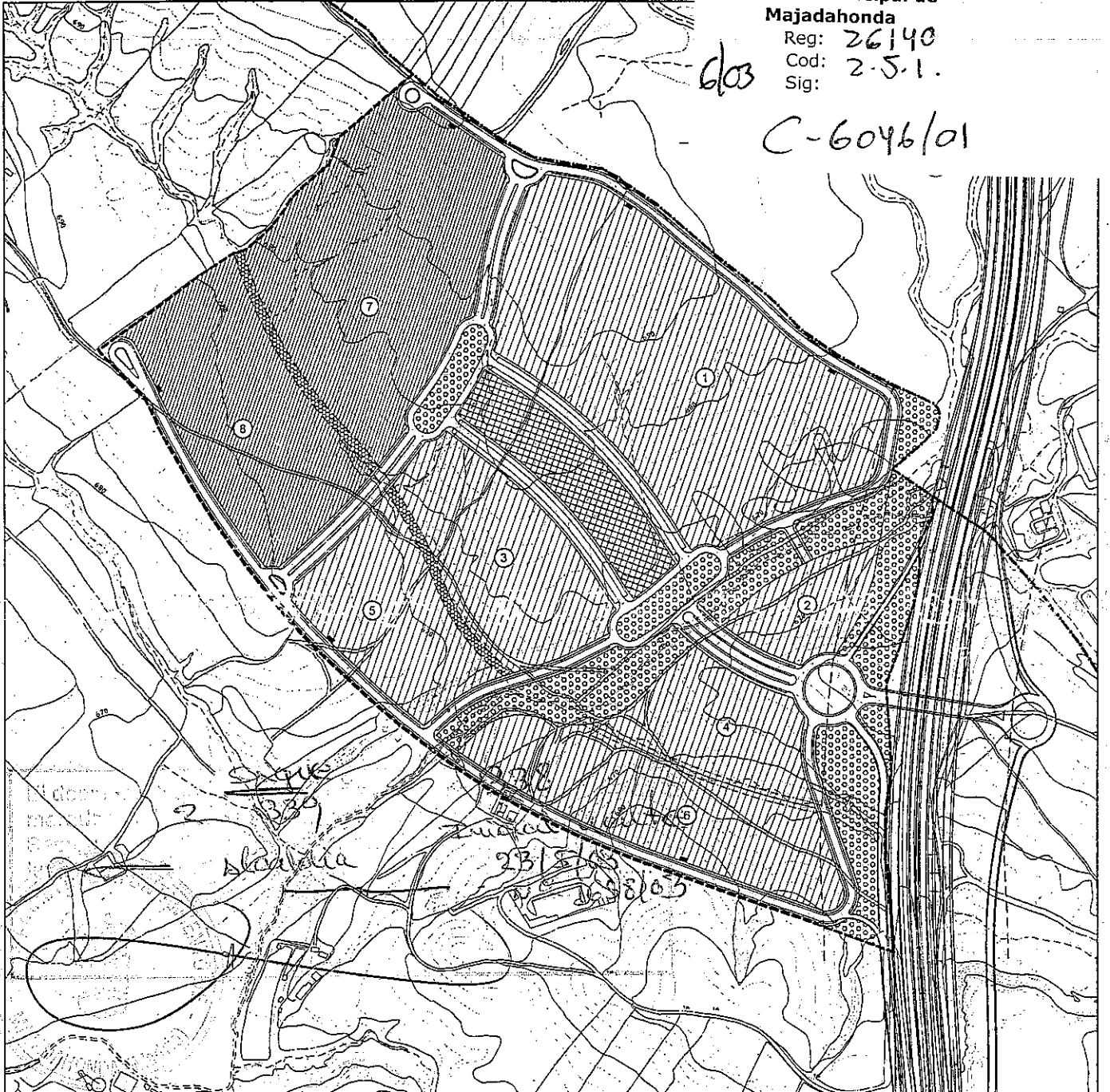


Archivo Municipal de
Majadahonda

Reg: 26140
Cod: 2.5.1.
Sig:

603

C-6046/01



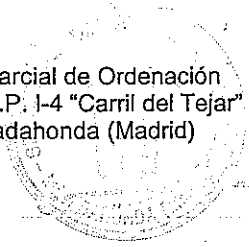
PLAN PARCIAL DE ORDENACION
SECTOR P.P. 1-4 "CARRIL DEL TEJAR"
MAJADAHONDA (MADRID)

AYUNTAMIENTO DE MAJADAHONDA
Aprobado en sesión de PLENO
del día 9 de Septiembre de 2003

AFAR - 4 S.A. - PROCINCO, S.L.

JUNIO 2002
(CORREGIDO MAYO 2003)

Plan Parcial de Ordenación
Sector P.P. I-4 "Carril del Tejar"
Majadahonda (Madrid)



INDICE GENERAL

MEMORIA

1.- INTRODUCCION Y ANTECEDENTES.

1. 1.- Objeto.
1. 2.- Promotor.
1. 3.- Planeamiento general.
1. 4.- Régimen legal aplicable : contenido documental y tramitación.

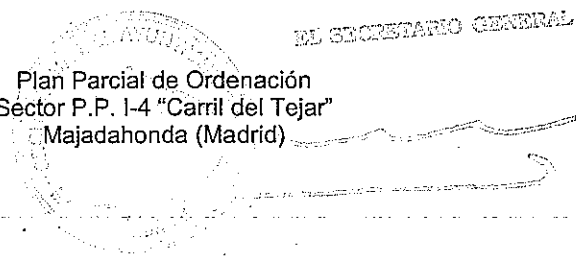
2.- JUSTIFICACION DE LA PROCEDENCIA DE FORMULACION DEL PLAN PARCIAL.

3.- INFORMACION URBANISTICA. ESTADO ACTUAL.

3. 1.- Localización y delimitación del ámbito.
3. 2.- Superficie.
3. 3.- Topografía, morfología y geotécnica.
3. 4.- Climatología.
3. 5.- Accesibilidad.
3. 6.- Usos, edificaciones e infraestructuras existentes.
3. 7.- Estructura de la propiedad del suelo.
3. 8.- Afecciones de planeamiento con incidencia en el desarrollo del sector

4.- OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACION.

Plan Parcial de Ordenación
Sector P.P. 1-4 "Carril del Tejar"
Majadahonda (Madrid)



5.- DESCRIPCION DE LA PROPUESTA.

- 5. 1.- Estructura viaria.
- 5. 2.- Zonificación.
- 5. 3.- Superficies, edificabilidades y aprovechamientos.
- 5. 4.- Infraestructuras y servicios.

6.- GARANTIAS DE SOSTENIBILIDAD DE LA SOLUCION PROPUESTA.

- 6. 1.- Integración de la población futura en las redes de equipamientos y servicios públicos.
- 6. 2.- Integración de la población futura en las redes de infraestructuras públicas.
- 6. 3.- Verificación técnica de la capacidad para garantizar el abastecimiento de los servicios públicos.
- 6. 4.- Estudio relativo a las infraestructuras de saneamiento.
- 6. 5.- En relación con el sistema de transporte público.

7.- ORGANIZACION Y GESTION DE LA EJECUCION DEL PLAN PARCIAL

- 7.1.- Delimitación de la unidad de ejecución.
- 7. 2.- El sistema de actuación.
- 7. 3.- Plazos de ejecución.
- 7. 4.- Niveles mínimos de los servicios urbanos para permitir la utilización de los terrenos
- 7. 5.- Alteración de las previsiones temporales.

8.- JUSTIFICACION DE LA ADECUACION DE LA PROPUESTA A LA NORMATIVA VIGENTE..

ORDENANZAS REGULADORAS

CAPITULO 1 : DISPOSICIONES DE CARACTER GENERAL.

- Artículo 1.- Objeto, función y contenido sustantivo.
- Artículo 2.- Ambito de aplicación.
- Artículo 3.- Vigencia.
- Artículo 4.- Efectos.
- Artículo 5.- Modificaciones del Plan Parcial.
- Artículo 6.- Contenido documental del Plan Parcial.
- Artículo 7.- Normas de interpretación.
- Artículo 8.- Afecciones y Normativa complementaria.

CAPITULO 2 : TERMINOLOGIA Y CONCEPTOS.

- Artículo 9.- Terminología empleada en el Plan Parcial.

CAPITULO 3 : REGIMEN URBANISTICO DEL SUELO.

- Artículo 10.- Calificación del suelo.
- Artículo 11.- Redes públicas.
- Artículo 12.- Regulación de derechos y cargas de la propiedad del suelo.



CAPITULO 4 : DESARROLLO DEL PLAN PARCIAL.

- Artículo 13.- Condiciones generales para su desarrollo.
- Artículo 14.- Planeamiento y proyectos de Desarrollo.
- Artículo 15.- Proyecto de Equidistribución (Reparcelación).
- Artículo 16.- Proyecto de Urbanización.
- Artículo 17.- Proyecto de Parcelación.
- Artículo 18.- Proyectos de Edificación.
- Artículo 20.- Conservación de la urbanización.
- Artículo 21.- Derecho a edificar.

CAPITULO 5 : NORMAS DE URBANIZACION.

- Artículo 22.- Normativa de aplicación.
- Artículo 23.- Obras e infraestructuras a cargo del ámbito.
- Artículo 24.- Condiciones de cálculo de las redes de servicios y otras de urbanización.

CAPITULO 6 : NORMAS GENERALES DE LA EDIFICACION Y DE LOS USOS.

- Artículo 25.-

CAPITULO 7 : ORDENANZAS PARTICULARES DE CADA ZONA.

- Artículo 26.- Generalidades.

Artículo 27.- Zona 1. Terciario ordinario.

Artículo 28.- Zona 2. Terciario I + D

Artículo 29.- Zona 3. Equipamiento.

Artículo 30.- Zona 4. Espacios libres -zonas verdes.

Artículo 31.- Zona 5. Red viaria.

Artículo 32.- Zona 6. Centros de transformación

ANEXO NORMATIVO

Condiciones Técnicas mínimas de las redes y obras de urbanización



1.- INTRODUCCION Y ANTECEDENTES.

1.1.- OBJETO.

El presente Plan Parcial de Ordenación del Sector P.P. I-4 "Carril del Tejar", en el término municipal de Majadahonda (Madrid), es una propuesta de ordenación integral del territorio que abarca la misma, regulando en ella, tanto las condiciones de urbanización, como las de edificación y uso del suelo para cada zona diferenciada de dicho sector en desarrollo de las determinaciones que el planeamiento general establece para aquél.

Se trata, en consecuencia, de establecer la ordenación pormenorizada del citado sector de suelo urbanizable programado previsto en

el Plan General de Ordenación Urbana de Majadahonda, respetando las determinaciones estructurantes que dicho instrumento contempla al efecto.

Esta actuación se plantea en el marco del concurso público para el otorgamiento de la concesión de la gestión del sistema de expropiación del Area de Desarrollo nº 18 "Carril del Tejar" del Plan General de Ordenación Urbana de Majadahonda convocado por el Ayuntamiento de dicha localidad, y cuyo pliego de condiciones fué aprobado mediante acuerdo plenario de fecha 29 de Enero de 2.002 (anuncio publicado en el B.O.C.M. de 15 de Abril de 2.002). Se acompañan como Anexo 1 fotocopia del referido acuerdo, así como del correspondiente Pliego de Condiciones.

1.2.- PROMOTORES.

El presente Plan Parcial. se formula por los grupos inmobiliarios **AFAR - 4, S.A.**, con domicilio social en Majadahonda, calle Gran Vía nº 1 - 1º D, y C.I.F. número A-28569127, y **PROCINCO, S.L.**, con domicilio social igualmente en Majadahonda, en la c/ Santiago Apostol nº 3 bajo, y C.I.F. número B-81523672.

Dichas sociedades son propietarias de diversas fincas dentro del sector, y así mismo representan a distintos propietarios de terrenos igualmente incluidos en él, que les han encomendado la puesta en marcha del desarrollo urbanístico del mismo. Dicho grupo de propietarios representa un porcentaje de la superficie total del sector superior a un 51 %.

La relación completa de estos propietarios / promotores, así como la de los de la totalidad del sector se acompañan en el apartado correspondiente de esta Memoria y se recogen gráficamente en el plano de estructura indicativa de la propiedad.

1.3.- PLANEAMIENTO GENERAL.

El planeamiento de rango superior que establece la clasificación de suelo como urbanizable programado del primer cuatrienio y el resto de las determinaciones urbanísticas generales y estructurantes que sirven de base para el desarrollo del presente Plan Parcial, lo constituye actualmente el Plan General de Ordenación Urbana de Majadahonda, aprobado definitivamente por acuerdo del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid de fecha 8 de Enero de 1.998, que fué completado por acuerdo del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid de 4 de Febrero de 1.999 en relación con las fichas de desarrollo de determinados ámbitos.

Posteriormente, y ante la detección de ciertas contradicciones en la ficha de desarrollo de este sector contenida en el Plan General, el Ayuntamiento de Majadahonda, en sesión plenaria celebrada el 27 de diciembre de 2.001, aprobó una "Propuesta de interpretación de la ficha de características urbanísticas del Area de Desarrollo nº 18 "Carril del Tejar" acorde con los intereses e intenciones municipales.

