

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



6.- GARANTIAS DE SOSTENIBILIDAD DE LA SOLUCION PROPUESTA.

6.1. INTEGRACIÓN DE LA POBLACION FUTURA EN LAS REDES DE EQUIPAMIENTOS Y SERVICIO PUBLICOS.

Dado el número máximo de viviendas de 620 con contempla el Plan Parcial, y teniendo en cuenta la media familiar habitual en la zona de 3,5 habitantes por vivienda, tenemos que la población futura que supone el mismo es de :

$$620 \text{ viviendas} \times 3,5 \text{ hab./ viv.} = 2.170 \text{ habitantes.}$$

Teniendo en cuenta que la población actual de Majadahonda es de 54.659 habitantes, el desarrollo del presente Plan Parcial va a suponer un



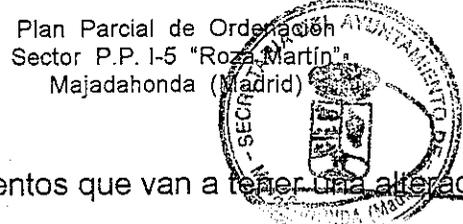
[Handwritten signature]

incremento poblacional de un 3,97 %, cifra realmente poco significativa a los efectos de su repercusión en las redes municipales y supramunicipales.

Según reconoce la Memoria del Plan General de Majadahonda, la población - tipo de este Municipio es el prototipo de gente que demanda gran cantidad de servicios, y se encuentra altamente introducida en el gran consumo de las sociedades occidentales. Se trata de una población, en general, bastante joven (como media entre 35 y 45 años), con puesto de trabajo mayoritariamente en Madrid - capital, y en la que habitualmente trabajan ambos cónyuges. En consecuencia, cabe pensar que los futuros habitantes del sector que nos ocupa han de obedecer básicamente a este perfil, si bien últimamente empieza a tener un cierto peso la oferta de empleo en la zona relativa al sector empresarial y de servicios, que tiende a equilibrar algo el antiguo carácter exclusivamente dormitorio de la misma.

Dadas las características socio-económicas de esta población, la integración de la misma en las redes escolar y educativa se apoya de manera notable en la oferta privada, con importante presencia en la zona. No obstante, teniendo en cuenta las reservas de suelo que se contemplan al respecto en el sector, así como la oferta pública de carácter general que presenta el Municipio, cabe entender que no existirá problema alguno para los nuevos habitantes del sector en este sentido.

En los aspectos asistenciales son igualmente de aplicación las consideraciones efectuadas en el caso anterior en relación con la importancia de la oferta privada, sin perjuicio de la reserva que igualmente el sector plantea como equipamiento social público y de las ofertas de carácter general que presentan los servicios municipales. Por lo tanto, parece clara también la integración de la nueva población en los aspectos relativos a los equipamientos asistenciales.



Los equipamientos que van a tener una alteración más importante en Majadahonda en los próximos años van a ser los sanitarios y hospitalarios, dada la inminente construcción del nuevo Hospital de Puerta de Hierro a escasos metros del sector. Evidentemente hay que entender que con ello han de quedar más que cubiertas las demandas que en ese sentido puedan plantear los futuros habitantes de éste.

La situación relativa a los aspectos deportivos tampoco plantea graves problemas, ni actuales ni previsiblemente de futuro, dada la amplia oferta que en este sentido plantean las instalaciones municipales, algunas de las cuales se encuentran a escasa distancia del sector (Area de Oportunidad, Cerro del Espino, Golf Municipal, etc.). Así mismo, y en cumplimiento de lo previsto en el Plan General, en el presente Plan Parcial se contemplan las correspondientes reservas de suelo para equipamiento deportivo, tanto público como privado, que complementarán las dotaciones de carácter general al respecto.

Los equipamientos culturales tampoco plantean actualmente, ni previsiblemente en el futuro, graves carencias, contando el Ayuntamiento de Majadahonda con una amplia oferta en este sentido, cuyo elemento más importante lo constituye la Casa de la Cultura ubicada en la zona centro del casco urbano, además de otra serie de instalaciones distribuidas por el municipio que la complementan. En cualquier caso, dado que en el sector se prevé una reserva de suelo para usos sociales, las propias demandas de la población podrían hacer que una parte de los mismas tuvieran, en su caso, carácter cultural.

En cuanto al comercio y ocio, cabe indicar que, precisamente, a algo menos de 600 m. del sector se encuentra uno de los complejos más completos de la zona Noroeste, con la oferta más amplia que en este sentido se pueda imaginar (moda, electrodomésticos, muebles, alimentación, cines, restaurantes, discotecas, etc.).

