



PLAN ESPECIAL

DE

INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO/LA MARAZUELA/CAMINO VIEJO DE MADRID", PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MÁRGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+885



AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID



Estudio Jalvo S.L.P.

Diciembre 2016

E295-V5

ÍNDICE

ÍNDICE	I
DOCUMENTO 1. MEMORIA DE INFORMACIÓN.....	1
DOCUMENTO 2. MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA	36
DOCUMENTO 3. ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS.....	56
DOCUMENTO 4. NORMAS URBANÍSTICAS	83
DOCUMENTO 5. PLANOS DE INFORMACIÓN.....	89
DOCUMENTO 6. PLANOS DE ORDENACIÓN	110
DOCUMENTO 7. PLAN DE ETAPAS	128
DOCUMENTO 8. ESTUDIO DE VIABILIDAD E INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA	132
DOCUMENTO 9. RESUMEN EJECUTIVO	145

PLAN ESPECIAL

DE

INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD “CENTRO URBANO/LA MARAZUELA/CAMINO VIEJO DE MADRID”, PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MÁRGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+885

DOCUMENTO 1. MEMORIA DE INFORMACIÓN

ÍNDICE

DOCUMENTO 1. MEMORIA DE INFORMACIÓN	1
ÍNDICE	2
SIGLAS UTILIZADAS.....	3
1 INTRODUCCIÓN. ANTECEDENTES.....	5
2 PROMOTOR.....	6
3 EQUIPO REDACTOR.....	6
4 SITUACIÓN.....	7
5 DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL.....	8
6 ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD.....	9
7 SUPERFICIE.....	11
8 DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO Y DE LA SITUACIÓN ACTUAL	11
9 AFECCIONES E INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES.....	21
10 DETERMINACIONES DEL PLAN GENERAL.....	22
11 ÍNDICE DE PLANOS.....	28
12 SOPORTE INFORMÁTICO	29
ANEJOS	30

SIGLAS UTILIZADAS

- LS15. Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de Octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana. (B.O.E. número 261, de 31 de Octubre de 2015)
- LCE. Ley 37/2015, de 29 de Septiembre, de carreteras. (B.O.E. número 234, de 30 de Septiembre de 2015)
- LEA. Ley 21/2013, de 9 de Diciembre de evaluación ambiental. (B.O.C. número 296, de 11 de Diciembre de 2013). Texto consolidado 2 de Marzo de 2015.
- LSMad. Ley del suelo de la Comunidad de Madrid. Ley 9/2001, de 17 de Julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid. (B.O.C.M. de 27 de Julio de 2001) y modificaciones posteriores.
- LPASB. Ley 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas. (B.O.C.M. número 152, de 19 de Junio de 1993).
- LCCM. Ley 3/1991, de 7 de Marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid. (B.O.C.M. número 68, de 21 de Marzo de 1991, corrección de errores B.O.C.M. número 95, de 23 de Abril de 1991) y modificaciones posteriores.

- RVLS. Reglamento de Valoraciones de la Ley de Suelo y correcciones posteriores. Real Decreto 1492/2011 de 24 de octubre (B.O.E. número 270 de 9 de noviembre de 2.011)
- RP. Reglamento del Planeamiento Urbanístico, aprobado por Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, (B.O.E. números 221 y 222 de 15 y 18 de Septiembre de 1978)
- RGC. Reglamento General de Carreteras, aprobado por Real Decreto 1812/1994, de 2 de Septiembre. (B.O.E. 23 de Septiembre de 1994) y modificaciones posteriores.
- RTDMPABA Decreto 13/2007, de 15 de Marzo, del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, por el que se aprueba el Reglamento Técnico de Desarrollo en Materia de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas. (B.O.C.M. número 96, de 24 de Abril de 2007).
- RDCBA Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, del Ministerio de la Presidencia, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones. (B.O.E de 11 de Mayo de 2007) y modificaciones posteriores.
- PGOU. Plan General de Ordenación Urbana de las Rozas de Madrid. Aprobado definitivamente por acuerdo del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, en sesión celebrada el 1 de Diciembre de 1994, que fue publicado por Orden de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid, de fecha 12 de Diciembre de 1994, en el B.O.C.M. número 302 de 21 de Diciembre de 1994
- ODTAC. Orden VIV/561/2010, de 1 de Febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados. (B.O.E. número 61 de 11 de Marzo de 2010).
- B.O.C.M.: Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid
- B.O.E.: Boletín Oficial del Estado



Gráfico 1. Distrito Centro de las Rozas y Ordenación del PERI de San Francisco

1 INTRODUCCIÓN. ANTECEDENTES

La redacción del presente documento se lleva a cabo por la necesidad de tramitar un Plan Especial de Infraestructuras Viarias para complementar la ordenación pormenorizada que el PGOU tiene dispuesta en el tratamiento de las conexiones entre los espacios ubicados a ambas márgenes de la A6, en el Distrito Centro, entre los Barrios de La Marazuela, el Torreón de las Rozas y el Centro Urbano del Municipio.

Ya en Agosto de 2009, se redactó un Estudio de Movilidad y Tráfico, que trataba sobre la Mejora de la Permeabilidad en el Centro Urbano-La Marazuela-El Torreón de las Rozas, en el entorno de la Autovía A-6.

En el citado estudio se planteaban las actuaciones siguientes:

- Acondicionamiento de las vías urbanas a ambas márgenes de la A-6.
- Modificación de la sección del paso existente sobre la A-6, para mejorar el acceso a la Estación de Cercanías y a los barrios de La Marazuela y El Torreón.
- Remodelación de las intersecciones en la Plaza de Madrid y la Calle Real.

- Construcción de un paso inferior bajo la A-6 para completar y mejorar permeabilidad entre dichos barrios y el casco urbano de Las Rozas.

Posteriormente el Ayuntamiento de las Rozas encarga un Estudio de Viabilidad para la ejecución de un paso inferior bajo la A-6 (P.K. 17+900), para la mejora de la permeabilidad Centro Urbano-La Marazuela-El Torreón, de las Rozas, de acuerdo a lo propuesto por el Estudio de Movilidad anterior.

En fechas posteriores se solicita a la Demarcación de Carreteras la viabilidad del paso inferior bajo la Autovía A6, la cual emite en Abril de 2013 un Informe favorable sobre la viabilidad técnica del citado paso inferior.

En Mayo de 2014 el Ayuntamiento aprueba definitivamente el Plan Especial de Reforma Interior "San Francisco", en el ámbito de la Plaza de Madrid y su entorno, en el que se formalizan, entre otras cuestiones, propuestas de ordenación de los espacios destinados a las infraestructuras de comunicaciones que intervienen en los estudios realizados anteriormente.

2 PROMOTOR

El promotor del presente Plan Especial de Infraestructuras Viarias para la mejora de la permeabilidad "Centro Urbano/La Marazuela/Camino Viejo de Madrid", para la ejecución de infraestructura de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura

del PK 17+885 es el Excmo. Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid, Madrid, con domicilio en la Plaza Mayor, número 1, Las Rozas de Madrid, Distrito Postal 28231, con N.I.F. P28127001.

3 EQUIPO REDACTOR

El presente Plan Especial de Infraestructuras Viarias se redacta por los arquitectos Joaquín Jalvo Mínguez, colegiado COAM 7617, y Vanesa Jalvo Olmedillas, Arquitecta COAM 14465, con domicilio en Madrid, calle José Abascal 57, 3º D, Tf. 914 420 647, D.P. 28003, en nombre de Estudio Jalvo S.L.P., inscrita en el COAM con el número 70185, con el mismo domicilio y teléfono.

Ha colaborado en el Estudio de Tráfico el consultor Infraestructuras, Cooperación y Medio Ambiente S.A., habiendo redactado el documento el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos D. Fernando Gonzalez García.

4 SITUACIÓN

La ubicación del presente Plan Especial de Infraestructuras Viarias es el entorno del PK 17+885 de la A6, a ambos márgenes de la citada autovía, que comprende el entorno de ese punto kilométrico que se corresponde con las dos glorietas a las que van a desembocar, en la situada al Este de la A6, el Camino Viejo de Madrid, la calle Alto de las Cabañas y la Avenida de La

Coruña y en la glorieta situada al Oeste de la A6, la calle Real, la calle Juan Barjola y el entronque con la carretera M515.

En el gráfico número 2 se puede advertir la situación y ubicación del Plan Especial.

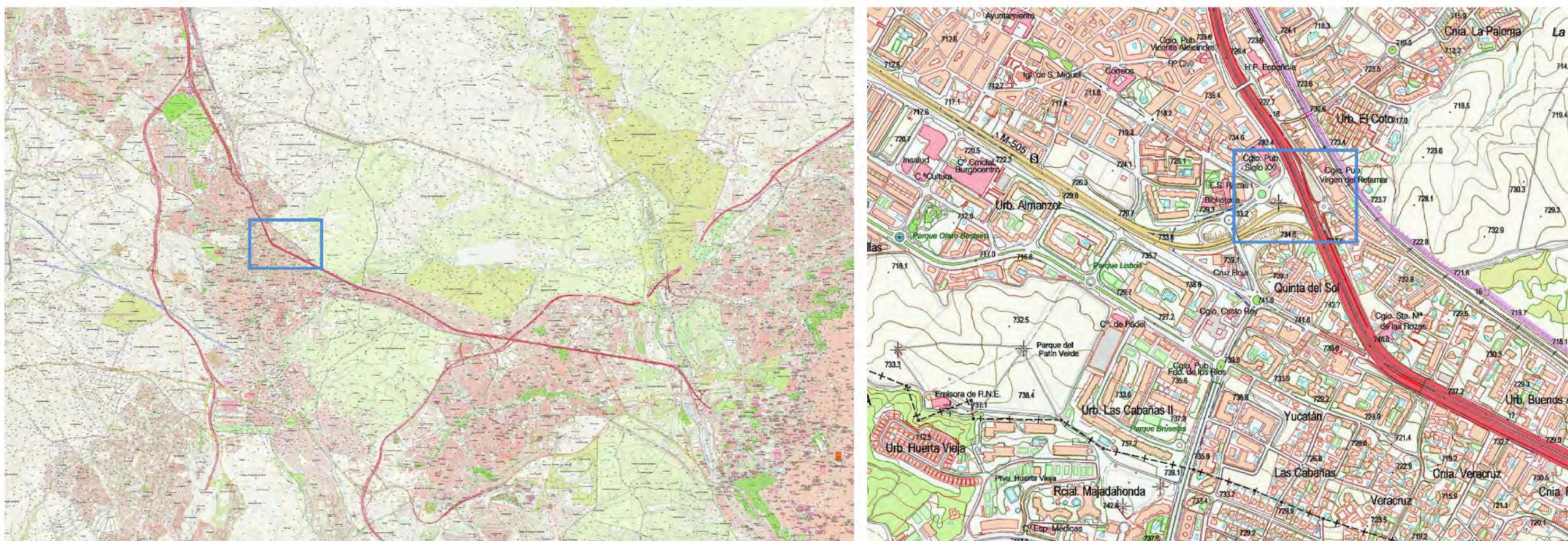


Gráfico 2. Situación y ubicación del Plan Especial

5 DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL

El presente Plan Especial de Infraestructuras Viarias, debido a su propio objeto, se refiere al ámbito definido por la propia autovía en esa localización; al entorno de los espacios viarios situados en colindancia a la A6 en el punto kilométrico 17,885 y a las parcelas colindantes que se encuentran directamente relacionadas con los espacios viarios citados.

Su conformación irregular comprende la propia Autovía A6 en una longitud aproximada de 237 m en el entorno del punto kilométrico 17,855, las dos glorietas colindantes a ambas márgenes de la citada autovía y los entronques del viario urbano que tiene acceso desde las citadas glorietas, como es el Camino Viejo de Madrid. Asimismo se incluye dentro del ámbito del Plan Especial, por quedar inmerso dentro del espacio comprendido entre las dos glorietas citadas, la parcela situada entre la Autovía A6, la Carretera M505, el antiguo acceso a la glorieta que da acceso a la calle Real desde esta última carretera; la propia glorieta y la calle Juan Barjola.

De acuerdo a la anterior descripción la delimitación del ámbito es la siguiente:

Límite Norte: Parte de la alineación Oeste y Alineación Sur de la parcela del Colegio Público Virgen del Retamar desde la calle

Real hasta la calle Juan Barjola; la sección transversal de la Avenida de La Coruña; la de la propia Autovía A6, en el punto kilométrico 18,065 y de las vías de servicio de la A-6.

Límite Este: Alineación Este de la vía de servicio o calle Alto de las Cabañas; límite Este de la glorieta a la que da esta calle y alineación Este del Camino Viejo de Madrid hasta el límite sur de la parcela señalada con el número 21 de esta vía.

Límite Sur: Sección del Camino Viejo de Madrid a la altura del límite sur de la parcela señalada con el número 21; límites Sur, Oeste y Norte de las alineaciones de la calle del Faro; nueva alineación en el Camino Viejo de Madrid de la parcela señalada número 2 de la calle del Faro; alineación Sur del Camino Viejo de Madrid en la parcela señalada con el número 2 de esta vía; alineación Norte y parte de la Este de la parcela señalada con el número 2 del Camino Viejo de Madrid; sección de la Avenida de La Coruña y Límite Norte de la Carretera M505,

Límite Oeste: Sección del espacio ajardinado entre la Carretera M505 y la Carretera M515; alineación Este de la Parcela del Polideportivo Retamar y sección de la Calle Real.

En el gráfico número 3 se puede apreciar la delimitación gráfica de la descripción anterior.



Gráfico 3. Delimitación del Plan Especial



Gráfico 4. Estructura de la propiedad

6 ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD

La propiedad de todo el ámbito al que se refiere el presente Plan Especial se corresponde en su mayor parte a espacios de viario público de propiedad del Ministerio de Fomento (autovía A6) o bien del propio Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid para el resto del viario.

Existen solamente dos conjuntos de propiedades que se incluyen en este Plan Especial que no se corresponden a este viario que son la isleta existente entre la M 505, la calle Juan Barjola, la glorieta colindante y la Autovía A6 y de otra parte se localizan tres parcelas al comienzo del Camino Viejo de Madrid, cercana a la glorieta existente en el entronque con el citado Camino.

Por lo tanto la descripción de los titulares de las propiedades del suelo de este Plan Especial y su dirección postal se corresponde

[REDACTED]

- 1 [REDACTED]
- 2 [REDACTED]
- 3 [REDACTED]
- 4 [REDACTED]
- 5 [REDACTED]
- 6 [REDACTED]
- 7 [REDACTED]
- 8 [REDACTED]

- 1 [REDACTED]
- 2 [REDACTED]
- 3 [REDACTED]
- 4 [REDACTED]
- 5 [REDACTED]
- 6 [REDACTED]
- 7 [REDACTED]
- 8 [REDACTED]
- 9 [REDACTED]
- 10 [REDACTED]
- 11 [REDACTED]
- 12 [REDACTED]
- 13 [REDACTED]
- 14 [REDACTED]
- 15 [REDACTED]
- 16 [REDACTED]
- 17 [REDACTED]
- 18 [REDACTED]
- 19 [REDACTED]
- 20 [REDACTED]
- 21 [REDACTED]
- 22 [REDACTED]
- 23 [REDACTED]
- 24 [REDACTED]
- 25 [REDACTED]
- 26 [REDACTED]
- 27 [REDACTED]
- 28 [REDACTED]
- 29 [REDACTED]
- 30 [REDACTED]
- 31 [REDACTED]
- 32 [REDACTED]
- 33 [REDACTED]
- 34 [REDACTED]
- 35 [REDACTED]
- 36 [REDACTED]
- 37 [REDACTED]
- 38 [REDACTED]
- 39 [REDACTED]
- 40 [REDACTED]
- 41 [REDACTED]
- 42 [REDACTED]
- 43 [REDACTED]
- 44 [REDACTED]
- 45 [REDACTED]
- 46 [REDACTED]
- 47 [REDACTED]
- 48 [REDACTED]
- 49 [REDACTED]
- 50 [REDACTED]
- 51 [REDACTED]
- 52 [REDACTED]
- 53 [REDACTED]
- 54 [REDACTED]
- 55 [REDACTED]
- 56 [REDACTED]
- 57 [REDACTED]
- 58 [REDACTED]
- 59 [REDACTED]
- 60 [REDACTED]
- 61 [REDACTED]
- 62 [REDACTED]
- 63 [REDACTED]
- 64 [REDACTED]
- 65 [REDACTED]
- 66 [REDACTED]
- 67 [REDACTED]
- 68 [REDACTED]
- 69 [REDACTED]
- 70 [REDACTED]
- 71 [REDACTED]
- 72 [REDACTED]
- 73 [REDACTED]
- 74 [REDACTED]
- 75 [REDACTED]
- 76 [REDACTED]
- 77 [REDACTED]
- 78 [REDACTED]
- 79 [REDACTED]
- 80 [REDACTED]
- 81 [REDACTED]
- 82 [REDACTED]
- 83 [REDACTED]
- 84 [REDACTED]
- 85 [REDACTED]
- 86 [REDACTED]
- 87 [REDACTED]
- 88 [REDACTED]
- 89 [REDACTED]
- 90 [REDACTED]
- 91 [REDACTED]
- 92 [REDACTED]
- 93 [REDACTED]
- 94 [REDACTED]
- 95 [REDACTED]
- 96 [REDACTED]
- 97 [REDACTED]
- 98 [REDACTED]
- 99 [REDACTED]
- 100 [REDACTED]

- [REDACTED]
[REDACTED]
- | [REDACTED]
[REDACTED]

Por el Sur:

- [REDACTED]
[REDACTED]
- | [REDACTED]
[REDACTED]

7 SUPERFICIE

La superficie de las parcelas y espacios públicos que conforman el Plan Especial es de 29.633,71 m²s, que es a la que atiende el presente Plan Especial.

De esa superficie 28.948,68 m²s (el 97,69 %) se corresponden a

espacios viarios de dominio público y a una parcela de equipamiento público y el resto, 685,03 m²s (el 2,31 %) a cuatro propiedades privadas

8 DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO Y DE LA SITUACIÓN ACTUAL

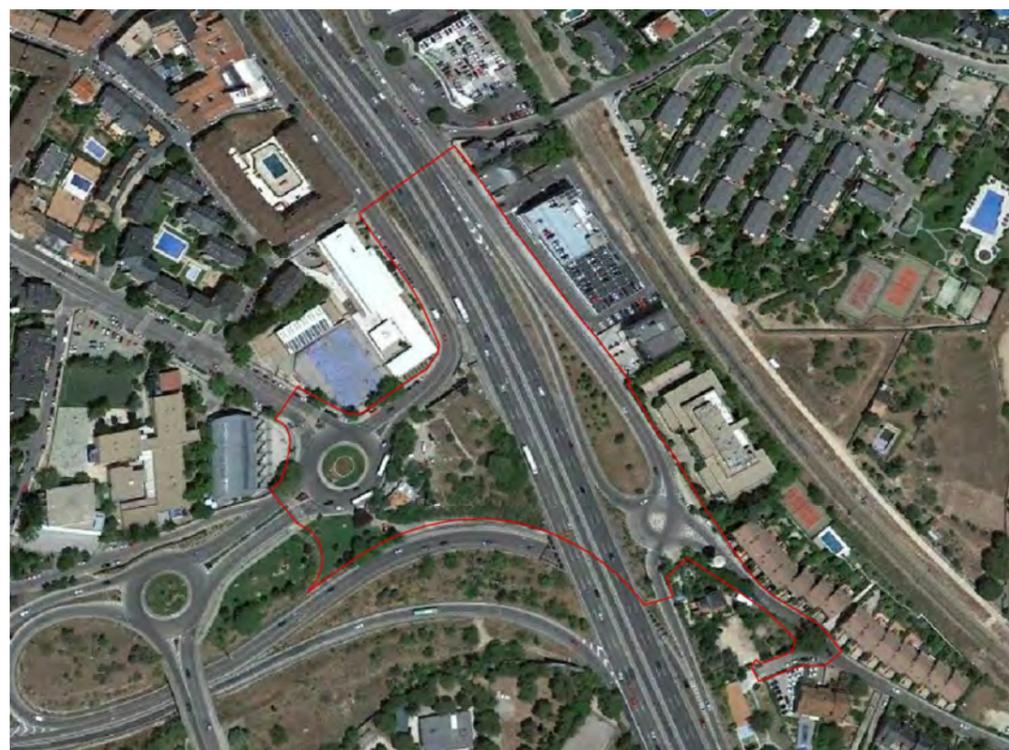


Gráfico 5. Ámbito del Plan Especial

El ámbito del Plan Especial es, principalmente, el conjunto de espacios viarios situados a ambos márgenes de la Autovía A6 que dan acceso a las edificaciones existentes en el Centro Urbano de Las Rozas y al barrio de La Marazuela y el Camino Viejo de Madrid.

A modo de isleta se ubica una parcela de propiedad privada que queda inmersa en ese área y por ello necesariamente debe incorporarse a la planificación que se derive del Plan Especial que ordene las Infraestructuras viarias en ese ámbito.

Colateralmente se incluye en el Plan Especial, dadas sus características particulares tres parcelas al principio del Camino Viejo de Madrid, entre el entronque con la glorieta a la que accede y la calle del Faro.

La delimitación del ámbito está relacionada con la disponibilidad de espacio necesario para analizar el posible impacto que se produzca en la ejecución de la infraestructura viaria que sea precisa para poder efectuar el enlace de las dos partes de los desarrollos edificatorios y urbanísticos existentes a ambos márgenes de la A6, de acuerdo a las disposiciones del PGOU y

conforme a las actuaciones que se han efectuado y que han quedado relacionadas en el apartado de Antecedentes.

En consecuencia el ámbito superficial del Plan Especial fundamentalmente abarca el espacio que ocupan las dos glorietas existentes en la proximidad a la Autovía A6 en el PK 17+885, las parcelas de suelo urbano colindantes a la autovía y a la glorieta desde la que tiene acceso la calle Real, para posibilitar la ejecución del enlace que se plantea en función de las necesidades advertidas en la ejecución del PGOU y las parcelas situadas en el primer tramo del Camino Viejo de Madrid. Su descripción gráfica se adjunta en el gráfico número 5.

La configuración topográfica de los espacios es favorable al Proyecto de intercomunicación de las dos márgenes, ya que las dos glorietas están deprimidas con respecto a la Autovía A6, lo que favorece su interconexión al disponer las dos de una rasante similar y con la cota necesaria para permitir el paso inferior bajo la Autovía A6.

Las características geológicas del suelo en el que se ubica el presente planeamiento se corresponde con la Facies Madrid,



denominación que reciben los materiales detríticos procedentes de la erosión del Sistema Central y que han ido rellenando progresivamente la Fosa del Tajo. Estos materiales están constituidos por una serie monótona muy desarrollada de arenas arcósicas denominadas localmente "arena de miga" y "arena tosquiza", puntualmente microconglomeráticas con abundantes cantos plutónicos y metamórficos, gneis y granito.

La formación Las Rozas, comprende una franja de terreno de sedimentos de color general ocre-claro que se extienden en dirección Noreste-Suroeste cruzando la población de Las Rozas. Ocupan una posición intermedia entre la formación Las Matas al Noroeste, con materiales detríticos de mayor granulometría, y la formación de El Pardo al Sureste, con tramos arcillosos que van siendo más significativos hacia Madrid. No existe una separación real entre las formaciones, sino que se produce un cambio gradual entre unas y otras.

En el entorno de Las Rozas predominan las arenas de miga gruesas y media, con algunos tramos de arenas finas y arena tosquiza y lentejones de cantos silíceos. La composición mineralógica de la Facies Madrid es, cuarzo en proporción del 40%-60%, feldspatos 30%, plagioclasa muy alterada entre un 10% y un 15% y menos del 15% de fragmentos de rocas. Como materiales secundarios biotita, moscovita y apatito. Los tamaños son variables, suelen presentar curvas granulométricas mal clasificadas. La fracción arcillosa está compuesta por esmectitas (55%), illita (25%) e interstratificados (10%).

La vegetación existente se remite a un conjunto de arbustos y árboles de porte medio (cipreses, pinos, plátanos, prunos, castaños) dispersos en la parcela intersticial y ubicados en la proximidad a la Autovía A6, a la glorieta ubicada al Oeste de la A6 y en el espacio comprendido entre la calle Alto de las Cabañas y el acceso a la A6 desde la glorieta ubicada al Este de la misma A6. Se adjunta en el gráfico número 6 reportaje fotográfico de la vegetación existente.

El ámbito no está incluido en ningún espacio natural protegido ni zonas de influencias de Habitats, LIC, ZEPa o RAMSAR Humedales.

El trazado de la Autovía A-6 coincide con el Cordel de Valladolid según se puede apreciar en el apartado 8 de esta Memoria.

Dentro de la parcela intersticial aneja a la rotonda existente al Oeste de la A6, se ubica una edificación de una planta en deficiente estado de conservación, destinada a vivienda, aparcamiento y otros usos.



Gráfico 6. Vegetación existente en el ámbito del Plan Especial

Se adjunta continuación, en el gráfico número 7, reportaje fotográfico general del estado actual del ámbito que ordena el presente Plan Especial.

Las instalaciones e infraestructuras que se emplazan en el ámbito del Plan se pormenorizan en un apartado posterior.

En cuanto a la situación actual, en la ordenación del espacio viario, se debe resaltar que al no haber sido posible la ejecución las previsiones del PGOU en la ejecución de la plataforma que unía las dos zonas urbanas ubicadas en ambas márgenes de la autovía debido a las determinaciones físicas del trazado de la autovía y de la plataforma de unión prevista, se deben efectuar, para conseguir los desplazamientos entre las diferentes partes del núcleo urbano, desvíos en la dirección de los mismos que en algunos casos son difíciles y generan perturbación en el resto de los itinerarios y en otros casos no se pueden efectuar.

Por ello se procedió a elevar las propuestas para la realización de una comunicación entre las dos partes de la autovía, que es a lo que atiende este Plan Especial, de forma que se estudien y se presenten las soluciones para la ordenación urbanística pormenorizada en este ámbito del término municipal.

Esta actuación posee una directa relación con la propia de la Plaza de Madrid, ya que ésta ordenación ha debido tener en cuenta las dificultades de ejecución de la plataforma prevista en el Plan General para formalizar la conexión entre ambas márgenes de la A6, desplazando esta necesidad hacia la zona donde se propone la actual ordenación y que está en consonancia con la geomorfología de los terrenos que se ordenan, posibilitando de esta forma la ejecución de las directrices del Plan General de Ordenación

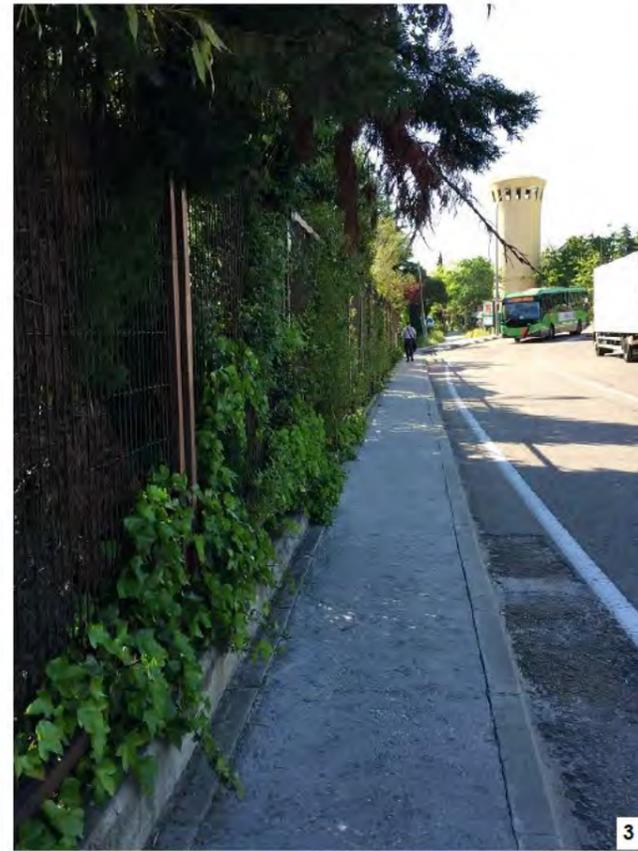
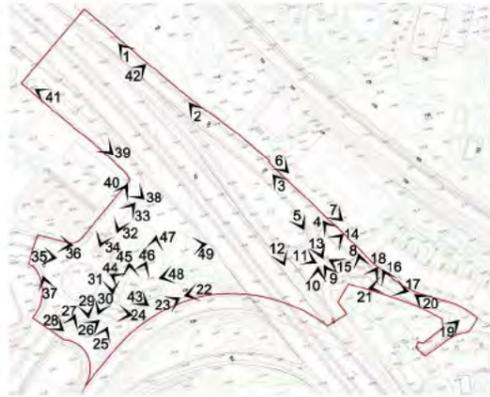


Gráfico 7. Documentación fotográfica del ámbito del Plan Especial

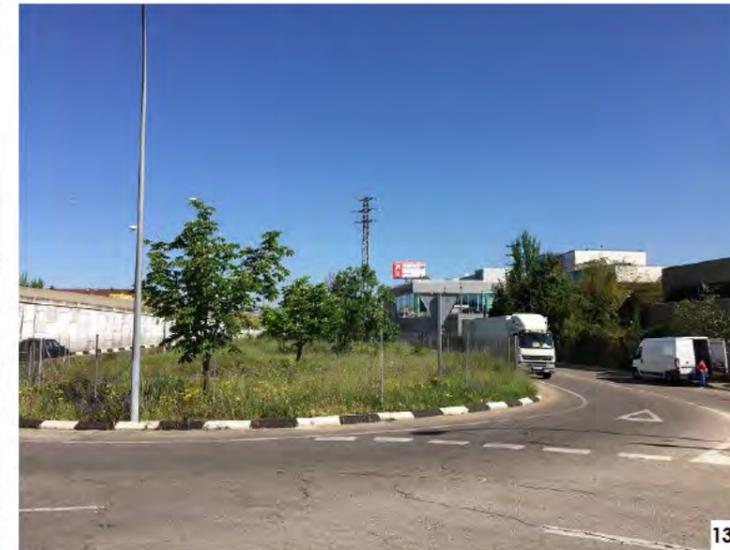
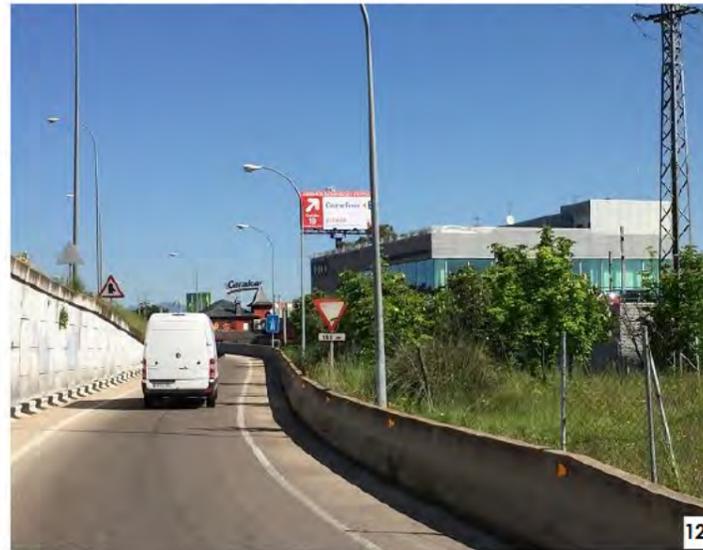
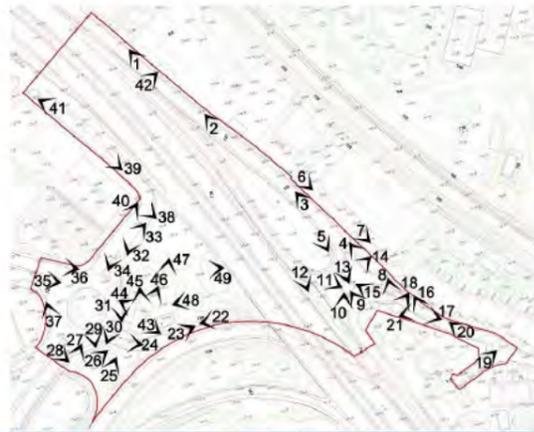