Por otra parte, al no haberse llegado a aprobar definitivamente el convenio urbanístico inicialmente suscrito el 18 de diciembre de 2.000, mediante el que se pretendía desarrollar la gestión del sector, el Ayuntamiento

de Majadahonda decidió llevar a cabo los trámites oportunos para aplicar el sistema de ejecución por expropiación. A dichos efectos, se instruyó el correspondiente expediente de Proyecto de Delimitación del Area de Desarrollo nº 18 "Carril del Tejar", que fué aprobado definitivamente por Decreto de la Alcaldía nº 75/02, de 16 de Enero. En dicho Proyecto se fijaba el sistema de expropiación y se establecía la forma de gestión mediante la atribución de la misma a concesionario.

Al final de esta Memoria se acompañan como Anexo 2, fotocopia de la ficha de condiciones de desarrollo que el Plan General incluye para el sector que nos ocupa, reducciones de los planos principales de ordenación del Plan General que afectan al sector, acuerdo relativo a la "Propuesta de interpretación de la ficha de características urbanísticas del Area de Desarrollo nº 18 "Carril del Tejar" y datos del Proyecto de Delimitación de dicha área.

1.4.- REGIMEN LEGAL APLICABLE : CONTENIDO DOCUMENTAL Y TRAMITACION.

La redacción del Plan Parcial se ajusta en sus determinaciones a lo establecido al respecto en la legislación vigente, especialmente a lo dispuesto en la Ley 9/2001, de 17 de Julio de 2.001, del Suelo de la Comunidad de Madrid, (en adelante L.S.C.M.), así como a las determinaciones estructurantes que contiene el planeamiento general que el mismo desarrolla.

Habiendo sido aprobado definitivamente el Plan General de Ordenación Urbana de Majadahonda con anterioridad a la entrada en vigor de la citada Ley 9/2.001, la misma le será de aplicación en los términos previstos en las Disposiciones Transitorias Primera, Segunda, Tercera y Cuarta.

En función de ello, se habrán de tener en cuenta las siguientes circunstancias:

- 1º.- A los terrenos objeto de este Plan Parcial, clasificados como suelo urbanizable programado por dicho Plan General, se les aplicará el régimen establecido por la L.S.C.M. para el suelo urbanizable sectorizado.
- 2º.- Será de aplicación directa la regulación establecida por la L.S.C.M. sobre determinaciones estructurantes y determinaciones pormenorizadas.
- 3º.- El Plan General mantendrá su vigencia con las matizaciones aquí recogidas, no obstante lo cual el mismo deberá adaptarse a la L.S.C.M. en el plazo de dos años a contar desde su entrada en vigor.
- 4º.- En suelo urbanizable programado, como el que nos ocupa, serán exigibles las cesiones previstas por la L.S.C.M., para lo cual el Plan Parcial establecerá las cesiones que fija la misma, cualesquiera que sean las previsiones del Plan General al respecto y sin necesidad de modificar éste.

El Plan Parcial desarrolla el Plan General para establecer la ordenación pormenorizada, de la totalidad del Sector P.P. I-4 "Carril del Tejar", respetando las determinaciones estructurantes de aquél, y pudiendo modificar, para su mejora, cualesquiera determinaciones de ordenación pormenorizada establecidas por el Plan General, siempre que ello se justifique convenientemente.

Según lo establecido por el Artículo 48 de la L.S.C.M., el Plan Parcial debe contener todas las determinaciones pormenorizadas de ordenación urbanística que se enumeran y regulan en el Capítulo II (Determinaciones de la ordenación urbanística), del Título II (Planeamiento urbanístico) de la misma.

En este sentido, se entiende por determinaciones pormenorizadas de la ordenación urbanística, aquellas que tienen el grado de precisión suficiente para legitimar la realización de actos concretos de ejecución material. Tienen este carácter las siguientes (Art. 35.4 L.S.C.M.) :

- a) La definición detallada de la conformación espacial de cada área homogénea, ámbito de actuación o sector y, especialmente, en suelos urbanos y urbanizables, de alineaciones y rasantes.
- b) Las condiciones que regulan los actos sobre las parcelas y las que deben cumplir éstas para su ejecución material.
- c) La regulación del tipo de obras admisibles y las condiciones que deben cumplir las edificaciones, las construcciones en general, las instalaciones y las urbanizaciones.
- d) El régimen normativo de usos pormenorizados e intervenciones admisibles y prohibidas, así como las condiciones que deben cumplir para ser autorizadas.
- e) La definición de los elementos de infraestructuras, equipamientos y servicios públicos que conforman las redes locales, completando las redes generales y supramunicipales pero sin considerarse parte de ellas.

- f) La delimitación, cuando proceda, de unidades de ejecución y la asignación de los sistemas de ejecución.
- g) Las que no estén expresamente calificadas por el planeamiento general como determinaciones estructurantes de la ordenación urbanística.

Habiéndose citado entre las determinaciones pormenorizadas de la ordenación urbanística que debe incluir el Plan Parcial, la definición de los elementos que conforman las redes locales completando las redes generales y supramunicipales, cabe recordar que se entiende por red pública el conjunto de los elementos de las redes de infraestructuras, equipamientos y servicios públicos que se relacionan entre sí con la finalidad de dar un servicio integral (Art. 36 L.S.C.M.) Dichas redes se pueden dividir jerárquicamente en tres niveles :

- * Supramunicipal : Propia de las políticas de la Administración del Estado o de la Comunidad de Madrid.
- * General : Para uso y servicio de los residentes en el conjunto del Municipio.
- * Local : Para uso, servicio y gestión predominante de los residentes del ámbito ó sector.

Desde el punto de vista funcional, las redes se pueden dividir en los siguientes grupos :

- * Infraestructuras :
 - Comunicaciones (viario, ferrocarril, etc.)
 - Infraestructuras sociales (abastecimiento, saneamiento y depuración).

* Equipamientos :

- Zonas verdes y espacios libres.
- Equipamientos sociales (educativos, culturales, sanitarios, asistenciales, deportivos, recreativos y administrativos).

* Servicios :

- Servicios urbanos (suministro de agua, alcantarillado y energía eléctrica, alumbrado público, teléfono, acceso rodado y aparcamientos).
- Viviendas públicas o de integración social.

Los terrenos que el planeamiento urbanístico destine y reserve a elementos integrantes de las citadas redes públicas, en el caso de un sector de suelo urbanizable como el que nos ocupa, pasarán a titularidad pública mediante cesión libre, gratuita y urbanizada, según lo dispuesto en los Artículos 90 y 91 de la L.S.C.M. , con las cuantías y características recogidas en el Artículo 36 de dicho texto legal.

En función de todo ello, y de forma resumida, se puede decir que las determinaciones relativas a las redes públicas que debe contemplar el Plan Parcial son las siguientes :

* REDES SUPRAMUNICIPALES :

- Establecidas por : El planeamiento regional territorial o, en su defecto por el planeamiento general.
- Cuantía : 20 m² s/100 m² c
(como mínimo, la tercera parte deberá destinarse a la red de viviendas públicas o de integración social).

- Beneficiario : Comunidad de Madrid.
- Observaciones :
 - a) Si no se hubieran adscrito al sector o en su caso, las unidades de ejecución en que se divida, terrenos destinados por el planeamiento territorial o, en su defecto, por el planeamiento general a redes públicas supramunicipales en superficie suficiente a este deber de cesión, el promotor podrá cumplir el mismo de cualquiera de las siguientes formas :
 - 1º Adquiriendo y cediendo a la Comunidad de Madrid la superficie que falta de terreno con este destino que se sitúen en el mismo área de reparto.
 - 2º Adquiriendo y cediendo a la Comunidad de Madrid terreno con este destino situados en otro sector e incluso en otro Municipio distinto a los del sector o unidad de ejecución, y cuyo valor económico sea equivalente al de la superficie de suelo que falta. En este supuesto, no podrá incluirse el porcentaje destinado a la red de viviendas públicas o de integración social.
 - 3º Abonando a la Comunidad de Madrid el valor económico equivalente a la superficie que falta.
 - b) Si en el interior del sector o en su caso, en las unidades de ejecución en que se divida el planeamiento territorial o, en su defecto, el planeamiento general localiza suelos con destino a redes públicas supramunicipales cuya cesión resulta obligatoria, con superficie superior a la que determina el deber de cesión, los promotores podrá requerir de la Comunidad de Madrid la contribución a los costes de urbanización en la cuantía equivalente al valor del exceso de la superficie dotacional a ceder.

- Observaciones complementarias .

El Artículo 36.4 de la L.S.C.M. determina claramente que el sistema de redes supramunicipales sólo podrá ser establecido por el planeamiento regional territorial o, en su defecto, por el planeamiento general, por lo que la definición de cualquier elemento de aquéllas será la que resulte de las determinaciones establecidas por estos planeamientos en suelos urbanizables. En la actualidad no existe planeamiento regional territorial que defina dichas redes, y en el Plan General de Majadahonda tampoco existen determinaciones al respecto, por lo que, siendo estos los únicos instrumentos con capacidad para definirlos, el Plan Parcial en ningún caso podrá establecer dichas redes supramunicipales. En consecuencia, hay que entender que las cesiones derivadas de esta determinación legal no podrán definirse desde el planeamiento parcial, sin perjuicio de lo que dispongan los instrumentos de gestión que desarrollen el ámbito.

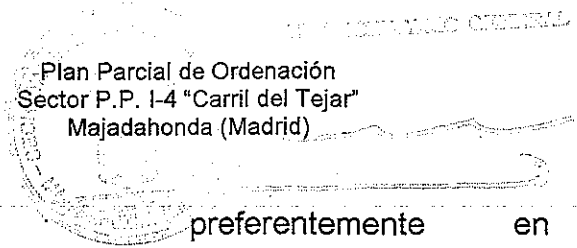
* **REDES GENERALES** :

- Definidas por : La ordenación estructurante respecto al conjunto del Municipio(Plan General)
- Cuantía :
 - 20 m2 s/100 m2 c. z.verdes y esp libres
 - 30 m2 s/100 m2 c equip.soc. y serv.
 - 20 m2 s/100 m2 c. infraestructuras.

70 m2. s/100 m2 c. SUMA TOTAL

- Beneficiario : Municipio.

-Observaciones : a) Si la cuantía de las redes públicas generales exige más suelos que los adscritos al sector o unidades de ejecución en que se divida, la cesión se materializará



preferentemente en terrenos reservados por el Plan General con ese destino en otro sector excedente. De resultar inviable o excesivamente compleja la obtención de la superficie necesaria de terrenos en tales condiciones, se podrá sustituir la parte no satisfecha de la cesión mediante la entrega al Municipio de su valor económico.

b) Si en el interior del sector o unidad de ejecución el Plan General localiza suelos con destino a redes públicas generales cuya cesión resulta obligatoria, con superficie superior a la que determina el deber de cesión y no se produce la compensación establecida en el apartado a) anterior, los promotores podrán requerir del Municipio la contribución a los costes de urbanización en la cuantía equivalente al valor del exceso de la superficie dotacional a ceder.

*** REDES LOCALES :**

- Definición : El señalamiento de los espacios destinados a las mismas, así como cualesquiera otros parámetros necesarios para su ordenación detallada, tienen el carácter de determinaciones pormenorizadas a establecer por el Plan Parcial.
- Cuantía : 30 m2 s/100 m2 c. equip y serv. públic. (Al menos el 50% deberá destinarse a espacios libres públicos arbolados).
1,5 plazas aparc/100 m2 c, siempre en el interior de la parcela privada.

Además del conjunto de cesiones para redes públicas citadas, y según señala el Artículo 96 de la L.S.C.M., en los sectores, como parte de la actividad de ejecución, habrá de cederse al Municipio libre y gratuitamente,

terrenos urbanizados en los que se materialice la participación de la comunidad en las plusvalías generadas por el planeamiento urbanístico.

Tales terrenos tendrán las dimensiones y condiciones de ordenación adecuadas para albergar el 10% del producto del aprovechamiento unitario por la superficie del sector, y se cederán en los términos que resulten de la gestión del sistema de ejecución.

Cuando ello no sea posible, y previa aceptación de la Administración municipal, podrá sustituirse la cesión en terrenos edificables por su equivalente económico. En todo caso, el suelo cedido o su equivalente económico quedarán incorporados al patrimonio municipal de suelo.

En lo que se refiere a las determinaciones sobre los usos del suelo, cabe recordar que se entiende por uso global de un suelo el destino funcional que el planeamiento urbanístico le atribuye en relación al conjunto del término municipal, debiendo establecerse el mismo con carácter de determinación estructurante de la ordenación urbanística, de forma que se caracterice sintéticamente el destino conjunto del correspondiente suelo.

Ahora bien, tal como señala el Artículo 38 de la L.S.C.M., la determinación estructurante del uso global de un sector carece en sí misma de efectos operativos directos, y requiere para alcanzarlos el desarrollo de los dos grupos de determinaciones de ordenación pormenorizada siguientes :

a) La regulación de las condiciones de admisibilidad de cada uno de los distintos usos pormenorizados en la delimitación de suelo correspondiente.

b) El establecimiento para cada sector en suelo urbanizable de los coeficientes que fijen las relaciones de ponderación u homogeneización entre todos los usos pormenorizados atendiendo a los objetivos urbanísticos perseguidos.

Además de ello, en el desarrollo de las determinaciones pormenorizadas de la ordenación urbanística sobre los usos que debe realizar el Plan Parcial, se justificará expresamente el cumplimiento de las siguientes condiciones :

a) Que todos los usos admisibles resultan compatibles entre sí y, en especial, con los usos pormenorizados propios del uso global.

b) Que la asignación de los valores relativos de los coeficientes de ponderación u homogeneización no incentive transformaciones o localizaciones de usos que en la práctica supongan un cambio del uso global del sector.