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



Dado que, además entre los usos pormenorizados del propio sector se contempla, en la zona Noreste del mismo, la implantación de usos terciarios y comerciales, cabe entender que la futura integración de los habitantes de éste en este tipo de redes no plantea ningún tipo de problemas.

Los aspectos relativos a la seguridad interior de las viviendas y los futuros habitantes del sector han sido igualmente considerados en el presente Plan Parcial y su ordenación. Así, por una parte, la zona de viviendas unifamiliares se plantea como un ámbito cerrado y con un posible control de accesos que garantice unas óptimas condiciones de seguridad. Por otra parte, la zona de vivienda colectiva, planteada con tipología de bloques abiertos, permite la constitución de parcelas cerradas que puedan, en su caso, contar con los correspondientes controles de acceso de la forma habitual en los casos similares de la zona.

Por último, cabe indicar que el servicio de bomberos en el Término Municipal de Majadahonda se presta, básicamente desde el importante Parque de la Comunidad de Madrid existente en Las Rozas, junto a la A-6, a una distancia inferior a 5 km. En caso de necesidad se cuenta como apoyo y posible refuerzo con el Parque, igualmente de la Comunidad de Madrid, existente en Pozuelo de Alarcón, a unos 7 km. de distancia. Con esta dotación queda claro que el sector está en condiciones de contar con un magnífico servicio en este sentido.



[Handwritten signature]

6.2.- INTEGRACION DE LA POBLACION FUTURA EN LAS REDES DE INFRAESTRUCTURAS PUBLICAS.

En los apartados 3.5 y 5.1 ya se ha hecho una amplia exposición y justificación de las excepcionales condiciones de accesibilidad y comunicaciones viarias con que cuenta el sector, por lo que sólo cabe remitirse a lo dicho en dichos puntos al respecto.

Igualmente, en el apartado 5.4 se ha incluido un detallado análisis de la integración de la presente actuación en las redes de saneamiento y depuración, distribución de agua, distribución de energía eléctrica, alumbrado público, gas natural, telecomunicaciones y recogida de residuos sólidos, por lo que, así mismo, sólo cabe remitirse a lo señalado en este apartado al respecto.

6.3.- VERIFICACION TECNICA DE LA CAPACIDAD PARA GARANTIZAR EL ABASTECIMIENTO DE LOS SERVICIOS PUBLICOS.

En este sentido, como ya se ha citado en apartados anteriores, y se acredita en los Anexos a esta Memoria, los aspectos relativos a saneamiento y depuración de aguas, así como los de abastecimiento de agua, se enmarcan en los Convenios suscritos en su día. Así el 4 de noviembre de 1.996, se firmó 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 en Majadahonda", mediante el que quedan recogidas y garantizadas las condiciones de suministro a la totalidad de las actuaciones contempladas en el Plan General, como es el caso que nos ocupa.



[Handwritten signature]

Igualmente el 25 de Noviembre de 1996 se firmó 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", que, así mismo, garantiza las condiciones de la prestación de este servicio para, entre otros, el ámbito del presente Plan Parcial.

Por su parte, en cuanto a los servicios de energía eléctrica, telecomunicaciones y gas, cabe señalar que ya se han mantenido conversaciones iniciales con las compañías que prestan dichos servicios, los cuales han servido para la determinación de los puntos y condiciones de conexión a las redes generales que se plasman en este Plan Parcial y que se han recogido en apartados anteriores. A lo largo de la tramitación de este documento dichas determinaciones podrán concretarse más en detalle de cara a la aprobación definitiva del mismo.

Por último, en lo que al sistema de recogida neumática de basuras se refiere, cabe indicar que habrá de ser el Ayuntamiento de Majadahonda, que gestiona el servicio, quien fije las condiciones concretas que éste deba cumplir en base a lo ya previsto inicialmente en este Plan Parcial y en el Plan General.

6.4.-ESTUDIO RELATIVO A LAS INFRAESTRUCTURAS DE SANEAMIENTO.

En este sentido, procede remitirse, una vez más al "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", suscrito en Noviembre de 1.996. Tal como ya se ha citado, en el referido Plan Director se establecen las obras y condiciones necesarias para asumir las necesidades de los nuevos crecimientos contemplados en el Plan



[Handwritten signature]

General, entre los que se encuentra la actuación que nos ocupa. Adjuntándose dicho Convenio y Plan Director como Anexos, no cabe sino remitirse al contenido de los mismos evitando repeticiones innecesarias

6.5.- EN RELACION CON EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO.