Gráfico 7 Documentación fotográfica del ámbito del Plan Especial

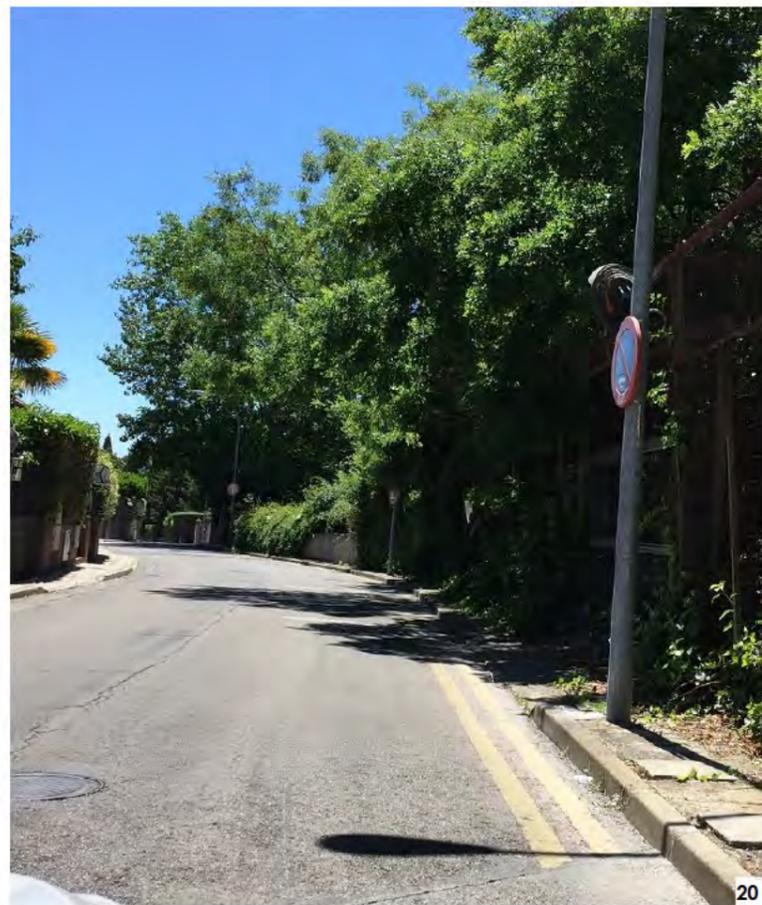
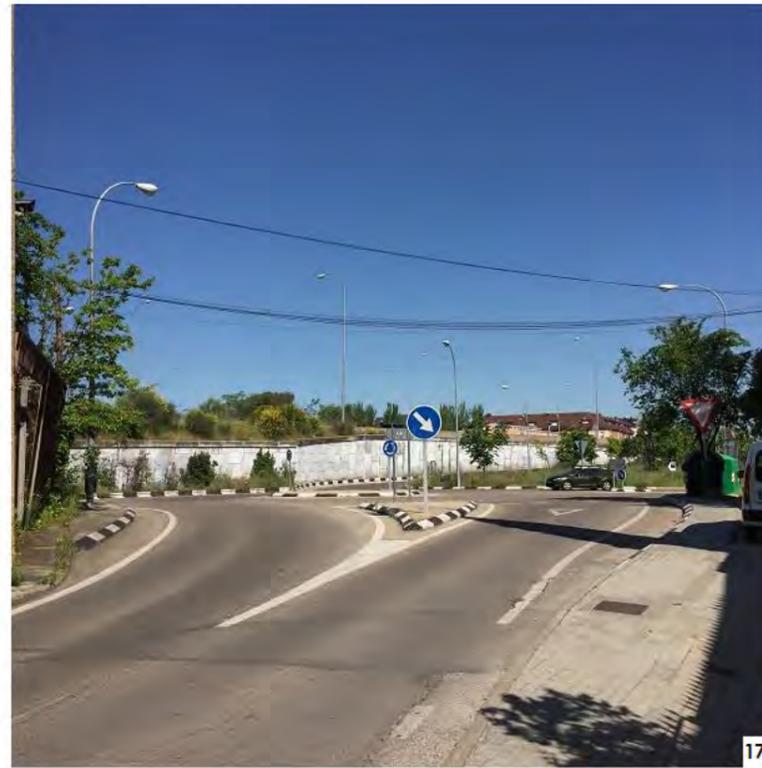
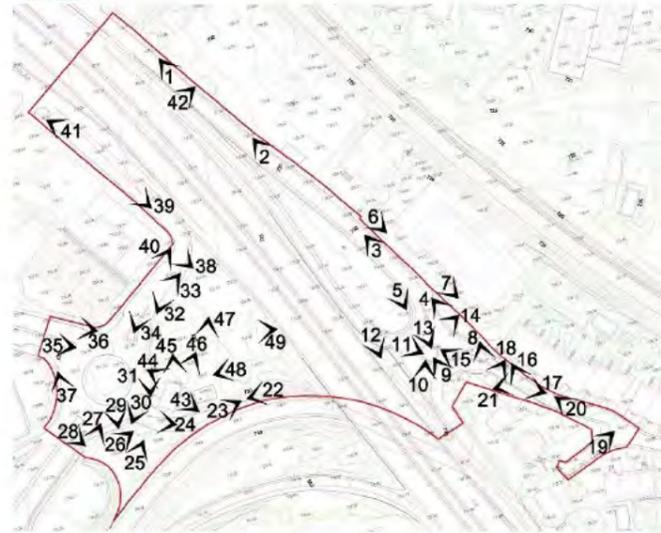


Gráfico 7 Documentación fotográfica del ámbito del Plan Especial



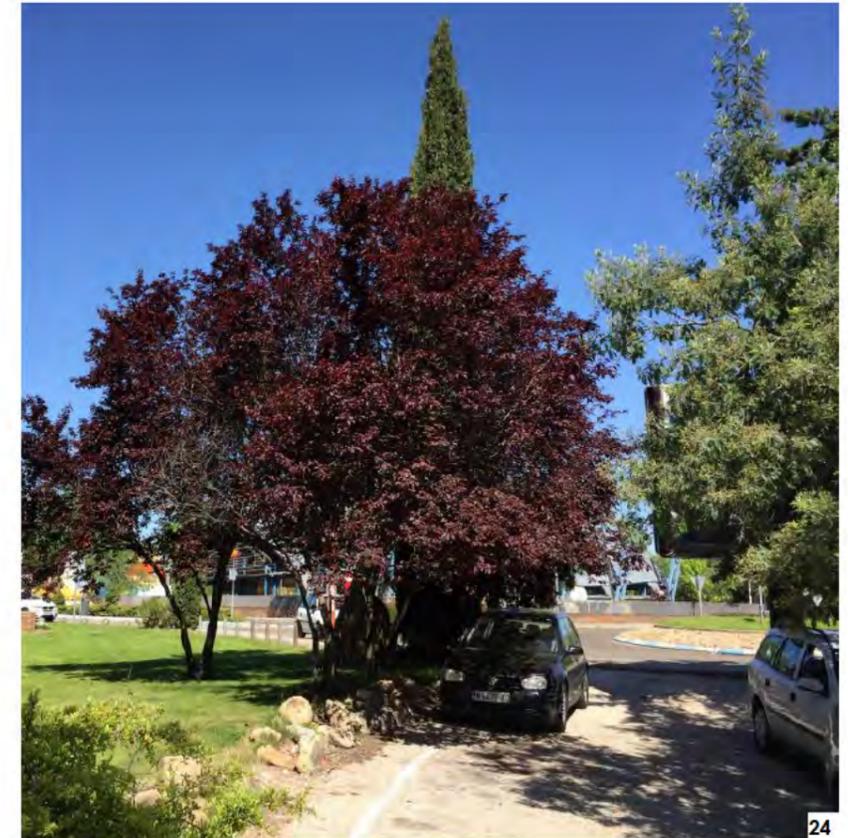
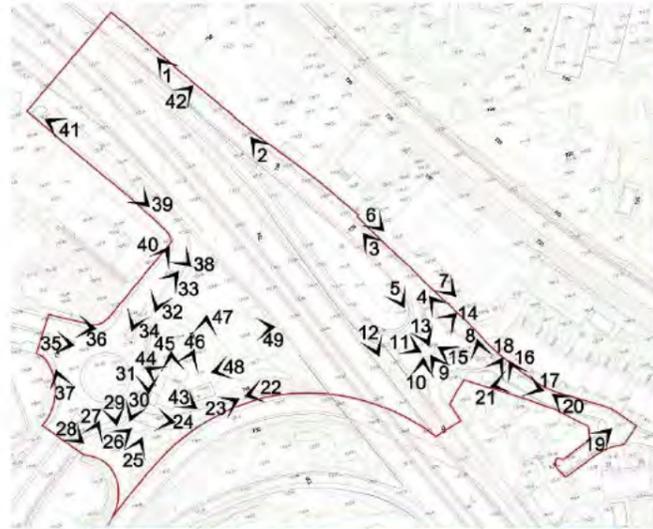


Gráfico 7 Documentación fotográfica del ámbito del Plan Especial

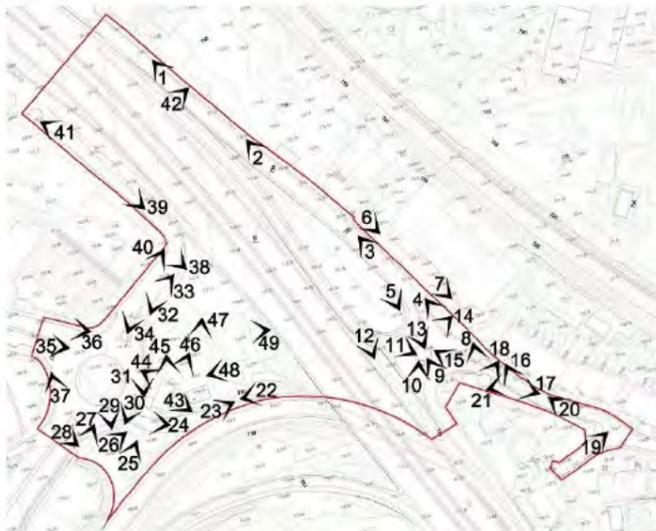


Gráfico 7 Documentación fotográfica del ámbito del Plan Especial

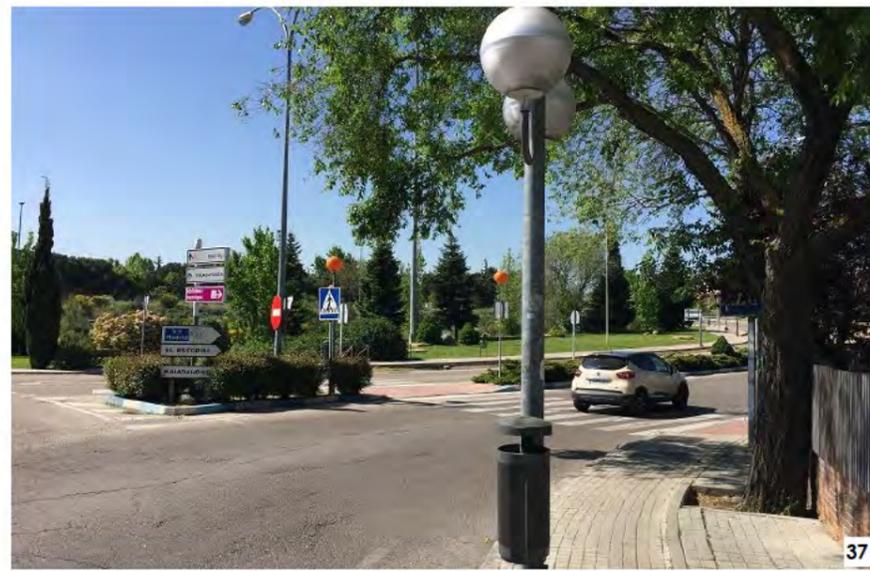
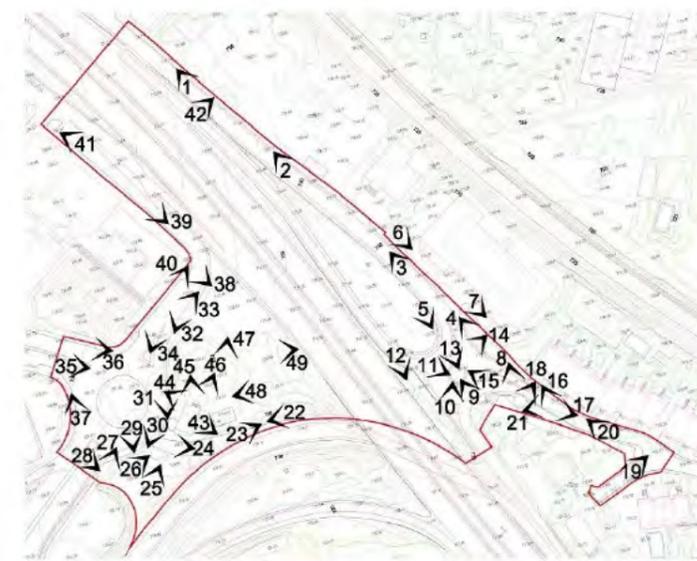


Gráfico 7 Documentación fotográfica del ámbito del Plan Especial

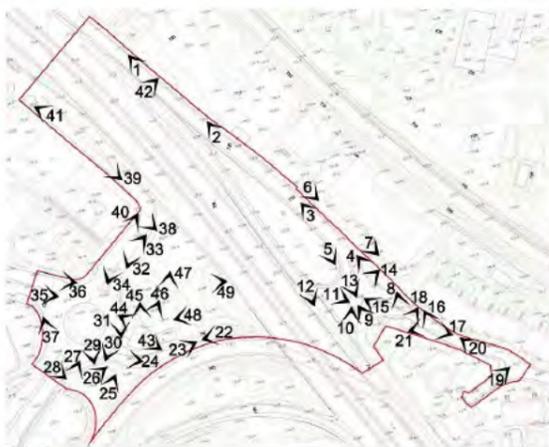
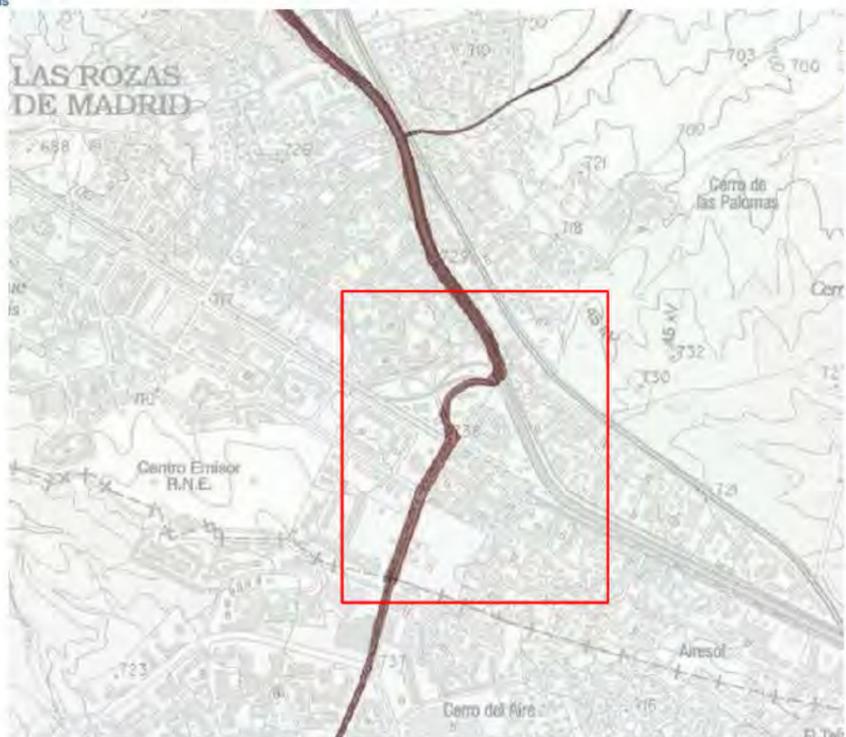


Gráfico 7 Documentación fotográfica del ámbito del Plan Especial



9 AFECCIONES E INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES

El espacio más relevante que resulta con afecciones en el espacio interior del Plan Especial es la parcela de propiedad municipal colindante a la isleta Oeste de la A6, ya que a través de ella será necesario enlazar el viario de las dos zonas urbanas que se pretenden unir con la ordenación que proponga el Plan Especial.

Como ya se ha indicado, dentro de esta parcela existe una edificación de propiedad particular que no sufre afección especial por doble motivo, puesto que la ordenación que se propone no altera la clasificación, la categorización ni la calificación de la misma y en segundo lugar porque la calificación actual es de zona viaria, por lo que la totalidad de la misma está afectada desde la aprobación del Plan General por esa calificación.

En esa misma parcela existen una serie de vallas publicitarias que deberán suprimirse para la ejecución de las determinaciones del Plan Especial.

De acuerdo al Plan General vigente existe una afección por espacio libre público y alineación de viario a una parcela ubicada en el comienzo del Camino Viejo de Madrid, según se

puede apreciar en el gráfico número 10.

Se puede observar en el gráfico número 8 que la propia Autovía A6 y la vía de servicio ubicada al Este de la misma, en el ámbito de este Plan Especial, está considerada como el Cordel de Valladolid dentro de las vías pecuarias de la Comunidad de Madrid.

Las infraestructuras existentes, cuyo estado actual se recoge en el gráfico número 9 y en los planos de información consisten en las normales en el suelo urbano y se corresponden con las de suministro eléctrico, alumbrado público, abastecimiento de agua, saneamiento, telecomunicaciones y red de gas.

Cabe hacer especial mención a la existencia de una línea aérea de media tensión que deberá tenerse en cuenta en la ordenación para su adecuación a la normativa vigente y a las determinaciones de ordenación del Plan Especial.

Todas estas infraestructuras deberán adaptarse a las determinaciones del Plan Especial para garantizar su funcionamiento y la incorporación de las nuevas especificaciones que se deriven de las propuestas del mismo.

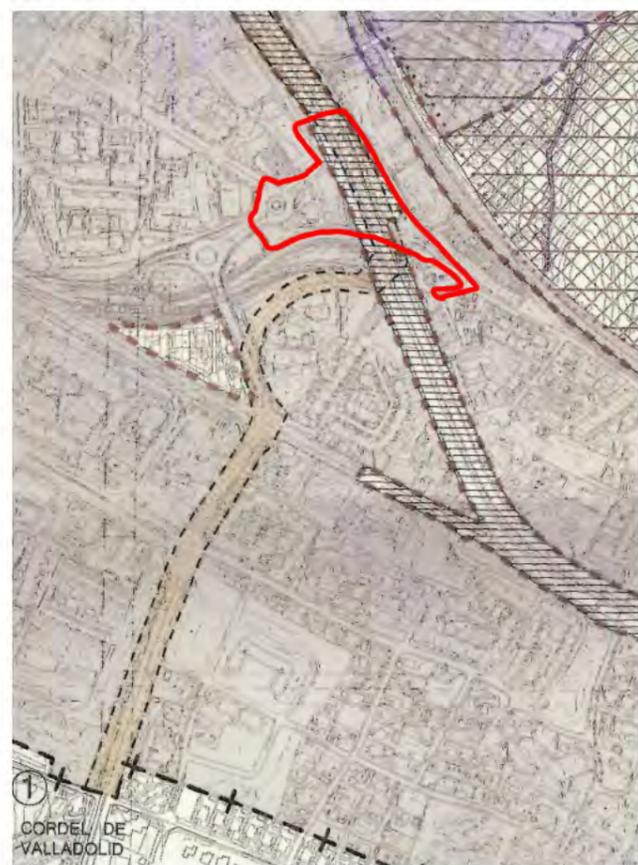


Gráfico 8. Ubicación de la vía pecuaria



Gráfico 9. Infraestructuras existentes

10 DETERMINACIONES DEL PLAN GENERAL

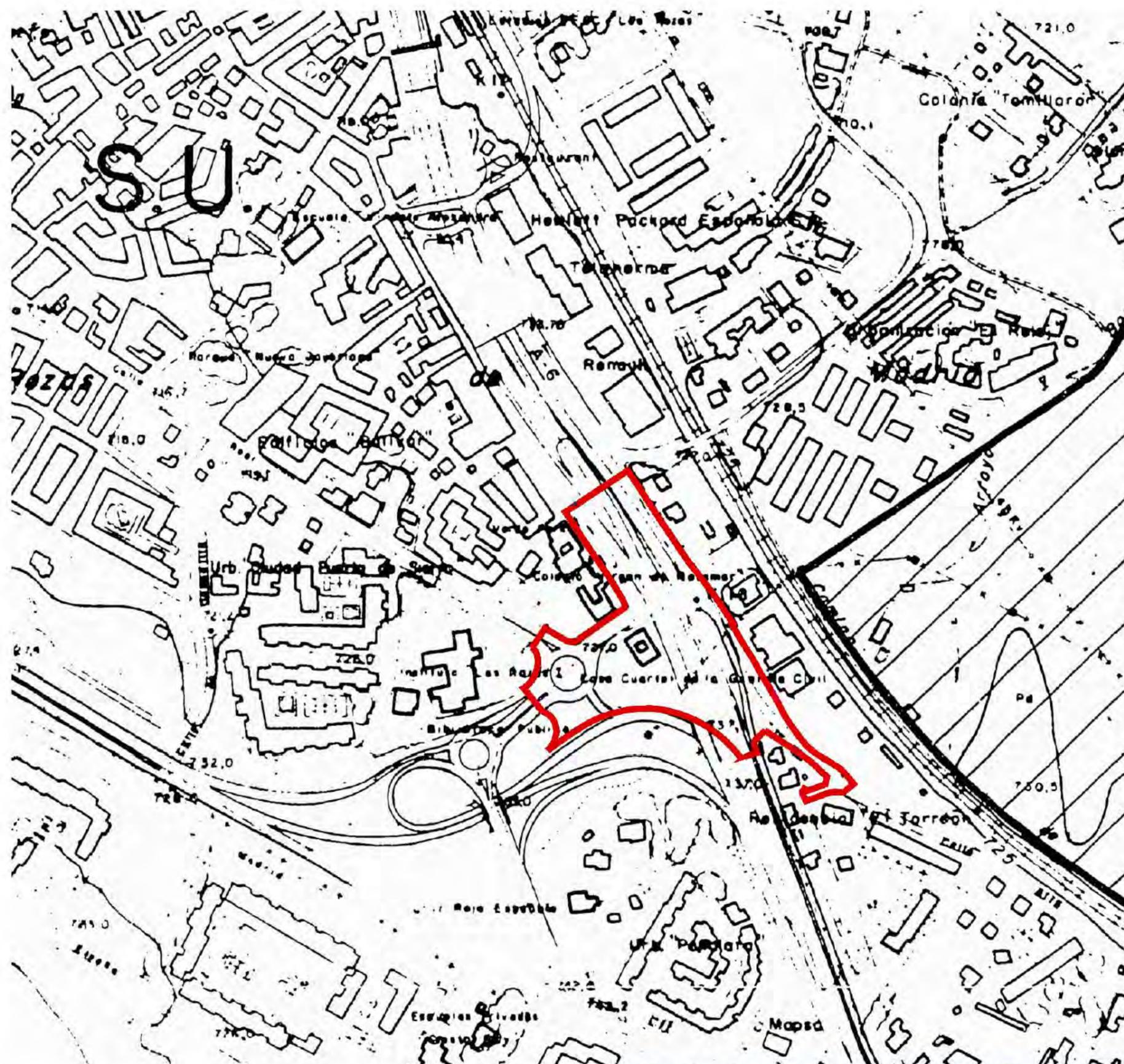
La clasificación del suelo en el área al que se refiere el presente Plan Especial es de suelo urbano consolidado, estando calificada la mayor parte de la superficie del Plan como Zona Viaria perteneciente al Sistema General de Comunicaciones (Red de Infraestructuras de Comunicaciones Generales).

Únicamente en la parcela existente, colindante a la glorieta ubicada al Oeste de la A6, se dispone un Sistema General de Equipamientos (Red de Equipamientos Generales) de Servicios Urbanos, calificado con la Norma Zonal 6.

En el entronque del Camino Viejo de Madrid y la actual rotonda existe asimismo una parcela calificada con la Norma Zonal 7 de espacios libres de sistemas locales.

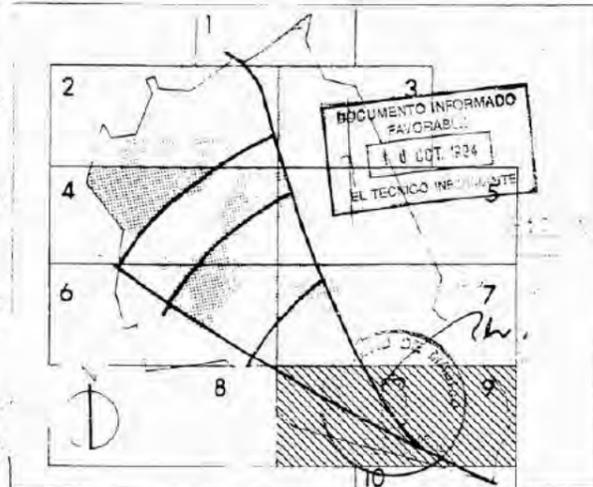
Hay que hacer constar que las parcelas que conforman el ámbito del Plan Especial no están incluidas en ningún tipo de Catálogo.

En el gráfico 10 se pueden observar las determinaciones anteriormente relacionadas



DELIMITACION DE CLASES DE SUELO

(S.U.)	SUELO URBANO
(S.U.P.)	SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO
(S.U.N.P.)	SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO
(S.N.U.)	SUELO NO URBANIZABLE COMUN
(S.NUEP)	SUELO NO URBANIZABLE ESPECIALMENTE PROTEGIDO
	LEY DEL PARQUE DE LA CUENCA ALTA DEL MANZANARES
	PARQUE DEL RIO GUADARRAMA



 AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID

PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACION URBANA

PLANO: ...
CLASIFICACION DE SUELO: 1.9

ARQUITECTO: ...
 ESTALA: 1:5000
 FECHAS: APROBACION INICIAL, APROBACION PROVISIONAL, APROBACION DEFINITIVA
 17 MARZO 1994

Gráfico 10. Determinaciones de ordenación del Plan General en el ámbito del Plan Especial. Clasificación del suelo



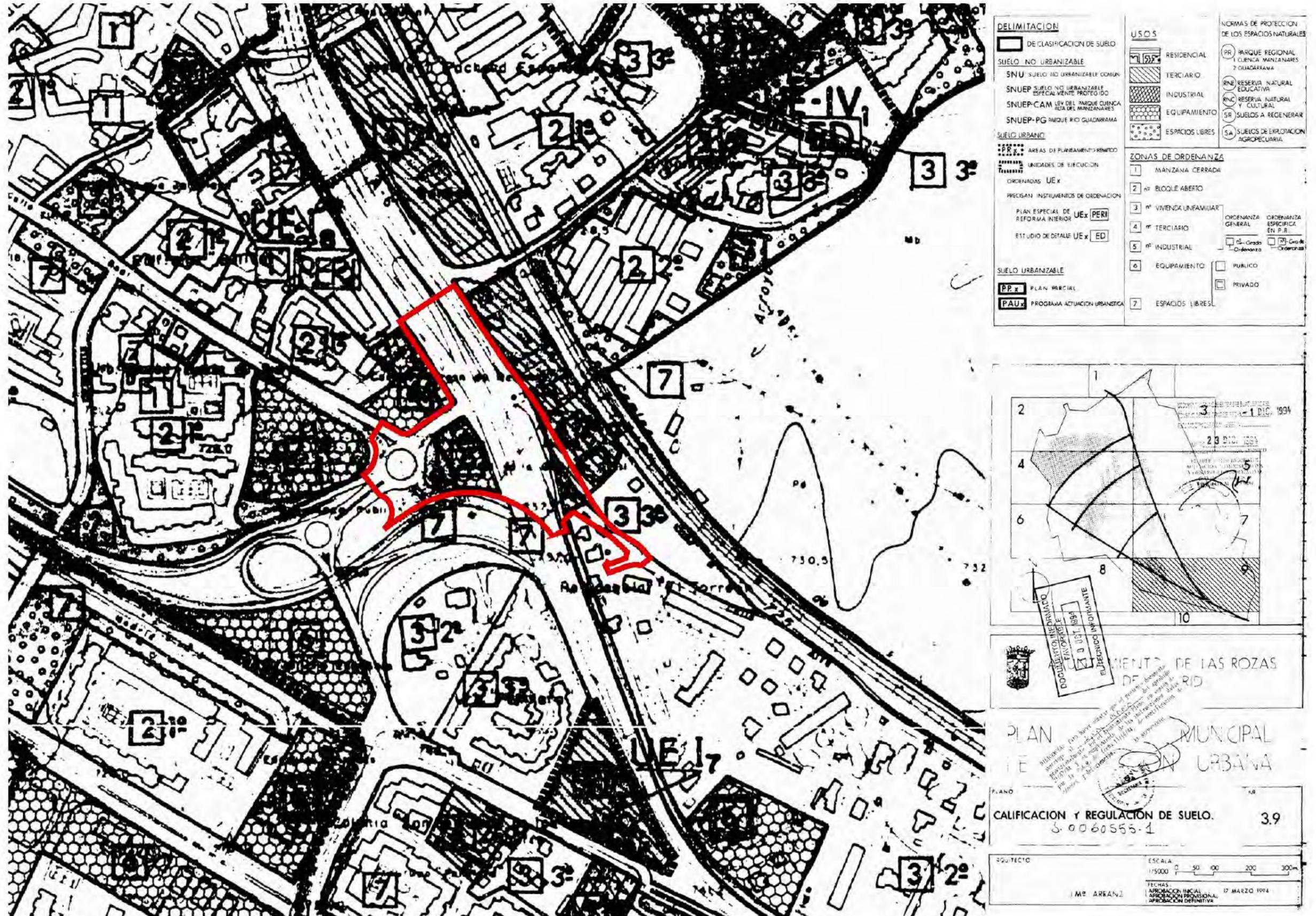


Gráfico 10. Determinaciones de ordenación del Plan General en el ámbito del Plan Especial. Calificación y regulación del suelo