Entre las determinaciones sobre los usos del suelo que establece la L.S.C.M., se señala que el 10 % de la superficie del área de reparto de suelo urbanizable sectorizado y de cada sector resultante en suelo urbanizable no sectorizado, será destinado a la tipología de viviendas que libremente determine el Ayuntamiento. En el 90 % restante de dicha superficie, deberá destinarse, como mínimo, el 50 % de las viviendas edificables a viviendas sujetas a algún régimen de protección pública, y de éstas sólo podrá destinarse, como máximo, un 25 % a Viviendas de Precio Tasado ó figuras similares.

No obstante, y dado que el Plan General de Majadahonda es anterior a la entrada en vigor de la L.S.C.M., y en el mismo ya se establece que este sector no contempla como admisibles los usos residenciales, hay que entender que estas determinaciones habrán de ser las de aplicación en este

Plan Parcial, ya que son las que se han tenido en cuenta en la ordenación general del término municipal.

Según determina el Artículo 39 de la L.S.C.M., el Plan Parcial, al establecer la ordenación pormenorizada de un sector, justificará que las condiciones establecidas de intensidad edificatoria y usos pormenorizados son compatibles con el aprovechamiento unitario, lo que se realizará según el siguiente procedimiento :

a) Sobre cada zona urbanística de ordenación pormenorizada incluida en el sector se calculará la superficie edificable para cada uso pormenorizado según las condiciones del planeamiento.

b) Se homogeneizará cada superficie edificable multiplicándola por el coeficiente de ponderación del uso pormenorizado a que se destina con relación al uso característico del sector. La suma de todas las superficies edificables homogeneizadas será la superficie edificable de cada zona urbanística de ordenación pormenorizada, expresada en metros cuadrados construibles en el uso característico.

c) 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 entre la superficie de suelo del sector y de las redes públicas a él adscritas.

El coeficiente de edificabilidad del sector deberá ser igual o inferior al aprovechamiento unitario del mismo.

El aprovechamiento urbanístico total del sector será el resultante de multiplicar el coeficiente de edificabilidad por la superficie de suelo del sector y de las redes públicas a él adscritas.

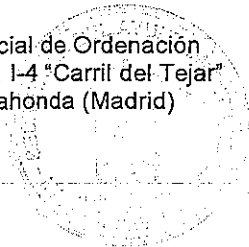
Por otra parte, y en función de lo previsto en el Artículo 40 de la L.S.C.M., el Plan Parcial como instrumento competente para establecer la ordenación pormenorizada de un sector, podrá dividirlo en zonas urbanísticas de ordenación pormenorizada como método práctico de sistematizar los principales parámetros normativos. En tales casos, en las normas urbanísticas se destinará un apartado a la especificación de las condiciones de ordenación que caractericen a cada una de las zonas empleadas.

A dichos efectos, se entiende por zona urbanística de ordenación pormenorizada, o simplemente zona, el recinto espacial caracterizado porque sobre todas las parcelas o unidades edificables que puedan existir en su interior sean de aplicación, en un número suficientemente significativo de ellas, las mismas condiciones de ordenación pormenorizada.

La delimitación de zonas o zonificación implica definir recintos de suelo con ordenación pormenorizada para los cuales es de aplicación un mismo régimen normativo, en especial en lo relativo a las condiciones sobre las parcelas, la edificación y los usos e intervenciones admisibles.

En los casos en que el planeamiento cubra toda la ordenación pormenorizada de un sector mediante la asignación de zonas, de forma que a cada una le corresponda un modelo tipológico de la edificación y un uso pormenorizado característico, podrá así mismo establecer las relaciones de ponderación entre las distintas zonas, o bien entre éstas y cada uno de los posibles usos pormenorizados.

En virtud de lo señalado en el Artículo 48 de la L.S.C.M., el Plan Parcial, al establecer para la totalidad del sector correspondiente todas las



determinaciones pormenorizadas de ordenación citadas, habrá de respetar las siguientes precisiones .

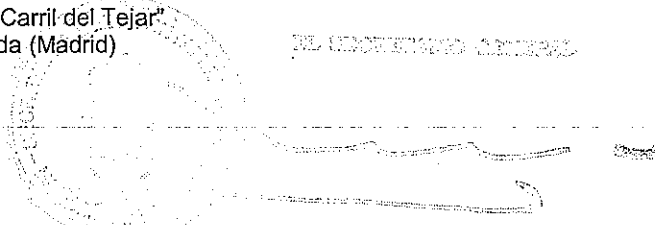
a) Las alineaciones y rasantes se definirán compatibilizando la mejor adecuación a los condicionantes del relieve de los terrenos, la integración del sector en las tramas urbanas adyacentes o en el entorno rural y la coherencia y funcionalidad tipológica y urbanística.

b) Se deberán definir las condiciones que deben cumplir las parcelas para su ejecución material. A tales efectos, el Plan Parcial podrá incorporar la definición gráfica del parcelario, señalando expresamente el grado de vinculación normativa de la misma.

c) Para todo suelo edificable se establecerán las precisas condiciones sobre la edificación y sobre la admisibilidad de los usos que sean suficientes para determinar el aprovechamiento de cualquier parcela. Cumplida esta exigencia mínima, en los espacios edificables en que así se justifique, el Plan Parcial podrá remitir a Estudios de Detalle el completar la ordenación volumétrica de la edificación y la fijación de los parámetros normativos consiguientes.

d) Se localizarán las reservas de suelo destinadas a los elementos de las redes públicas locales, en posiciones tales que se optimice su nivel de servicio y, en el caso de los espacios dotacionales, contribuyan a la revalorización perceptual del espacio urbano.

e) Se delimitarán, en su caso, las unidades de ejecución que se juzguen convenientes para la mejor gestión de la ejecución, señalando a cada una el sistema de ejecución correspondiente.



Además de ello, y de cara a su tramitación, el Plan Parcial incorporará los compromisos y garantías técnicas de sostenibilidad de las soluciones propuestas en los siguientes aspectos :

a) Los estudios específicos necesarios y suficientes para la adecuada conexión, ampliación o refuerzo de todos y cada uno de las infraestructuras, equipamientos y servicios públicos municipales y supramunicipales cuya prestación haya de utilizar la población futura, integrando el supuesto de que llegue a ser residente permanente y, como mínimo, su integración en las redes escolar, educativa, asistencial, sanitaria, hospitalaria, deportiva, cultural, de ocio, comercio diario, servicios de seguridad interior, bomberos y los enlaces con las infraestructuras y servicios de carreteras o vías actuales, captación y depuración de agua, luz, teléfono, gas, residuos sólidos, correos, transportes públicos urbanos y regionales por carretera o ferrocarril.

b) Verificación técnica, con informe preceptivo y autorización escrita de cada órgano competente sobre su capacidad, límites y compromisos, o contratos necesarios para garantizar el abastecimiento de la demanda de los servicios públicos mínimos antes citados generada por la propuesta y, en su caso, las medidas adoptadas para satisfacerla sin sobrecostes públicos inasumibles por el órgano prestador del servicio.

c) Estudio relativo a las infraestructuras de la red de saneamiento.

d) Conexión y autonomía del sistema de transporte público garantizando la no sobrecongestión en caso límite de los transportes existentes, a partir de varias hipótesis de sobrecarga.

e) Planes de alarma, evacuación y seguridad civil en supuestos catastróficos.

Por otra parte, y en base a lo establecido por el Artículo 78 de la L.S.C.M., el Plan Parcial, al establecer la ordenación pormenorizada del correspondiente sector, fijará los plazos mínimos y máximos para la ejecución del mismo y, en su caso, de las diferentes unidades de ejecución en que éste se pueda dividir. Igualmente se fijarán plazos mínimos y máximos para la edificación de los solares y la rehabilitación y conservación de la edificación existente, en su caso.

Por último, en lo que a la determinación del contenido sustantivo que debe incluir el Plan Parcial se refiere, el mismo, además del sector, habrá de ordenar, en su caso, los suelos destinados por el planeamiento general a redes públicas supramunicipales o generales, que se dispongan en el interior del sector, así como aquellos que, situados adyacentes a él, serán adscritos al mismo como resultado de la equidistribución respecto al correspondiente área de reparto.

Según lo establecido en el Artículo 49 de la L.S.C.M., los Planes Parciales se formalizarán, al menos, con la siguiente documentación :

a) Memoria : En ella, de forma concisa, se describirá la ordenación establecida y se justificará su adecuación al planeamiento general, fundamentando, en su caso, las modificaciones introducidas en la ordenación pormenorizada previamente dispuesta por éste.

b) Informe previsto en la normativa reguladora de las infraestructuras de saneamiento.

- c) Planos de ordenación pormenorizada.
- d) Organización y gestión de la ejecución.
- e) Normas urbanísticas.
- f) Catálogo de bienes y espacios protegidos, cuando proceda.

En lo que a la tramitación del Plan Parcial se refiere, habrá que estar a lo dispuesto en los Artículos 57, 59, 61, 62 y 63 de la L.S.C.M.

En este sentido, si bien la presente actuación tiene un carácter de iniciativa pública, al haber convocado el Ayuntamiento el concurso, parece lógico pensar que, dado que el Plan Parcial lo presentan promotores privados su tramitación se debe ajustar al procedimiento establecido para Planes Parciales de iniciativa particular.

En función de ello para el caso de un Municipio como Majadahonda, cuya población de derecho es superior a 15.000 habitantes, el procedimiento de aprobación de un Plan Parcial de iniciativa particular, es el que a continuación se describe.

Una vez presentada la documentación y solicitud de tramitación en el Registro del Ayuntamiento, el Alcalde, motivadamente y dentro de los treinta días siguientes, adoptará la que proceda de entre las siguientes resoluciones :

1º.- Admisión de la solicitud a trámite, con aprobación inicial del proyecto de Plan.

2º.- Admisión de la solicitud a trámite, con simultáneo requerimiento al solicitante para que subsane y, en su caso, mejore la documentación presentada en el plazo que se señale. Este requerimiento, que no podrá repetirse, suspenderá el transcurso del plazo máximo para resolver. Cumplimentado en forma el requerimiento, el Alcalde adoptará alguna de las resoluciones a que se refieren los apartados 1 y 3.

3º.- Inadmisión a trámite por razones de legalidad, incluidas las de ordenación territorial y urbanística. De esta resolución deberá darse cuenta al Pleno del Ayuntamiento en la primera sesión que celebre.

La aprobación inicial del Plan Parcial implicará el sometimiento de la documentación del mismo a información pública por plazo no inferior a un mes y simultáneamente el requerimiento de los informes de los órganos y entidades públicas previstos legalmente como preceptivos, por esta Ley o la legislación sectorial.

La aprobación inicial y la apertura del trámite de información pública deberá notificarse individualmente a todos los propietarios afectados.

La información pública deberá llevarse a cabo en la forma y condiciones que propicien una mayor participación efectiva de los titulares de derechos afectados y de los ciudadanos en general. Los informes deberán ser emitidos en el mismo plazo de la información al público.

A la vista del resultado de los trámites citados, el Pleno del Ayuntamiento resolverá sobre la procedencia de introducir en el documento las correcciones pertinentes. Si ello supusiera la introducción de modificaciones, éstas deberán notificarse individualmente a todos los propietarios afectados, así como a los que hubieran intervenido en el procedimiento.

Plan Parcial de Ordenación.
Sector P.P. I-4 "Carril del Tejar"
Majadahonda (Madrid)

Ultimada la tramitación previa precisa para la aprobación definitiva, deberá examinarse con carácter previo la integridad y corrección tanto del proyecto de Plan Parcial, como del expediente y de las actuaciones administrativas realizadas. De apreciarse la omisión o defectuosa celebración de algún trámite o la existencia de alguna deficiencia en el contenido sustantivo o la documentación del proyecto de Plan Parcial, el Alcalde deberá ordenar o, en su caso, requerir la subsanación de los defectos o las deficiencias observadas, fijando o concediendo plazo al efecto. La orden o requerimiento suspenderán, hasta su cumplimiento efectivo, el plazo legal para la resolución sobre la aprobación definitiva.

Una vez sustanciado el procedimiento descrito. El Pleno del Ayuntamiento podrá adoptar, motivadamente, alguna de estas decisiones :

a) Aprobar definitivamente el Plan o su modificación o revisión en su propios términos.

b) Aplazar, motivadamente, en todo o en parte, la aprobación definitiva del Plan, hasta la subsanación de los reparos que hayan impedido ésta o, en su caso, de las precisiones o modificaciones de determinaciones que se estimen procedentes o las deficiencias técnicas que hayan sido apreciadas. Solo podrá exceptuarse del aplazamiento y aprobarse definitivamente concreta o concretas partes del Plan que sean susceptibles de gestión, aplicación y ejecución autónomas.

c) Denegar motivadamente la aprobación definitiva del Plan.

La aprobación del Plan Parcial, según lo dispuesto en el Artículo 63 de la L.S.C.M., deberá resolverse en el plazo máximo de seis meses a contar desde la aprobación inicial. El transcurso del plazo máximo para

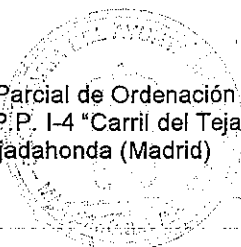
resolver sin notificación de acuerdo expreso alguno determinará la aprobación definitiva por silencio administrativo positivo del Plan Parcial.

