considerará una velocidad máxima del gas de 17 m/seg. y una presión mínima de 3 atm.

5.4.8.- RED DE CANALIZACIONES DE TELECOMUNICACIONES.

Para el servicio de telecomunicaciones a las edificaciones y usos del Plan Parcial se prevé conectar a la red de distribución que discurre al Este del sector zona en la que existen dos posibles puntos de conexión. El

169



Felix Hernandez Malo

primero de ellos) cuenta con ocho conducciones de PVC de ϕ 110, mientras que el segundo cuenta con dos conducciones igualmente de ϕ 110 de PVC.

5.4.9.- RED DE RECOGIDA DE BASURAS.

De acuerdo con la política que en este sentido está desarrollando el Ayuntamiento de Majadahonda, se prevé la implantación de un sistema de recogida neumática de basuras mediante una red de conductos subterráneos que, en distribución ramificada, acometan a una central de recogida por aspiración, en la que se filtra el aire aspirado y se comprimen las basuras en contenedores herméticos para su transporte a vertedero, ó al correspondiente centro de tratamiento.

La central de recogida correspondiente al sector tiene un carácter más general, situándose en la esquina Noroeste del mismo, a caballo entre éste y el contiguo denominado "Los Satélites", en función de lo establecido por el Plan General, y para lo cual se contempla la correspondiente reserva de suelo.

Los conductos que forman la red serán de acero inoxidable, contando con los correspondientes pozos de registro intermedio dotados de compuertas de inspección.

Los puntos de recogida de basura serán buzones de vertido en intemperie, con válvulas de basura de apertura automática a intervalos de tiempo definidos. La ubicación exacta de estos elementos, así como el resto de las características detalladas de la red serán debidamente fijadas en el futuro Proyecto de Urbanización, una vez que se cuente con un conocimiento más detallado el posicionamiento final de las edificaciones.

5.5.- RELACIÓN DETALLADA DE LAS MODIFICACIONES QUE SE INTRODUCEN EN RELACIÓN CON EL PLAN PARCIAL APROBADO ORIGINALMENTE.

Tal y como ya se ha señalado, las modificaciones que mediante el presente documento se propone introducir en el Plan Parcial aprobado originalmente responden a una serie de motivos básicos que han ido dando origen a las mismas.

En consecuencia, para un más fácil entendimiento del alcance de dichas modificaciones, a continuación se relacionan de forma detallada las mismas, agrupadas según el concepto básico que las ha motivado:

5.5.1.- MODIFICACIONES DERIVADAS DEL RESIDEÑO DE LA M-503.

Analizando el trazado actual de la carretera M.503 de Este a Oeste de manera desglosada por lo tramos o elementos singulares que la conforman, no encontramos con las siguientes modificaciones con respecto a las determinaciones del Plan Parcial original:

- Rotonda Este:
 - Ligerio desplazamiento de la rotonda hacia el Sur.
 - Supresión de la conexión con esta rotonda del viario que discurre por la mitad Norte del límite Este del sector (actual calle de Las Bodas de Fígaro) .
 - Ligera reducción de la manzana TCG-2 en dicho punto.

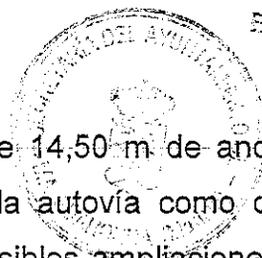
- Tramo Este:



Jose

Rediseño total de la sección transversal pasando de un carácter de travesía urbana a otro de pura autovía.

- Supresión de la rotonda intermedia de conexión con el viario interior del sector inicialmente contemplada.
 - Creación de una vía de servicio por el Sur del tronco principal de la autovía, con desprendimiento de acceso a ella desde éste. Esta vía de servicio enlaza por el Este con el vial que, discurriendo por el límite Este del sector, originalmente conectaba con la citada rotonda Este, y por el Oeste con el tramo de antigua M.-503 que se reconvierte en avenida urbana (actual calle de las Bodas de Fígaro).
 - Rediseño del tramo final del vial Norte – Sur de la zona Norte de usos terciarios del sector que originalmente conectaba con la pequeña rotonda que se ha suprimido sobre el nuevo tramo de la M-503, el cual ahora pasa a conectar con la nueva vía de servicio (calle de La Boheme).
 - Ligerio reajuste de la forma y dimensiones del extremo Oeste de la manzana TCG-2.
- Rotonda central:
 - Desplazamiento hacia el Norte de la misma.
 - Ligerio aumento del diámetro de la rotonda.
 - Reajuste de la forma y dimensiones del extremo Oeste de la manzana TCG-1.
 - Rediseño de la conexión del tramo de la vieja M-503 a la nueva rotonda.
 - Tramo Oeste:
 - Duplicación de la carretera hacia el Norte con el carácter de autovía.



EL SECRETARIO GENERAL

- Delimitación de una banda de 14,50 m de anchura a partir de la línea blanca de la autovía como dominio público de carreteras para posibles ampliaciones de la misma.

5.5.2.- MODIFICACIONES DERIVADAS DEL REDISEÑO DEL ANTIGUO TRAMO DESAFECTADO DE LA M-503 (ACTUAL CALLE DE EL BARBERO DE SEVILLA).

- Reconsideración total de la sección transversal de la vía, pasando a dotarla de un carácter de avenida urbana.
- Reducción del diámetro de la rotonda proyectada en el extremo Sureste de la misma.
- Creación de un nuevo vial en la parte Norte de la zona calificada para usos dotacionales privados, a lo largo del muro de contención de separación con respecto a la zona residencial, para dar acceso desde el mismo a las parcelas destinadas a estos usos, en lugar de hacerlo desde el tramo de la vieja M-503 reconvertido en avenida urbana.

5.5.3.- OTRAS MODIFICACIONES DESTINADAS A MEJORAR LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA DEL SECTOR.

- Rediseño del aparcamiento proyectado en la parte Sureste del sector, junto a la subestación eléctrica de Iberdrola, manteniendo un acceso en rampa a dicha subestación.
- Supresión del acceso a la central del sistema de recogida de residuos sólidos urbanos proyectada al Noroeste del sector a través de la zona de vivienda

EL SECRETARIO GENERAL



Jace ten

unifamiliar, al haberse pasado a dar acceso a la misma desde el colindante sector de "Los Satélites".

- o Reubicación de los suelos destinados a centros de transformación, para adecuarlos a los criterios y necesidades de la compañía suministradora.
- o Pequeños reajustes en las ordenanzas urbanísticas para una mejor adecuación al Proyecto de Reparcelación aprobado, y flexibilización de determinados parámetros que se han demostrado como excesivamente rígidos y poco funcionales, buscando, así mismo, una mayor capacidad de adaptación a las demandas derivadas de las singulares condiciones actuales del mercado inmobiliario.