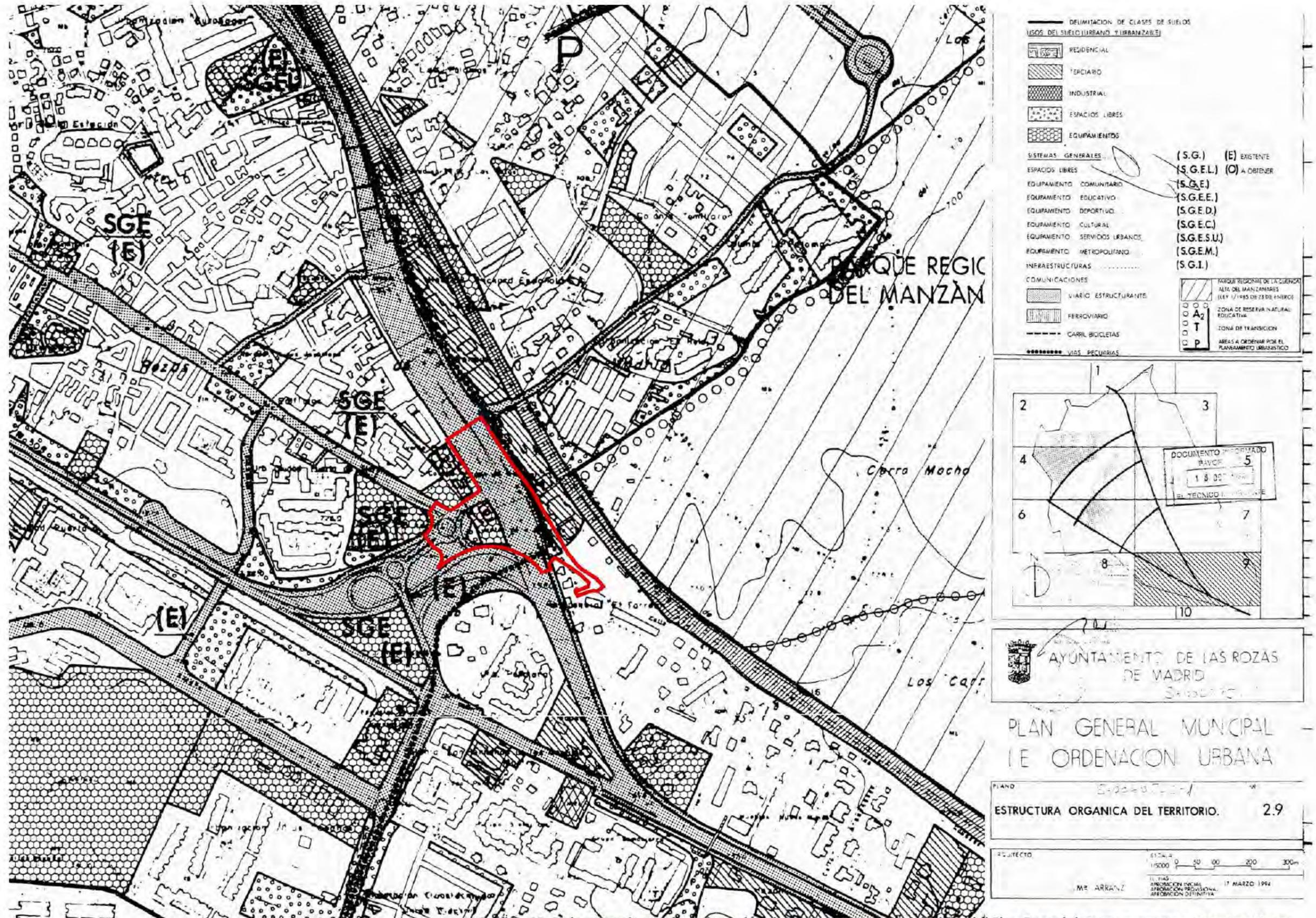


Gráfico 10. Determinaciones de ordenación del Plan General en el ámbito del Plan Especial. Estructura orgánica del territorio (Redes)

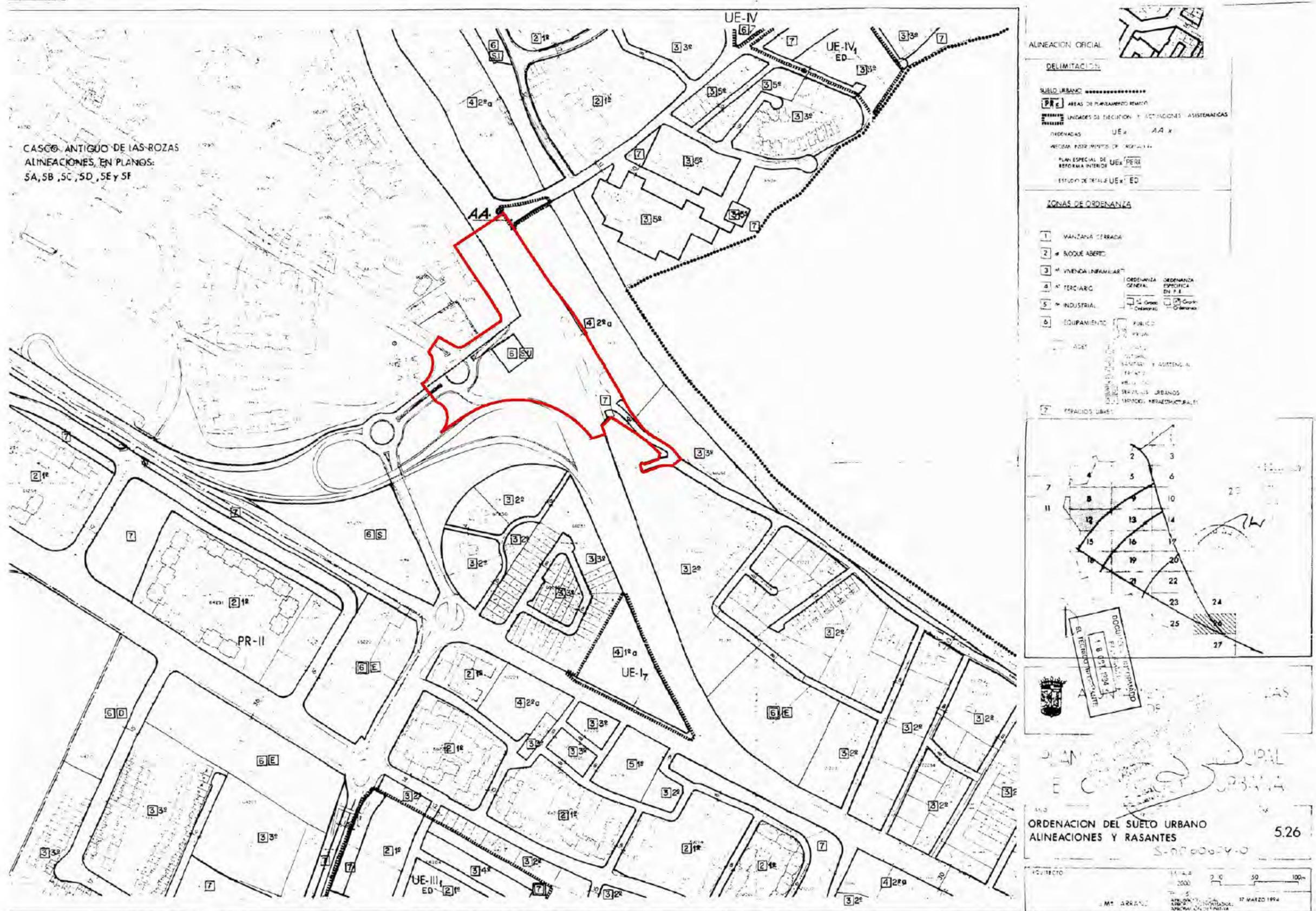
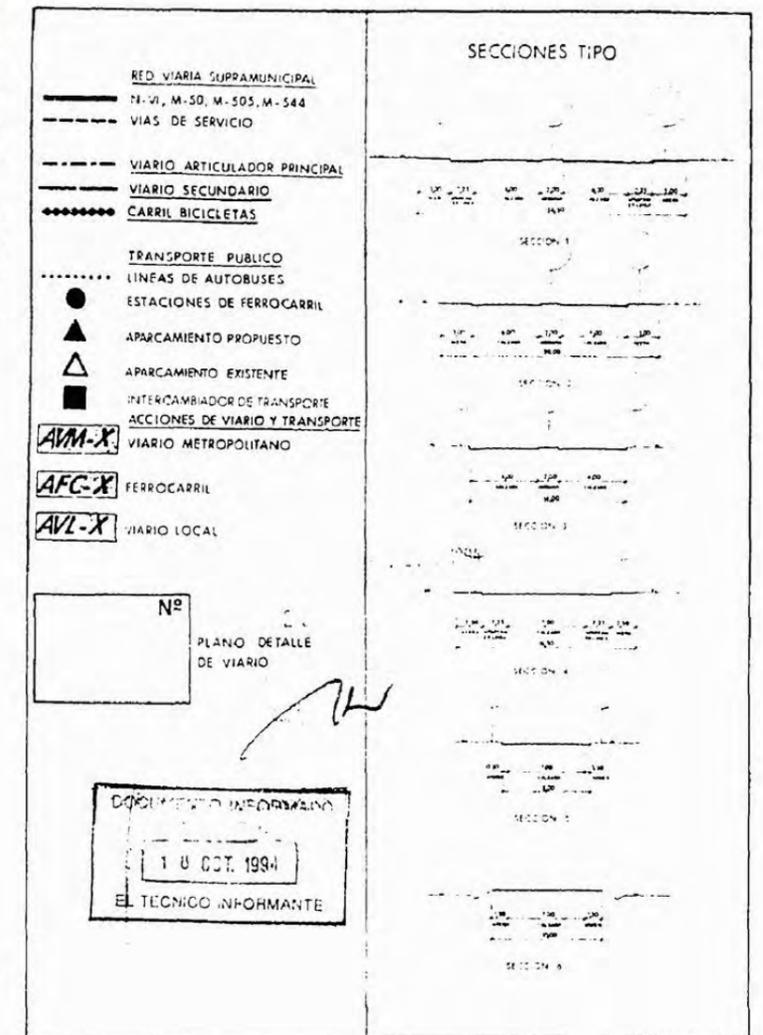
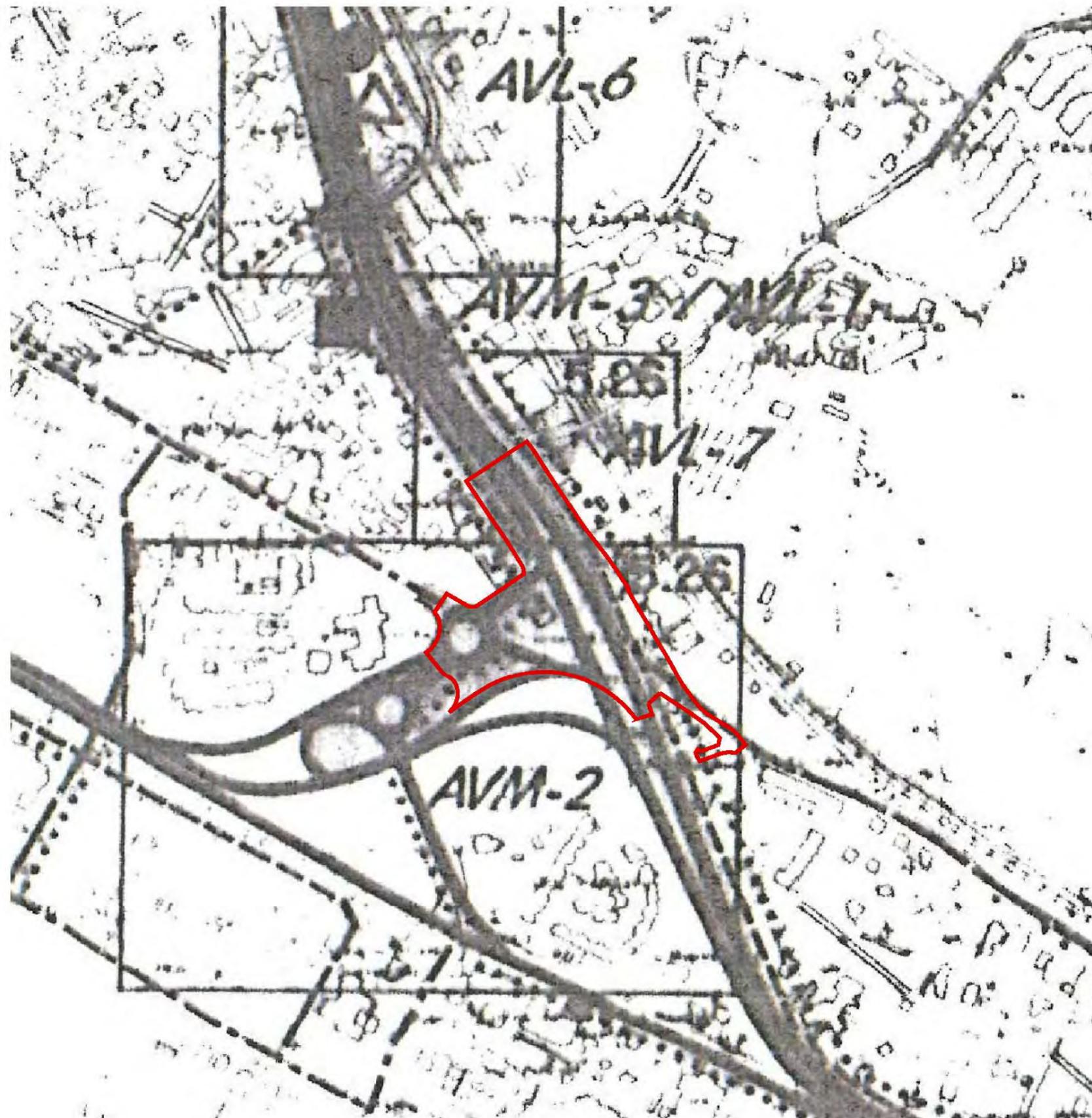


Gráfico 10. Determinaciones de ordenación del Plan General en el ámbito del Plan Especial. Ordenación del suelo urbano. Alineaciones y rasantes






 AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS
DE MADRID

PLAN GENERAL MUNICIPAL
DE ORDENACION URBANA

ANEXO
 INFRAESTRUCTURAS
RED VIARIA Y TRANSPORTE 6.1

DIRECTO
 ESCALA 1:500
 0 250 500
 M.º ARRANZ
 FECHAS:
 APROBACION FINAL 17 MARZO 1994
 APROBACION PROVISIONAL
 APROBACION DEFINITIVA

Gráfico 10. Determinaciones de ordenación del Plan General en el ámbito del Plan Especial. Infraestructuras. Red viaria y transporte



11 ÍNDICE DE PLANOS

Planos de Información

- IN-1. Situación
- IN-2. Delimitación del ámbito
- IN-3. Ortofoto
- IN-4. Parcelario
- IN-5 A. Determinaciones del Plan General vigente. Clasificación del suelo
- IN-5 B. Determinaciones del Plan General vigente. Red viaria
- IN-5 C. Determinaciones del Plan General vigente. Calificación del suelo
- IN-5 D. Determinaciones del Plan General vigente. Estructura general
- IN-5 E. Determinaciones del Plan General vigente. Alineaciones
- IN-6. Edificaciones existentes. Usos y alturas
- IN-7. Redes de Infraestructuras existentes. Abastecimiento
- IN-8. Redes de Infraestructuras existentes. Saneamiento
- IN-9. Redes de Infraestructuras existentes. Electricidad
- IN-10. Redes de Infraestructuras existentes. Alumbrado
- IN-11. Redes de Infraestructuras existentes. Telecomunicaciones
- IN-12. Redes de Infraestructuras existentes. Gas
- IN-13. Mobiliario urbano y residuos
- IN-14. Tráfico. Señalización
- IN-15. Transporte público

Planos de Ordenación

- OR-1. Ordenación urbanística
- OR-2. Calificación
- OR-3. Alineaciones y rasantes
- OR-4. Determinaciones geométricas
- OR-5. Espacios públicos
- OR-6. Delimitación de los suelos a obtener para el dominio público
- OR-7. Parcelario
- OR-8. Ordenación del tráfico
- OR-9. Abastecimiento
- OR-10. Saneamiento
- OR-11. Electricidad
- OR-12. Alumbrado
- OR-13. Telecomunicaciones
- OR-14. Gas
- OR-15. Mobiliario Urbano y Residuos
- OR-16. Plan de etapas

12 SOPORTE INFORMÁTICO

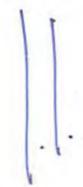
Se adjunta en el Anejo 2 el soporte informático correspondiente a toda la documentación contenida en el presente Plan Especial.

En Las Rozas de Madrid, Diciembre 2016

Por Estudio Jalvo S.L.P.
Ins. C.O.A.M. nº70185



Joaquín Jalvo Minguéz
Arquitecto
Col. C.O.A.M. nº 7617



Vanesa Jalvo Olmedillas
Arquitecta
Col. C.O.A.M. nº 14465

PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD “CENTRO URBANO/LA MARAZUELA/CAMINO VIEJO DE MADRID”, PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MÁRGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+885

MEMORIA DE INFORMACIÓN

ANEJOS

ANEJO Nº 1. Descripción catastral de las parcelas incluidas en la delimitación

ANEJO Nº 2. Soporte Informático

PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD “CENTRO URBANO/LA MARAZUELA/CAMINO VIEJO DE MADRID”, PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MÁRGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+885

MEMORIA

ANEJO Nº 1

INFORMACIÓN CATASTRAL

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES BIENES INMUEBLES DE NATURALEZA URBANA
Municipio de LAS ROZAS DE MADRID Provincia de MADRID

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
6726002VK2862N0001EM

DATOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN:
CR ESCORIAL 2[D]
28231 LAS ROZAS DE MADRID [MADRID]

USO LOCAL PRINCIPAL: **Residencial** AÑO CONSTRUCCIÓN: **1967**

COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN: **100,000000** SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²): **186**

DATOS DE LA FINCA A LA QUE PERTENECE EL INMUEBLE

SITUACIÓN:
CR ESCORIAL 2[D]
LAS ROZAS DE MADRID [MADRID]

SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²): **186** SUPERFICIE GRÁFICA PARCELA (m²): **388** TIPO DE FINCA: **Parcela construida sin division horizontal**

ELEMENTOS DE CONSTRUCCIÓN

Uso	Escala	Planta	Puerta	Superficie m ²
APARCAMIENTO	1	00	01	39
VIVIENDA	1	00	02	71
OTROS USOS	P	00	CE	3
VIVIENDA	1	01	01	73

Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

426,580 Coordenadas U.T.M. Huso 30 ETRS89
Lunes, 13 de Junio de 2016

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES BIENES INMUEBLES DE NATURALEZA URBANA
Municipio de LAS ROZAS DE MADRID Provincia de MADRID

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
6726001VK2862N0001JM

DATOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN:
CR ESCORIAL 2[A] Suelo
28231 LAS ROZAS DE MADRID [MADRID]

USO LOCAL PRINCIPAL: **Industrial** AÑO CONSTRUCCIÓN: **2006**

COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN: **100,000000** SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²): **8**

DATOS DE LA FINCA A LA QUE PERTENECE EL INMUEBLE

SITUACIÓN:
CR ESCORIAL 2[A]
LAS ROZAS DE MADRID [MADRID]

SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²): **8** SUPERFICIE GRÁFICA PARCELA (m²): **2.516** TIPO DE FINCA: **Parcela construida sin division horizontal**

Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

426,650 Coordenadas U.T.M. Huso 30 ETRS89
Lunes, 13 de Junio de 2016

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES BIENES INMUEBLES DE NATURALEZA URBANA
Municipio de LAS ROZAS DE MADRID Provincia de MADRID

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
6726003VK2862N0001SM

DATOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN:
CR ESCORIAL 4[D] Suelo
28231 LAS ROZAS DE MADRID [MADRID]

USO LOCAL PRINCIPAL: **Suelo sin edif.** AÑO CONSTRUCCIÓN: **-**

COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN: **100,000000** SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²): **-**

DATOS DE LA FINCA A LA QUE PERTENECE EL INMUEBLE

SITUACIÓN:
CR ESCORIAL 4[D]
LAS ROZAS DE MADRID [MADRID]

SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²): **0** SUPERFICIE GRÁFICA PARCELA (m²): **1.353** TIPO DE FINCA: **Suelo sin edificar**

Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

426,620 Coordenadas U.T.M. Huso 30 ETRS89
Lunes, 13 de Junio de 2016

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES BIENES INMUEBLES DE NATURALEZA URBANA
Municipio de LAS ROZAS DE MADRID Provincia de MADRID

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
7122133VK2862N0001HM

DATOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN:
CM VIEJO DE MADRID 2[D]
28231 LAS ROZAS DE MADRID [MADRID]

USO LOCAL PRINCIPAL: **Industrial** AÑO CONSTRUCCIÓN: **1979**

COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN: **100,000000** SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²): **87**

DATOS DE LA FINCA A LA QUE PERTENECE EL INMUEBLE

SITUACIÓN:
CM VIEJO DE MADRID 2[D]
LAS ROZAS DE MADRID [MADRID]

SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²): **87** SUPERFICIE GRÁFICA PARCELA (m²): **195** TIPO DE FINCA: **Parcela construida sin division horizontal**

ELEMENTOS DE CONSTRUCCIÓN

Uso	Escala	Planta	Puerta	Superficie m ²
SANDAD	1	00	01	29
SANDAD	1	01	01	29
SANDAD	1	02	01	29

Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

426,760 Coordenadas U.T.M. Huso 30 ETRS89
Lunes, 13 de Junio de 2016


CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES BIENES INMUEBLES DE NATURALEZA URBANA
 Municipio de LAS ROZAS DE MADRID Provincia de MADRID

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
7122132VK2862N0001UM

DATOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN:
CM VIEJO DE MADRID 2
28231 LAS ROZAS DE MADRID [MADRID]

USO LOCAL PRINCIPAL: **Residencial** AÑO CONSTRUCCIÓN: **1980**

COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN: **100,000000** SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²): **522**

DATOS DE LA FINCA A LA QUE PERTENECE EL INMUEBLE

SITUACIÓN:
CM VIEJO DE MADRID 2
LAS ROZAS DE MADRID [MADRID]

SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²): **522** SUPERFICIE GRÁFICA PARCELA (m²): **932** TIPO DE FINCA: **Parcela construida sin división horizontal**

ELEMENTOS DE CONSTRUCCIÓN

Uso	Escala	Planta	Superficie m²	
VIVIENDA	1	00	01	136
VIVIENDA	1	01	01	133
VIVIENDA	1	02	01	119
DEPORTIVO	1	00	02	32
VIVIENDA	1	00	01	58
VIVIENDA	1	01	01	44

INFORMACIÓN GRÁFICA E: 1/500



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

426,760' Coordenadas U.T.M. Huso 30 ETRS89
 Lunes, 13 de Junio de 2016

- Límite de Manzana
 - Límite de Parcela
 - Límite de Construcciones
 - Mobiliario y aceras
 - Límite zona verde
 - Hidrografía


CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES BIENES INMUEBLES DE NATURALEZA URBANA
 Municipio de LAS ROZAS DE MADRID Provincia de MADRID

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
7122131VK2862N0001ZM

DATOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN:
CL FARO 2
28230 LAS ROZAS DE MADRID [MADRID]

USO LOCAL PRINCIPAL: **Deportivo** AÑO CONSTRUCCIÓN: **1980**

COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN: **100,000000** SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²): **63**

DATOS DE LA FINCA A LA QUE PERTENECE EL INMUEBLE

SITUACIÓN:
CL FARO 2
LAS ROZAS DE MADRID [MADRID]

SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²): **63** SUPERFICIE GRÁFICA PARCELA (m²): **1.300** TIPO DE FINCA: **Parcela construida sin división horizontal**

INFORMACIÓN GRÁFICA E: 1/800



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

426,800' Coordenadas U.T.M. Huso 30 ETRS89
 Lunes, 13 de Junio de 2016

- Límite de Manzana
 - Límite de Parcela
 - Límite de Construcciones
 - Mobiliario y aceras
 - Límite zona verde
 - Hidrografía

PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD “CENTRO URBANO/LA MARAZUELA/CAMINO VIEJO DE MADRID”, PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MÁRGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+885

MEMORIA

ANEJO Nº 2

SOPORTE INFORMÁTICO

PLAN ESPECIAL

DE

INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD “CENTRO URBANO/LA MARAZUELA/CAMINO VIEJO DE MADRID”, PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MÁRGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+885

DOCUMENTO 2. MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA

ÍNDICE

ÍNDICE	37
1 JUSTIFICACIÓN DE LA REDACCIÓN Y DEL CONTENIDO DEL PLAN	38
2 MARCO LEGAL.....	41
3 OBJETIVOS Y CRITERIOS DE ORDENACIÓN.....	42
4 DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA	45
5 COHERENCIA CON EL SISTEMA DE ORDENACIÓN PREVISTO.....	48
6 ADECUACIÓN A LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL DEL PGOU	49
7 PROGRAMA TEMPORAL PARA EL DESARROLLO DE LAS PROPUESTAS	50
8 CUADRO DE PARÁMETROS URBANÍSTICOS DE APLICACIÓN	50
9 JUSTIFICACIÓN DE LA INEXISTENCIA DE PERJUICIOS A LOS PREDIOS COLINDANTES.....	51

1 JUSTIFICACIÓN DE LA REDACCIÓN Y DEL CONTENIDO DEL PLAN

Se redacta el presente Plan Especial de Infraestructuras Viarias para la ejecución de la infraestructura de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17+885, para complementar y concretar las determinaciones del Plan General de Ordenación Urbana del municipio al haberse producido adaptaciones de las disposiciones del planeamiento en el entorno de la Carretera Nacional A6 a la altura del Distrito Centro, entre los Barrios de La Marazuela, el Torreón de las Rozas y el Centro Urbano del Municipio, de tal forma que ante la imposibilidad de ejecutar la plataforma que se había previsto en esta zona para unir ambos espacios urbanos es necesario efectuar un desarrollo de las determinaciones del planeamiento general que posibilite los objetivos del PGOU en cuanto a la conectividad de ambas márgenes de la carretera.

En este sentido ya se han ejecutado ciertas acciones que se han expuesto en los Antecedentes de la Memoria de Información y que conducen a la necesidad de desarrollar las disposiciones de conexiones entre las dos márgenes de la carretera de acuerdo a las posibilidades reales para efectuar dicha conexión y conforme a la trayectoria que en ese sentido ha realizado hasta el momento el

Ayuntamiento de las Rozas de Madrid.

La propia LSMad señala:

“Artículo 50. Función.

1. Los Planes Especiales tienen cualquiera de las siguientes funciones:
 - a) La definición, ampliación o protección de cualesquiera elementos integrantes de las redes públicas de infraestructuras, equipamientos y servicios, así como la complementación de sus condiciones de ordenación con carácter previo para legitimar su ejecución”.

Asimismo el RP, los artículos 76.2 y 76.3 disponen:

- “2. En desarrollo de las previsiones contenidas en los Planes Generales Municipales de ordenación y de las Normas Complementarias y Subsidiarias del Planeamiento, podrán asimismo formularse Planes Especiales, sin necesidad de previa aprobación del Plan Parcial, con las siguientes finalidades:
Desarrollo del sistema general de comunicación y sus zonas de protección, del sistema de espacios libres destinados a parques públicos y zonas verdes y del sistema de equipamiento comunitario para centros y servicios públicos y sociales a nivel de Plan General.
....
....
....
3. En ausencia del Plan Director Territorial de Coordinación o de Plan General, o cuando éstos no contuviesen las previsiones detalladas oportunas, y en áreas que constituyan una unidad que así lo

recomiende, podrán redactarse Planes Especiales que permitan adoptar medidas de protección en su ámbito con las siguientes finalidades:

- a) Establecimiento y coordinación de las infraestructuras básicas relativas al sistema de comunicaciones, al equipamiento comunitario y centros públicos de notorio interés general, al abastecimiento de agua y saneamiento y a las instalaciones y redes necesarias para suministro de energía, siempre que estas determinaciones no exijan la previa definición de un modelo territorial

....
....
...."

Para completar las disposiciones normativas del presente Plan Especial el PGOU dispone:

"Artículo 3.2.5. Figuras de planeamiento.

El desarrollo del Plan General se instrumentará mediante los siguientes tipos de planes:

....
....

- c). Planes especiales, que podrán ser de Reforma Interior ahora la ordenación detallada en el suelo urbano o con otras finalidades específicas en cualquier clase de suelo.

Por lo tanto y ante la necesidad de realizar, como ya se ha expuesto, el desarrollo de la ordenación dispuesta en el Plan General con una la ordenación complementaria a las disposiciones de la planificación en cuanto se refiere al Sistema de Comunicaciones viarias en el entorno de la A-6, así como planificar las condiciones para la ordenación de su entorno, y todo ello con carácter previo para legitimar su ejecución, se redacta el presente Plan Especial que se refiere a los objetivos marcados en la reglamentación y normativa vigente.

Con respecto al contenido del presente Plan Especial de Infraestructuras Viarias se debe estar a lo dispuesto, para este tipo de documentos, en la LSMad, en el RP y en el PGOU.

La LSMad especifica, a estos efectos, en los artículos 51 y 52:

"Artículo 51. Contenido sustantivo.

1. Los Planes Especiales contendrán las determinaciones adecuadas a sus finalidades específicas, incluyendo la justificación de su propia conveniencia y de su conformidad con los instrumentos de ordenación del territorio y del planeamiento urbanístico vigentes sobre su ámbito de ordenación.
2. En todo caso, el Plan Especial contendrá, según proceda:
 - a) Las determinaciones propias del Plan Parcial que correspondan a su objeto específico, en su función de desarrollo del Plan General.

...
...

Artículo 52. Documentación.

El Plan Especial se formalizará en los documentos adecuados a sus fines concretos, incluyendo, cuando proceda, Catálogo de bienes y espacios protegidos e informe de los organismos afectados. "

A estos efectos el Reglamento de Planeamiento dispone:

"Artículo 76

...
...

2. En desarrollo de las previsiones contenidas en los Planes Generales Municipales de ordenación y de las Normas Complementarias y Subsidiarias del Planeamiento, podrán asimismo formularse Planes Especiales, sin necesidad de previa aprobación del Plan Parcial, con las siguientes finalidades:

- a) Desarrollo del sistema general de comunicación y sus zonas de protección, del sistema de espacios libres destinados a parques públicos y zonas verdes y del sistema de equipamiento comunitario para centros y servicios públicos y sociales a nivel de Plan General.

...
..."

Artículo 77

1. Los Planes Especiales contendrán las determinaciones necesarias para el desarrollo del Plan Director Territorial de Coordinación, del Plan General de ordenación o de las Normas Complementarias y Subsidiarias.

En los supuestos del número 3 del artículo anterior, los Planes Especiales deberán contener las determinaciones propias de su naturaleza y finalidad, debidamente justificadas y desarrolladas.

2. Las determinaciones a que se refiere el número anterior se concretarán en los documentos siguientes:
 - a) Memoria descriptiva y justificativa de la conveniencia y oportunidad del Plan Especial de que se trate.
 - b) Estudios complementarios.
 - c) Planos de información y de ordenación a escala adecuada.
 - d) Ordenanzas cuando se trate de Planes Especiales de reforma interior o de ordenación de recintos y conjuntos históricos y artísticos.
 - e) Normas de protección cuando se trate de Planes Especiales de esta naturaleza.
 - f) Normas mínimas a las que hayan de ajustarse los proyectos técnicos cuando se trate de desarrollar obras de infraestructura y de saneamiento.
 - g) Estudio económico-financiero.
3. El contenido de la documentación de los Planes Especiales tendrá el grado de precisión adecuado a sus fines, y aquella será igual a la de los Planes Parciales cuando sean de reforma interior, salvo que alguno de los documentos de éste sea innecesario por no guardar relación con la reforma."

Asimismo el PGOU concreta el contenido que deben poseer los planes Especiales:

"3.2.9. Planes Especiales

El Plan Especial es el instrumento parán el desarrollo específico del

Plan General desde el punto de vista sectorial, es decir, con incidencia limitada a los aspectos urbanísticos comprendidos en sus objetivos.

Los Planes Especiales podrán tener como finalidad:

El desarrollo de infraestructuras pertenecientes a los sistemas generales.

....

.....

Los Planes Especiales contendrán las determinaciones y documentación que señalan los artículos 84 y siguientes de la Ley del Suelo¹ y los artículos 76 y siguientes del Reglamento de Planeamiento.

...

..."

..."

Por lo tanto, de acuerdo a lo expuesto anteriormente, el contenido del presente Plan Especial debe contener los siguientes documentos:

- a) Memoria descriptiva y justificativa de la conveniencia y oportunidad del Plan Especial, con expresión de la conformidad con los instrumentos de planeamiento vigentes.
- b) Estudios complementarios.
- c) Normas mínimas a las que hayan de ajustarse los proyectos técnicos.
- d) Planos de información y de ordenación.
- e). Plan de etapas
- f) Estudio de Viabilidad e Informe de Sostenibilidad Económica²
- g) Resumen ejecutivo³

Las determinaciones propias de los Planes Parciales que debe incorporar el presente Plan Especial, al tratarse de las infraestructuras viarias para la conexión de las dos márgenes de la Autovía A6i, se refieren al trazado y características de la red de comunicaciones, con señalamiento de alineaciones y rasantes y las características de la red de transporte público, así como las características y trazado de las redes de servicios.

Según se puede comprobar en el presente Plan y en los nueve Documentos que lo integran se contiene todo lo especificado en la legislación y normativa vigente anteriormente expuesta.