Para que se produzca la entrada en vigor del Plan Parcial, el artículo 66 de la L.S.C.M. establece que se publicarán en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, con indicación de haberse procedido previamente al depósito del Plan Parcial en el registro administrativo de la Consejería competente en materia de ordenación urbanística determinado por el Artículo 65 de la L.S.C.M., la siguiente documentación :

a) El acuerdo de aprobación definitiva, por disposición de la Administración que lo haya adoptado.

b) El contenido integro de la parte del Plan cuya publicación exija la legislación de Régimen Local, por disposición del Municipio.

El Plan Parcial entrará en vigor el mismo día de su publicación en la forma señalada y tendrá vigencia indefinida.



**2.- JUSTIFICACION DE LA PROCEDENCIA DE LA FORMULACION DEL
PLAN PARCIAL.**

Si bien el Art. 58 del Reglamento de Planeamiento, que desarrollaba la Ley del Suelo de 1.975 ya no resulta de aplicación, al igual que ésta, al haber entrado en vigor en Agosto de 2.001 la repetidamente citada Ley 9/2001, de 17 de Julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid (L.S.C.M.), dentro del marco de las competencias legislativas atribuidas constitucionalmente a las Comunidades Autónomas (entre las que se encuentra la de legislar en exclusiva en materia urbanística), en el mismo ya se establecía que la Memoria de los Planes Parciales habrá de justificar la procedencia de su formulación en relación con el Programa del Plan General que desarrollen.

Habiéndose tramitado y aprobado el Plan General de Ordenación Urbana de Majadahonda, tal y como ya se ha indicado, con anterioridad a la entrada en vigor de la L.S.C.M., el mismo, en cumplimiento de la legislación que le era de aplicación, contemplaba entre sus determinaciones el concepto de la programación, concepto actualmente superado por la legislación vigente en la materia. En función de ello, dicho Plan General incluye entre sus documentos el entonces preceptivo Programa de Actuación, que en el suelo urbanizable se materializa mediante la programación del desarrollo de parte del mismo en dos cuatrienios, que, en función de la fecha de aprobación definitiva de aquél (8 de Enero de 1.998), suponen las siguientes etapas o fases temporales :

- 1º - Cuatrienio : 1.998 - 2.001.
- 2º - Cuatrienio : 2.002 - 2.005.

Este programa de Actuación resume el conjunto de propuestas que vienen a materializar los objetivos del Plan General, definidos en el resto de sus documentos, y fué elaborado considerando su necesaria adecuación a las propias características de los Presupuestos Municipales.

En este sentido, el Plan General optó por un Programa de Actuación necesariamente viable con la capacidad económica y de inversión del Ayuntamiento, y adaptado al mismo tiempo a una fácil gestión del mismo. Más concretamente, el Programa formulado debía contribuir a mejorar, por una parte, la capacidad recaudatoria del propio Ayuntamiento y, por otra, a facilitar la gestión y puesta en marcha de las propuestas en él definidas.

En cualquier caso, la filosofía del Plan General de Majadahonda, que igualmente se trasluce en su Programa de Actuación, se basa principalmente en el carácter de ciudad residencial, con una elevada tasa de inmigración positiva, que tiene Majadahonda.

Plan Parcial de Ordenación
Sector P.P. I-4 "Carril del Tejar"
Majadahonda (Madrid)

Este proceso, especialmente acusado en los últimos años, debe ir siempre acompañado de una adecuación del municipio a las necesidades de su población, tanto en lo que, se refiere a los equipamientos como a las infraestructuras ó el empleo.

En este sentido, el Plan General, acertadamente, hace hincapié en el aspecto fundamental de equilibrar, en la medida de lo posible, el mercado local de empleo, apostando por intentar localizar en el propio municipio una parte significativa del mismo, ocupado por la población que en él reside.

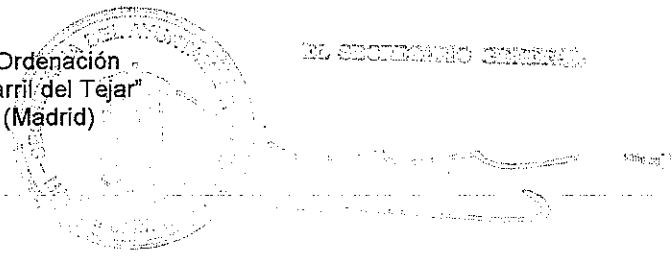
En función de ello, si bien en la ordenación urbanística general del municipio predomina su carácter residencial, se propone igualmente potenciar una actividad económica acorde con las características socio-profesionales de la población residente, de modo que permita reducir al máximo los desplazamientos fuera del municipio por motivos de trabajo.

Así, los nuevos centros de actividad que se proponen, bien como acciones aisladas, como la que nos ocupa, o bien integrados en actuaciones de tipo principalmente residencial, han de significar la generación de nuevos empleos que permitan llevar a cabo un desarrollo suficientemente equilibrado de la ciudad de Majadahonda.

Entre las determinaciones contempladas en el citado Programa de Actuación, figura que el sector que nos ocupa debe desarrollarse dentro del primer cuatrienio de vigencia del Plan General, posibilitando con ello la puesta en el mercado de suelo destinado a usos terciarios y de empleo que contribuyan a dicho desarrollo equilibrado del Municipio.

Plan Parcial de Ordenación
Sector P.P. 1-4 "Carril del Tejar"
Majadahonda (Madrid)

En consecuencia, esta determinación del planeamiento general, junto con las propias exigencias y demandas del mercado inmobiliario de la zona Noroeste del Area Metropolitana de Madrid, justifican sobradamente la procedencia de la puesta en marcha por el Ayuntamiento de esta actuación a través del concurso planteado, que implica la formulación del presente Plan Parcial.



3.- INFORMACION URBANISTICA. ESTADO ACTUAL.

3.1.- LOCALIZACION Y DELIMITACION DEL SECTOR.

El sector P.P. - I-4, del Plan General de Ordenación Urbana de Majadahonda, denominado "Carril del Tejar", que constituye el área número 18 de desarrollo de aquél, se encuentra situado en la zona Norte del Término Municipal de Majadahonda y en el límite de éste con el Término Municipal de Las Rozas.

Las zonas urbanas más próximas de Majadahonda se encuentran al Este a una distancia en línea recta de alrededor de un kilómetro y medio, y son las correspondientes a la corona Noroeste del casco urbano.

Sensiblemente más cerca se encuentran al Norte y Este otras zonas urbanas, tanto residenciales como de actividades económicas, correspondientes al Municipio de Las Rozas.

Los límites del sector son los siguientes:

- Al Norte (Noroeste) :
 - Límite con el Término Municipal de Las Rozas.

- Al Este :
 - Suelo de Sistemas Generales Viarios, constituido por el trazado de la M-50, actualmente en proceso de ampliación.

- Al Sur (Suroeste) :
 - Suelo No Urbanizable de Régimen Común en la mitad Este
 - Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido en la mitad Oeste

- Al Oeste (Noroeste) :
 - Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido en el tercio Sur
 - Suelo No Urbanizable de Régimen Común en los dos tercios Norte.

Por otra parte, según lo recogido en el Proyecto de Delimitación ya citado, la descripción del sector es la siguiente :

" La Unidad de Ejecución "Carril del Tejar" comprende un terreno de forma sensiblemente rectangular que linda : al Noreste, en una línea de 680 metros con el término municipal de Las Rozas; al Este en una línea de 570 metros con el Eje Pinar; al Suroeste en una línea de 1.087 metros con las siguientes parcelas del polígono 3 : 320, 321, resto de parcela 34, resto de parcela 36, resto de la parcela 335, resto de la parcela 337 y resto de la parcela 338; al Noroeste en una línea de 480 metros con las siguientes parcelas del polígono 3: resto de la parcela 12, 11 y resto de la parcela 14."

3.2.- SUPERFICIE.

Según la ficha correspondiente al Sector en el Plan General de Ordenación Urbana de Majadahonda la superficie del mismo es de 480.000 m² (48 Has.).

Sin embargo, habiéndose efectuado una medición más precisa con motivo del Proyecto de Delimitación citado, la superficie real, es de 485.780 m², ligeramente superior a lo inicialmente previsto.

3.3.- TOPOGRAFIA, MORFOLOGIA Y GEOTECNIA.

Desde el punto de vista topográfico, el sector presenta una imagen visual de notable movimiento que, si bien en principio no tiene por qué suponer graves complicaciones de cara a la ordenación del mismo, sí que va a condicionar claramente las soluciones a adoptar.

Para acometer el análisis detallado de los aspectos topográficos de los terrenos, conviene comenzar por el de su perímetro, que nos va a dar ya una imagen bastante clara de lo que ocurre en su conjunto.

En este sentido, y empezando por el Norte, nos encontramos con que este lindero, que constituye el límite con el Término Municipal de Las Rozas, constituye una línea de cumbrera divisoria de dos cuencas diferenciadas. A lo largo de esta línea discurre un camino con una suave pendiente descendente de Noroeste a Sureste de aproximadamente un 2,9 %, en un primer tramo, y de alrededor de un 5,7 % en un segundo, que lleva hasta un pequeño cauce ubicado en el punto de confluencia de los límites Norte y Este y que proviene del Término Municipal de Las Rozas desde el Este.

En el límite Este, que como se ha citado discurre a lo largo de la M-50, nos encontramos con tres tramos claramente diferenciados. Siguiendo el análisis en el sentido de las agujas del reloj, y comenzando en el cauce citado en la confluencia con el límite Norte del sector, el primer tramo tiene una cierta pendiente ascendente de Norte a Sur de aproximadamente un 7,6 % hasta aproximadamente el punto medio de este lindero, donde se sitúa el punto más alto del mismo. A partir de dicho punto se inicia una pendiente descendente de alrededor de un 7,8 % de Norte a Sur, hacia un punto bajo por el que discurre otro pequeño cauce que llega desde el lado Este de la M-50 a través de un paso bajo la misma. A continuación el terreno vuelve a subir a lo largo de este lindero Este, ahora con una pendiente aproximada de un 7,5 %, hasta llegar a la confluencia con el lindero Sur.

Por su parte, en el lindero Sur se pueden diferenciar claramente dos tramos que vierten hacia un cauce, que situado aproximadamente hacia la

mitad del mismo, y recogiendo entre otras las aguas de los citados anteriormente, sale del sector hacia el Sur. El primer tramo desde el Este tiene una primera parte prácticamente horizontal, para continuar luego descendiendo hacia el citado cauce en sentido Este-Oeste con una pendiente aproximada del 5,5 %. Al otro lado de este el terreno va ascendiendo de nuevo con una pendiente de alrededor de un 5,0 % hasta llegar a la confluencia con el límite Oeste del sector.

Por último, este límite Oeste presenta igualmente un cauce que lo atraviesa desde el exterior del sector de Noroeste a Sureste. presentando por lo tanto dos tramos confluyentes en el mismo, El primer tramo tiene una pendiente descendente de Oeste a Este de aproximadamente un 6,1 %, mientras que el segundo tramo la tiene descendente de Este a Oeste con una inclinación media de alrededor de un 8,9 %.

Como se puede apreciar, pues, la topografía del sector se ve fuertemente condicionada por la existencia de los cauces que lo atraviesan y que recogen las aguas de escorrentía, tanto de los terrenos que nos ocupan, como de otros colindantes. Estos cauces principales, que provienen del exterior del sector por tres puntos diferentes, salen del mismo por un punto único situado hacia el centro de su límite Sur. Así mismo, estos cauces se complementan por otras pequeñas "cárcavas" que recogen las aguas de distintas zonas del sector y los conducen hasta los mismos desde la parte Norte.

Todo esto supone que nos encontremos con una serie de laderas diferenciadas que descienden hacia dichos cauces, y que presentan pendientes medias de cerca de un 10 %, que en algunos puntos singulares llegan a superar hasta un 20 %.

El punto más alto del sector se encuentra en la confluencia de los límites Norte y Oeste, a una cota de 701, m. mientras que el más bajo se sitúa hacia el centro del límite Sur, a la cota 660,00 m. por donde salen las aguas de los cauces citados. En consecuencia, la diferencia máxima de nivel entre puntos en el interior del sector se sitúa en 41 metros..

Desde el punto de vista morfológico, el área a ordenar pertenece a la amplia vertiente oriental de la cumbrera divisoria situada en torno a la cota 700 metros entre los rios Manzanares y Guadarrama que estructura el territorio madrileño entre ambas cuencas.

Esta vertiente está formada por una serie de suaves plegamientos orientados en sentido Este-Oeste, regados y abiertos por los arroyos subsidiarios del Manzanares y del Guadarrama.

Los suelos constituyen parte de la unidad estratigráfica madrileña de origen miocénico formada por un tramo de conglomerados a los que siguen areniscas de caracter detrítico (arcosas). En general, se trata de suelos pardos con un horizonte de lavado en superficie de color claro, textura arenosa y estructura granular que descansa sobre un suelo argélico poroso, arcilloso y de textura primática.

En lo referente a los aspectos geotécnicos, se puede concluir que el territorio está constituido por una base típica de los terrenos madrileños que constituye un substrato natural formado por arenas de miga y toscos, sobre cuya base, y fundamentalmente en las zonas de desagüe, existen depósitos aluviales fluviales y coluviales de origen cuaternario ligados a cursos de agua. En consecuencia, y sin perjuicio de los necesarios estudios específicos a

realizar para las obras de urbanización, se puede decir que en estas zonas la repercusión geotécnica no es muy importante, no apreciándose, en principio, condiciones desfavorables para la cimentación de las tipologías edificatorias previstas por el Plan.