Según los datos a los que se ha tenido acceso, del total de los viajes que diariamente se producen en Majadahonda, aproximadamente un 39,4 % son viajes interiores, y un 60,6 % son exteriores. De estos últimos, aproximadamente un 65,5 % son generados en Majadahonda y un 34,5 % son atraídos por esta ciudad.

Estas cifras ponen de relieve que, si bien Majadahonda tiene un marcado carácter de ciudad - dormitorio, igualmente genera un notable número de viajes interiores en el Municipio que ponen de manifiesto un incipiente nivel de autosuficiencia.

Dentro de estos viajes internos, el motivo más frecuente es el de estudios, que prácticamente supone el 50 % de los mismos.

Por su parte, el modo de transporte más empleado en estos viajes es "a pie" (casi la mitad), mientras que el vehículo privado es utilizado en casi el 35 % de los mismos, dado el alto nivel de motorización del Municipio. El transporte público, es utilizado tan sólo en algo menos del 8 % de este tipo de viajes.

En cuanto al conjunto de viajes hacia ó desde puntos exteriores a Majadahonda, cabe señalar que la mayor parte de ellos se producen en relación con la Almendra Central y la Corona Metropolitana Oeste, que agrupan prácticamente dos tercios de dichos viajes.

Plan Parcial Ordenación
 Sector P.P. "Rosa Martín"
 Majadahonda (Madrid)



Con la Almendra Central existe un predominio relativo de viajes por motivo Trabajo, que se corresponden básicamente con viajes de este motivo generados por Majadahonda y atraídos por la Almendra Central, mientras que con la Corona Metropolitana Oeste predominan los viajes por motivo Estudios, que se producen en los dos sentidos, es decir, Majadahonda es tanto zona de generación como de atracción de viajes por motivo Estudios.

Es, asimismo, notable el peso del motivo Trabajo en las relaciones de Majadahonda con el Resto de la Periferia Urbana, así como con el Resto de la Corona Metropolitana, para los que Majadahonda se comporta como zona atractora.

En relaciones de Majadahonda con la Periferia Urbana Oeste, el motivo básico del viaje son los Estudios, con predominio de los viajes generados, lo cual se corresponde con la localización en esta zona de la Ciudad Universitaria.

En viajes exteriores, el vehículo privado es el modo básico de desplazamiento, empleado en casi el 55 % de los viajes, mientras que el transporte público solo atiende a poco más del 32 %, lo que supone un peso relativamente importante al "Otros Modos", especialmente el autobús descrecional, empleado en el motivo Estudios.

Si se analiza el reparto modal según relaciones se observan las siguientes diferencias de interés :

- * En relaciones con la Almendra Central, correspondiendo básicamente a viajes atraídos por ésta por motivo Trabajo y Compras, se mantiene, a pesar de las dificultades de aparcamiento en dicha zona, el peso del transporte privado, con una ligera mayor participación del transporte público a costa de "Otros Modos".



- * En relaciones con la Corona Metropolitana Oeste, es decir, relaciones con los municipios limítrofes, con fuerte peso de los motivos Estudios y Otros (Recreo), ganan peso relativo los modos Transporte Privado y Otros (Autobus discrecional y Motos), a costa del Transporte Público que solo satisface el 19 % de los viajes.

- * En relaciones con la Periferia Urbana Este, con fuerte participación del motivo Estudios, pues en dicha zona se localiza la Universidad, cobra peso el transporte público.

- * En relaciones con el Resto de la Corona Metropolitana, con peso importante del motivo Trabajo, en una gran parte atraído por Majadahonda, gana peso el transporte público, aunque una parte importante sigue empleando el vehículo privado.

En síntesis y ligado al fuerte nivel de motorización de Majadahonda, existe una fuerte participación del vehículo privado, tanto en relaciones interiores como exteriores, y solo en viajes atraídos por Majadahonda por motivo Trabajo (Servicio doméstico y Construcción) y en viajes generados por motivo Estudios a las zonas universitarias, se detecta una mayor participación del transporte público.

La existencia de colegios privados, tanto en Majadahonda como en municipios próximos, se traduce en la utilización en ciertas relaciones de Otros Modos (Autobus Discrecional) en porcentajes superiores a las medias.

La conexión de Majadahonda con Madrid y su Area Metropolitana en transporte colectivo se encuentra garantizada por :



- Autobús

- 651 Madrid (Moncloa)-Majadahonda (Zoco).
- 652 Madrid (Moncloa)-Majadahonda (San Roque).
- 653 Madrid (Moncloa)-Majadahonda (Delta).
- 654 Madrid (Moncloa)-Ciudad Universitaria-Majadahonda.
- 561 Madrid / (Aluche)-Pozuelo-Majadahonda-Las Rozas.
- 567 Villaviciosa de Odón-Boadilla-Majadahonda.
- 626 Las Rozas-Majadahonda-Villanueva de la Cañada.