¹ La cita debe entenderse al artículo 51 y siguientes de la LSMad.

² En función de lo dispuesto en el artículo 22 LS15 se debe entender que el Estudio Económico Financiero debe enmarcarse en un Estudio de Viabilidad e Informe de Sostenibilidad Económica.

³ Complementariamente debe adicionarse un Resumen Ejecutivo, para cumplimentar lo dispuesto en el artículo 25.3 LS15

2 MARCO LEGAL

La legislación y normativa urbanística a tener en cuenta en el este Plan Especial deviene de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana (LS15), la del Reglamento de Valoraciones (RVLS) y de la Ley del suelo de la Comunidad de Madrid (LSMad).

Adicionalmente se deben tener en cuenta las disposiciones que se encuentran vigentes de forma supletoria en el Reglamento de Planeamiento Urbanístico (RP) y como documento de ordenación urbanística superior, el Plan General de Ordenación Urbana de Las Rozas de Madrid (PGOU) en cuanto a sus determinaciones gráficas y normativas para el ámbito al que se refiere el presente Plan Especial.

Debido al carácter y ubicación del presente Plan Especial se debe estar asimismo a lo dispuesto sectorialmente en la vigente

Ley de Carreteras del Estado (LCE), la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid (LCCM), al Reglamento General de Carreteras del Estado (RGC), la Ley de Evaluación Ambiental (LEA), la Ley de Promoción de la Accesibilidad (LPASB), el Reglamento Técnico de Desarrollo en Materia de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas (RTDMPABA), las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones (RDCBA) y las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados (ODTAC).

3 OBJETIVOS Y CRITERIOS DE ORDENACIÓN

El PGOU del municipio de Las Rozas de Madrid diseñó el Sistema General Viario para cohesionar la ciudad existente, resolver los problemas derivados de la comunicación urbana e interurbana y lograr la estructuración de la red de comunicaciones en el municipio.

En el ámbito al que se refiere el presente Plan Especial, el PGOU había previsto una conexión entre los desarrollos urbanos e infraestructuras existentes a los dos márgenes de la A6. La gestión de estas determinaciones estableció que su instauración no sería posible debido a las circunstancias físicas y económicas que suponía esa infraestructura y la conexión entre las dos partes del municipio, situadas a ambos márgenes de la A6, se resolvió, en una primera instancia, con la ejecución de una pasarela para peatones entre la Estación de Cercanías y el Centro del Casco Urbano y se comenzaron las gestiones para posibilitar la unión de las comunicaciones rodadas entre las dos partes del término municipal.

La solución alternativa que se encontró por parte de las Administraciones implicadas para lograr el objetivo de la planificación general y lograr la permeabilidad entre las dos márgenes de la Autovía fue la de realizar una unión, a través de

un enlace bajo la A6, que posibilitara la conexión del Barrio de La Marazuela y el Camino Viejo de Madrid con la red de glorietas existentes al Este de la A6, para que posteriormente desde las mismas se distribuyera las comunicaciones rodadas y las peatonales a las que no se destinaba la pasarela peatonal proyectada, al resto del Centro Urbano de Las Rozas.

Esta posibilidad se vio reforzada al realizar la planificación del Plan Especial de Reforma Interior "San Francisco", previsto en el planeamiento general que ordena las comunicaciones en la zona centro y en el entorno de la Plaza de Madrid y el lado Este de la A6, partiendo de la propuesta que se debe conectar las dos partes del municipio separadas por la A6 con una comunicación rodada bajo la citada A6 en el emplazamiento que se estaba tramitando y gestionando.

La ordenación propuesta en ese Plan Especial potencia la necesidad de incorporar ese enlace a distinto nivel, de forma que se vean resueltas las posibles alteraciones que se pudieran crear en el tráfico en esta zona del municipio y lograr los objetivos del Plan General así como una correcta ordenación del tráfico en esta zona del municipio.

Por lo tanto el objetivo directo del presente Plan Especial es

ordenar las comunicaciones en esta área y planificar pormenorizadamente el ámbito al que hace referencia el citado paso inferior para precisar las determinaciones que se deben disponer en el entorno de esta obra y complementar las propuestas del PGOU derivada de esta actuación, de forma que se logre la permeabilidad física y funcional entre las dos márgenes de la Autovía A6, integrando las comunicaciones de forma directa y resolviendo los problemas derivados de la complejidad de la situación existente

Como consecuencia de estas objetivos se propone en esta planificación la concreción de los diferentes elementos y parámetros urbanísticos establecidos en el Plan General desarrollando las directrices necesarias para garantizar las comunicaciones entre las dos partes del municipio, completando las alineaciones y rasantes de las actuaciones de la propia conexión y las de los predios colindantes para posibilitar esta actuación, manteniendo la ordenación y zonificación que el PGOU propuso en su momento, sin que sufra alteración alguna la cuantía de los espacios libres o zonas verdes públicas que la planificación general, en su ordenación pormenorizada de mayor detalle, estableció en esta parte del suelo urbano y concretar la ordenación de acuerdo a las determinaciones que se propongan para la necesaria conexión entre las dos partes del municipio, objetivo central de esta planificación, cumplimentando las decisiones del Plan General de Ordenación Urbana, como ya se ha expuesto anteriormente.

Para posibilitar el desarrollo de las determinaciones del Plan se procederá a adecuar las alineaciones de las parcelas existentes en el interior de su delimitación y asimismo se ajustarán aquellas alineaciones de las parcelas colindantes a su situación actual o a las que sean derivadas de las determinaciones del Plan, según se podrá advertir en la documentación gráfica que se incluye en los Planos de Ordenación.

En este sentido se reajustan las alineaciones del Camino Viejo de Madrid para poder disponer de las aceras adecuadas a las normas de accesibilidad, puesto que los equipamientos existentes demandan unas condiciones de intercomunicación con el resto

del municipio en condiciones normales para los itinerarios que llegan hasta ellos, puesto que los actuales no superan el mínimo admisible

Estos objetivos quedan enmarcados dentro del expediente de viabilidad técnica que se ha seguido ante el Ministerio de Fomento para la aprobación de un paso inferior en la Autovía del Noroeste A6 que con fecha 29 de Abril de 2013, recibió el Informe Favorable por la Demarcación de Carreteras de Madrid de esa Administración, por lo que el objetivo de llevar a la práctica esa infraestructura e incardinar su ejecución dentro del planeamiento municipal se presenta como adicional o complementario al anteriormente expuesto.

Asimismo se podrá resolver con la planificación de esta actuación los problemas existentes en las infraestructuras de esta zona, incorporando a las redes los servicios necesarios para el normal funcionamiento del espacio urbano en el que se desarrolla.

Los criterios que se deben atender para lograr los objetivos enunciados se corresponden, en primer lugar, a los que persiguen una mayor fluencia en las comunicaciones entre las dos partes del municipio. Es decir, los itinerarios para posibilitar las comunicaciones rodadas y peatonales deben priorizarse para permitir una comunicación directa entre los espacios urbanos situados a ambas márgenes de la autovía, resolviendo la complejidad actual y actuando coordinadamente con lo dispuesto en el Plan Especial de Reforma Interior "San Francisco", y de esta forma se conseguirá una permeabilidad real entre los dos espacios urbanos. Estas comunicaciones se contemplarán desde el punto de vista del vehículo rodado y del peatón para impulsar en todos los modos las comunicaciones.

Complementariamente y para conseguir de forma adecuada los objetivos es necesario asimismo resolver esa permeabilidad con un tratamiento acorde con el entorno urbano en el que se plantea, de forma que las intervenciones en los viarios colindantes a los solares y parcelas contiguas, o las que se produzcan en el interior de la parcela en la que se ubique el propio viario de conexión, no causen traumas con la

implantación de las nuevas infraestructuras tanto viarias como de servicios.

Ello conllevará la ubicación de las conexiones y trazados viarios en la zona más propicia, de forma que la disposición de las nuevas infraestructuras no alteren el estado actual y en el caso de que sea necesario un nuevo planteamiento de alineaciones y rasantes se ordene el espacio con la mayor sensibilidad en este aspecto, ya que ello conllevará un mejor tratamiento ambiental de todo el entorno urbano y posibilitará la permeabilidad deseada.

Con respecto a la ordenación urbanística del área planificada se deberá atender al criterio de no disminuir los espacios libres de dominio y uso público o zonas verdes y asimismo adecuar los espacios dotacionales a las necesidades derivadas de la implantación de los nuevos canales de comunicación, imprescindibles para establecer la permeabilidad deseada como objetivo primario.

En función de ello es necesario, como criterio obligatorio de observación en la ordenación del conjunto, contemplar las determinaciones de la nueva legislación de carreteras para completar la ordenación del ámbito del Plan conforme a ella, ya que la mayoría del suelo que comprende el área estudiada se corresponde con los terrenos destinadas a autovías, vías de servicio y calles colindantes, por lo que la observación de sus nuevas disposiciones tendrá que contemplarse en la nueva ordenación

El estudio del tráfico en el espacio que se planifica y su entorno aportará criterios de ordenación que se deberán integrar en la propuesta que se formalice, de forma que se puedan garantizar

las comunicaciones conforme al resultado del mismo.

Finalmente se debe adoptar un criterio, que se integra con los anteriores, en el sentido de prever las infraestructuras de servicios necesarios para paliar los déficits actuales y lograr que las propuestas complementen las redes existentes lo que incidirá directamente en la consecución de los objetivos propuestos.

El presente Plan Especial de Infraestructuras Viarias se refiere exclusivamente a una actuación en el medio urbano ya consolidado que desarrolla las determinaciones ya contenidas en el Plan General para la determinación de los Proyectos que consigan la comunicación prevista entre las dos márgenes de la Autovía en este ámbito del suelo urbano; no establece ningún uso de nueva creación y mantiene los establecidos en la planificación general. Asimismo este Plan no influye en otros planes, puesto que se limita al mandato del Plan General de conseguir la intercomunicación de los barrios reseñados y su vinculación al territorio se refiere únicamente a su ámbito de actuación.

Con la implantación de los criterios expuestos se deben lograr los objetivos que se proponen y de esta forma y a través de las propuestas que se formalicen, se pueda conseguir la permeabilidad de la trama urbana en esta parte de la ciudad y que por los motivos ya relatados no ha sido posible todavía conseguirla, en cumplimiento de las determinaciones del planeamiento general que perseguía, con otras acciones demostradas imposibles de ejecución, llegar a implantar esa necesaria continuidad del tejido urbano en el centro urbano de Las Rozas de Madrid.

4 DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

El contenido de la ordenación del presente Plan Especial de Infraestructuras Viarias es el que describe las propuestas que se presentan para mejorar la situación actual de una parte del Sistema General Viario y conseguir la permeabilidad del tejido urbano en el área de estudio. Colateralmente se plantean diferentes proposiciones relacionadas con las propuestas anteriores, relativas a la ordenación pormenorizada del espacio ordenado que debe ser de aplicación a las parcelas que se encuentran dentro del ámbito de estudio.

Por lo tanto este contenido se refiere a los aspectos relacionados con los siguientes conceptos:

- Definición de las acciones necesarias para conseguir la permeabilidad de la malla urbana, en el tramo en el que la Autovía del Noroeste A6 discurre por esta parte del municipio (PK 17+885).
- Concreción de las intervenciones necesarias sobre la estructura viaria para conseguir los objetivos marcados
- Adecuación a las anteriores propuestas de la ordenación pormenorizada de las parcelas incluidas en la delimitación.
- Adaptación de las alineaciones y rasantes de las parcelas colindantes a la actuación, teniendo en cuenta el alcance de las determinaciones en las propuestas que se efectúan.
- Análisis de las infraestructuras existentes en las redes de servicios para efectuar las propuestas que incidan en la permeabilidad de la trama urbana deseada.

Los anteriores títulos que inspiran las soluciones propuestas para conseguir los objetivos enunciados quedan reflejados en la descripción de las actuaciones que se proponen.

La acción más relevante para conseguir la permeabilidad de una trama urbana que se encuentra fracturada por la disposición de un sistema general viario impermeable, como es el presente caso, es tratar de perforar esa impermeabilidad con elementos de comunicación entre las dos partes de la trama urbana segregada. Es como trazar “puentes” de conexión sobre los ríos que discurren por el centro de las ciudades.

Esos “puentes” pueden ser sobre el nivel del elemento que causa la rotura o bajo su nivel.

En el presente caso, la antigua ordenación del PGOU preveía, como se ha analizado, una propuesta de una plataforma sobre el nivel de la A6 para conseguir ese “puente” de unión, pero se demostró en su momento que no era viable su ejecución por diferentes motivaciones, entre las que se encontraba la derivada de la falta de condiciones técnicas para garantizar el paso en la propia autovía, por lo que fue desechada desde un principio. Actualmente existe un puente de unión peatonal para el acceso a la estación de cercanías de Renfe y un paso de comunicaciones rodadas y peatonales, con gran dificultad en los accesos, puesto que parte de una vía con acceso restringido y por motivos de ordenación del tráfico también dispone de limitaciones en los giros para el tráfico motorizado.

En el área en la que es posible conseguir esa permeabilidad, que se sitúa en el PK 17+885 de la A6, se ubica un espacio con las

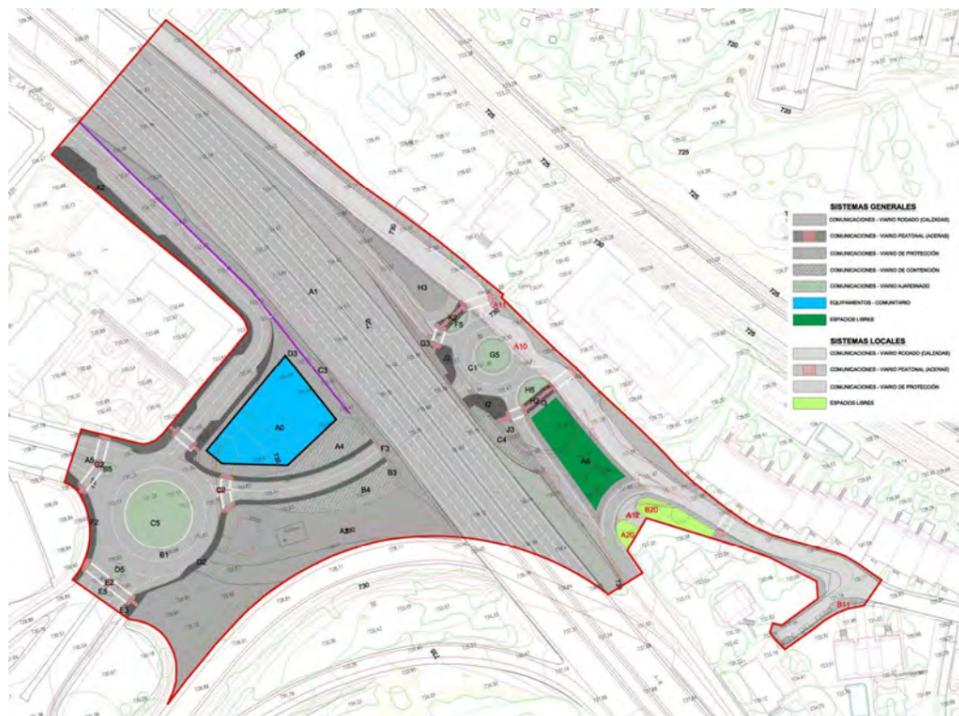


Gráfico 11. Determinaciones de ordenación del Plan General en el ámbito del Plan Especial

condiciones topográficas y de accesibilidad necesarias para proponer un enlace viario que atienda a los diferentes modos de comunicación que se pueden contemplar en la ciudad

Asimismo dispone de los accesos necesarios para poder garantizar las conexiones del tráfico rodado entre las dos partes de la trama urbana que en este momento se encuentran separadas, de acuerdo a lo que el Estudio de Tráfico señala, por lo que se establece que es necesario un paso a nivel inferior a la A6, de doble sentido de tráfico y que permita la incorporación de otros sistemas de comunicaciones propios del entorno urbano

Esta solución ya ha sido validada por la Autoridad que gestiona la citada autovía, por lo que se procede a ordenar este ámbito de la ciudad teniendo en cuenta las propuestas que se han considerado para conseguir la continuidad necesaria entre los espacios urbanos a cada lado de la citada autovía.

Para poder resolver los accesos a este enlace o "puente" bajo la autovía es preciso conectar los sistemas viarios que se encuentran a ambas márgenes para conseguir de forma real esa permeabilidad en la ciudad.

En lo referente al tráfico rodado se propone un trazado de vía de doble sentido que se enlace, por el Este, con una glorieta que tenga comunican con la propia Autovía del Noroeste A6, con la vía de servicios de la misma y con la Calle Alto de las Cabañas y el Camino Viejo de Madrid. A través de esas vías rodadas se puede acceder desde la zona Este del municipio, (La Marazuela y desarrollos aledaños) al enlace propuesto.

Al otro lado del "puente", o paso inferior, se debe enlazar con la glorieta situada al Oeste de la A6 y desde ella se conseguirá distribuir el tráfico al resto del término municipal y sobre todo al Centro del Núcleo Urbano, de tal forma que el tráfico que se incorpore a esta glorieta procedente de lado Este pueda acceder de forma fluida y sin causar alteraciones a ese Centro Urbano que, de esta forma, quedará unido con el Barrio de La Marazuela y el Camino Viejo de Madrid.

La creación de este enlace precisa de una calle que una el "puente", o paso inferior de la Autovía con la citada glorieta

situada al Este de la misma. Para ello es necesario discurrir por unas parcelas de propiedad municipal, lo que permitirá lograr la adecuación de las rasantes de ambos elementos viarios y a la vez proporcionar la citada permeabilidad al tráfico rodado.

Esta unión se resuelve con una vía de doble sentido y dos carriles en el total de la sección que une las dos rotondas a ambas márgenes de la autovía.

Para garantizar la adecuación topográfica y asegurar las conexiones en los puntos adecuados es necesario desplazar la glorieta existente al Este de la Autovía, a la que accede en estos momentos el Camino Viejo de Madrid, hacia el Norte, sin que ello cause ningún problema ni desde el punto de vista de adecuación de las rasantes ni de los accesos a los solares colindantes.

El viario peatonal se incorpora a la propuesta a través de unas aceras colindantes al espacio destinado a la calzada y se conecta a las redes peatonales existentes a ambas márgenes de la autovía garantizando de la misma forma la permeabilidad peatonal entre las dos partes del tejido urbano.

La incorporación del viario en su totalidad a través de la parcela de propiedad municipal ubicada al Oeste de la A6 provoca la redefinición de los espacios dotacionales y de los espacios libres o zonas verdes que están delimitados por el PGOU en esta ubicación.

Por ello se reajustan las alineaciones y rasantes para la parcela de equipamiento y se procede a una conformación de la parcela destinada a espacio libre o zona verde, sin que se reduzcan las superficies de estas calificaciones ni se modifique la ubicación de la misma, teniendo en cuenta las reservas de suelo que será necesario prever para la adecuación al terreno de la calle de salida desde el paso inferior.

Para estas parcelas y para el propio espacio destinado al viario público se mantienen los parámetros urbanísticos definidos en las Normas Urbanísticas que sean de aplicación a la calificación de estos espacios en la ordenación pormenorizada que posee el Plan General vigente.

Con respecto a la ordenación del Sistema General de Comunicaciones dispuesto en la planificación general actual no se introducen nuevas propuestas, sino que al actuar sobre el viario general ya existente (ver gráfico 12) no se produce variación alguna en el espacio calificado como Sistema General de Comunicaciones.

El entorno del ámbito del Plan Especial no sufre alteración alguna y solamente, como ya se ha indicado, se produce la adaptación de las alineaciones oficiales que existen en la planificación actual a las alineaciones existentes en la realidad y que puedan significar una incoherencia con éstas, y sin que ello altere las características de las mismas, de acuerdo a la planificación vigente, con la determinación' de la nueva alineación del Camino Viejo de Madrid por las razones anteriormente expuestas.

Tampoco se modifican los usos de las parcelas existentes en el planeamiento vigente, tanto del interior como del entorno del Plan Especial que se propone.

Por lo tanto se puede observar, en el conjunto de descripciones y justificaciones relatados, que las propuestas que se efectúan en esta planificación se ajustan a lo dispuesto en la ordenación estructurante del PGOU, ya que ésta solo afecta al espacio viario ocupado por la A6 y la vía de servicio, las cuales se respetan con absoluta pulcritud en las soluciones que se establecen en la ordenación que se propone.

Para finalizar la descripción y justificación de las propuestas de este Plan Especial de Infraestructuras Viarias se adecuan las alineaciones del PGOU en las parcelas colindantes, respetando el criterio de mantener las existentes y poder disponer de un estado de la planificación acorde con la realizada.

Se debe hacer constar que todo el ámbito en el que se realiza el presente Plan Especial de Infraestructuras varias es en suelos urbanos consolidados y destinados mayoritariamente (93,43% de la superficie del suelo) a espacios de la estructura general y local viaria. Teniendo en cuenta que no se modifican las superficies de suelo destinado a este uso, que tampoco se alteran las disposiciones de las calificaciones destinadas a otros usos y que la superficie que abarca el Plan es de reducidas dimensiones (2, 96 ha) no se modifican en absoluto las condiciones ambientales existentes en la actualidad y su realización no tiene carácter significativo en las condiciones ambientales de la planificación existente, según se indica en el Documento Ambiental Estratégico que se acompaña al presente Plan Especial..

En el mismo sentido debe considerarse la evaluación de los ruidos que se pueden generar en el espacio que se ordena puesto que, al incorporarse medidas correctoras, se reducirán los niveles de ruido en el ámbito del suelo urbano consolidado al que se refiere el Plan Especial. Asimismo hay que indicar que la actuación que se propone no altera ninguna característica de la autovía A6 que es el elemento que genera el ruido de tráfico en la zona, por lo que en todo caso no se produce variación alguna del ruido existente.

Con la anterior descripción y justificación de la ordenación efectuada se puede comprobar la incorporación de las propuestas que se han enunciado y la adecuación del Plan a los objetivos y criterios formulados y a las disposiciones legales, reglamentarias y normativas que le son de aplicación.

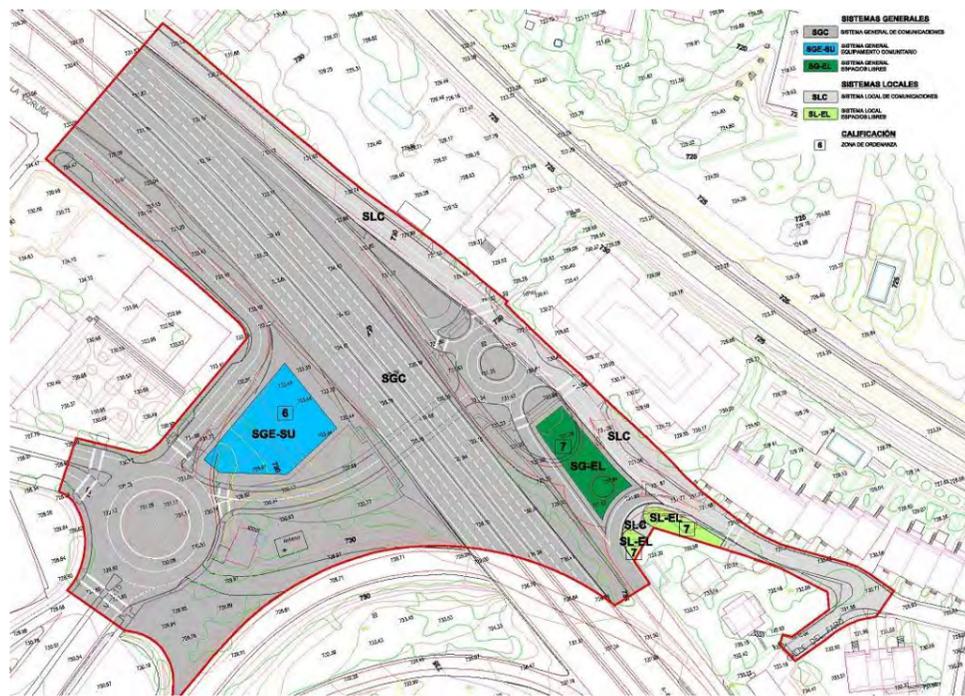


Gráfico 12. Sistemas generales y locales en el ámbito de la ordenación del Plan Especial

5 COHERENCIA CON EL SISTEMA DE ORDENACIÓN PREVISTO

El sistema de ordenación previsto en el PGOU se mantiene en su integridad en lo referente a las determinaciones estructurantes según se ha podido apuntar en el apartado anterior y que se desarrolla en el apartado siguiente, ya que únicamente se procede, como ya se ha indicado, a mejorar la ordenación pormenorizada teniendo en cuenta las especiales características morfológicas, topográficas y las derivadas de la situación actual de las parcelas que conforman el ámbito de este Plan Especial, para conseguir la permeabilidad entre dos conjuntos urbanos del municipio, que es el objetivo principal del presente planeamiento.

En este apartado se describe y justifica la coherencia de esas determinaciones con el contenido del Plan General vigente al explicar la metodología empleada en la composición de la mejora de la permeabilidad de la trama urbana en relación con la que existe en la actual planificación.

Ya se ha advertido que este Plan Especial concreta las necesarias intervenciones en el Sistema General de Comunicaciones de Viario para conseguir la citada porosidad entre las dos zonas urbanas del municipio, segregadas por la existencia de esa barrera física y complementariamente se establecen las

necesarias adaptaciones en la ordenación pormenorizada, que se formulan siguiendo el mismo tratamiento que se puede advertir en las Normas Urbanísticas del PGOU, teniendo en cuenta que el conjunto de las condiciones particulares para la Zona de Equipamientos, Zona de Espacios Libres y Zona viaria Local se remiten a las existentes en el planeamiento general, quedando recogidas en su totalidad en la normativa del presente Plan Especial.

Por lo tanto, y de acuerdo a lo expuesto se puede apreciar en la normativa contenida en las Normas Urbanísticas de este Plan Especial, que el contenido de las mismas consiste únicamente en trasladar la normativa general a este Documento, por lo que su incorporación al conjunto de planeamiento no causará dificultad alguna de interpretación en la normativa pormenorizada de las Normas Generales y no se causa ninguna incidencia en la zona ordenada que suponga alteraciones del modelo del Plan General, sino que, al contrario, su aplicación incidirá en la mejora de la aplicación de los objetivos que esa planificación general determinó en su día.

6 ADECUACIÓN A LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL DEL PGOU

La adscripción de la presente ordenación a lo establecido en las Normas Urbanísticas del PGOU, en el sentido de su carácter de ordenación estructurante o pormenorizada, está regulada en el artículo 35 LSMad que expone:



Gráfico 13. Determinaciones estructurantes del Plan General vigente

“Artículo 35. Determinaciones estructurantes y determinaciones pormenorizadas

1. Son determinaciones estructurantes de la ordenación urbanística aquellas mediante las cuales se define el modelo de ocupación, utilización y preservación del suelo objeto del planeamiento general, así como los elementos fundamentales de la estructura urbana y territorial y de su desarrollo futuro.
2. Sin perjuicio de una mayor concreción mediante desarrollos reglamentarios, son, en todo caso, determinaciones estructurantes de la ordenación urbanística:
 - a) El señalamiento de la clasificación y, en su caso, categoría del suelo.
 - b) La definición de los elementos estructurantes de los sistemas de redes públicas.
 - c) La división del suelo en áreas homogéneas, ámbitos de actuación o sectores, con el señalamiento para cada uno de sus criterios y condiciones básicas de ordenación: Usos globales, áreas de reparto, edificabilidades y aprovechamientos urbanísticos.
 - d) El régimen de usos del suelo no urbanizable de protección.
3. Son determinaciones pormenorizadas de la ordenación urbanística aquellas que tienen el grado de precisión suficiente para legitimar la realización de actos concretos de ejecución material.
4. Sin perjuicio de una mayor concreción y mediante desarrollos reglamentarios, son, en todo caso, determinaciones pormenorizadas de la ordenación urbanística:
 - 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.”

El propio Plan General establece, en consonancia con lo dispuesto en la Ley, la concreción de los elementos que componen los Sistemas Generales de la ordenación urbanística.

El artículo 2.1.2.B establece:

“B) Suelo de Sistemas Generales (S.S.G.)

Comprende esta categoría las superficies que, sin perjuicio de la clasificación, por la que están sujetos al régimen urbanístico del suelo que se derive de su pertenencia a las clases citadas en el punto A) anterior, son destinadas por el Plan al establecimiento de los elementos dotacionales públicos determinantes del desarrollo urbano y configuradores de la estructura orgánica del Territorio.”

Según se puede apreciar en el gráfico número 13, las únicas determinaciones estructurantes en el ámbito del presente Plan Especial son el terreno ocupado por la Autovía del Noroeste A6 y los terrenos destinados a Equipamientos del Sistema General, conservándose ambos en las determinaciones del presente Plan Especial.

Precisamente constituye el objetivo nuclear de esta planificación la concreción de estos sistemas generales de comunicaciones y de equipamientos para legitimar su ejecución y conseguir los objetivos de permeabilidad que se había propuesto el PGOU, pero que, por las circunstancias ya advertidas, no pudo llevarse a cabo en el emplazamiento dispuesto y es el presente Plan Especial el que debe desarrollar las determinaciones en los Sistemas Generales previstos para que pueda llevarse a cabo y se legitimen las propuestas de ordenación que persigue el planeamiento aprobado.

Por lo tanto la adaptación a la realidad urbana en esta parte del municipio permite a este planeamiento, conforme lo dispuesto en la legislación y normativa de aplicación, completar la ordenación de los diferentes espacios que se destinan a los Sistemas Generales que están dentro del ámbito del Plan Especial, viario y equipamientos, a la vez que se adaptan las determinaciones de los sistemas locales, resto del viario y espacio libre, incluidos en el mismo de acuerdo a lo dispuesto en la normativa municipal (artículos 4.3.16 a 4.3.21; 4.3.24 y 4.3.31).

7 PROGRAMA TEMPORAL PARA EL DESARROLLO DE LAS PROPUESTAS

El desarrollo de las propuestas para lograr la permeabilidad entre los desarrollos situados a ambos márgenes de la Autovía del Noroeste A6, estaba establecida en el Plan para el primer cuatrienio de vigencia del PGOU.

De la misma forma, como el objetivo de esta planificación especial es la de conseguir los mismo objetivos que se marcaban en la planificación general, se debe respetar la programación temporal prevista en el mismo, debiendo asignarse a un periodo temporal no superior a dos años, desde que se apruebe definitivamente la planificación especial, el comienzo del

proceso de ejecución de las obras que permitan lograr los objetivos marcados en la presente planificación especial que desarrolla las determinaciones de la planificación general.

En el apartado del Plan de Etapas se diseña el plan para la ejecución de cada una de las obras en las que se puede estructurar la ejecución de lo dispuesto en este Plan Especial y se remite al mismo la definición, programación y ámbito de las citadas obras y gestión de las mismas.

8 CUADRO DE PARÁMETROS URBANÍSTICOS DE APLICACIÓN

Se relacionan a continuación los datos numéricos que resumen la ordenación propuesta por el presente Plan Especial.

En el Anejo a la presente Memoria se desagregan los anteriores cálculos para concretar la pormenorización de la ordenación propuesta.