3.4.- CLIMATOLOGIA.

Los terrenos se encuentran enclavados en una zona cuyo clima se puede denominar "Mediterráneo Templado", en el que las temperaturas medias anuales se sitúan entre los 13° C y los 14° C, con un periodo medio de heladas algo superior a los cinco meses.

Desde el punto de vista de las precipitaciones cabe señalar que las más abundantes se producen entre finales de otoño, invierno y toda la primavera, con una media anual en torno a los 500-550 mm., teniendo el periodo seco una duración de unos cinco ó seis meses.

3.5.- ACCESIBILIDAD.

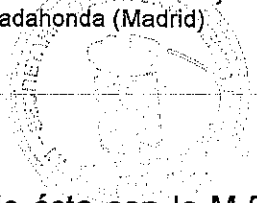
Desde el punto de vista de la accesibilidad, el sector presenta actualmente unas condiciones bastantes singulares. Por una parte, como ya se ha indicado, el mismo se sitúa al borde de la M-50 (originalmente M-503), que está en proceso de reforma para mejorar su capacidad. Esta vía, si bien no va a poder llegar a cerrarse por su parte Norte para constituir un anillo perimetral

cerrado, debido a la presencia de las áreas protegidas situadas en el entorno del Monte del Pardo y Parque Regional, desempeña en cualquier caso un papel fundamental dentro de la estructura viaria del área metropolitana de Madrid. La misma pone el sector en contacto por el Norte con Las Rozas y carretera de El Escorial (M-505), terminando en la A-6 de Madrid a La Coruña, mientras que por el Sur comunica con las áreas urbanas de Majadahonda, M-503, Pozuelo de Alarcón, Boadilla del Monte, y el resto de las autovías y autopistas radiales de nivel nacional.

Sin embargo, dadas las propias características de esta vía, no existe en estos momentos acceso desde la misma a los terrenos del sector, ni resulta posible plantearlo de forma directa.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que los terrenos que rodean al sector por los otros tres lados se encuentran actualmente sin desarrollar y no cuentan con accesos que den servicio al mismo, así como que los correspondientes al Término Municipal de Majadahonda (lados Sur y Oeste) tienen la condición de suelo no urbanizable según el planeamiento vigente (parte de régimen común y parte de especial protección). En lo que se refiere a los situados al Norte, en el Término Municipal de Las Rozas, nos encontramos sin embargo con que, aunque en la actualidad se encuentran vacantes, los mismos presentan una clara vocación futura de pasar a ser suelo urbanizable en el planeamiento actualmente en revisión.

En consecuencia, hay que considerar que las condiciones de accesibilidad del sector han de apoyarse, principalmente, en los dispositivos de conexión que resulten posibles a lo largo de su fachada a la M-50 (vías de servicio, vías colectoras, cruces a distinto nivel, etc.). Sin perjuicio de ello, cabe, además, la posibilidad en un futuro de conectar con la carretera de



El Escorial (M-505) y enlace de ésta con la M-50 a través de los terrenos colindantes del Término Municipal de Las Rozas cuando se produzca el desarrollo de los mismos.

3.6.- USOS, EDIFICACIONES E INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES.

Desde el punto de vista de los usos del suelo, cabe señalar que, básicamente, el sector se encuentra vacío de usos ó actividades de cualquier tipo.

Lo más significativo, tal y como ya se ha indicado, lo constituye la presencia de los pequeños cauces de agua que lo atraviesan, entrando desde el Noroeste, Noreste y Este, y saliendo, una vez agrupados, por el Sur.

Por otra parte, en cuanto a edificaciones, cabe citar la presencia, únicamente de la conocida como "Casa del Marqués de Berna", situada en el lindero Sur próxima al cauce que saca las aguas del sector por dicho lindero.

Los terrenos presentan una casi nula presencia de arbolado, encontrándose tan sólo algunos ejemplares a lo largo del cauce principal que discurre del Noreste hacia el Suroeste, principalmente en las proximidades de la edificación citada. El resto del sector no cuenta con más vegetación que algunas retamas diseminadas por el mismo.

Por último, cabe indicar que, igualmente en las proximidades del cauce citado, una parte de los terrenos, se viene utilizando de forma espontánea como pista de "motocross" por aficionados a este deporte.

El entorno perimetral del sector presenta unas condiciones muy similares a las del mismo, encontrándose igualmente vacío de usos y actividades, sin que exista ningún elemento o circunstancia dignos de reseñar.

Sin embargo, si que conviene volver a mencionar en este punto la clara vocación de desarrollo urbanístico futuro que presentan los terrenos limítrofes por el Norte pertenecientes al Término Municipal de Las Rozas, lo que parece que se va a tener en cuenta en la Revisión del Plan General actualmente en marcha.

En lo referente a los servicios e infraestructuras existentes, internos o con repercusión directa sobre el sector, cabe señalar que, entre lo existente y lo previsto por el Plan General de Ordenación Urbana, son de resaltar los siguientes aspectos :

a) **Energía eléctrica.**- No existe en el interior del sector ninguna línea eléctrica que le afecte en la actualidad. Sin embargo, al Este, al otro lado de la M-50 discurre una importante línea de alta tensión, teniendo establecido el Plan General de Ordenación Urbana un pasillo eléctrico en dicha zona en función de lo previsto en el Decreto 131/1.997, de 16 de Octubre, por el que se fijan los requisitos que han de cumplir las actuaciones urbanísticas en relación con las infraestructuras eléctricas.

b) **Alumbrado público.**- En la actualidad no existe dotación de alumbrado público en el interior del sector, situándose el más próximo en las rotondas y enlaces de las carreteras M-505 y M-50.

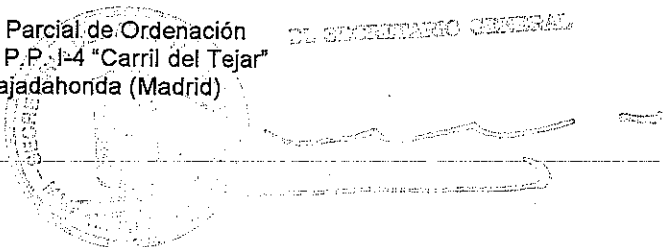
c) **Abastecimiento de agua.**- Actualmente no existen en el interior del sector elementos propios de la red de abastecimiento de agua del Canal de Isabel II, organismo prestador del servicio en la zona. En cualquier caso, y como se puede apreciar en los planos de información del Plan General que se incorporan, el mismo prevé un elemento del Sistema General de Abastecimiento del Canal de Isabel II constituido por una arteria que ha de atravesar el sector de Sureste a Noroeste desde las zonas urbanas consolidadas y el denominado "Arco de Poniente". Esta determinación proviene de las previsiones incluidas en el Plan Director de Abastecimiento de Majadahonda, formulado en Octubre de 1.996 por el Ayuntamiento de Majadahonda, el Canal de Isabel II y el Equipo Redactor de la Revisión del Plan General. Este Plan dió lugar al "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", suscrito con fecha 4 de noviembre de 1.996 (de ambos documentos se acompañan fotocopias con Anexos a esta Memoria.) Con estas previsiones cabe igualmente entender que no debe existir problema alguno para el abastecimiento de agua al sector.

d) **Saneamiento.**- En estos momentos tampoco existe red de saneamiento que de servicio a los terrenos que nos ocupan, ya que, al no existir uso alguno sobre los mismos, tampoco existen, en consecuencia, vertidos de fecales. Sin embargo, procede señalar que bajo el cauce que atraviesa el sector de Noreste a Sureste discurre actualmente un colector de saneamiento proveniente de Las Rozas y que llega hasta la Estación Depuradora situada aguas abajo junto al arroyo del Plantío. En cuanto a las aguas superficiales de escorrentía, éstas, dada la topografía de los terrenos,

discurren hacia el Sur por distintos cauces naturales, incluso recogiendo los provenientes de otras zonas a través de pasos de aguas bajo la carretera M-50 en distintos puntos de la misma, aspecto que se deberá tener en cuenta en el diseño de la futura red separativa de saneamiento. Por otra parte, y de cara a la futura red de fecales, parece lógico pensar que la misma, a través del correspondiente emisario a lo largo del Arroyo del Plantío, deba llevarse a la E.D.A.R. situada aguas abajo del mismo, en el que el Plan General ya prevé un Sistema General de Saneamiento por gravedad. Esta determinación está contemplada en el Plan Director de Saneamiento y Depuración de Majadahonda, formulado en Julio de 1.996 por el Ayuntamiento de Majadahonda, el Canal de Isabel II y el Equipo Redactor de la Revisión del Plan General. Este Plan Director dió lugar 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 el 25 de Noviembre de 1.996. (De ambos documentos se acompañan fotocopias como Anexos a esta Memoria).

e) **Gas Natural.**- Dada la ubicación del sector, alejado de las áreas urbanas consolidadas de Majadahonda, no existe actualmente en el mismo elemento alguno de la red de distribución de gas natural. Dado que las zonas más próximas que cuentan con este servicio se encuentran en Las Rozas, al otro lado de la M-50, cabe pensar que habrá de ser desde ellas donde se realice la correspondiente conexión y suministro.

f) **Telecomunicaciones.**- Al igual que en el caso anterior, en estos momentos el sector no cuenta con ningún elemento de la red de telecomunicaciones, cabiendo considerar igualmente que sus conexiones habrán de venir a lo largo de la M-50 de las zonas urbanas próximas del Término Municipal de Las Rozas.



g) Recogida neumática de basuras.- Contando el Término Municipal de Majadahonda con este especial y singular servicio, el sector que nos ocupa no queda incluido, según el Plan General, en ningún Area de recogida de las previstas en el mismo, por lo que la implantación, en su caso, de este servicio debería ser objeto de estudio específico.

h) Red viaria.- Como ya se ha indicado, el sector no cuenta en su interior con ningún elemento integrante de la red viaria. Tan sólo cabe recordar en este sentido la presencia, al Este del mismo, de la Autopista M-50, sobre la que en la actualidad se están llevando a cabo obras de ampliación y mejora de su capacidad de servicio. En el Plan General está prevista la creación de unas vías de servicio a lo largo de aquélla hacia el Sur del sector, con la ejecución de un cruce con ella a distinto nivel que permita los accesos al mismo.

3.7.- ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD DEL SUELO.

Dado que, como ya se ha citado, con fecha 16 de Enero de 2.002, el Ayuntamiento aprobó el Proyecto de Delimitación del Area de Desarrollo nº 18 "Carril del Tejar", mediante Decreto de la Alcaldía nº 75/02, y en el mismo se incluía ya la relación de fincas afectadas y propietarios de las mismas, no cabe en este sentido sino remitirse a dicho documento, del que se acompañan fotocopias en el Anexo 2.

Así mismo, se incluye, entre los planos de información, el correspondiente a la estructura de la propiedad que formaba parte del citado Proyecto de Delimitación, y cuya numeración de fincas se corresponde con la de los listados que se acompañan en el citado Anexo 2.

3.8.- AFECCIONES DE PLANEAMIENTO CON INCIDENCIA EN EL DESARROLLO DEL SECTOR.

Entendemos como afecciones de planeamiento con influencia en el desarrollo del sector, el conjunto de determinaciones recogidas en el Plan General de Ordenación Urbana de Majadahonda que directa o indirectamente afectan a los terrenos que nos ocupan.

Este conjunto de determinaciones está constituido por aquellas contenidas en la ficha específica que dicho documento contempla como condiciones de desarrollo del área, aquellos instrumentos aprobados posteriormente que han matizado el contenido de la misma, y aquellas otras de carácter general que de alguna forma afectan igualmente al mismo.

Si bien en el Anexo 2 de esta Memoria, se acompañan a título informativo copias de los documentos de planeamiento que inciden sobre el sector, en este punto se va a concretar y resumir el alcance concreto de los mismos.

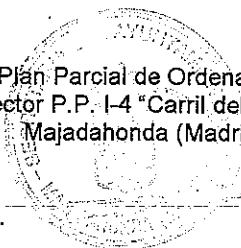
La ordenación urbanística que rige el citado ámbito territorial, establecida por el Plan General de Ordenación Urbana de Majadahonda antes citado, tras la interpretación hecha por el Pleno del Ayuntamiento de Majadahonda celebrado el día 27 de diciembre de 2.001, es la siguiente :

Plan Parcial de Ordenación
Sector P.P. I-4 "Carril del Tejar"
Majadahonda (Madrid)

<u>Superficie total</u>	480.000 m2.
<u>Edificabilidad</u>	
Uso terciario I + D	50.000 m2.
Uso terciario ordinario (0,3m2/m2)	144.000 m2.
<u>Reparto de superficies</u>	
Mínima	
Zonas Verdes	48.000 m2.
Equipamientos	17.000 m2
Viario	-----
Máxima	
Uso terciario I + D	160.000 m2
Uso terciario ordinario	330.000 m2
<u>Reparto de aprovechamientos</u>	
Ayuntamiento de Majadahonda	
Uso terciario I + D	50.000 m2
Uso terciario ordinario	14.400 m2
Propietarios	
Uso terciario I + D	----- m2
Uso terciario ordinario	129.600 m2
<u>Cargas adicionales</u>	
Sistema Gral. Saneam y Depur.	931.569 Euros
Sistema Gral de Abastec.	312.527 Euros

Sin embargo, tras la aprobación del Proyecto de Delimitación reseñado, que determinó que la superficie real del ámbito queda establecida en 485.780 m2., dicha ordenación, aplicada a la superficie comprobada queda en la siguiente forma :

Plan Parcial de Ordenación
Sector P.P. I-4 "Carril del Tejar"
Majadahonda (Madrid)



Superficie total 485.780 m2.