- Ferrocarril

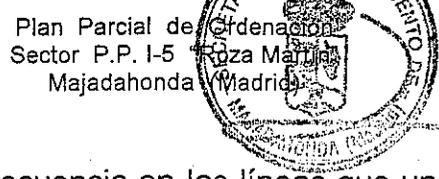
C-7 Príncipe Pío-Majadahonda-Chamartín-Atocha

La red de autobuses permite una conexión adecuada y completa entre Majadahonda y los posibles orígenes y destinos de viajes detectados, por lo que la posible problemática se refiere a :

- a) Frecuencia.
- b) Irregularidad en el servicio.

En el primer caso, la estructura básica de la red, cuatro líneas que conectan Majadahonda con Madrid, (Moncloa), con un itinerario común entre la Avda. de España y Madrid, que en Majadahonda se diversifica, supone elevadas frecuencias en el tramo común y más bajas frecuencias en los ramales en Majadahonda pero coherentes con los niveles de demanda.

La conexión de Majadahonda con el Sur del municipio de Madrid se realiza mediante una única línea y una frecuencia de un servicio cada 5 a 7 minutos en hora punta y cada 10 minutos en hora valle, que, en principio, deben considerarse como adecuadas.



Menor es la frecuencia en las líneas que unen Majadahonda con Villaviciosa de Odón, Boadilla del Monte y Villanueva de la Cañada, pero adecuadas a los niveles de demanda.

Distinto es el diagnóstico que se refiere a la irregularidad del servicio, pues éste está condicionado al tráfico en la A-6, que como ya se ha comentado, es muy elevado, y es causa directa de retrasos, difícilmente resolubles, y pérdidas de viajes, cuya resolución exigiría un amplio parque de reserva disponible en las terminales.

No sometido al tráfico está el servicio ferroviario, que en Majadahonda ha experimentado una notable mejora en los últimos años, en dos sentidos :

- a) Aumento de los servicios, con una frecuencia aproximada de un tren cada 15 minutos, durante todo el día.
- b) Conexión con el eje Las Rozas-Chamartín-Atocha, con acceso directo al Norte de la Almendra Central, destino de numerosos viajes.

El principal problema en este sentido está en que la estación sigue estando relativamente alejada de las principales zonas generadoras de tráfico de Majadahonda

A la vista de todo ello, se puede concluir que la situación del transporte público en Majadahonda es relativamente satisfactoria, aunque con aspectos claramente mejorables.

En este sentido, la presencia de los 2.170 nuevos habitantes que puede suponer el desarrollo de este sector no parece que tenga graves



[Handwritten signature]

problemas para ser asumida por la oferta de transporte público existente en la medida que éste significa del total de los viajes generados y atraídos.

6.6.- PLANES DE ALARMA, EVACUACIÓN Y SEGURIDAD CIVIL EN SUPUESTOS CATASTROFICOS.

La baja densidad de viviendas que presenta el sector (por debajo de las 10 viv/Ha.), así como la gran cantidad de espacios libres previstos en él en función de las tipologías proyectadas, hacen pensar que el mismo presenta unas óptimas condiciones de cara a una evacuación de la población en caso de hipotéticas situaciones catastróficas o de emergencia. En este sentido, cobran igualmente una gran importancia las excepcionales condiciones y variedad de las conexiones viarias externas, que permiten una amplia diversificación y reparto de las alternativas de evacuación a utilizar en su caso.

Los elementos básicos a utilizar para una evacuación de emergencia de los habitantes del sector lo constituyen la M-503 (que lo atraviesa y delimita) y la M-512 que se desarrolla a 200 m. al Este. Es igualmente de destacar la futura presencia de la M-50 a menos de 300 m. con una altísima capacidad de absorción de tráfico para estas situaciones, y que al circunvalar Madrid, presentará múltiples alternativas de derivación de aquéllos, como igualmente tiene ya en la actualidad la M-40 situada a alrededor de 5 Km. al Este.

Es así mismo digno de mención este aspecto, el que la propia ubicación y características topográficas, tanto del sector como de su

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



EL SECRETARIO GENERAL

[Handwritten signature]

entorno, no plantean graves preocupaciones al respecto. El hecho de que se trate de una zona sensiblemente plana, sin montañas o vaguadas de importancia en muchos kilómetros a la redonda, así como la inexistencia de cursos de agua que puedan suponer algún tipo de riesgo o amenaza, contribuyen a la máxima tranquilidad en este sentido.