CUADRO RESUMEN

		PLAN GENERAL							PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS						
		NORMA ZONAL	SUPERFICIE		EDIFICABILIDAD	RETRANQUEOS	ALTURAS		NORMA ZONAL	SUPERFICIE		EDIFICABILIDAD	RETRANQUEOS	ALTURAS	
			m ² s				m ² t/m ² s	m		Nº plantas	m			m ² s	
SISTEMAS GENERALES	Equipamiento Servicios Urbanos	6	1.101,60	24.945,88	0,5	Alineación: 5 Linderos :½ altura > 3	3	11	6	1.101,60	24.945,88	0,5	Alineación: 5 Linderos :½ altura > 3	3	11
	Comunicaciones	VI	23.844,28		---	---	---	---	VI	23.259,37		---	---	---	---
	Espacio Libre	---	---		---	---	---	---	7	584,91		---	---	---	---
SISTEMAS LOCALES	Comunicaciones	VI	4.373,64	4.593,05	---	---	---	---	VI	4.428,85	4.687,83				
	Espacio Libre	7	219,41		---	---	---	---	7	258,98					
NORMA ZONAL		3.2 ^a	94,78	94,78	0,6	Alineación: 4 Linderos: 3	2 + BC	7	---	---	---	---	---	---	---
TOTAL			29.633,71	29.633,71	---	---	---	---		29.633,71	29.633,71	---	---	---	---

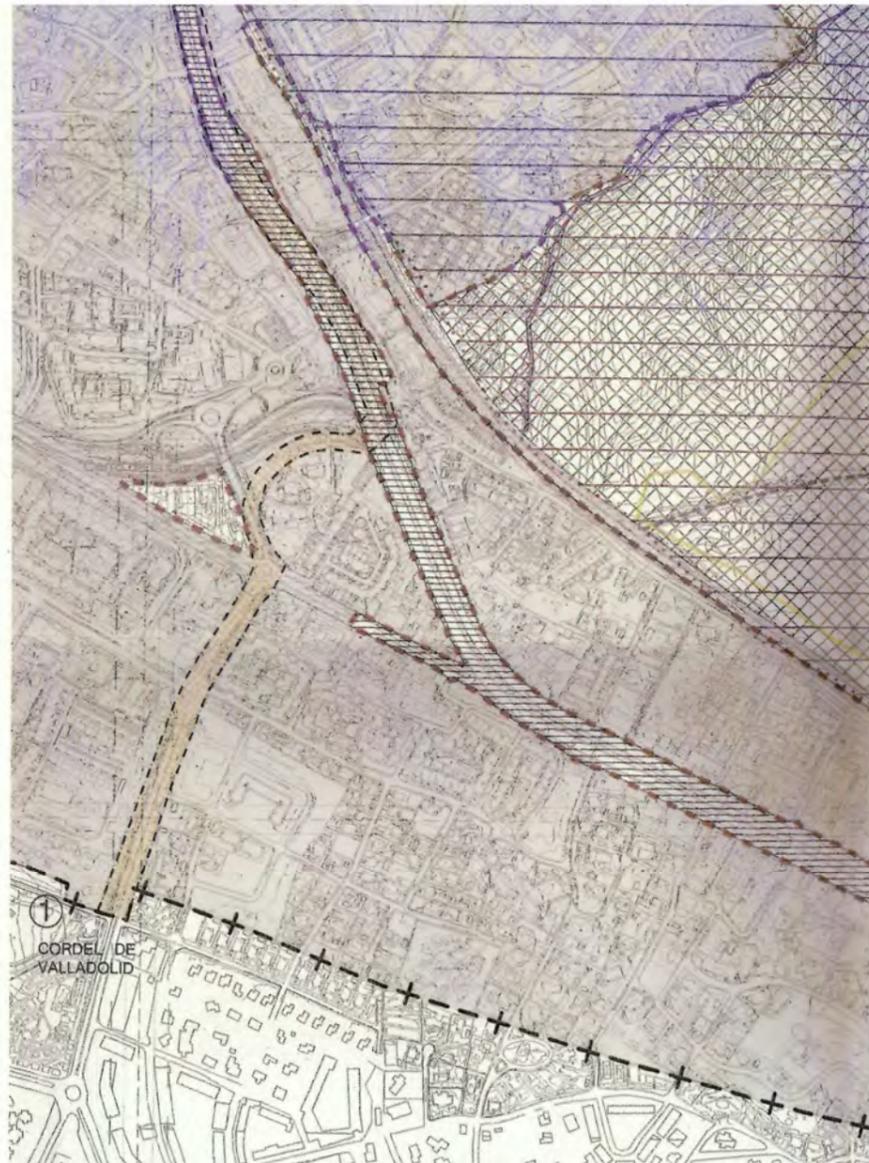


Gráfico 14. Ubicación del Cordel de Valladolid con respecto al ámbito ordenado

9 JUSTIFICACIÓN DE LA INEXISTENCIA DE PERJUICIOS A LOS PREDIOS COLINDANTES

El presente apartado concreta la incidencia que pudieran tener las determinaciones que se proponen en el presente Plan Especial con respecto a las propiedades colindantes, de tal forma que la solución que se propone no sea perjudicial a los predios limítrofes ni a los vecinos de la propuesta.

Para ello se analiza la ordenación que se establece por la aplicación de las disposiciones que se formalizan en el presente Plan Especial con respecto a las que se podrían dar en las parcelas en el caso de que no se llevase a efecto la ordenación propuesta, extrayéndose las conclusiones que procedan por comparación de las dos situaciones.

Con respecto a la edificabilidad propuesta en las parcelas a la que se aplica este parámetro hay que hacer constar que al no existir variación alguna en su valor este parámetro regulador de la edificación no sufre alteración entre ambas propuestas.

La ubicación de los volúmenes que se podrían configurar en la parcela originaria para el uso de Equipamiento no varía con respecto a la que se propone en el presente Plan Especial, por lo que, al no existir variación no puede originar perjuicio alguno a ningún predio, ni interior ni exterior al ámbito al a que se circunscribe la ordenación.

Lo mismo ocurre con el número de plantas y la altura de la edificación que se proponen, ya que no presentan variación con las

que el PGOU dispone para esta Norma Zonal y por lo tanto su aplicación no interfiere en la propuesta que se efectúa

Con respecto a las parcelas calificadas de viario o espacio libre o zona verde, al mantener su superficie, emplazamiento y normativa de aplicación no existen variación con respecto a su influencia en el entorno y por lo tanto no causan perjuicio alguno a los predios colindantes.

Hay que hacer especial mención al tratamiento del Cordel de Valladolid a su paso por el ámbito que se ordena. Como se ha podido apreciar en el gráfico número 14, el mismo discurre actualmente por la Autovía A6, que en el tramo en el que se ubica el Plan Especial no prevé modificación alguna sobre este Sistema General viario, por lo que se puede establecer que las determinaciones para esta vía pecuaria no se alteran en lo más mínimo y en todo caso no se pueden modificar las condiciones existentes sobre la misma puesto que en la zona anterior y posterior al propio Plan Especial el Cordel sigue transitando por la propia Autovía A6 y debido a ello no se pueden proponer situaciones alternativas al mismo ya que el recorrido por el mismo es de escasa longitud.

Hay que hacer constar en este apartado que en virtud de los propios objetivos del Plan Especial, lo que se consigue con la

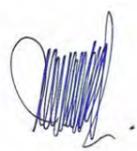
aplicación de las determinaciones del presente Plan Especial es la permeabilidad funcional y física de los dos tejidos urbanos situados a las dos márgenes de la Autovía A6, por lo que, para ser precisos, hay que manifestar que lo que se obtiene con la aplicación de las

determinaciones de la presente ordenación es una mejora en las calidades de los dos barrios que se enlazan por las propuestas del planeamiento que se proyecta.

En Las Rozas de Madrid, Diciembre 2016

Por Estudio Jalvo S.L.P.

Ins. C.O.A.M. nº70185



Joaquín Jalvo Mínguez
Arquitecto
Col. C.O.A.M. nº 7617



Vanesa Jalvo Olmedillas
Arquitecta
Col. C.O.A.M. nº 14465

PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD “CENTRO URBANO/LA MARAZUELA/CAMINO VIEJO DE MADRID”, PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MÁRGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+885

MEMORIA DE ORDENACIÓN

ANEJO

DATOS NUMÉRICOS DE LA PLANIFICACIÓN

Calificación del Suelo en el Plan General Vigente					Calificación del Suelo en el Plan Especial de Infraestructuras						
	Sistemas Generales		Sistemas Locales		Norma zonal		Sistemas Generales		Sistemas Locales		Norma zonal
	m ² s		m ² s		m ² s		m ² s		m ² s		m ² s
Comunicaciones	23.844,28		4.373,64			Comunicaciones	23.259,37		4.428,85		
	Viario rodado (Calzadas)	17.682,12	2.856,08				Viario rodado (Calzadas)	14.712,92	2.848,53		
	Viario rodado (Aceras)	1.131,79	1.517,56				Viario rodado (Aceras)	1.699,49	1.506,04		
	Viario de protección	5.030,37	0,00				Viario de protección	5.294,28	74,28		
	Viario de contención	0,00	0,00				Viario de contención	744,66	0,00		
	Viario ajardinado	0,00	0,00				Viario ajardinado	808,02	0,00		
Equipamientos	1.101,60		0,00			Equipamientos	1.101,60				
	Comunitario	1.101,60					Comunitario (A0)	1.101,60			
Espacios Libres	0,00		219,41			Espacios Libres	584,91		258,989		
	0,00		219,41				584,91		258,98		
Norma zonal					94,78	Norma zonal					0
Total	24.945,88		4.593,05		94,78	Total	24.945,88		4.687,83		0
Superficie Total			29.633,71			Superficie Total			29.633,71		

Zonas Viarias Generales Plan General									
Calzadas		Aceras		V. Protección		V. Contención		V. Ajardinado	
	m ² s		m ² s		m ² s		m ² s		m ² s
A	17.682,12	A	640,59	A	1.067,83	A		A	
B		B	67,50	B	3.962,54	B		B	
C		C	274,49	C		C		C	
D		D	8,56	D		D		D	
E		E	128,03	E		E		E	
F		F	12,62	F		F		F	
TOTAL	17.682,12	TOTAL	1.131,79	TOTAL	5.030,37	TOTAL	0	TOTAL	0

Espacios Libres Generales Plan General	
	m ² s
A	
B	
C	
D	
E	
F	
TOTAL	0,00

Zonas Viarias Locales Plan General									
Calzadas		Aceras		V. Protección		V. Contención		V. Ajardinado	
	m ² s		m ² s		m ² s		m ² s		m ² s
1	2.856,08	1	905,77	1		1		1	
2		2	557,73	2		2		2	
3		3	54,06	3		3		3	
4		4		4		4		4	
5		5		5		5		5	
6		6		6		6		6	
TOTAL	2.856,08	TOTAL	1.517,56	TOTAL	0	TOTAL	0,00	TOTAL	0,00

Espacios Libres Locales Plan General	
	m ² s
1	219,41
2	
3	
4	
5	
6	
TOTAL	219,41

Norma Zonal 3-2ª	
	m ² s
1	94,78
2	
3	
4	
5	
6	
TOTAL	94,78

Zonas Viarias Generales Plan Especial									
Calzadas		Aceras		V. Protección		V. Contención		V. Ajardinado	
	m ² s		m ² s		m ² s		m ² s		m ² s
A1	8.486,21	A2	640,59	A3	2.930,37	A4	276,60	A5	12,15
B1	3.804,10	B2	309,58	B3	58,25	B4	349,88	B5	19,88
C1	2.422,61	C2	11,52	C3	476,04	C4	118,08	C5	529,70
		D2	274,49	D3	568,76			D5	20,66
		E2	8,56	E3	7,20			E5	9,66
		F2	128,03	F3	232,33			F5	23,53
		G2	12,62	G3	223,39			G5	129,01
		H2	62,62	H3	460,57			H5	63,43
		I2	115,10	I3	249,10				
		L2	76,58	J3	88,27				
		K2	59,80						
TOTAL	14.712,92	TOTAL	1.699,49	TOTAL	5.294,28	TOTAL	744,66	TOTAL	808,02

Espacios Libres Generales Plan Especial	
	m ² s
A6	584,91
TOTAL	584,91

Zonas Viarias Locales Plan Especial									
Calzadas		Aceras		V. Protección		V. Contención		V. Ajardinado	
	m ² s		m ² s		m ² s		m ² s		m ² s
A10	2.848,53	A11	1.168,31	A12	74,28				
		B11	337,73						
TOTAL	2.848,53	TOTAL	1.506,04	TOTAL	74,28	TOTAL	0,00	TOTAL	0,00

Espacios Libres Locales Plan Especial	
	m ² s
A20	66,00
B20	192,98
TOTAL	258,98

Norma Zonal 3-2ª	
	m ² s
TOTAL	0

DISTRIBUCIÓN POR TITULARIDAD DEL SUELO DEL PLAN ESPECIAL			
	m ² s	m ² s	%
PROPIEDAD PÚBLICA		28.948,68	97,69
Parcela 1	1.101,60		
Parcela 2	3.450,09		
Viario general	21.321,50		
Viario local	2.856,08		
Espacio libre	219,41		
PROPIEDAD PRIVADA		685,03	2,31
Parcela 3	388		
Parcela 4	3,76		
Parcela 5	202,24		
Parcela 6	91,03		
TOTAL		29.633,71	100,00

DISTRIBUCIÓN POR CALIFICACIÓN DEL SUELO DEL PLAN ESPECIAL				
		m ² s	m ² s	%
Estructura viaria			27.688,22	93,43
	SG	23.259,37		
	SL	4.428,85		
Espacios Libres (SL)			843,89	2,85
	SG	584,91		
	SL	258,98		
Equipamiento			1.101,60	3,72
	SG	1.101,60		
TOTAL		29.633,71	29.633,71	100,00

COMPARACIÓN DE LAS SUPERFICIES DEL PLANEAMIENTO GENERAL Y DEL PLANEAMIENTO ESPECIAL DE LOS SUELOS DE DOMINIO PÚBLICO						COMPARACIÓN DE LAS SUPERFICIES DEL PLANEAMIENTO GENERAL Y DEL PLANEAMIENTO ESPECIAL DE LOS SUELOS DE DOMINIO PRIVADO		TOTAL SUPERFICIES
			m ² s	m ² s	m ² s		m ² s	m ² s
PLANEAMIENTO GENERAL	Zona Viario			28.217,92	29.538,93	Norma zonal 3-2ª	94,78	29.633,71
		SG	23.844,28					
		SL	4.373,64					
	Espacios libres			219,41				
		SG						
		SL	219,41					
	Equipamiento			1.101,60				
	SG	1.101,60						
	SL							
PLANEAMIENTO ESPECIAL	Zona Viario			27.688,22	29.633,71	Norma zonal 3-2ª	0	29.633,71
		SG	23.259,37					
		SL	4.428,85					
	Espacios libres			843,89				
		SG	584,91					
		SL	258,98					
	Equipamiento			1.101,60				
	SG	1.101,60						
	SL							

PLAN ESPECIAL

DE

INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD “CENTRO URBANO/LA MARAZUELA/CAMINO VIEJO DE MADRID”, PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MÁRGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+885

DOCUMENTO 3. ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS

ESTUDIO DE TRÁFICO

Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



ÍNDICE

0. INTRODUCCIÓN	2
1. CARACTERIZACIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	3
2. TRÁFICO EN EL VIARIO AFECTADO POR EL PASO INFERIOR.....	6
2.1. Tráfico en el viario afectado.....	6
2.2. Nuevos datos de tráfico	13
2.3. Estimación del tráfico en el viario del entorno del proyecto Año 2016	16
3. ESTIMACIÓN DEL TRÁFICO EN EL VIARIO AFECTADO SUPUESTO DESARROLLADO EL PLAN ESPECIAL.....	20
3.1. Tráfico en la glorieta futura en Camino Viejo de Madrid	20
3.2. Tráfico en la glorieta existente acceso a Centro Urbano y A-6	22
3.3. Tráfico en paso elevado	24
4. ANÁLISIS DEL FUNCIONAMIENTO DEL VIARIO	25
4.1. Análisis del funcionamiento de las glorietas.....	25
4.1.1. Glorieta de Camino Viejo de Madrid	27
4.1.2. Glorieta en acceso a Centro Urbano (Calle Real y M-415)	29
4.2. Análisis del funcionamiento de las intersecciones del paso elevado con Avenida de La Coruña y Camino Viejo de Madrid	31
4.2.1. Situación actual.....	32
4.2.2. Situación futura	34
5. CONCLUSIONES	36
ANEJOS	37
ANEJO 1 – Aforos	38
ANEJO 2 – Estimación de Crecimientos	42

Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



0. INTRODUCCIÓN

En este informe, se recoge el **Estudio de Movilidad y Tráfico del Plan Especial de Infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – La Marazuela-Camino Viejo de Madrid"**.

En un primer apartado se caracteriza el Plan Especial en relación con sus características geométricas, funcionalidad, etc....de las propuestas de actuación establecidas en éste.

En un segundo apartado se recoge y analiza el tráfico que utiliza en la actualidad el viario afectado por Plan Especial.

En un tercer apartado se recoge una estimación de la distribución del tráfico en dicho viario una vez estar realizadas las actuaciones propuestas en el Plan Especial.

En el apartado cuarto se analiza el funcionamiento del viario una vez este realizado el Plan Especial.

En un último apartado se recogen las principales conclusiones.

Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



1. CARACTERIZACIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

En el plano adjunto se refleja la propuesta de actuación en el viario (paso inferior bajo la A-6), que conectará los desarrollos urbanos del municipio de Las Rozas (Estación de Cercanías, La Marazuela, y el Camino Viejo de Madrid), localizados al este de la A-6, con el Centro Urbano de Las Rozas, generando un camino alternativo al paso elevado existente al Norte del nuevo paso inferior.

Con ello se pretende mejorar la conexión entre ambas zonas, tanto peatonal como en vehículo motorizado, descargando de tráfico el paso elevado existente y reducir las distancias recorridas tanto a pie como en vehículo.

Este Plan Especial comprende dos actuaciones básicas:

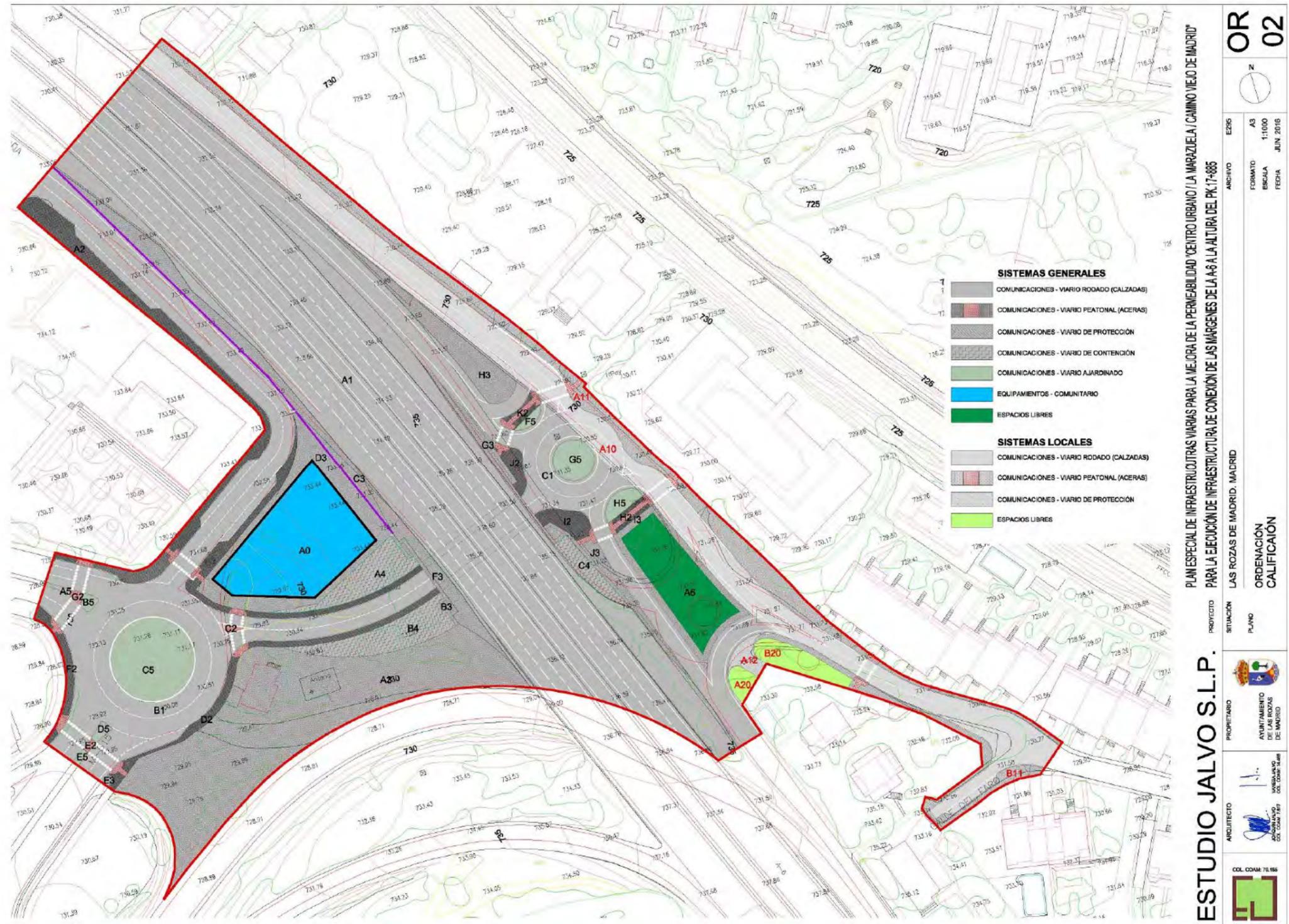
- Nueva glorieta en la zona de La Marazuela , desplazando la existente hacia el Norte, que se elimina, con características geométricas similares a la eliminada (30 metros de diámetro exterior)
- Paso inferior (de un carril por sentido), conectando esta glorieta con la glorieta existente en la zona Oeste del Centro Urbano.

En la glorieta oeste existente con la que conecta el paso inferior, se eliminó la salida hacia Avenida de La Coruña.

Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano - la Marazuela - Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID" PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MÁRGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK.17+885

ESTUDIO JALVO S.L.P.

PROYECTO: LAS ROZAS DE MADRID. MADRID

SITUACIÓN: PLANO

PROPIETARIO: AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID

ARQUITECTO: [Logo]

COL. COAM 75.66

OR 02

N

ARCHIVO: AS

FORMATO: 1:1000

ESCALA: JUN 2016

FECHA:



Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano - la Marazuela - Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de los márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano - la Marazuela - Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de los márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



2. TRÁFICO EN EL VIARIO AFECTADO POR EL PASO INFERIOR

2.1. Tráfico en el viario afectado

En el marco del Estudio de Tráfico y Movilidad del Plan de Conexión de la Avenida Real con La Marazuela en Las Rozas (Madrid), se realizaron el año 2009, aforos en la hora punta de la mañana (de 8 a 9 horas) en seis puntos del viario afectado por la actuación.



Zonas Aforadas

En las figuras adjuntas se reflejan los resultados de los aforos.

Punto de Aforos 1. Glorieta 1 (Aforo de 8,00 a 9,00)

Este punto está definido por la intersección mediante glorieta de los ramales de entrada y salida procedentes de la A-6, y las entradas y salidas de el Casco Urbano y La Marazuela y El Torreón

Se tomaron datos tanto del número de vehículos que circulan por esta intersección. Dichos datos se desglosan teniendo en cuenta los posibles movimientos que se pueden realizar.



Aforos en Punto 1. Glorieta 1

Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



Punto de Aforo 2. Intersección 1 (Aforo de 8,00 a 9,00)

Corresponde a la intersección del viario en margen derecha de la A-6 (tramo 1), con el acceso a la Marazuela.



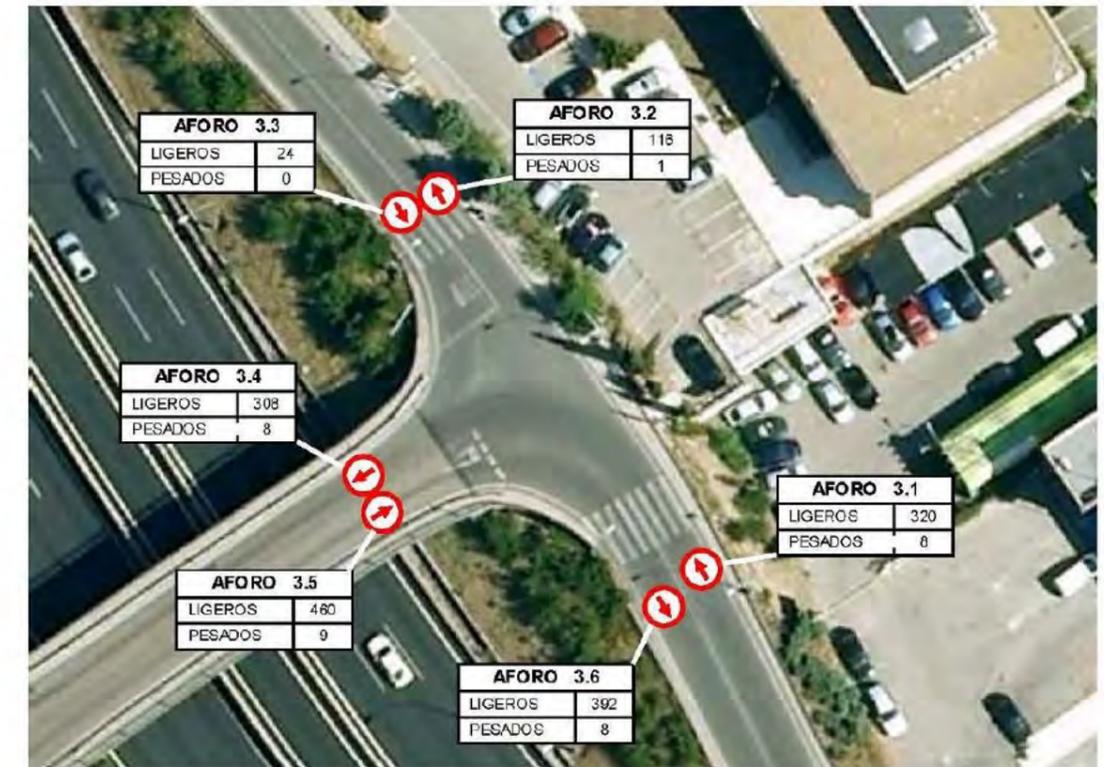
Aforos en Punto 2. Intersección 1

Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



Punto de Aforo 3. Intersección 2 (Aforo de 8,00 a 9,00)

Corresponde a la intersección del viario en margen derecha de la A-6 (tramo 1) , con el acceso a la Estación de RENFE y el paso superior sobre la A-6.



Aforos en Punto 3. Intersección 2

Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano - la Marazuela - Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de los márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



Punto de Aforo 4. Intersección 3 (Aforo de 8,00 a 9,00)

Corresponde a la intersección del viario en margen izquierda de la A-6 (Avenida de la Coruña), con el paso superior sobre la A-6.



Aforos en Punto 4. Intersección 3

Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano - la Marazuela - Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de los márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



Punto de Aforo 5. Glorieta 2 (Aforo de 8,00 a 9,00)

Corresponde a intersección mediante glorieta de la Avenida de la Coruña y la Cuesta de San Francisco.



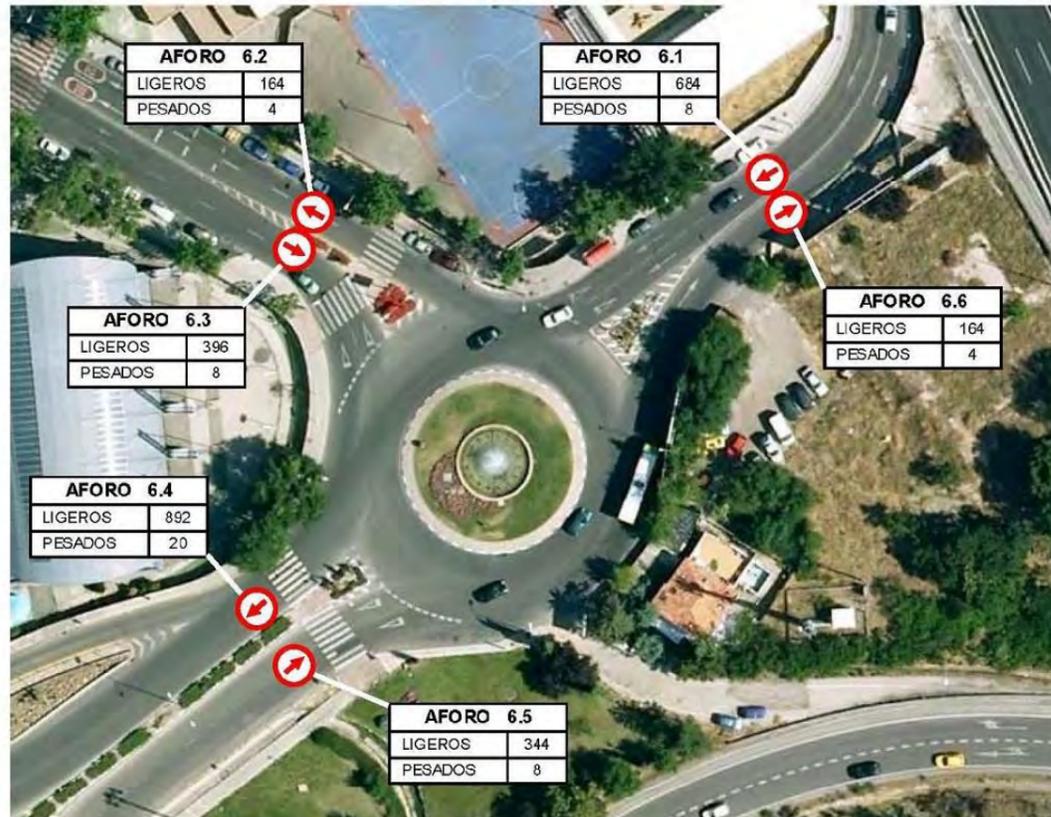
Aforos en Punto 5. Glorieta 2

Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



Punto de Aforo 6. Glorieta 3 (Aforo de 8,00 a 9,00)

Corresponde a la intersección mediante glorieta de la Avenida de la Coruña, la Calle Real y la Carretera de Majadahonda a Las Rozas, M-515



Aforos en Punto 6. Glorieta 3

Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



2.2. Nuevos datos de tráfico

Para actualizar y completar la información existente sobre tráfico en el viario afectado por el Plan Especial, recogida en el subapartado anterior, se ha realizado un aforo en la hora punta de la mañana, de 8 a 9 horas, del martes 14 de junio, en tres puntos, diferenciando movimientos:

1. Glorieta en Camino Viejo de Madrid que da acceso (entrada y salida) a A-6
2. Intersección de Camino viejo de Madrid con paso elevado sobre A-6
3. Intersección de la Avenida de La Coruña con paso elevado sobre A-6

cuya localización se recoge en la foto adjunta.

Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"

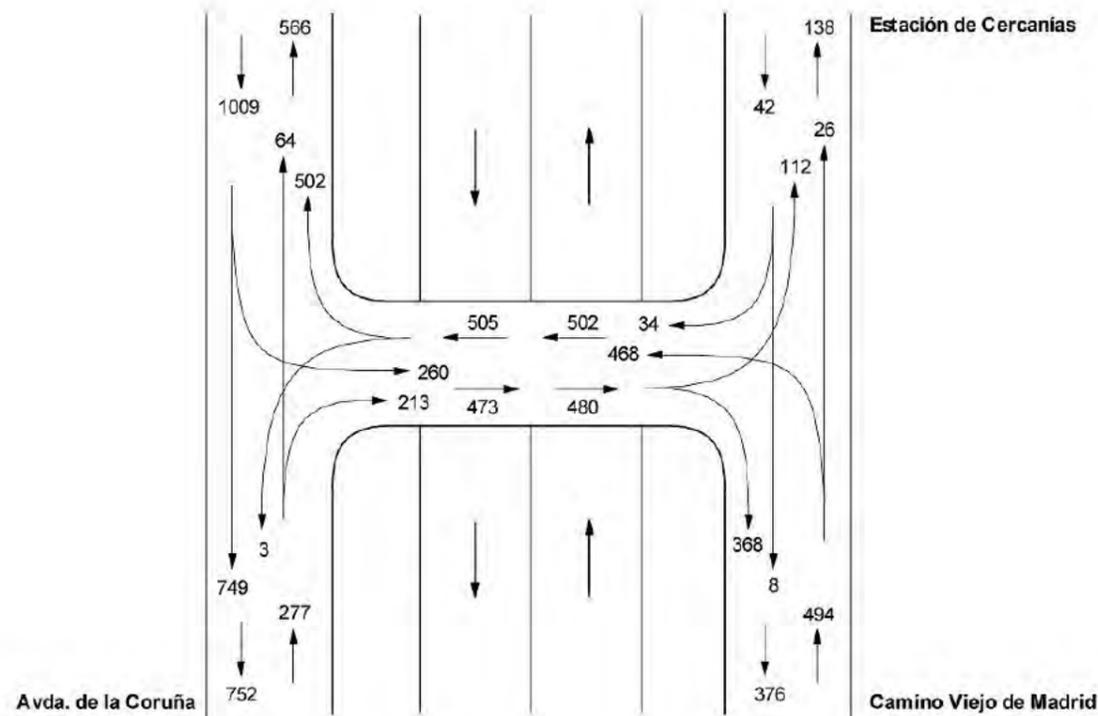


Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



En el Anejo 1 se recogen los resultados de estos aforos, resultados que se resumen en las figuras adjuntas:

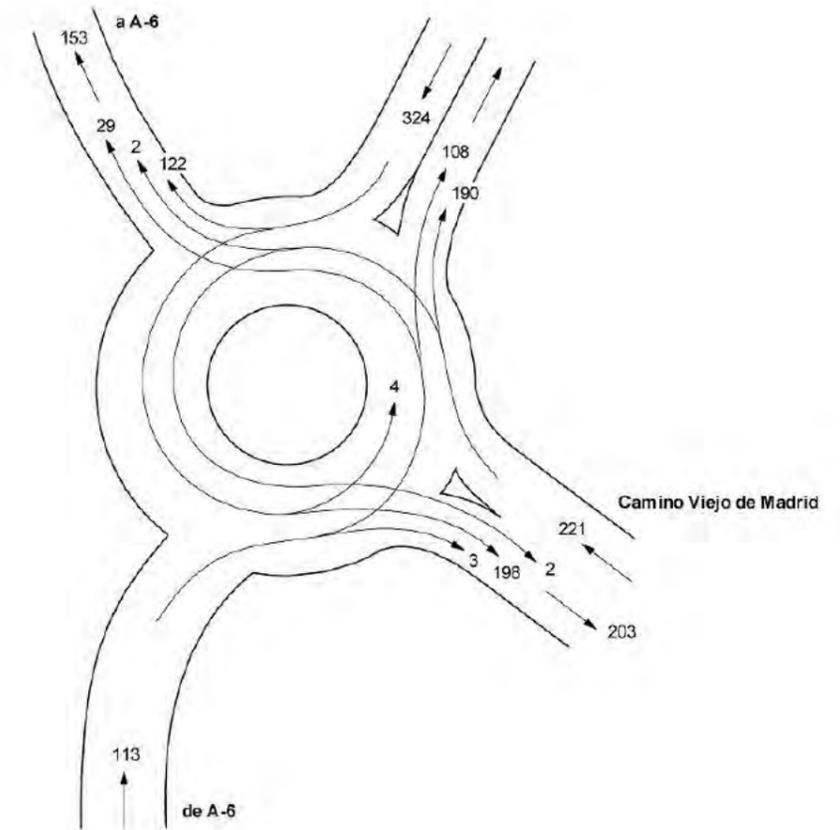
Tráficos (de 8 a 9 horas) en puntos 2 y 3 del aforo



Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



Tráficos (de 8 a 9 horas) en punto 1 del aforo



2.3. Estimación del tráfico en el viario del entorno del proyecto Año 2016

Los aforos realizados en el marco de este estudio de tráfico permiten caracterizar el tráfico en el viario afectado por el Plan Especial en:

- Glorieta en Camino Viejo de Madrid, entrada y salida de A-6
- Intersecciones del paso elevado sobre la A-6 con Avenida de Coruña y Camino Viejo de Madrid

en la hora punta del año 2016, en la situación actual del viario.

Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



La cuantificación del tráfico en:

- Glorieta en acceso al Centro Urbano, al Oeste de la A-6
- Intersección del acceso a La Marazuela con Camino Viejo de Madrid

en la hora punta del año 2016, se ha establecido a partir de los aforos realizados en estos puntos en el año 2009 y el incremento de tráfico observado en los tres puntos aforados.

En el Anejo 2 se recoge el incremento observado del tráfico en el período 2009 – 2016, que oscila entre el 22,9% en la intersección del paso elevado con el Camino Viejo de Madrid y el 26,7% en la intersección del paso elevado con la Avenida de La Coruña.

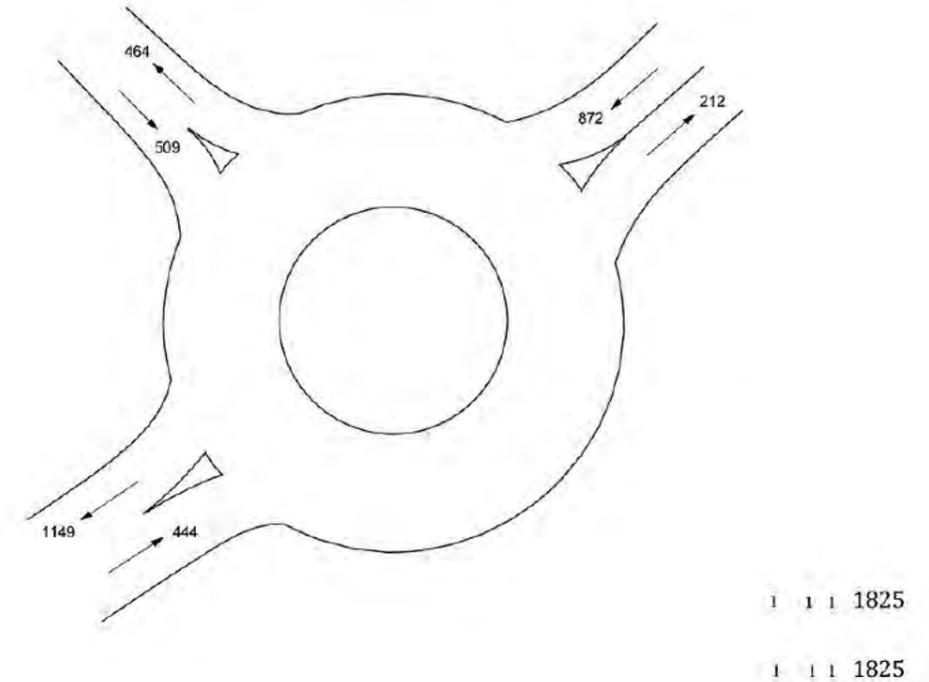
En las figuras adjuntas se refleja el tráfico en el año 2016 en la Glorieta de acceso al Centro Urbano y en la intersección del acceso de La Marazuela con el Camino Viejo de Madrid, aceptando un crecimiento del 26% en el período 2009 – 2016.



Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"

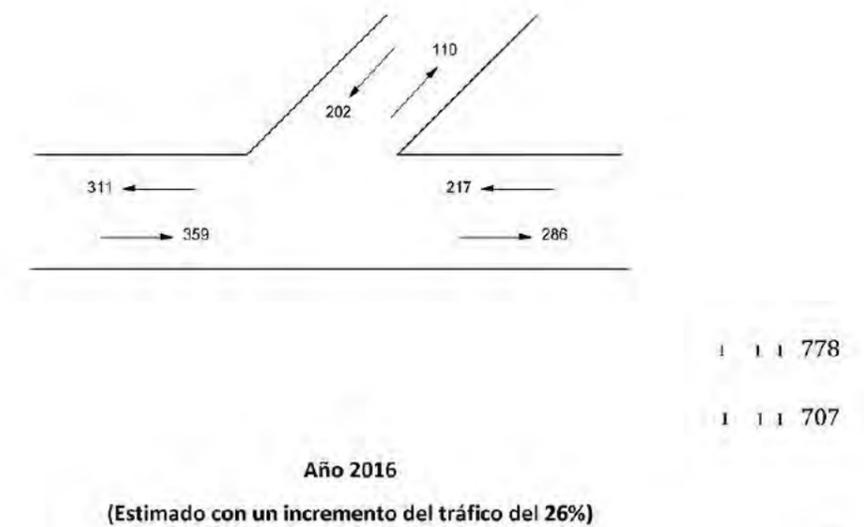


Año 2016
(Estimado con un crecimiento del 26%)

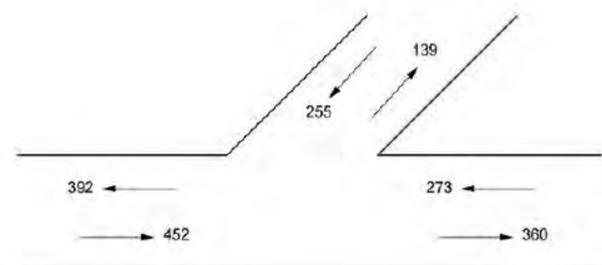


Tráfico en acceso de La Marazuela a Camino Viejo de Madrid

Año 2009



Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



3. ESTIMACIÓN DEL TRÁFICO EN EL VIARIO AFECTADO SUPUESTO DESARROLLADO EL PLAN ESPECIAL

Una completa estimación del tráfico que utilizará el viario una vez realizado el paso inferior y trasladada la glorieta, pasaría por la asignación de la matriz de viajes origen – destino, expresiva de la movilidad en el viario afectado y su entorno, a la red en la situación futura, lo que exigiría la realización además de los aforos realizados, la realización de encuestas origen – destino en los accesos a la zona, a fin de establecer dicha matriz.

Ante la falta de dichas encuestas se ha estimado el tráfico en el viario y en sus principales intersecciones a partir de hipótesis sobre distribución del tráfico en el viario afectado, una vez este realizado el paso inferior y los datos de tráfico en el viario afectado por la actuación, proceso que se recoge a continuación.

3.1. Tráfico en la glorieta futura en Camino Viejo de Madrid

Tráfico interaccesos a la glorieta en la situación actual

Acceso	Camino Viejo de Madrid (S)	Camino Viejo de Madrid (N)	A-6 (Las Matas)
A-6 (Madrid)	3	108	2
Camino Viejo de Madrid (S)	2	190	29
Camino Viejo de Madrid (N)	198	4	122

Tráfico interaccesos a la glorieta en la situación futura, actual usuario de la glorieta existente

Acceso	Camino Viejo de Madrid (S)	Camino Viejo de Madrid (N)	A-6 (Las Matas)	Centro Urbano
A-6 (Madrid)	---	$0,2 \times 108 = 22$	2	$0,8 \times 108 = 86$
Camino Viejo de Madrid (S)	---	$0,5 \times 190 = 95$	29	$0,5 \times 190 = 95$
Camino Viejo de Madrid (N)	$0,5 \times 198 = 99$	4	$0,25 \times 122 = 30_{(1)}$	$0,75 \times 34 = 26$
Centro Urbano	$0,5 \times 198 = 99$	---	$0,75 \times 122 = 92$	---

(1) No utiliza la glorieta

Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de Infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



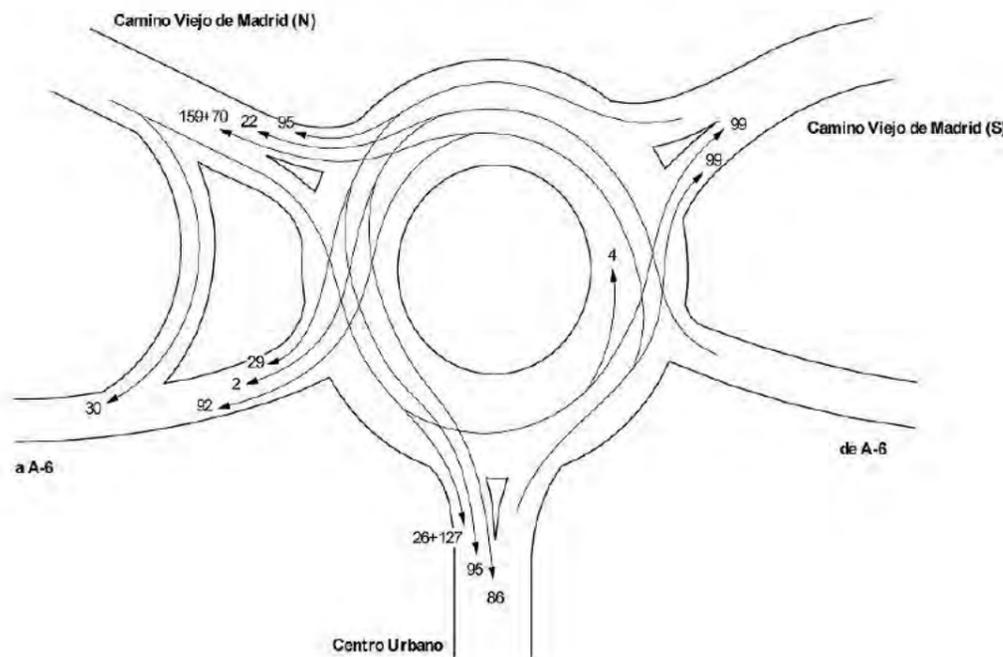
También se estima que pasará a ser usuario de la glorieta, supuesto construido el paso inferior, el 75% del tráfico usuario de la salida desde la glorieta del Centro Urbano hacia la Avenida de La Coruña, que se cierra en la propuesta de ordenación : $0,75 \times 212 = 159$ vehículos en la relación Centro Urbano – Camino Viejo de Madrid (N).

Asimismo se estima que utilizarán la nueva la glorieta el 50% del tráfico que accede (entra y sale) desde La Marazuela al Camino Viejo de Madrid:

- Camino Viejo de Madrid (N) – Centro Urbano $0,50 \times 255 = 127$ veh/h
- Centro Urbano – Camino Viejo de Madrid (N) $0,5 \times 139 = 70$ veh/h

En la figura adjunta se refleja el tráfico en la nueva glorieta supuesto construido el paso inferior.

Tráfico (veh/h) en la glorieta en hora punta del año 2016, situación futura



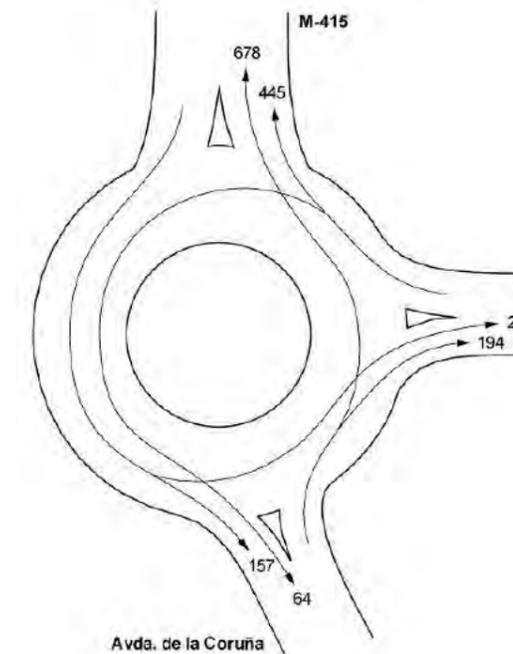
Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



3.2. Tráfico en la glorieta existente acceso a Centro Urbano y A-6

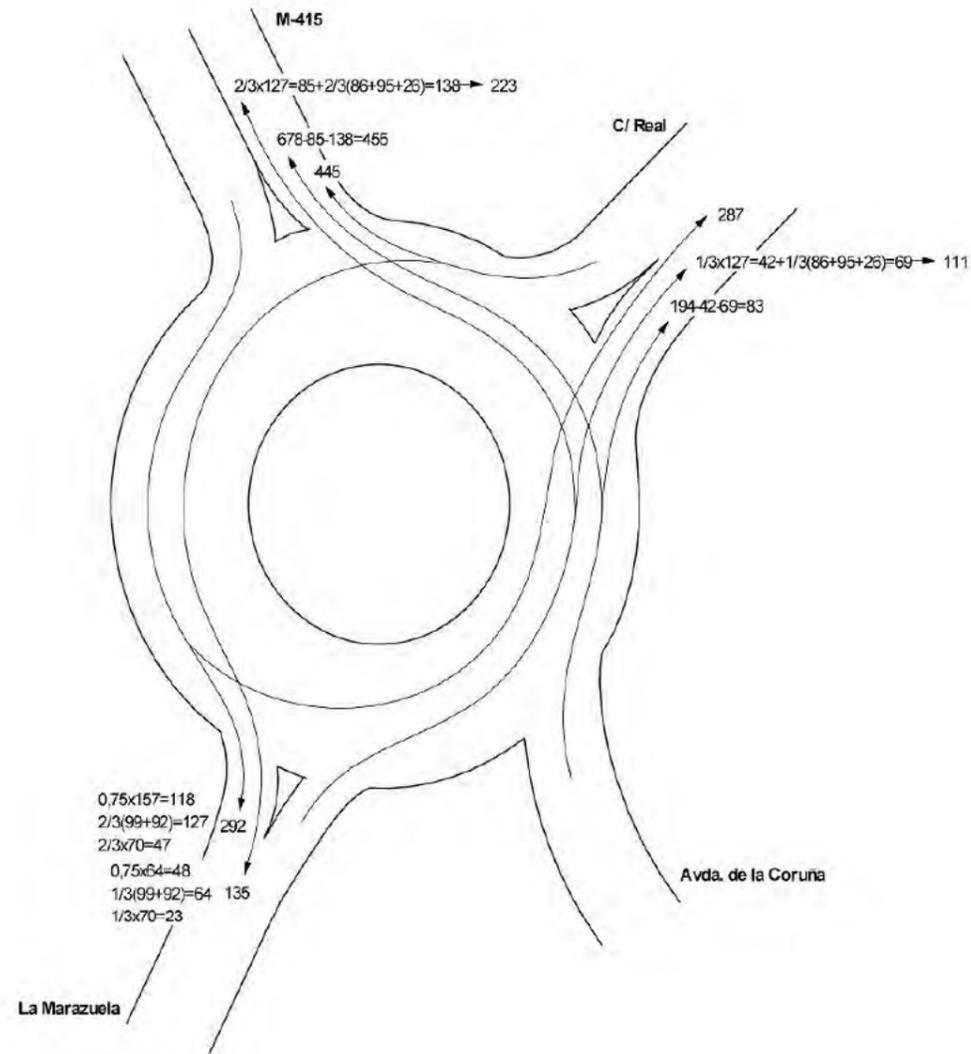
En la figura adjunta se refleja el tráfico actual inter accesos en la hora punta del año 2016, en la glorieta existente acceso al Centro Urbano.

Este tráfico se ha estimado a partir de los tráficos que entran y salen por cada, repartiendo el tráfico que entra por cada acceso, proporcionalmente al tráfico que sale por los demás accesos. Este proceso se ha realizado en cuatro iteraciones ajustados los tráficos que entran y con diferencias menores del 5% en los tráficos que salen.



En la figura adjunta se refleja el tráfico en la hora punta del año 2016, en glorieta del Centro Urbano, supuesto construida el paso inferior y eliminando la salida hacia la Avenida de La Coruña, y teniendo en cuenta la reorganización de tráficos considerada en el apartado 3.1.

Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"

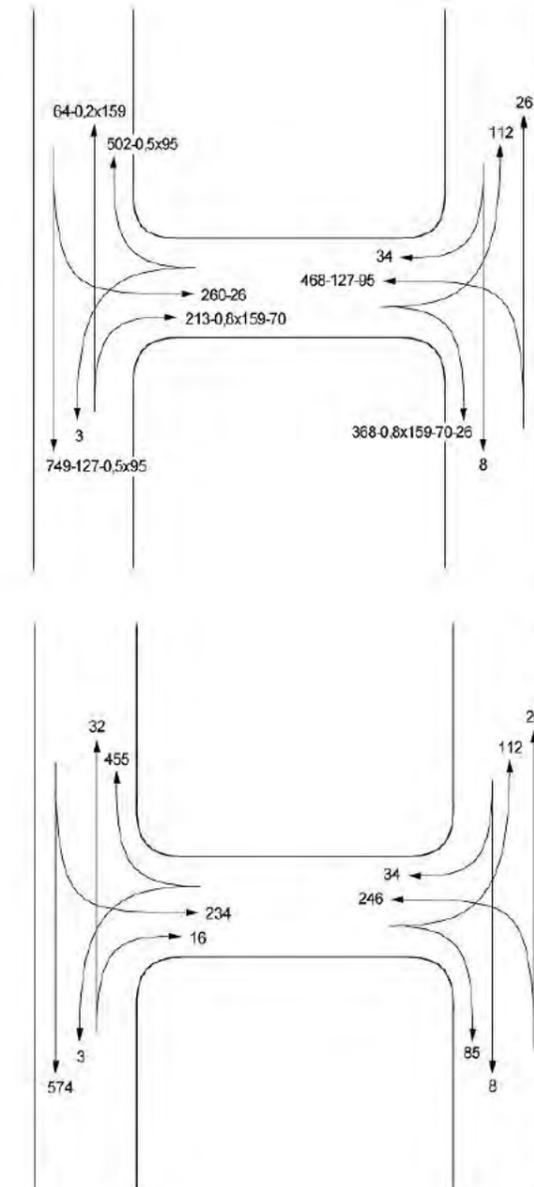


Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



3.3. Tráfico en paso elevado

En las figuras adjuntas se refleja el tráfico en el paso elevado en la hora punta del año 2016, teniendo en cuenta el desvío de tráfico establecido en los anteriores apartados.



Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



4. ANÁLISIS DEL FUNCIONAMIENTO DEL VIARIO

El impacto en el viario de la puesta en servicio del paso inferior en proyecto, se va a evaluar en base el análisis del funcionamiento de los puntos más conflictivos del viario afectados por el proyecto:

- Glorietas en Camino Viejo de Madrid y de acceso al Centro Urbano
- Intersecciones del paso elevado con Avenida de La Coruña y el Camino Viejo de Madrid

en las dos situaciones "ex ante" y "ex post", para el tráfico en la hora punta

4.1. Análisis del funcionamiento de las glorietas

El análisis del funcionamiento de la glorieta se va a realizar mediante el programa ARCADY del Transporte Research Road Laboratory (TRRL).

En este método se parte de la hipótesis de que la relación entre los dos tráficos, el que circula por el anillo y el entrando, es una relación lineal o casi lineal, del tipo:

$$Q_e = k (F - f_c Q_c)$$

Donde:

- Q_e Es la capacidad e una entrada, en v/h
- Q_c Es el tráfico que circula por el anillo, en v/h
- K, F y f_c Son parámetros dependientes de las características geométricas de la entrada y de la glorieta

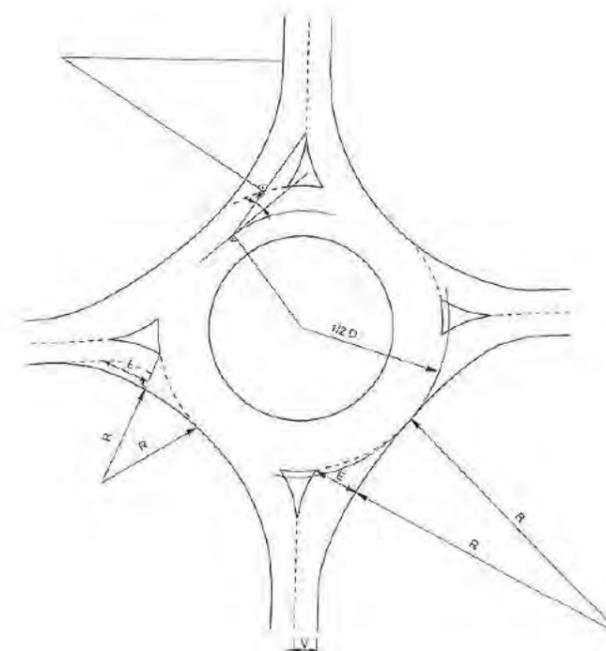
El método utilizado para determinar las constantes k, F y f_c , se basa en mediciones de tráfico en un número importante de glorietas en condiciones de saturación y en la elaboración de rectas de regresión que dan la correspondencia entre la geometría y los parámetros.

La aplicación del programa ARCADY exige definir, a partir del diseño en planta de la glorieta, los siguientes parámetros:

Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



- E Ancho de la entrada (en metros)
- V Mitad de la anchura de la vía de aproximación (en metros)
- L Longitud media efectiva del abocinamiento en la entrada (en metros)
- D Diámetro del círculo inscrito en metros
- ϕ Ángulo de entrada en grados sexagesimales
- R Radio de la entrada (en metros)



Como resultados, el programa genera para cada acceso:

- Demanda: en el periodo de análisis y en los subperiodos establecidos
- Capacidad en cada subperiodo
- Tiempo en cola y total y por vehículo en el periodo de análisis

y en cada subperiodo establecido

- Demora (min/veh)
- Cola al comienzo y final

Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



Los niveles de servicio se estiman a partir de las demoras (seg/veh) en base a la tabla recogida en el HCM2000 para intersecciones no semaforizadas.

Seg/veh	Intervalo de Demora		Nivel de Servicio
	Min/veh	Max/veh	
0 – 10	0 – 0.167	0.167 – 0.333	A
10.1 – 15	16.8 – 0.25	0.25 – 0.417	B
15.1 – 25	0.251 – 0.417	0.417 – 0.583	C
25.1 – 35	0.417 – 0.583	0.583 – 0.75	D
35.1 – 50	0.584 – 0.833	0.833 – 1.0	E
50.1 o más	0.834 más	> 1.0	F

4.1.1. Glorieta de Camino Viejo de Madrid

4.1.1.1. Situación actual

En la tabla adjunta se reflejan las características geométricas de la glorieta en la situación actual, parámetros de partida junto con el tráfico para la simulación de su funcionamiento mediante el programa ARCADY.

Características geométricas en glorieta existente en Camino Viejo de Madrid

Acceso	E (m)	V(m)	L(m)	R(m)	D(m)	$\Phi^{(G)}$
Camino Viejo de Madrid (N)	5,0	3,0	12,0	16,0	30,0	1°
Camino Viejo de Madrid (S)	5,0	3,5	10,0	15,0	30,0	45°
A-6 (Salidas)	6,0	3,5	20,0	15,0	30,0	40°
A-6 (Entradas)	6,5	3,5	35,0	17,5	30,0	30°

Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



Tráfico en la glorieta Situación actual

Acceso	Camino Viejo de Madrid (S)	Camino Viejo de Madrid (N)	A-6 (Las Matas)
A-6 (Madrid)	3	108	2
Camino Viejo de Madrid (S)	2	190	29
Camino Viejo de Madrid (N)	198	4	122

En la tabla adjunta se reflejan los resultados de la simulación:

Colas máximas, demoras (min/veh) y niveles de servicio en accesos a la glorieta

Acceso	Cola máxima (veh)	Media		Con Cola Máxima	
		Demora	N.S.	Demora	N.S.
Camino Viejo de Madrid (S)	0,2	0,06	A	0,06	A
Camino Viejo de Madrid (N)	0,4	0,07	A	0,07	A
Acceso A-6	0,1	0,04	A	0,04	A
Total		0,06	A		

4.1.1.2. Situación futura

En la tabla adjunta se reflejan las características geométricas de la glorieta, en la situación futura, desplazada hacia el norte y con conexión con la glorieta de acceso al Centro Urbano, mediante un paso inferior.

Características geométricas de la nueva glorieta en Camino Viejo de Madrid

Acceso	E (m)	V(m)	L(m)	R(m)	D(m)	$\Phi^{(G)}$
Camino Viejo de Madrid (S)	3,0	3,0	0,1	22,5	30,0	1°
Camino Viejo de Madrid (N)	3,5	3,5	0,1	8,0	30,0	50°
A-6 (Salida)	4,0	3,5	2,5	8,0	30,0	50°
Centro urbano	3,0	3,0	0,1	20,0	30,0	30°
A-6 (Entrada)	3,5	3,5	0,1	16,0	30,0	20°

que será utilizada por los siguientes tráficos.

Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



Tráfico en nueva glorieta en Camino Viejo de Madrid

Accesos	Camino Viejo Madrid (Sur)	Camino Viejo Madrid (Norte)	A-6 (Las Matas)	Centro Urbano
Camino Viejo de Madrid (Sur)	---	95	29	95
Camino Viejo de Madrid (Norte)	99	4	---	153
Centro Urbano	99	229	92	---
A-6 (Madrid)	---	22	2	86

En la tabla adjunta se recogen los resultados de la simulación con el ARCADY.

Colas máximas, demoras (min/veh) y niveles de servicio en accesos a la glorieta futura

Acceso	Cola máxima (veh)	Media		En Cola Máxima	
		Demora	N.S.	Demora	N.S.
Camino Viejo de Madrid (Sur)	0,5	0,11	A	0,13	A
Camino Viejo de Madrid (Norte)	0,7	0,12	A	0,14	A
Centro Urbano	1,4	0,14	A	0,17	B/A
A-6 (Madrid)	0,2	0,09	A	0,10	A
Total		0,12	A		

Las colas y las demoras en la glorieta aumenta en la situación "ex post", lo cual es lógica con el aumento de tráfico y un acceso más, pero los niveles de servicio siguen siendo buenos, y sólo el acceso al Centro Urbano, funciona en nivel B en el límite con el nivel A, en el subperiodo de cola máxima.

4.1.2. Glorieta en acceso a Centro Urbano (Calle Real y M-415)

4.1.2.1. Situación actual

En las tablas adjuntas se recogen los parámetros descriptivos de la glorieta en la situación actual y el tráfico que la utilizará en la hora punta de la mañana.

Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



Características geométricas en glorieta existente en acceso Centro Urbano Situación Actual

Acceso	E (m)	V(m)	L(m)	R(m)	D(m)	$\Phi^{(6)}$
Avda de La Coruña	6,5	3,0	50,0	20,0	45,0	30°
Calle Real	9,0	6,0	35,0	20,0	45,0	30°
M-415/A-6	7,5	7,0	1,0	28,0	45,0	20°

Tráfico interaccesos en glorieta en Centro Urbano Situación actual

Acceso	Avda. Coruña	C/ Real	M-415 – a-6 (Madrid)
Avenida de La Coruña	---	914	678
Calle Real	64	---	445
M-415-A-6 (Madrid)	157	287	---

Colas máximas, demoras (min/veh) y niveles de servicio en accesos a la glorieta

Acceso	Cola máxima (veh)	Media		Con Cola Máxima	
		Demora	N.S.	Demora	N.S.
Avenida de La Coruña	1,9	0,09	A	0,11	A
Calle Real	0,5	0,04	A	0,05	A
M-415/A-6	0,3	0,03	A	0,04	A
Total		0,06	A		

4.1.2.2. Situación futura

En las tablas adjuntas se recogen los parámetros descriptivos de la glorieta en la situación futura, con un nuevo acceso desde el Este (La Marazuela) y eliminada la salida por la Avenida de Coruña.

Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



Características geométricas en glorieta existente en acceso a Centro Urbano modificada

Acceso	E (m)	V(m)	L(m)	R(m)	D(m)	Φ (G)
Camino Viejo de Madrid (N)	6,5	3,0	150,0	20,0	45,0	30°
Camino Viejo de Madrid (S)	9,0	6,0	35,0	20,0	45,0	30°
A-6 (Salidas)	7,5	7,0	1,0	28,0	45,0	20°
A-6 (Entradas)	3,0	3,0	0,1	33,0	45,0	20°

Tráfico inter accesos en la glorieta existente modificada

Accesos	Avda. de La Coruña	C/ Real	M-415/A-6	La Marazuela
Avenida de La Coruña	---	83	455	---
Calle Real	---	---	445	135
M-415/A-6	---	287	---	292
La Marazuela	---	111	223	---

Los resultados de la simulación del funcionamiento de la glorieta en la situación futura se reflejan en la tabla adjunta.

Colas máximas, demoras (min/veh) y niveles de servicio en glorieta modificada

Acceso	Cola máxima (veh)	Media		Con Cola Máxima	
		Demora	N.S.	Demora	N.S.
Avenida de La Coruña	0,8	0,07	A	0,08	A
Calle Real	0,6	0,04	A	0,05	A
M-415/A-6	0,4	0,04	A	0,04	A
La Marazuela	0,9	0,12	A	0,14	A
Total		0,06	A		

La glorieta en acceso al Centro Urbano, funciona en nivel de servicio A, tanto en la situación "ex ante" como "ex post".