Edificabilidad

Uso terciario I + D 50.000 m2.

Uso terciario ordinario (0,3m2/m2) 145.734 m2.

Reparto de superficies

Mínima

Zonas Verdes 48.578 m2.

Equipamientos 17.289 m2

Vario -----

Máxima

Uso terciario I + D 160.000 m2

Uso terciario ordinario 330.000 m2

Reparto de aprovechamientos

Ayuntamiento de Majadahonda

Uso terciario I + D 50.000 m2

Uso terciario ordinario 14.574 m2

Propietarios

Uso terciario I + D ----- m2

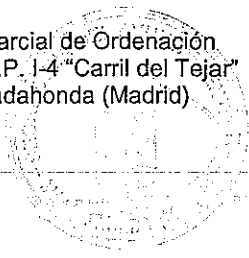
Uso terciario ordinario 131.160 m2

Cargas adicionales

Sistema Gral. Saneam y Depur. 931.569 Euros

Sistema Gral de Abastec. 312.527 Euros

En cualquier caso deberán cumplirse las determinaciones establecidas en los artículos 36 y 91 de la Ley 9/2.001 del Suelo de la Comunidad de Madrid.



En este sentido, hay que tener presente que, en función de lo establecido en el punto 1.a) de la Disposición Transitoria Cuarta de la nueva L.S.C.M., el Plan Parcial establecerá las cesiones que fija dicha Ley, cualesquiera que sean las previsiones del Plan General al respecto y sin necesidad de modificar éste.

En función de ello, las reservas de suelo de cesión para redes públicas de que el Plan Parcial debe contemplar, con las observaciones y matizaciones recogidas en el punto 1.4 de esta Memoria, son las siguientes :

- Redes generales :
 - 20 m2. s/100 m2 c. z.verdes y esp.libres.
 - 30 m2. s/100 m2. c. equip. soc. y serv.
 - 20 m2. s/100 m2. c. infraestructuras.

70 m2. s/ 100 m2. . SUMA TOTAL.

- Redes locales :
 - 30 m2. s/100 m2. c. equip. y serv. publ.
 - (Al menos el 50 % deberá destinarse a espacios libres públicos arbolados)
 - 1,5 plazas aparc./100 m2. c. siempre en el interior de la parcela privada.

- Suelos para materializar la participación de la comunidad en las plusvalías generadas por el planeamiento urbanístico :
 - Terrenos con dimensiones y condiciones de ordenación adecuadas para albergar el 10 % del producto del aprovechamiento unitario por la superficie del sector.



- (Como ya se ha indicado en el punto 1.4 de esta esta Memoria, al no existir planeamiento regional territorial que defina las redes supramunicipales y al no existir tampoco determinaciones al respecto en el Plan General, en este aspecto se estará a lo que dispongan los instrumentos de gestión que desarrollen el ámbito.)

Plan Parcial de Ordenación
Sector P.P. I-4 "Carril del Tejar"
Majadahonda (Madrid)

4.- OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA ORDENACION.

El antiguo Reglamento de Planeamiento, en su Artículo 58, punto c), establecía que la Memoria de los Planes Parciales se debería referir, entre otros extremos, a los "objetivos y criterios de la ordenación del territorio en función de las determinaciones del Plan General, de la información urbanística verificada y de los estudios complementarios realizados".

La finalidad última que se pretende con la actuación que nos ocupa es la de poner en marcha el desarrollo de una zona de actividad económica en el borde del Término Municipal de Majadahonda situada en un lugar estratégico a tales efectos, tanto por su situación física, como por su relación con áreas de futuro crecimiento.

Los objetivos que con ello se plantean tienen tres aspectos principales. En primer lugar los relativos a la creación de empleo en términos generales, tanto durante el proceso de urbanización, construcción y desarrollo del ámbito, como, posteriormente, con el funcionamiento de los usos y actividades a implantar en el mismo.

En segundo lugar, los relativos al fomento de una actividad tan importante para la buena marcha de la economía de un país como la de investigación y desarrollo, que siempre ha de ser fuente de generación de futura riqueza.

Por último, pero no menos importantes, son los aspectos relativos a una acertada política de equilibrio de usos desde el punto de vista municipal, procurando huir del carácter de ciudad-dormitorio en el que fácilmente pueden caer poblaciones como Majadahonda.

Este conjunto de objetivos debe enfocarse desde el escenario de otro de carácter general, como es el de integrar debidamente el desarrollo de la ciudad en el medio natural, procurando evitar impactos no deseables que deterioren dicho medio.

Por otra parte, se han adoptado una serie de criterios para el diseño de la ordenación, de forma que los mismos ayuden a conseguir los objetivos perseguidos. En este sentido, el primero de ellos ha sido el de procurar el máximo respeto posible a las condiciones naturales de los terrenos, especialmente en lo relativo a los cauces de arroyos que lo atraviesan, procurando integrar los mismos en la ordenación propuesta.

Así mismo, dado que en la actualidad no se cuenta con una solución definitiva para los accesos al sector desde la M-50, y ello depende de

decisiones que superan el nivel del presente Plan Parcial, se ha adoptado el criterio de buscar para los mismos una solución suficientemente flexible, de forma que se puedan realizar adaptaciones en función de la alternativa final que se elija que no requieran importantes modificaciones de la ordenación general. *

Por último, cabe señalar que se ha seguido el criterio de buscar una ordenación que no se cierre en sí misma, sino que posibilite en un futuro el desarrollo de los terrenos colindantes de una forma integrada, de manera que se genere una importante área de actividad económica y empleo dentro de un modelo de desarrollo basado en el equilibrio de usos y actividades.

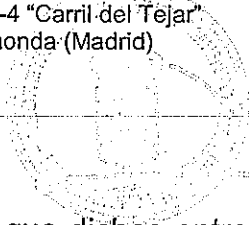
* En los momentos actuales (Mayo 2003) existen, no obstante estudios avanzados y en principio aceptados por la Demarcación de Carreteras del Estado, para realizar los accesos al Sector mediante un paso elevado. Dicha solución, grafiada en los planos de ordenación, ha dado lugar a los reajustes de superficies respecto a las iniciales de junio 2002 que quedan señaladas en el presente documento.

5.- DESCRIPCION DE LA PROPUESTA.

5.1.- ESTRUCTURA VIARIA.

La estructura viaria elegida para el sector se caracteriza, y viene fuertemente condicionada, por la importancia de dos elementos de primer orden cuya presencia influye de forma definitiva en su resultado final : la autopista M-50 y el arroyo que entrando por el Noreste del sector desde Las Rozas lo atraviesa en diagonal y, tras recoger otros pequeños afluentes, sale del mismo por el Sur.

La presencia de la M-50 hace que, obviamente, los accesos al sector haya que plantearlos en base a la misma. Sin embargo, dado que las



decisiones finales sobre la forma en que dichos entronques se deben realizar superan el nivel del presente documento, se ha optado por crear una banda de 100 m. de anchura desde el eje de dicha vía dentro de la cual se pueda adoptar la solución final sin alterar el resto de la ordenación. En este sentido, el Plan Parcial propone que dicho acceso se realice desde el punto más alto del límite Este del sector, y hacia la mitad del mismo. En dicho lugar se plantea la construcción de un puente sobre la M-50, de 18,00 m. de anchura, que una dos vías de servicio a ambos lados de ésta que, a su vez, cuenten con sus correspondientes dispositivos de organización y reparto de tráfico (rotondas) y que conecten con las vías colectoras previstas en las obras actualmente en ejecución.

El segundo elemento que condiciona y caracteriza la estructura viaria del sector lo constituye el cauce del arroyo ya citado. En este caso, y en función de los objetivos y criterios ya señalados, la solución que se plantea se basa en integrar el mismo a lo largo de una zona verde lineal de anchura variable que atraviese el sector adaptándose al recorrido de aquél.

Estos dos elementos principales son los que condicionan básicamente la estructura viaria del sector, y a partir de los cuales se han generado el resto de las soluciones que en este sentido presenta el Plan Parcial.

Así, en primer lugar, se proyecta una vía principal de 36,00 m. de anchura, que constituye el acceso principal y representativo al conjunto. En el encuentro de esta vía con la que discurre paralelamente a lo largo del arroyo se crea una amplia plaza alargada que manifiesta y potencia el carácter direccional de éste.



Desde esta singular plaza arrancan hacia el Noroeste dos calles que definen entre ellas otro elemento altamente significativo de la estructura general. Este consiste en una amplia manzana, de aproximadamente 60,00 m. de anchura por 290,00 m. de longitud, que se destina en su totalidad a equipamientos públicos, y que constituye la pieza central de la ordenación.

Trás este significativo elemento, se proyecta otra importante vía -bulevar, de 26,00 m. de anchura, con un trazado sensiblemente paralelo al de la ya citada que discurre a lo largo del arroyo. Igualmente, en el punto de encuentro con la manzana central de equipamientos públicos se crea otra plaza alargada simétrica a la proyectada sobre aquélla. Esta segunda vía transversal supone un importante elemento de futura conexión con los previsibles desarrollos que se puedan llevar a cabo, en su caso, tanto al Norte (en el Término Municipal de Las Rozas), como al Sur del sector.

La estructura viaria se completa con otras dos vías de 16,00 m. de anchura que se proyectan a lo largo de los límites Norte y Sur del sector, y que inciden en la citada previsión de posibles conexiones con áreas colindantes.

5.2.- ZONIFICACION.

Dada la alta especialización que el sector presenta en cuanto a sus usos, el esquema de zonificación propuesto resulta de una gran sencillez y simplicidad.

Así, nos encontramos con que los usos principales son, básicamente, los cuatro siguientes :

- Terciario ordinario.
- Terciario I + D.
- Equipamientos públicos.
- Zonas verdes y espacios libres.

Tal y como ya se ha indicado, la ordenación propuesta se basa en la creación de un importante y singular elemento central destinado a usos públicos, alrededor del cual se desarrollan el resto de las actividades del sector. En dicho elemento, constituido por una alargada manzana de forma sensiblemente rectangular, se ubican los equipamientos públicos de cesión, creando una significativa pieza con un alto valor representativo y estructurante.

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

Las zonas destinadas a los usos terciarios ordinarios (comercial, oficinas, etc.), que es donde se asignan los aprovechamientos correspondientes a los propietarios particulares, se han situado a la entrada del sector, contando por lo tanto con una mayor vista desde la M-50.

Estos usos se desarrollan en seis manzanas de distintos tamaños que posibilitan de esta forma un amplio abanico de opciones de actuación y reparto de aprovechamientos. Dichas manzanas se sitúan alrededor del

elemento central de usos públicos ya citado, rodeándolo por sus lados Norte, Este y Sur. Las cuatro manzanas situadas más al Sur se desarrollan a su vez respetando el paso, como cauces públicos, de los dos pequeños arroyos que acometen desde el Noroeste y Sureste al principal ya citado.

A los efectos de protección de estos pequeños cauces, se proponen unas bandas de 10,00 m. de anchura que cualquier edificación debe respetar, y que con un adecuado tratamiento paisajístico deben contribuir a elevar la calidad de la imagen urbana del conjunto, en concordancia con los criterios y objetivos ya señalados de un máximo respeto al medio natural.

Los usos relativos a terciario especializado en Investigación y Desarrollo se han ubicado al fondo del sector, al Noroeste del elemento central de usos públicos reiteradamente citado. Esta disposición permite la asignación de una amplia superficie, adaptada a los parámetros perseguidos en este sentido por el pliego de condiciones del concurso, que valora especialmente las soluciones que se sitúen en el entorno de los 105.000 m². de suelo destinados a estos usos.

Debido al paso a través de estos suelos de uno de los pequeños cauces provenientes del Noroeste, esta superficie se plantea en dos grandes manzanas separadas por una banda de 10,00 m. a lo largo de aquél, que se califica como zona verde pública de protección de arroyos.

La ubicación dada a estos suelos destinados a I + D, que en función del planeamiento vigente son de cesión al Ayuntamiento de Majadahonda con la consideración de un equipamiento singular de la ciudad, permite, si las necesidades reales y futuras de este tipo de actividades así lo

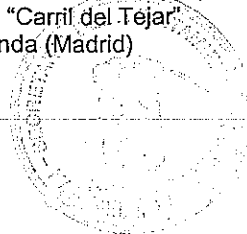


demandaran, posibles ampliaciones, en su caso, de los mismos a través de las oportunas modificaciones del planeamiento general.

Por último, y como uso complementario y de servicio necesario y fundamental para el funcionamiento de las actividades a desarrollar en el sector, de ha contado con el de centros de transformación, de forma que la ordenación ya prevé su ubicación en distintos puntos del mismo para prestar el suministro requerido en las debidas condiciones.

La zonificación descrita, que se completa con las superficies destinadas a red viaria, supone la posibilidad de funcionamiento del sector, tanto de forma autónoma y como elemento aislado (como sucede en la actualidad), como integrado, en su caso, en actuaciones futuras sobre los terrenos del entorno.

Las cifras relativas a las superficies destinadas a los distintos usos se recogen en los siguientes apartados y en los cuadros correspondientes.