4.2. Análisis del funcionamiento de las intersecciones del paso elevado con Avenida de La Coruña y Camino Viejo de Madrid

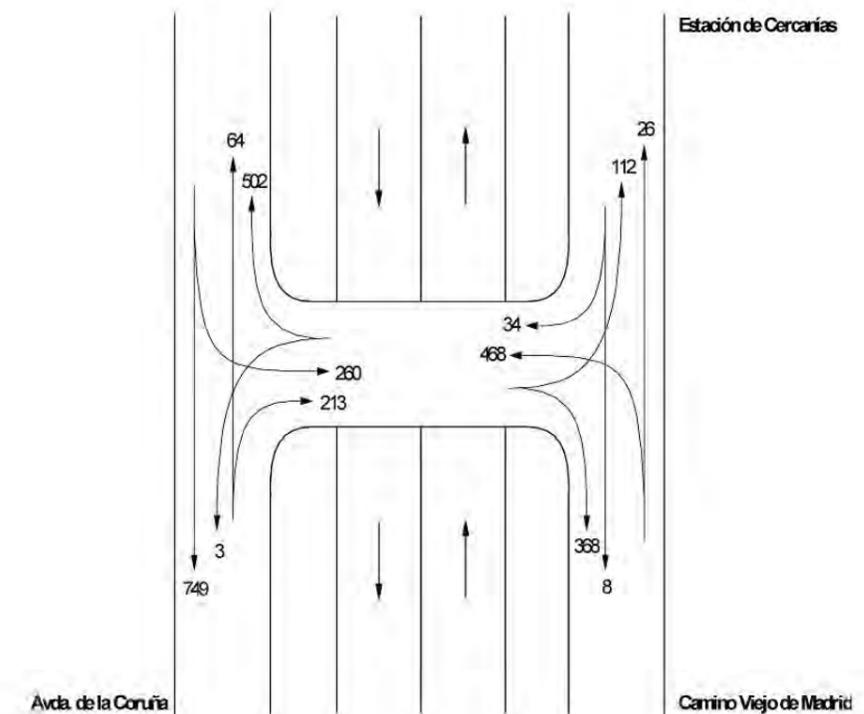
El análisis del funcionamiento de las intersecciones a nivel del paso elevado con la Avenida de La Coruña y el Camino Viejo de Madrid, regulados por señales de prioridad (Stop y Ceda el Paso), se va a realizar utilizando la aplicación informática HCS2000, desarrollo del Manual de Capacidad del año 2000 (HCM2000).

Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



4.2.1. Situación actual

En la figura adjunta se refleja el tráfico en dichas intersecciones en la configuración actual del viario, en la hora punta de la mañana.



Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



A continuación se recogen los resultados de la aplicación considerando la existencia de pasos de peatones con 150 peatones/hora.

Intersección Avenida de La Coruña – Paso elevado

Movimiento giro a la derecha desde paso elevado hacia Avenida de La Coruña (N)

Ratio	V/C = 0,85
Longitud de cola (95% de probabilidad)	9,93
Demora	37,8 seg/veh
Nivel de Servicio	E

Movimiento giro a la izquierda desde Avenida de La Coruña (N) hacia paso elevado

Ratio	V/C = 0,22
Longitud de cola (95% de probabilidad)	0,83
Demora	8,7 seg/veh
Nivel de Servicio	A

Intersección de Camino Viejo de Madrid – Paso elevado

Movimiento recto en Camino Viejo de Madrid

Ratio	V/C = 0,13
Longitud de cola (95% de probabilidad)	0,44
Demora	20,2 seg/veh
Nivel de Servicio	C

Giro a la izquierda desde paso elevado hacia Camino Viejo de Madrid (N)

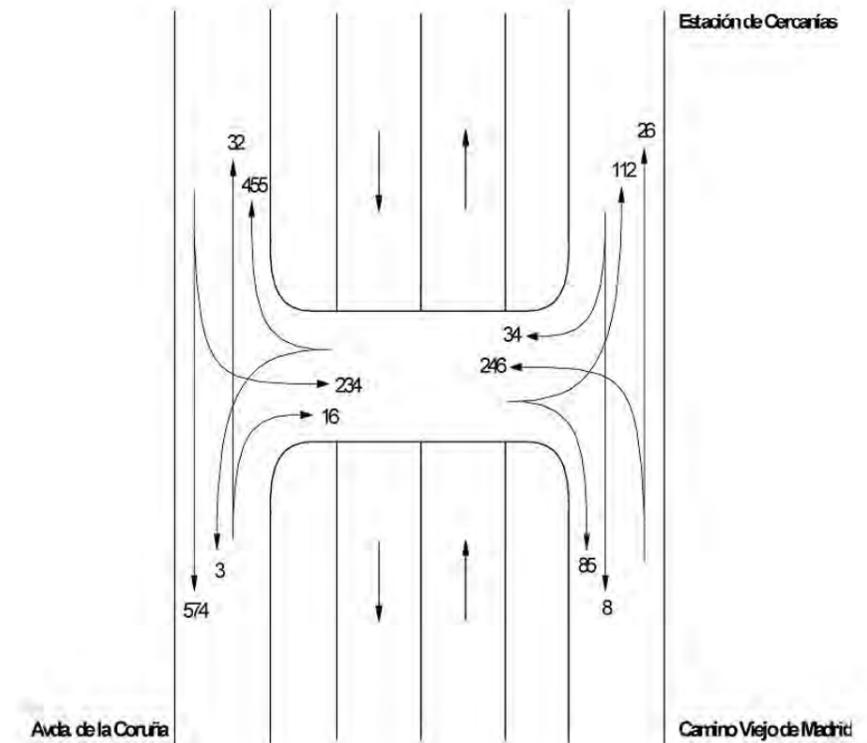
Ratio	V/C = 0,13
Longitud de cola (95% de probabilidad)	0,46
Demora	9,7 seg/veh
Nivel de Servicio	A

Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



4.2.2. Situación futura

En la figura adjunta se refleja el tráfico en estas intersecciones supuesto realizado del paso inferior



Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



A continuación se recogen los resultados de la aplicación HSC 2000, para los nuevos tráficos.

Intersección Avenida de La Coruña – Paso elevado

Movimiento giro a la derecha de paso elevado a Avenida de La Coruña (N)

Ratio	V/C = 0,66
Longitud de cola (95% de probabilidad)	4,98
Demora	19 seg/veh
Nivel de Servicio	C

Movimiento giro a la izquierda desde Avenida de La Coruña (N) hacia paso elevado

Ratio	V/C = 0,16
Longitud de cola (95% de probabilidad)	0,57
Demora	7,8 seg/veh
Nivel de Servicio	A

Intersección de Camino Viejo de Madrid – Paso elevado

Movimiento recto en Camino Viejo de Madrid

Ratio	V/C = 0,08
Longitud de cola (95% de probabilidad)	0,26
Demora	13,8 seg/veh
Nivel de Servicio	B

Giro a la izquierda desde paso elevado hacia Camino Viejo de Madrid (N)

Ratio	V/C = 0,11
Longitud de cola (95% de probabilidad)	0,37
Demora	8,8 seg/veh
Nivel de Servicio	A

En la situación "ex post", mejoran los niveles de servicio en relación con la situación "Ex ante". El caso más notable es el paso de nivel de servicio E en el giro a la izquierda desde la Avda. de Coruña hacia el paso elevado en la situación "ex – ante" a nivel de servicio C en la situación "ex post".

Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



5. CONCLUSIONES

La propuesta de actuación de mejora de la permeabilidad entre La Marazuela y el Casco Urbano, a través de un paso inferior que conectara una nueva glorieta en Camino Viejo de Madrid, desplazamiento de la existente, con la glorieta existente en la zona Oeste de Las Rozas acceso al Centro Urbano, se traducirá en una redistribución del tráfico en el viario afectado, que supondrá ligero crecimiento del tráfico en la nueva glorieta y caídas de tráfico en el paso elevado.

Analizando el funcionamiento del viario afectado por las actuaciones propuestas, expresadas a través de los niveles de servicio, en las situaciones "ex ante", (situación actual) y "ex post", (construido el paso inferior= se tiene:

- Niveles de servicio similares y buenos en las glorietas (existentes y/o modificadas) en ambas situaciones.
- Mejora en los niveles de servicio en las intersecciones en el paso elevado en la situación "ex post"

Por otra parte, la actuación propuesta, reducirá los recorridos de los vehículos, lo que se traducirá en menores tiempos de viaje.

Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



ANEJO 1 – Aforos

ANEJOS

Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



Nombre del estudio AF1.Glorieta
Fecha de comienzo 14/06/2016
Horario de comienzo 8:00 - 9:00
Código del sitio
Proyecto P.2016.027.ET Paso Inferior Marazuela



Tipo Ruta
Clasificación Totales

Horario de comienzo	N-CI Alto de las Cabañas Hacia el sur				E-Camino Viejo de Madrid Hacia el oeste				S-Salida de la A6 Hacia el norte			
	W	S	E	Giro en U	N	W	S	Giro en U	E	N	W	Giro en U
8:00	29	0	23	2	29	4	0	0	1	24	1	0
8:15	30	0	71	1	55	7	0	0	0	22	1	0
8:30	31	0	67	1	61	12	0	1	0	20	0	0
8:45	32	0	37	0	45	6	0	1	2	42	0	0
Totales	122	0	198	4	190	29	0	2	3	108	2	0

Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



Nombre del estudio AF2. Inter.Paso Elevado CI.Alto de las Cabañas
Fecha de comienzo 14/06/2016
Horario de comienzo 8:00 - 9:00
Código del sitio
Proyecto P.2016.027.ET Paso Inferior Marazuela



Tipo Ruta
Clasificación Totales

Horario de comienzo	N-Vía servicio Hacia el sur				S-CI Alto de las Cabañas Hacia el norte				W-Puente elevado Hacia el este			
	W	S	Izquierda	Giro en U	Derecha	N	W	Giro en U	S	A través	N	Giro en U
8:00	10	2		0		12	89	0	70		40	0
8:15	10	2		0		3	114	0	94		31	0
8:30	5	2		0		8	137	0	103		20	0
8:45	9	2		0		3	128	0	101		21	0
Totales	34	8	0	0	0	26	468	0	368	0	112	0

Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



Nombre del estudio AF3. Inter.Paso Elevado Av.de la Coruña
Fecha de comienzo 14/06/2016
Horario de comienzo 8:00 - 9:00
Código del sitio
Proyecto P.2016.027.ET Paso Inferior Marazuela



Tipo Ruta
Clasificación Totales

Horario de comienzo	N-Av. Coruña hacia las Rozas Hacia el sur				E-Puente Elevado Hacia el oeste				S-Av. Coruña hacia Madrid Hacia el norte			
	Derecha	S	E	Giro en U	N	A través	S	Giro en U	E	N	Izquierda	Giro en U
8:00		171	56	0	106		2	0	50	13		0
8:15		190	69	0	115		0	1	55	18		0
8:30		191	78	0	140		0	0	51	15		0
8:45		197	57	0	141		1	0	57	18		0
Totales	0	749	260	0	502		0 3	1	213	64	0	0

Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



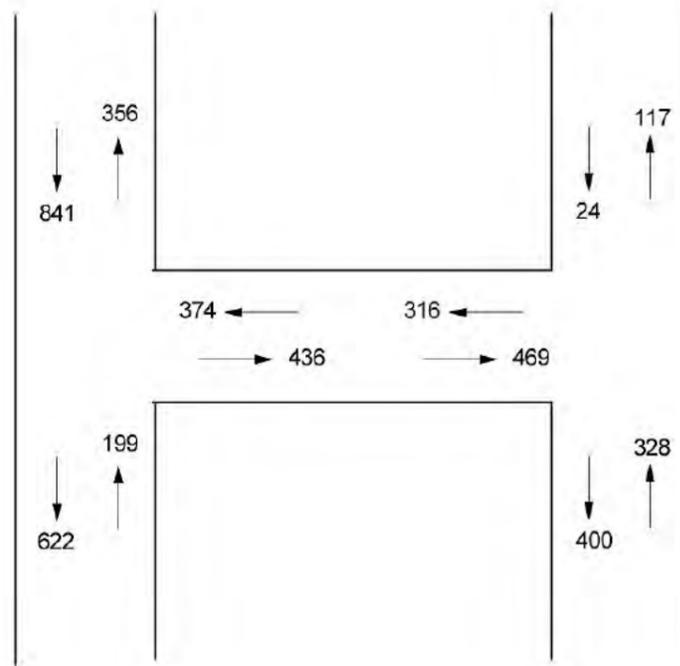
Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano – la Marazuela – Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



Año 2016

ANEJO 2 – Estimación de Crecimientos

**Tráfico en paso elevado
Año 2009**



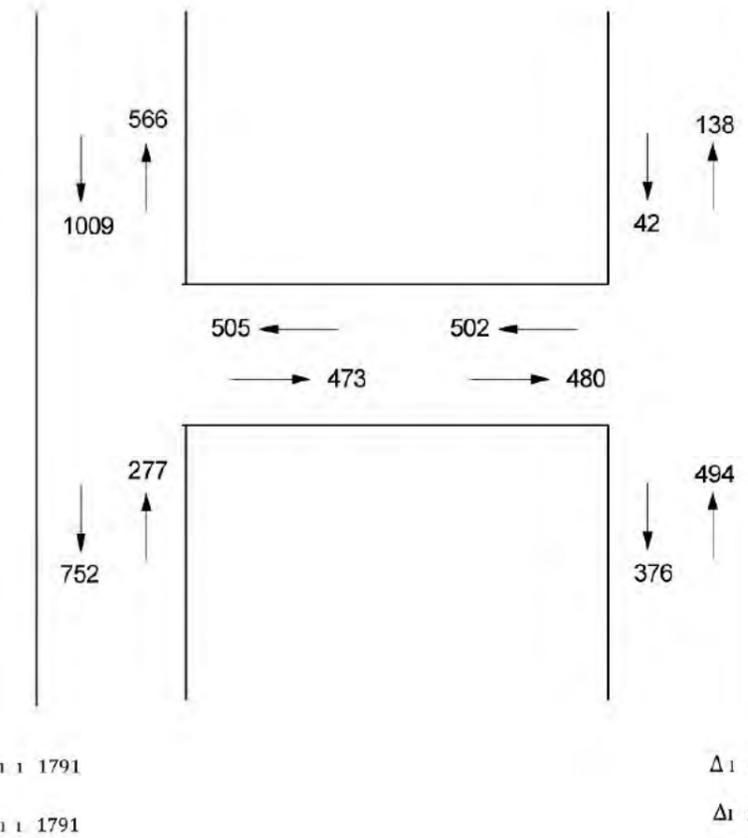
1 1 1 1414

1 1 1 1414

Incremento de tráfico 2009 – 2016

1 1 1 821

1 1 1 833



1 1 1 1791

1 1 1 1791

Δ 1 26,7%

Δ 1 1016

Δ 1 1016

Incremento de tráfico 2009 – 2016

Δ 1 22,9%

Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano - la Marazuela - Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de los márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"

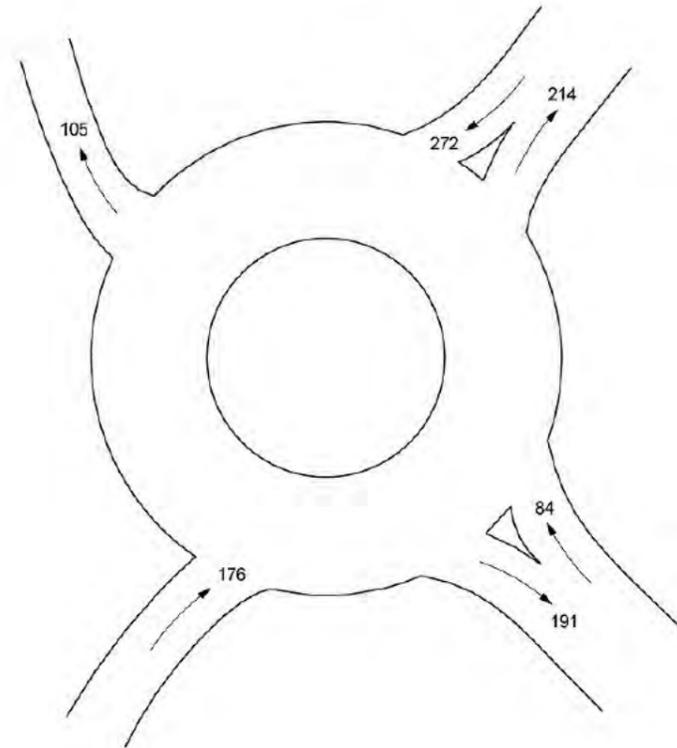


Estudio de movilidad y tráfico del plan especial de infraestructuras viarias para mejora de la permeabilidad "Centro Urbano - la Marazuela - Camino viejo de Madrid" para la ejecución de infraestructuras de conexión de los márgenes de la A-6 a la altura del PK 17 + 885"



Tráfico en Glorieta Camino Viejo de Madrid

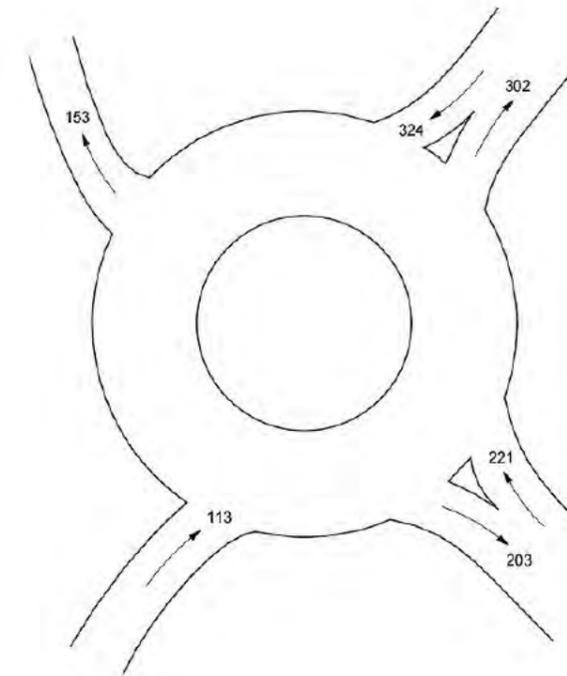
Año 2009



1 1 1 532

1 1 1 510

Año 2016



1 1 1 658

1 1 1 658

Incremento de Tráfico 2009-2016

Δ 26,3%

Madrid, Junio de 2016

El ingeniero Autor del Proyecto

Fernando González García

Colegiado nº 16867

PLAN ESPECIAL

DE

INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD “CENTRO URBANO/LA MARAZUELA/CAMINO VIEJO DE MADRID”, PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MÁRGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+885

DOCUMENTO 4. NORMAS URBANÍSTICAS

ÍNDICE

DOCUMENTO 4. NORMAS URBANÍSTICAS.....	83
ÍNDICE	84
1 ESTIPULACIONES NORMATIVAS.....	85
2 DETERMINACIONES ESPECÍFICAS PARA EL ÁMBITO DE ORDENACIÓN	86
A. Normativa urbanística.....	86
Artículo1. Ámbito y características	86
Artículo2. Aplicación	86
Artículo3. Obras admisibles	87
Artículo4. Normas particulares de aplicación a la parcela de uso de equipamiento.....	87
B. Normativa mínima a la que deben ajustarse los proyectos técnicos que se deban realizar para la ejecución de la obras.....	88
Artículo5. Obras a ejecutar	88

1 ESTIPULACIONES NORMATIVAS

Se desarrollan en este Documento, Normas Urbanísticas del Plan Especial de Infraestructuras Viarias para la mejora de la permeabilidad "Centro Urbano/La Marazuela/Camino Viejo de Madrid", para la ejecución de infraestructura de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17+885, las determinaciones que serán de aplicación en el ámbito del mismo, comprendiendo estas determinaciones tanto las propias de las parcelas que se ubican en su interior como aquella normativa mínima a la que deben ajustarse los proyectos técnicos que se deban realizar para la ejecución de la obras que materialicen las propuestas de este planeamiento, según regula el artículo 77.2.f) del Reglamento de Planeamiento (RP).

Las nuevas determinaciones urbanísticas tanto de carácter gráfico (planos) como de carácter textual (normas) serán las suficientes para la total definición de las posibles actuaciones a llevar a cabo en el ámbito del Plan Especial.

Se detallan a continuación los elementos normativos de aplicación, agrupados en función de su objetivo principal, como son la regulación de la propia normativa urbanística en si misma considerada y en otro capítulo las normas a las que se deben ajustar los proyectos que materialicen las obras que desarrollen esta planificación.

2 DETERMINACIONES ESPECÍFICAS PARA EL ÁMBITO DE ORDENACIÓN

A. NORMATIVA URBANÍSTICA

Artículo1. Ámbito y características

1. Las presentes Normas son de aplicación al ámbito que comprende el Plan Especial de Infraestructuras Viarias para la mejora de la permeabilidad "Centro Urbano/La Marazuela/Camino Viejo de Madrid", para la ejecución de infraestructura de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17+885, en el municipio de Las Rozas de Madrid.
2. Las características generales de las parcelas es la de estar destinadas a dotaciones generales del municipio.
3. El uso global es el de viario público.

Artículo2. Aplicación

Para cualquier determinación que no sea contemplada por las presentes Normas Urbanísticas será de aplicación lo dispuesto en las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de Las Rozas de Madrid, Madrid.

Artículo3. Obras admisibles

1. En la parcela deslindada a uso de equipamiento son admisibles todas las obras en los edificios, las de demolición y las de nueva edificación.
2. En las parcelas destinadas a espacios libres son admisibles las obras destinadas a los usos relacionados en los artículos 10.7.8 y 10.7.9 de las Normas Urbanísticas del PGOU.
3. En las parcelas deslindadas a espacios viarios son admisibles las obras reguladas en los artículo 6.2.4 a 6.2.8 de las Normas Urbanísticas del PGOU. Se deberá tener en cuenta lo dispuesto en la Ley de Carreteras del Estado para las que afecten al viario perteneciente al Ministerio de Fomento.

Artículo4. Normas particulares de aplicación a la parcela de uso de equipamiento

1. En la parcela deslindada a uso de equipamiento son admisibles todas las obras en los edificios, las de demolición y las de nueva edificación.
2. No se fija el tamaño mínimo de la parcela, siendo en cada caso, la exigida por la reglamentación específica de la actividad a implantar o la necesaria para el eficaz desarrollo de la misma.
3. Las alineaciones y rasantes son las definidas en el plano número OR-3 de los de Ordenación,
4. La categoría del Equipamiento es de Servicios Urbanos.
5. Los retranqueos se corresponden a una distancia de 5 m a todas las alineaciones de la parcela.
6. La altura de la edificación no podrá superar las tres (3) plantas o los once (11) metros, computados de acuerdo a lo establecido en el Plan Especial para las Dotaciones y Equipamientos del municipio de Las Rozas de Madrid.
7. La edificabilidad permitida en la parcela será la resultante de aplicar el coeficiente de cero coma cinco metros cuadrados de techo por cada metro cuadrado de suelo ,(0,5 m²t/m²s), computados de acuerdo a lo establecido en el Plan Especial para las Dotaciones y Equipamientos del municipio de Las Rozas de Madrid,
8. El uso característico es el Dotacional y Equipamiento en todas las categorías y se permite como uso compatible el residencial en una vivienda vinculada a la guardia y custodia de la edificación.

B. NORMATIVA MÍNIMA A LA QUE DEBEN AJUSTARSE LOS PROYECTOS TÉCNICOS QUE SE DEBAN REALIZAR PARA LA EJECUCIÓN DE LA OBRAS

Artículo 5. Obras a ejecutar

1. Para el desarrollo del presente Plan Especial se deberá ejecutar, como obra principal, el paso a desnivel bajo la Autovía del Noroeste, A6, a la altura del PK 17+885.
2. La normativa a la que debe atenderse la redacción del Proyecto para la ejecución de esa obra es la Ley de Carreteras del Estado (LCE) y del Reglamento de Carreteras del Estado (RGC), así como toda aquella derivada de la misma y que la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid señale al efecto.
3. Supletoriamente para esta obra se deberá tener en cuenta toda la normativa recogida en las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de Las Rozas de Madrid, (PGOU), contenida en los artículos 6.2.1 y siguientes de las citadas Normas Urbanísticas.
4. Para las obras complementarias previstas para la conexión y funcionamiento del citado paso inferior, serán de aplicación asimismo los artículos 6.2.1 y siguientes de las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de Las Rozas de Madrid, (PGOU),
5. Serán de aplicación a todos los Proyectos Técnicos que se deban ejecutar para la realización de las obras lo dispuesto en las siguientes normativas :
 - Ley 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas (LPASB).
 - Decreto 13/2007, de 15 de Marzo, del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, por el que se aprueba el Reglamento Técnico de Desarrollo en Materia de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas. (B.O.C.M. número 96, de 24 de Abril de 2007). (RTDMPABA)
 - Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, del Ministerio de la Presidencia, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones. (RDCBA).
 - Orden VIV/561/2010, de 1 de Febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados. (B.O.E. número 61 de 11 de Marzo de 2010). (ODTAC).

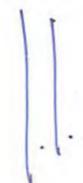
En Las Rozas de Madrid, Diciembre 2016

Por Estudio Jalvo S.L.P.

Ins. C.O.A.M. nº70185



Joaquín Jalvo Mínguez
Arquitecto
Col. C.O.A.M. nº 7617



Vanesa Jalvo Olmedillas
Arquitecta
Col. C.O.A.M. nº 14465

PLAN ESPECIAL

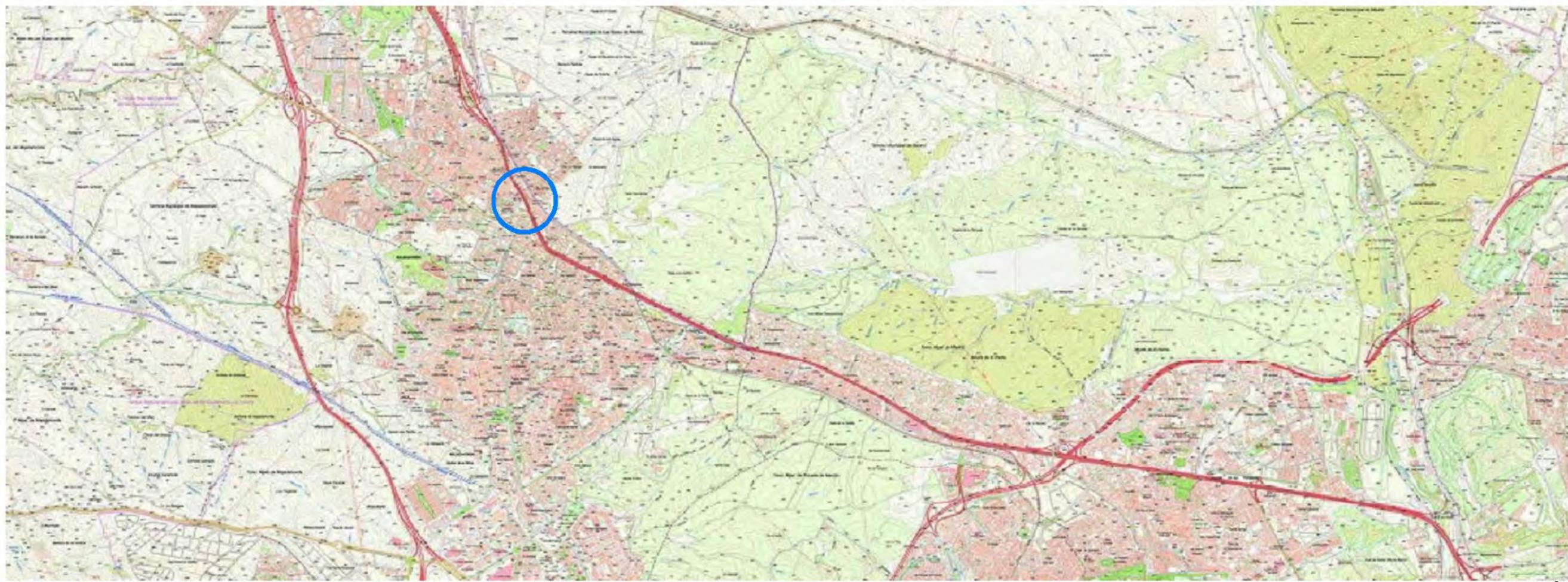
DE

INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD “CENTRO URBANO/LA MARAZUELA/CAMINO VIEJO DE MADRID”, PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MÁRGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+885

DOCUMENTO 5. PLANOS DE INFORMACIÓN

DOCUMENTO Nº 5. Planos de información

- IN-1. Situación
- IN-2. Delimitación del ámbito
- IN-3. Ortofoto
- IN-4. Parcelario
- IN-5 A. Determinaciones del Plan General vigente. Clasificación del suelo
- IN-5 B. Determinaciones del Plan General vigente. Red viaria
- IN-5 C. Determinaciones del Plan General vigente. Calificación del suelo
- IN-5 D. Determinaciones del Plan General vigente. Estructura general
- IN-5 E. Determinaciones del Plan General vigente. Alineaciones
- IN-6. Edificaciones existentes. Usos y alturas
- IN-7. Redes de Infraestructuras existentes. Abastecimiento
- IN-8. Redes de Infraestructuras existentes. Saneamiento
- IN-9. Redes de Infraestructuras existentes. Electricidad
- IN-10. Redes de Infraestructuras existentes. Alumbrado
- IN-11. Redes de Infraestructuras existentes. Telecomunicaciones
- IN-12. Redes de Infraestructuras existentes. Gas
- IN-13. Mobiliario urbano y residuos
- IN-14. Tráfico. Señalización
- IN-15. Transporte público

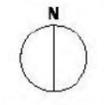


SITUACIÓN



EMPLAZAMIENTO

PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID"
 PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MÁRGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+885

 COL. COAM: 7118	 AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID	 N	IN 01
	PROYECTO SITUACIÓN LAS ROZAS DE MADRID, MADRID	ARCHIVO E285	FORMATO A3
ARQUITECTO	ESTUDIO JALVO S.L.P.	ESCALA	FECHA
COL. COAM: 7118	COL. COAM: 7118	VARIAS	DIC. 2016

ESTUDIO JALVO S.L.P.