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	SUPERFICIE (M2s.)	PORCENT. (%)
LUCRATIVOS PRIVADOS	TERCIARIO ORDINARIO	220.201,60	45,32
TOTAL USOS LUCRATIVOS PRIVADOS		220.201,60	45,32
AREAS DE CESION	TERCIARIO I + D	105.706,30	21,76
	EQUIPAMIENTO PUBLICO.	17.361	3,58
	ZONA VERDE Y ESPACIOS LIBRES	51.227,70	10,55
	ZONA DE PROTECCION DE ARROYOS	5.195,60	1,07
	VIARIO	85.637,80	17,63
	CENTROS DE TRANSFORMACIÓN	450,00	0,09
TOTAL AREAS DE CESION		265.578,40	54,68
SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR		485.780,00	100,00

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.

En el caso del presente Plan Parcial, dado que existe un único uso de carácter lucrativo privado, que es el denominado terciario ordinario, esta justificación resulta totalmente simplificada, sin que haya que aplicar la totalidad de los pasos del citado procedimiento.

Así, el planeamiento vigente establece que la edificabilidad lucrativa máxima es de :

$$485.780,00 \text{ m}^2\text{s.} \times 0,30 \text{ m}^2\text{c}/\text{m}^2\text{s.} = 145.734 \text{ m}^2\text{c.}$$

Como se ha indicado, la totalidad de esta edificabilidad ha de desarrollarse en usos terciarios ordinarios, siendo por lo tanto éste es el uso característico del sector. Dado que, además, éste es el único uso lucrativo admisible no resulta necesario establecer coeficientes de ponderación u homogeneización entre los distintos usos que conviertan las edificabilidades de cada uno de ellos en una unidad equivalente u homogeneizada.

Por lo tanto, en este caso coinciden el coeficiente de edificabilidad del sector con el aprovechamiento unitario asignado al mismo por el planeamiento, siendo el mismo, como se ha citado de 0,30 m². construido de uso terciario ordinario por cada metro cuadrado de suelo.

Así mismo, lógicamente, también coinciden el aprovechamiento

Plan Parcial de Ordenación
Sector P.P. I-4 "Carril del Tejar"
Majadahonda (Madrid)

EL ENCARGADO DEL PLAN

urbanístico total del sector con la edificabilidad lucrativa máxima de éste, que se fija en 145.734 metros cuadrados construidos de uso terciario ordinario.

Dado que la superficie total de suelo neto destinado al citado uso, una vez descontado el conjunto de los suelos de cesión, es de 220.201,60 m2.

tendremos que el índice de edificabilidad, sobre parcela neta es de :

$$\frac{145.734,00 \text{ m}^2\text{c.}}{220.201,60 \text{ m}^2\text{s.}} = 0,661820 \text{ m}^2\text{c./m}^2\text{s.}$$

Esta edificabilidad se desarrolla en una tipología única regulada por la misma norma zonal, que resulta de aplicación en seis manzanas diferentes con los siguientes datos :

MANZANA	SUPERFICIE (M2 S.)	INDICE EDIFICABILIDAD (M2c. / M2s.)	SUPERFICIE EDIFICABLE (M2C.)
1	90.584,00	0,661820	59.950,37
2	12.589,80	0,661820	8.332,19
3	32.639,10	0,661820	21.601,24
4	20.228,70	0,661820	13.784,87
5	26.213,50	0,661820	17.348,64
6	37.346,50	0,661820	24.716,69
TOTAL	220.201,60	0,661820	145.734,00



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 las edificabilidades correspondientes a los usos de cesión al Ayuntamiento, estas se dividen entre las destinadas a terciario I + D y equipamiento público.

En el primer caso, la edificabilidad total viene fijada por el planeamiento vigente en 50.000 m2c. Dado que la superficie máxima asignable a este uso según dicho planeamiento es de 160.000 m2. de suelo, y que en el Pliego de Condiciones del concurso se valoran especialmente cifras en torno a los 105.000 m2. de suelo, la ordenación planteada en este Plan Parcial califica para este uso una superficie total de 105.706,30 m2. En consecuencia, el índice de edificabilidad sobre parcela neta que tendremos en este caso es de :

$$\frac{50.000 \text{ m2.c.}}{105.706,30 \text{ m2. s.}} = 0,473008 \text{ m2c./m2s.}$$

Esta edificabilidad se desarrolla en dos manzanas diferentes con los siguientes datos :

MANZANA	SUPERFICIE (m2 s.)	INDICE EDIFICABILIDAD (m2c./m2s.)	SUPERFICIE. EDIFICABLE. (m2 c.)
7	64.198,30	0,473008	30.366,35
8	41.508,00	0,473008	19.633,65
TOTAL	105.706,30	0,473008	50.000,00

Por último, la edificabilidad correspondiente a los equipamientos públicos se desarrolla en una única parcela con los siguientes datos :

PARCELA	SUPERFICIE (M2Ss.)	INDICE EDIFICABILIDAD (M2c./M2s.)	SUPERFICIE EDIFICABLE (m2c.)
EQUIPAMIENTO	17.071,00	0,7	11.950,00

**NOTA ACLARATORIA EN RELACION CON LAS
SUPERFICIES EDIFICABLES DE LAS MANZANAS**

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.

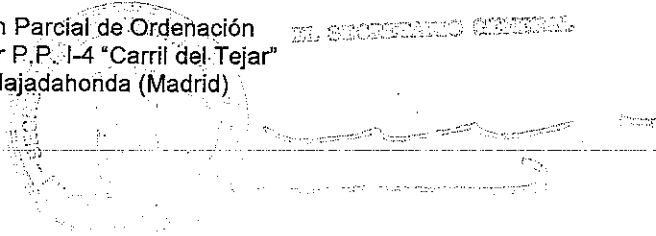
5.4.- INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS.

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.

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.

Dadas las diferentes características de los puntos de vertido y conexión de la red de saneamiento, ésta se prevé de tipo separativo. Así, la red de fecales ha de conectarse al colector que lleve las aguas a la E.D.A.R. situada aguas abajo del arroyo del Plantío. Esta solución está ya 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. Las aguas pluviales, por su parte, se conducirán directamente a los cauces naturales existentes.

Por otra parte, 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.

En las cabeceras de las redes de fecales, se dispondrán las correspondientes cámaras de descarga para garantizar un correcto funcionamiento de las mismas.

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 DISTRIBUCION 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.

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.

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 complementar 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.).

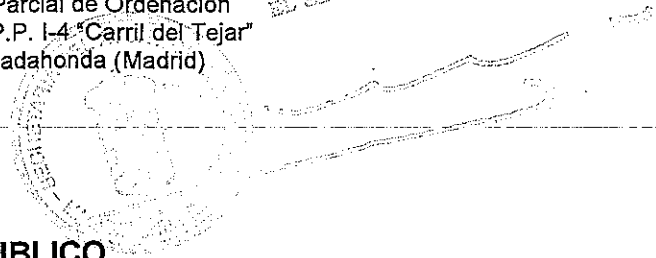
5.4.5.- RED DE DISTRIBUCION DE ENERGIA ELECTRICA.

En función de los datos recabados, se prevé el suministro de energía eléctrica al sector en media tensión desde el Este del mismo, junto a la autopista M-50.

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

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 .

EL SECRETARIO GENERAL



5.4.6.- RED DE ALUMBRADO PUBLICO.

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 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 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 que la acometida se realice desde una arteria a lo largo de la M-50 desde las zonas urbanas próximas del Término Municipal de Las Rozas. 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.

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 a lo largo de la autopista M-50.

5.4.9.- ESTIMACION DEL COSTE DE IMPLANTACIÓN DE LOS SERVICIOS.

Se ha considerado un coste unitario de urbanización de 21 Euros por cada metro cuadrado de superficie bruta, lo que arroja un presupuesto estimado total de 10.201.380 Euros.



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 uso exclusivo de carácter terciario que presenta el sector, no resulta necesario considerar la integración de una población residente en el mismo en las redes de equipamientos y servicios públicos, ya que no se contempla la construcción de viviendas en él.

En este sentido, hay que entender que esta actuación lo que va a suponer realmente va a ser una potenciación y mejora de la dotación de

equipamientos, empleo y servicios de los que va a disfrutar la población residente en la zona.

En cualquier caso, el propio Plan Parcial prevé un suelo destinado a equipamientos públicos que pueda satisfacer las necesidades de apoyo que el sector presente en este sentido.

Por otra parte, en lo relativo a las redes de actuación en caso de incendios, 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 kilómetros de distancia. Con esta dotación queda claro que el sector está en condiciones de contar con un magnífico servicio en este sentido.

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 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 y telecomunicaciones, 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.

I

Igualmente el 25 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 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, y dada la singularidad de los usos planteados, cabe indicar que habrá de ser el Ayuntamiento de Majadahonda, que gestiona el servicio, quien fije si procede ó no su implantación en este sector.

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 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.

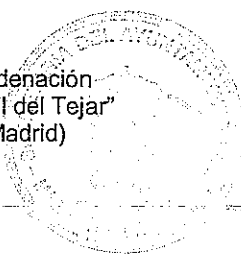
Según los datos a los que se ha tenido acceso, del total de los viajes que diariamente se producen en Majadahonda, aproximadamente un 39,4 % son viajes interiores, y un 60,6 % son exteriores. De estos últimos, aproximadamente un 65,5 % son generados en Majadahonda y un 34,5 % son atraídos por esta ciudad.

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.



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 discrecional, 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-Chamartin-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 usuarios que puede suponer el desarrollo de este sector no parece que tenga graves 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. No obstante, dado el carácter de foco de atracción de desplazamientos que esta actuación va a suponer en el futuro, parece lógico pensar que la misma requiera, en su momento, su propia dotación de transporte público para relacionarla principalmente con las áreas residenciales de su entorno.

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

El perfil de los usos del presente sector, centrados exclusivamente en los de carácter terciario, hace que la consideración de los aspectos relativos a alarmas, evacuación y seguridad civil en supuestos catastróficos tengan un planteamiento diferente al correspondiente a áreas de viviendas con población residente y estable.

En este caso, la población que va a acceder al sector lo va a hacer en unos horarios determinados en función de los de funcionamiento de los usos y actividades que en él se desarrollen. A dichos efectos, una vez que dichos usos comiencen a funcionar y se pueda ver el carácter definitivo de los mismos, se habrán de adoptar las medidas de seguridad y control de tráfico que resulten necesarias para evitar posibles problemas de congestión.

De cualquier forma, la singular situación de aislamiento que en la actualidad presenta el sector, plantea en los aspectos que nos ocupan sus ventajas y sus inconvenientes.

Así, el hecho de situarse "en mitad del campo" hace que la facilidad para acceder a espacios libres seguros exteriores al sector por medios peatonales sea total. En este sentido, tanto la anchura de las dos vías transversales de 26,00 m. y 16,00, como las perimetrales de 16,00 m.. presentan unas condiciones y capacidad más que suficientes para canalizar posibles evacuaciones hacia el perímetro del sector. Por su parte, en dicho perímetro no existen elementos o barreras físicas que impidan o interrumpan dicha evacuación.

Por otra parte, la evacuación del sector por medios rodados presenta algunas limitaciones, ya que, como se ha citado, el acceso al mismo se realiza por un sólo punto, si bien desde él se posibilitan tres alternativas de distribución. En cualquier caso, las dimensiones y características del viario proyectado presentan unas favorables condiciones, tal como se ha indicado en el párrafo anterior, para canalizar hacia dicho punto los tráficos de una posible evacuación. En este sentido, parece obvio que la solución final que los organismos competentes establezcan para la conexión con la M-50, o sus vías colectoras y de servicio, ha de tener presentes estos aspectos. Evidentemente, y por sus propias características, una vez en la M-50 la facilidad de evacuación de la zona está plenamente garantizada.

Además de ello, no hay que olvidar que por el límite Norte del sector, y a lo largo de su lindero con el Término Municipal de Las Rozas, discurre un camino de tierra que admite el paso de vehículos y que llega hasta la carretera que desde la M-505 va hacia Villanueva del Pardillo y Villanueva de la Cañada. Dado que sobre el mismo se proyecta una de las calles

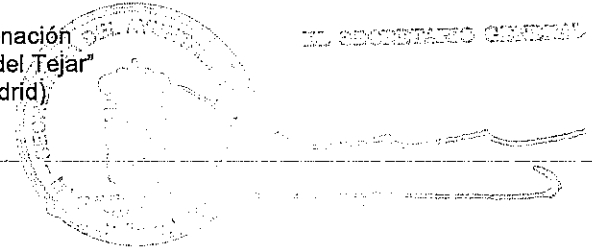
perimetrales de la ordenación, este camino presenta, en su caso, otra posible alternativa de evacuación del sector por el Noroeste.

El posible desarrollo futuro de los terrenos colindantes, para lo que se han previsto las correspondientes posibilidades de conexión, hace que en estos casos ello contribuya a mejorar las condiciones de evacuación de los tráficos rodados.

De cualquier forma, hay que considerar igualmente que las propias características de los parámetros urbanísticos manejados son altamente favorables para supuestos catastróficos y de emergencia. En este sentido, la reducida altura de la edificación (B + II) , los bajos índices de ocupación y la amplitud de los espacios libres públicos, garantizan unas óptimas condiciones de cara a este tipo de situaciones.

Por ultimo, la propia situación física del sector y su entorno, en los que no existen accidentes geográficos notables, y el respeto planteado por la ordenación a los cauces de agua existentes, contribuyen a garantizar la máxima tranquilidad en este sentido.

No obstante, una vez que los usos y actividades a desarrollar en el sector hayan alcanzado su nivel definitivo de funcionamiento, deberá procederse a la revisión de los conceptos citados, así como a la formulación de un plan definitivo de alarma, evacuación y seguridad civil para supuestos catastróficos.



7.- ORGANIZACION Y GESTION DE LA EJECUCION DEL PLAN PARCIAL.

7.1.- DELIMITACION DE LA UNIDAD DE EJECUCION.

Según establece la legislación vigente, el Plan Parcial, al establecer las determinaciones pormenorizadas de la ordenación urbanística, deberá contener la delimitación, en su caso, de las unidades de ejecución, además de los plazos para su ejecución y la elección del sistema de actuación para su desarrollo.

A estos efectos se prevé que el presente Plan Parcial se desarrolle como una única unidad de ejecución, coincidente con la delimitada

por el Ayuntamiento mediante Decreto de la Alcaldía nº 75/02, de 16 de Enero, y que coincide con el ámbito de los terrenos señalados en todos y cada uno de los planos de información y proyecto.

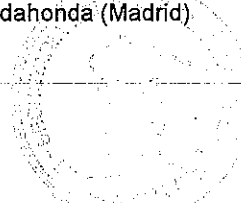
7.2.- EL SISTEMA DE EJECUCION.

Como ya se ha citado, el Ayuntamiento de Majadahonda, al no haber sido posible el desarrollo de este ámbito por los mecanismos inicialmente previstos, decidió llevar a cabo los tramites oportunos para aplicar el sistema de ejecución por expropiación.

A dichos efectos, se instruyó el correspondiente expediente de Proyecto de Delimitación del Area de Desarrollo nº 18 "Carril del Tejar", que fué aprobado definitivamente por Decreto de la Alcaldía nº 75/02, de 16 de Enero. En dicho Proyecto se fijaba el sistema de expropiación y se establecía la forma de gestión mediante la atribución de la misma a concesionario.

7.3.- PLAZOS DE EJECUCION.

El presente Plan Parcial prevé una única etapa para la implantación de los servicios urbanos y la ejecución de las obras de urbanización referentes a las distintas redes locales y su conexión con los puntos de acometida ó abastecimiento a las generales del municipio.



En relación con ello es de señalar :

Duración y obras de urbanización a realizar.

Se prevé un plazo de 2 años, a contar desde la fecha de la aprobación definitiva del Proyecto de Urbanización, para finalizar las mismas, solicitando al Ayuntamiento su recepción provisional.

Las obras a realizar en desarrollo del Plan Parcial serán las relativas a los siguientes aspectos :

- Red viaria.
- Red de saneamiento.
- Red de distribución de agua e hidrantes contra incendios.
- Red de riego.
- Red de distribución de energía eléctrica.
- Red de alumbrado público.
- Red de gas natural.
- Red de canalizaciones de telecomunicaciones.
- Jardinería y Mobiliario Urbanos.

Plazos para la edificación

Se prevé un plazo de 5 años, como máximo, a contar desde la recepción de las obras de urbanización, para acometer la edificación de los solares creados.

7.4.- NIVELES MINIMOS DE LOS SERVICIOS URBANOS PARA PERMITIR LA UTILIZACION DE LOS TERRENOS.

Se consideran como servicios urbanos mínimos necesarios para permitir la utilización de los terrenos, los de abastecimiento de agua, evacuación de aguas residuales y suministro de energía eléctrica, a los que habría que añadir unas adecuadas condiciones de accesibilidad. En este sentido, y en función de lo establecido en la legislación vigente, cumpliéndose estos mínimos, y garantizando debidamente ante el Ayuntamiento la completa terminación de los mismos, se podría acometer la construcción de las parcelas edificables en el momento en que sea previsible que al terminar dichas construcciones la urbanización pudiera estar totalmente ejecutada, condicionando, en su caso, su utilización a dicha finalización.

El nivel mínimo necesario a alcanzar por los servicios urbanos sería el siguiente :

- Red viaria :

Ejecución de la misma con excepción de la pavimentación final de aceras y capa de rodadura en calzada, señalización viaria y plantación de arbolado.

- Saneamiento :

Ejecución total de las redes de pluviales y fecales, con continuidad hasta los puntos finales de vertido y conexión a las redes generales municipales.

- Abastecimiento de agua :

Ejecución de la red correspondiente que garantice una dotación de 400 litros/hab/día.

- Energía eléctrica

Ejecución de la red de Baja Tensión y Centros de Transformación adecuados para la prestación del servicio según las previsiones de potencia estimadas.

En función de ello, y alcanzada dicha situación, los titulares de parcelas, en su caso, podrán solicitar licencias de edificación, antes de que las mismas hayan adquirido la condición de "solar". Dicha simultaneidad entre urbanización y edificación requerirá el cumplimiento exhaustivo de las condiciones establecidas en la legislación vigente.

7.5.- ALTERACION DE LAS PREVISIONES TEMPORALES.

El plazo máximo de dos años fijado para la total terminación de las obras de urbanización queda comprometido por la iniciativa privada a partir de la aprobación del correspondiente Proyecto de Urbanización.

No obstante hay que entender que dicho plazo está en cierta medida supeditado a circunstancias cuya resolución excede en algunos casos de la responsabilidad que realmente pueden asumir los promotores, especialmente en aquellos aspectos cuya competencia es de las distintas compañías suministradoras.

En este sentido se estima que una mayor duración de las obras de urbanización que supusiera un incremento del plazo de seis meses, debido a imprevistos que pudieran sobrevenir en el transcurso de las mismas, no alteraría de forma sustancial los objetivos del Plan.

Plan Parcial de Ordenación
Sector P.P. 1-4 "Carril del Tejar"
Majadahonda (Madrid)



EL GOBIERNO GENERAL

Respecto a las previsiones especiales del Plan, hay que señalar que la urbanización incluye no solamente la propia del ámbito, sino también las necesarias conexiones de los servicios urbanos a los generales de la ciudad que discurren fuera del ámbito del presente sector.

8.- JUSTIFICACION DE LA ADECUACION DE LA PROPUESTA A LA NORMATIVA VIGENTE.

El presente Plan se ha de someter, en primer lugar, a lo dispuesto en la legislación vigente que señala su contenido y determinaciones técnicas, estando constituida dicha legislación básica por la Ley 9/2.001, de 17 de Julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, que repetidamente se cita en esta Memoria como L.S.C.M. . Además de ello, el Plan Parcial se ha de ajustar en todas sus determinaciones al planeamiento general de referencia, que en este caso es el Plan General de Ordenación Urbana de Majadahonda.

En este sentido el Plan Parcial adopta como delimitación del sector la aprobada mediante el citado Decreto de la Alcaldía en la que se fijaba que la superficie total del mismo era de 485.780 metros cuadrados, en lugar de los 480.000 metros cuadrados que figuraban en la ficha del Plan General.

Tal como se puede comprobar en el conjunto de documentos que lo integran, el presente Plan Parcial desarrolla pues el planeamiento vigente estableciendo la ordenación pormenorizada de la totalidad de este sector en los términos fijados por la legislación de aplicación. Para ello, el Plan Parcial contiene las determinaciones pormenorizadas de ordenación urbanística establecidas por la L.S.C.M, y que se señalan en el punto 1.4 de esta Memoria.

Por otra parte, dado que en el sector se desarrolla un único uso lucrativo, no resulta necesario en este caso el señalamiento de coeficientes que fijen las relaciones de ponderación u homogeneización entre distintos usos pormenorizados.

En relación con las reservas de suelo para redes públicas que establece la L.S.C.M., y con las observaciones complementarias recogidas al respecto en los apartados 1.4 y 3.8, tendremos que éstas habrán de establecerse en función de la superficie total edificable de cualquier uso que hemos visto que es de 145.734 m².c. .

Según ello las reservas de suelo a contemplar serán las siguientes :

* REDES GENERALES :

- Zonas verdes y espacios libres (20 m ² . s/100 m ² .c.)	29.146,80 m ² .
- Equipamiento social y servicios (30 m ² . s/100 m ² .c.)	43.720,20 m ² .
- Infraestructuras (20 m ² . s/100 m ² .c.)	29.146,80 m ² .
<hr/>	
SUMA	102.013,80 m ²



REDES LOCALES :

- Equipamiento y servicios
(30 m2. s/100 m2.c.) 43.720,20 m2.

(Al menos el 50%, deberá)
(destinarse a espacios libres)
(arbolados = 28.593,83 m2.)

=====

SUMA TOTAL RESERVA REDES 145.734,00 M2.

=====

(Ya se ha explicado anteriormente que, dadas las circunstancias del caso, no procede la reserva de suelo para redes supramunicipales, al no existir planeamiento regional territorial que las defina, ni contemplarse las mismas en el Plan General, sin perjuicio de lo que dispongan los instrumentos de gestión que desarrollen el ámbito).

Al ser el Plan General de Majadahonda anterior a la entrada en vigor de la L.S.C.M., la estructura de las reservas de suelo de cesión para todo tipo de equipamientos y dotaciones públicas es diferente a la que establece dicha Ley, resultando en este caso notablemente superiores a las fijadas por ella.

En función de ello, y sin necesidad de una asignación pormemorizada que resultaría compleja y con resultados absurdos en algunos casos, lo procedente resulta una simple comparación global de dichas reservas. mediante lo que se pone de manifiesto que. cumpliendo las determinaciones del Plan General, se superan muy holgadamente los requerimientos planteados por la nueva Ley.

* EQUIPAMIENTOS SOCIALES :

- Equipamiento público 17.071,00 m2.
- Equip.terciario I + D. 105.706,30 m2.

Suma eq. sociales . . 122.777,301 m2.

* SERVICIOS URBANOS :

- Centros de Transformación 450,00 m2.

Suma serv. urb 450,00 m2.

* ESPACIOS LIBRES :

- Zonas verdes 51.227,70 m2.
- Zonas protec. arroyos 5.195,60 m2.

Suma esp. libres 56.423,30 m2.

* INFRAESTRUCTURAS :

- Viario Sistema Local 85.637,80 m2.

Suma Infraestruct. 85.637,80 m2.

=====

SUMA TOTAL RESERVA REDES 265.288,40 m2.

=====

Como se puede apreciar, los 265.288,40 m2. previstos por el Plan Parcial superan holgadamente los 145.734,00 m2. exigidos por la L.S.C.M., y, así mismo los distintos conceptos globales en que estas redes se han agrupado superan las citadas exigencias legales.

Dentro de las determinaciones pormenorizadas que le corresponden, el Plan Parcial establece igualmente el trazado y características de la red de comunicaciones propias del sector y su enlace con la red general

municipal, tal como se puede apreciar en los planos correspondientes y en el apartado 5.1.

En cuanto a las infraestructuras de servicios locales, el Plan Parcial define básicamente sus características y sus conexiones con las redes generales, sin perjuicio de que deberá ser el futuro Proyecto de Urbanización quien defina trazados, dimensionamientos y demás condiciones para su ejecución material.

En cualquier caso, y como se puede comprobar en el conjunto de documentos del Plan Parcial, el mismo, al establecer la ordenación pormenorizada respeta plenamente las precisiones recogidas en el Artículo 48.1 de la L.S.C.M. en cuanto a alineaciones y rasantes, condiciones de las parcelas y los usos, reservas de suelo para redes públicas y delimitación de las unidades de ejecución con señalamiento del sistema de ejecución correspondiente.

Además de ello, el Plan, en el Capítulo 6 de la Memoria, incluye los compromisos y garantías técnicas de sostenibilidad de las soluciones propuestas en los aspectos indicados en el Artículo 48.2. de la L.S.C.M.

El Plan Parcial, así mismo, además del sector, ordena los suelos destinados por el Planeamiento General a redes generales que se disponen en su interior.

En cuanto a la documentación del Plan Parcial, esta se ajusta a lo determinado al respecto por el Artículo 49 de la L.S.C.M., siendo de señalar que en este caso no procede la inclusión de catálogo de bienes y espacios protegidos, al no existir ninguno dentro del ámbito del sector.

Plan Parcial de Ordenación
Sector P.P. I-4 "Carril del Tejar"
Majadahonda (Madrid)

Por otra parte, y como resulta obvio, el presente Plan Parcial se ha de ajustar en todas sus determinaciones al planeamiento general de referencia, que, como ya se ha citado, lo constituye el Plan General de Ordenación Urbana de Majadahonda y las actuaciones complementarias llevadas a cabo posteriormente por el Ayuntamiento. En este sentido, y tal y como se puede comprobar en los distintos documentos, la totalidad de los parámetros y determinaciones contenidos en el Plan Parcial son plenamente coherentes con las previsiones e indicaciones recogidas en dicho planeamiento general.

Con lo que antecede, Normas y Ordenanzas Urbanísticas, Anexos y Planos, el Arquitecto que suscribe considera suficientemente descrito para su tramitación legal el Plan Parcial de Ordenación del Sector P.P. I - 4 "Carril del Tejar" en Majadahonda (Madrid)

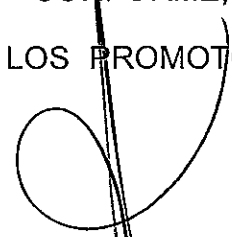
Pozuelo de Alarcón, Mayo 2.003

EL ARQUITECTO - URBANISTA

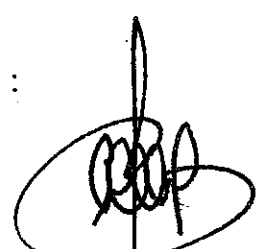


Edo. D. Félix Hernández Malo.

CONFORME,
LOS PROMOTORES :



AFAR - 4, S.A.



PROCINCO, S.L.