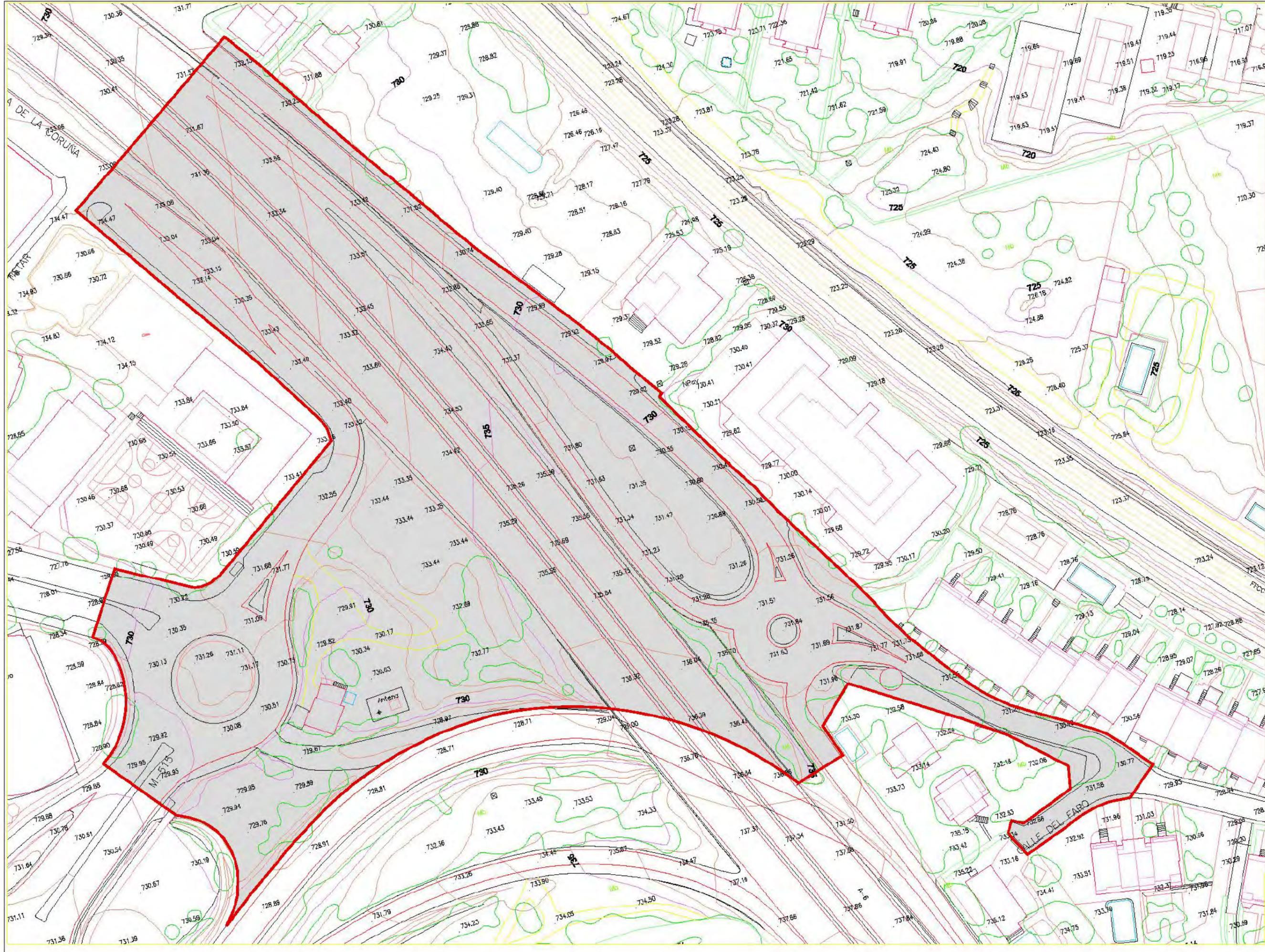
INFORMACIÓN SITUACIÓN

PLANO

PROYECTO

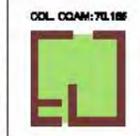
ARQUITECTO

COL. COAM: 7118



ESTUDIO JALVO S.L.P.

PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID" PARA LA ELECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MARGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+985



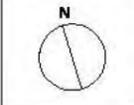
ARQUITECTO
ESTUDIO JALVO S.L.P.
 VIBERA JALVO
 C/ALBAZAN 7417
 28014 MADRID

PROPIETARIO
 AYUNTAMIENTO
 DE LAS ROZAS
 DE MADRID

SITUACIÓN
 PLANO

LAS ROZAS DE MADRID. MADRID
 INFORMACIÓN
 DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO

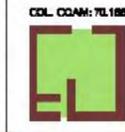
ARCHIVO
 E2895
 A3
 1:1000
 FECHA
 DIC. 2016



IN 02



ESTUDIO JALVO S.L.P.



ARQUITECTO
 AGUSTÍN JALVO
 COL. COAM. 7.485

PROPIETARIO
 AYUNTAMIENTO
 DE LAS ROZAS
 DE MADRID



PROYECTO

SITUACIÓN

PLANO

LAS ROZAS DE MADRID, MADRID

INFORMACIÓN
 ORTOFOTO

PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID"
 PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MARGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+885

ARCHIVO
 E285

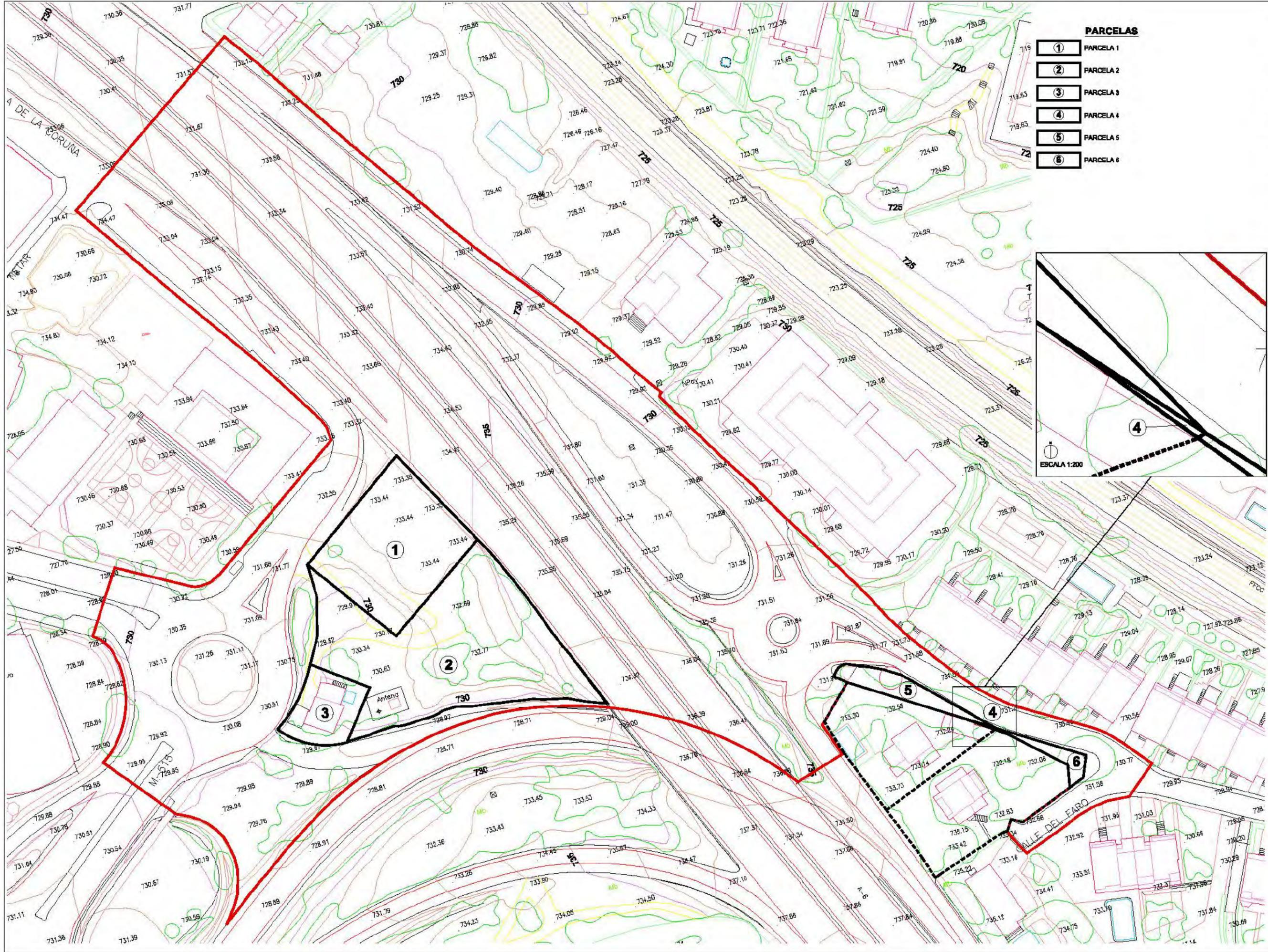
FORMATO
 A3

ESCALA
 1:1.500

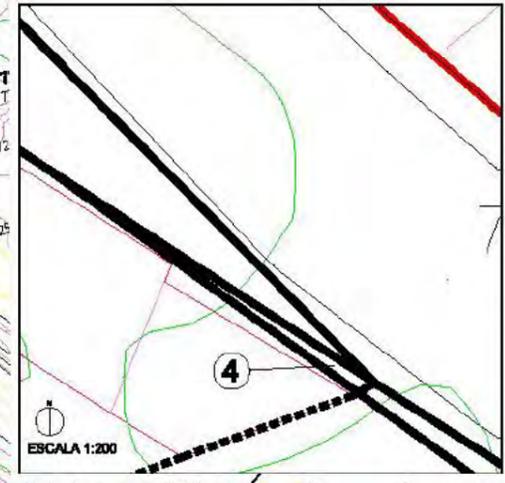
FECHA
 DIC. 2018



IN 03

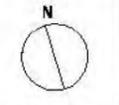


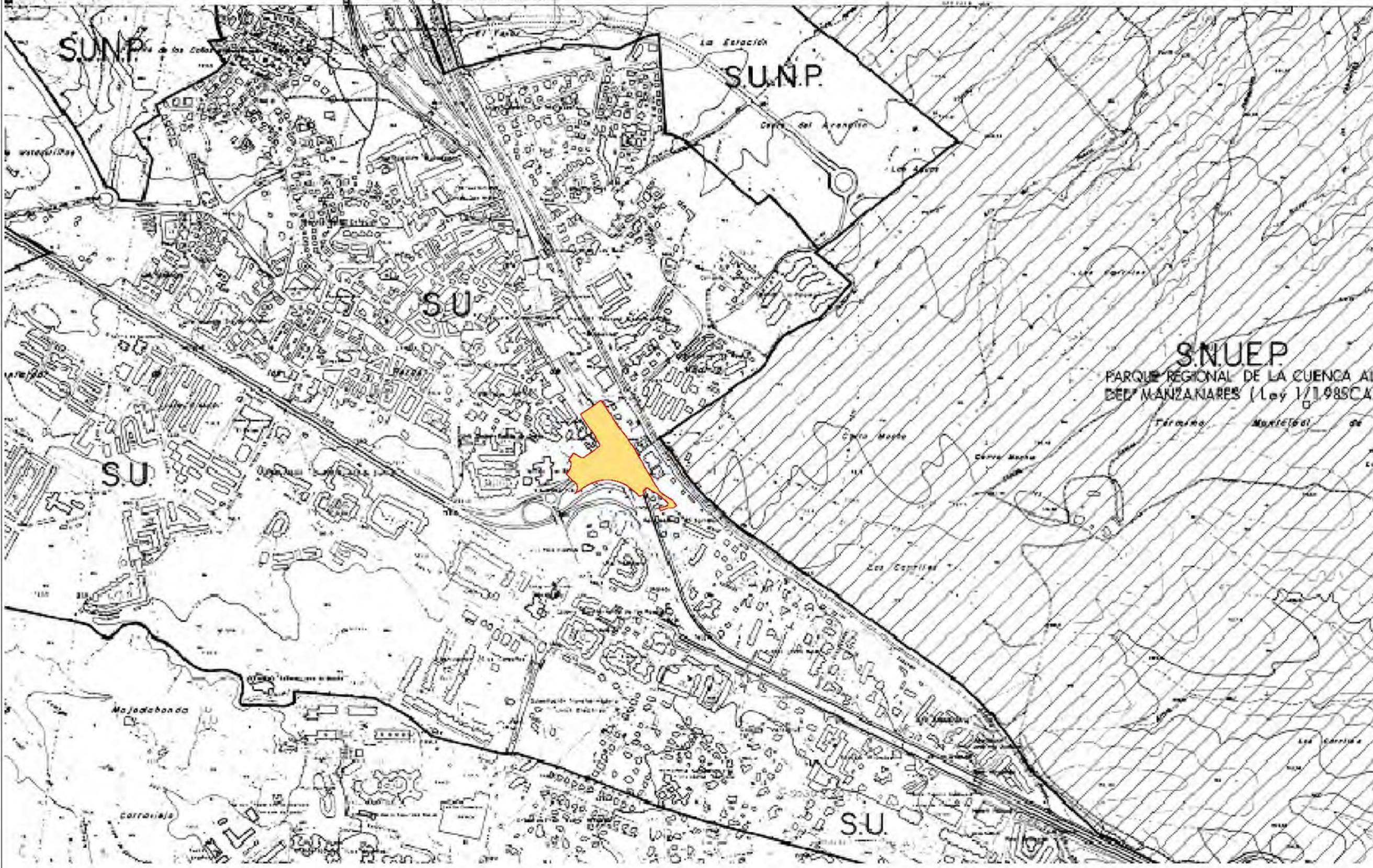
- PARCELAS**
- ① PARCELA 1
 - ② PARCELA 2
 - ③ PARCELA 3
 - ④ PARCELA 4
 - ⑤ PARCELA 5
 - ⑥ PARCELA 6



PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID"
 PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MARGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK.17+885

ESTUDIO JALVO S.L.P.

 AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID	ARCHIVO E285	 N	 COL. COAM. 76118
	PROYECTO LAS ROZAS DE MADRID, MADRID		
ARCHITECTO  JAVIER JALVO COL. COAM. 7417	PLANO INFORMACIÓN PARCELARIO	ESCALA 1:1000	FECHA DIC. 2016



PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACION URBANA. CLASIFICACIÓN DEL SUELO

ESTUDIO JALVO S.L.P.



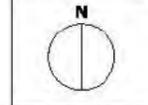
ARQUITECTO
JALVO
 COL. CCAM: 7118

PROPIETARIO
 AYUNTAMIENTO
 DE LAS ROZAS
 DE MADRID

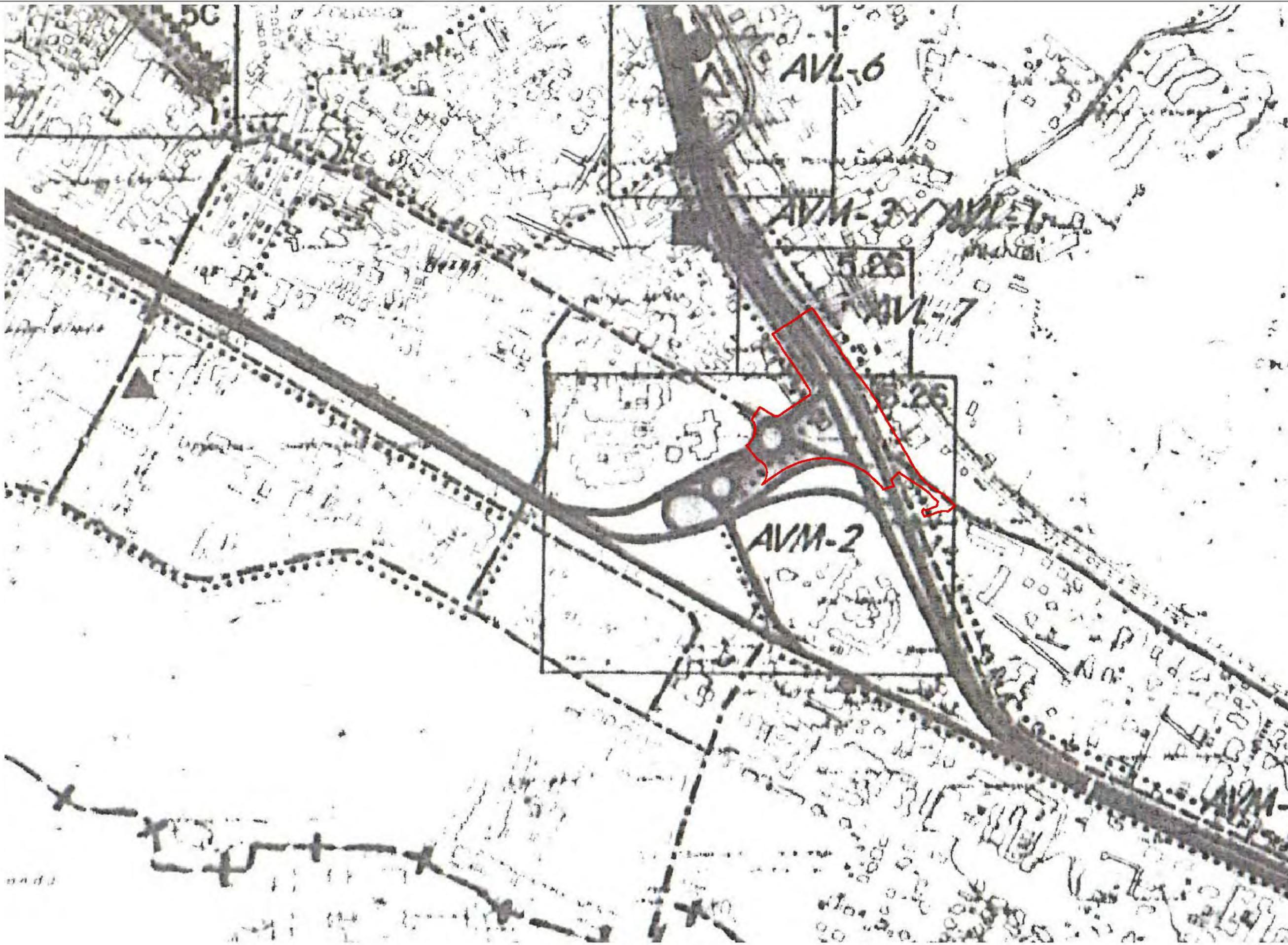
PROYECTO
 SITUACIÓN
 PLANO

PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID"
 PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MARGENES DE LA A6 A LA ALTURA DEL PK 17+885
 LAS ROZAS DE MADRID. MADRID
 INFORMACIÓN
 DETERMINACIONES DEL PLAN GENERAL VIGENTE

ARCHIVO E285
 FORMATO A3
 ESCALA 1:10.000
 FECHA DIC. 2016



IN 05A



RED VIARIA

ESTUDIO JALVO S.L.P.



ARQUITECTO
 JACQUELINE JALVO
 COL. COAM: 70.18

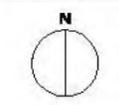
PROPIETARIO
 AYUNTAMIENTO
 DE LAS ROZAS
 DE MADRID

PLANO

SITUACIÓN
 LAS ROZAS DE MADRID, MADRID

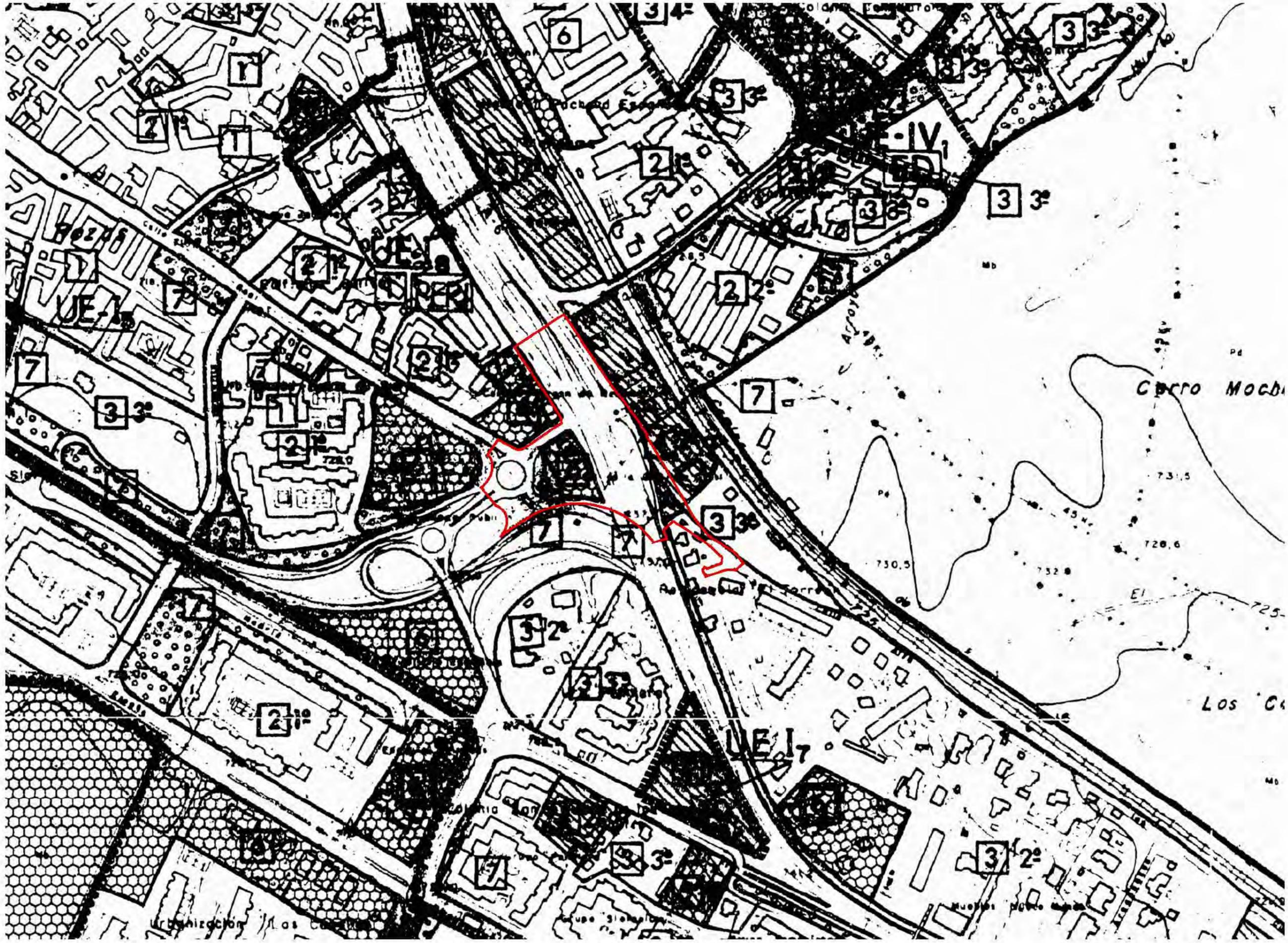
INFORMACIÓN
 DETERMINACIONES DEL PLAN GENERAL VIGENTE

ARCHIVO
 E285
 A3
 1:25.000
 DIC. 2018



IN 05B

PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID"
 PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MARGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+885



CALIFICACIÓN DEL SUELO

ESTUDIO JALVO S.L.P.



ARQUITECTO
 JALVO S.L.P.
 COL. COAM 7417

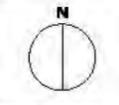
PROPIETARIO
 AYUNTAMIENTO
 DE LAS ROZAS
 DE MADRID

SITUACIÓN
 LAS ROZAS DE MADRID, MADRID

PROYECTO
 PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID"
 PARA LA ELECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MARGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+885

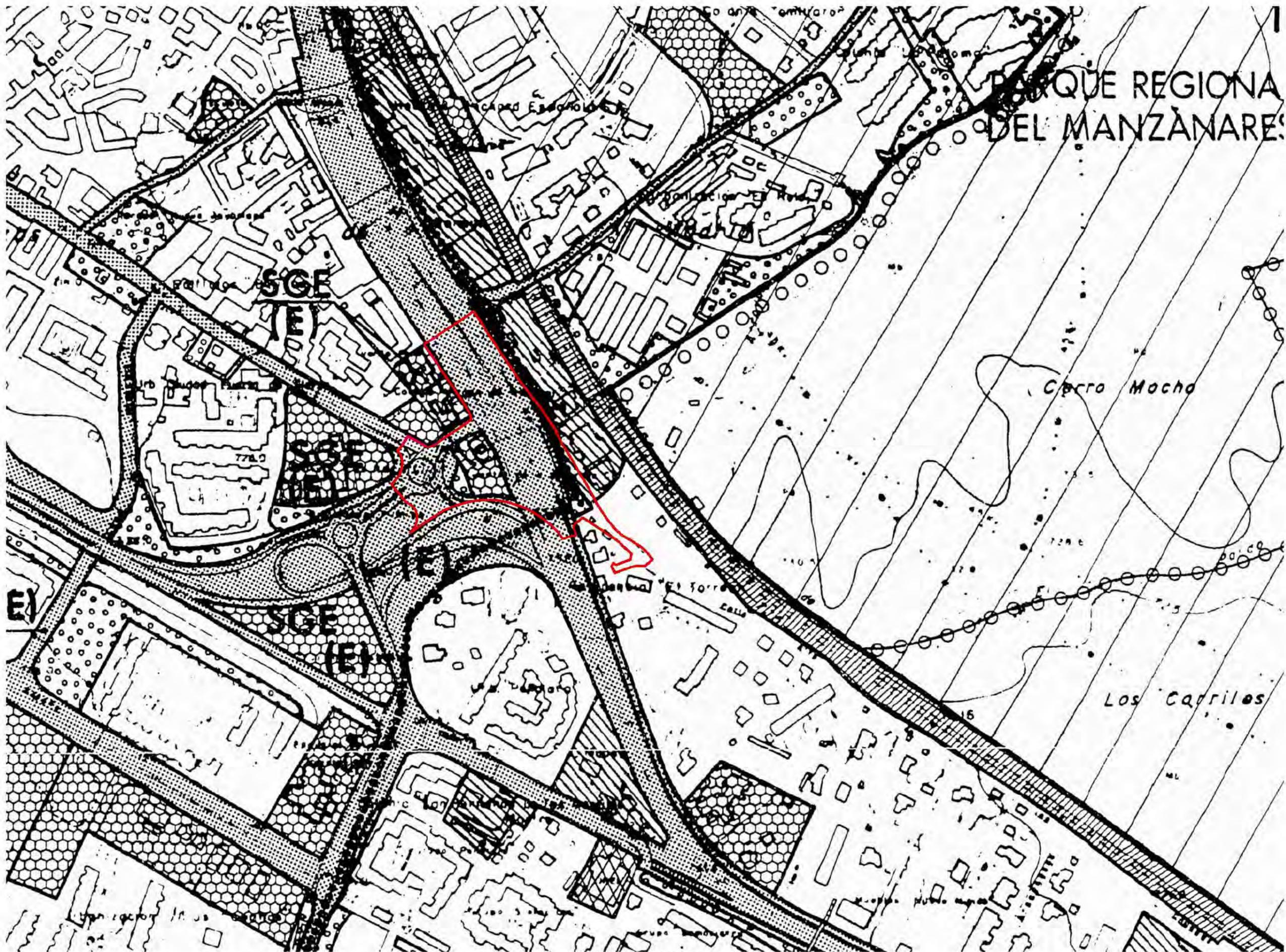
PLANO
 INFORMACIÓN
 DETERMINACIONES DEL PLAN GENERAL VIGENTE

ARCHIVO
 E2886
 AS
 1:4.000
 DIC. 2016



IN
 05C

COL. COAM: 7418



PARQUE REGIONAL DEL MANZANARES

ESTRUCTURA GENERAL

ESTUDIO JALVO S.L.P.



ARQUITECTO
 JOAQUÍN JALVO
 COL. COAM. 1448

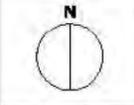
PROPIETARIO
 AYUNTAMIENTO
 DE LAS ROZAS
 DE MADRID



PROYECTO
 SITUACIÓN
 PLANO

LAZ ROZAS DE MADRID, MADRID
 INFORMACIÓN
 DETERMINACIONES DEL PLAN GENERAL VIGENTE

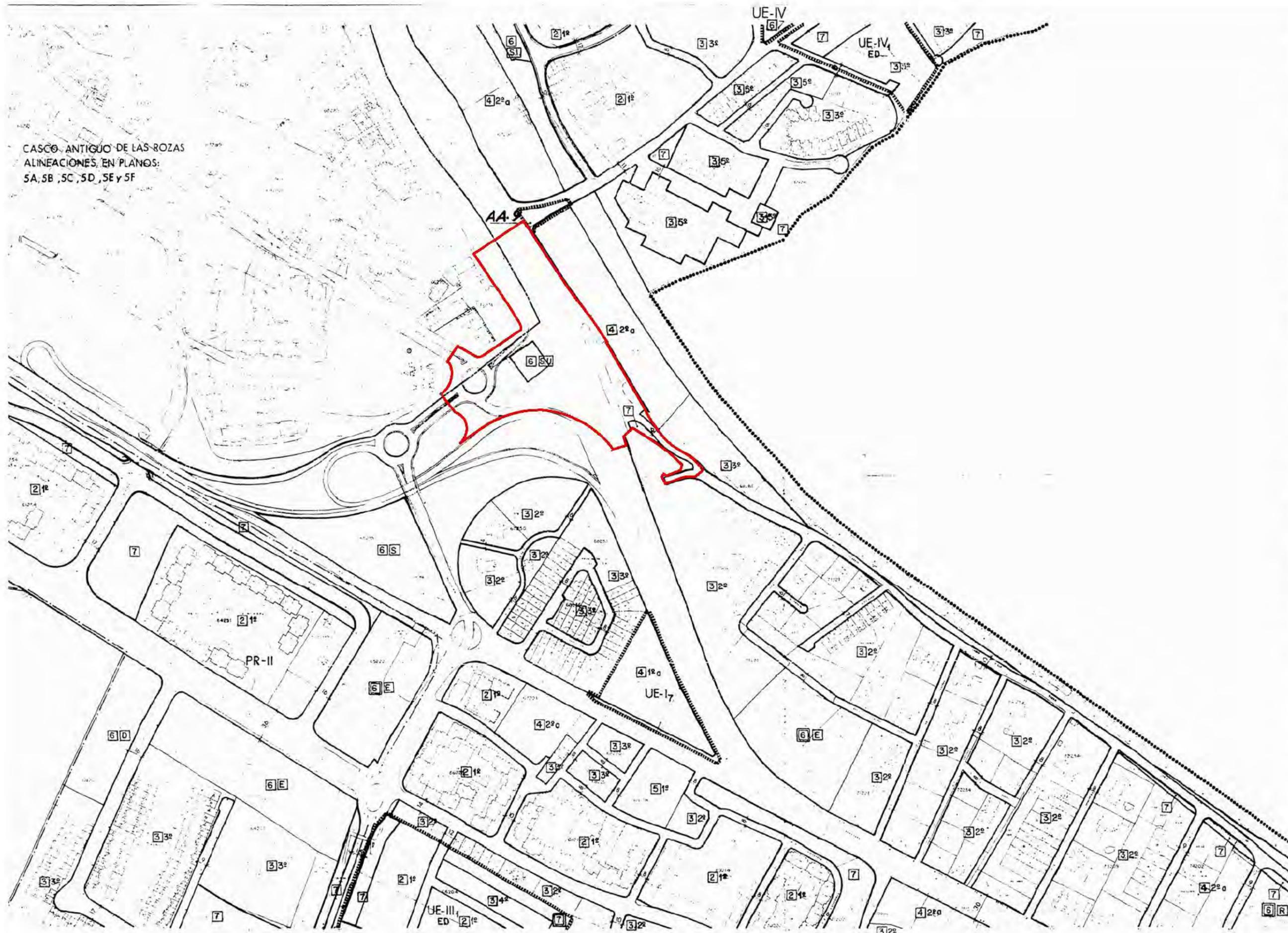
ARCHIVO
 E285
 A3
 FORMATO
 ESCALA
 FECHA
 1:4.000
 DIC. 2016



IN
 05D

PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID"
 PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MARGENES DE LA A6 A LA ALTURA DEL PK.17+885

CASCÓ ANTIGUO DE LAS ROZAS
 ALINEACIONES EN PLANOS:
 5A, 5B, 5C, 5D, 5E y 5F



ALINEACIONES

ESTUDIO JALVO S.L.P.



ARQUITECTO
 JACQUELINE JALVO
 COL. COARH. 7118

PROPIETARIO
 AYUNTAMIENTO
 DE LAS ROZAS
 DE MADRID



PROYECTO
 SITUACIÓN

AYUNTAMIENTO
 DE LAS ROZAS
 DE MADRID

PLANO

AYUNTAMIENTO
 DE LAS ROZAS
 DE MADRID

PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD Y CENTRO URBANO "LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID"

AYUNTAMIENTO
 DE LAS ROZAS
 DE MADRID

PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MARGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+885

AYUNTAMIENTO
 DE LAS ROZAS
 DE MADRID

LAS ROZAS DE MADRID. MADRID

AYUNTAMIENTO
 DE LAS ROZAS
 DE MADRID

INFORMACIÓN

AYUNTAMIENTO
 DE LAS ROZAS
 DE MADRID

DETERMINACIONES DEL PLAN GENERAL VIGENTE

AYUNTAMIENTO
 DE LAS ROZAS
 DE MADRID

ARCHIVO

FORMATO
 EBCALA

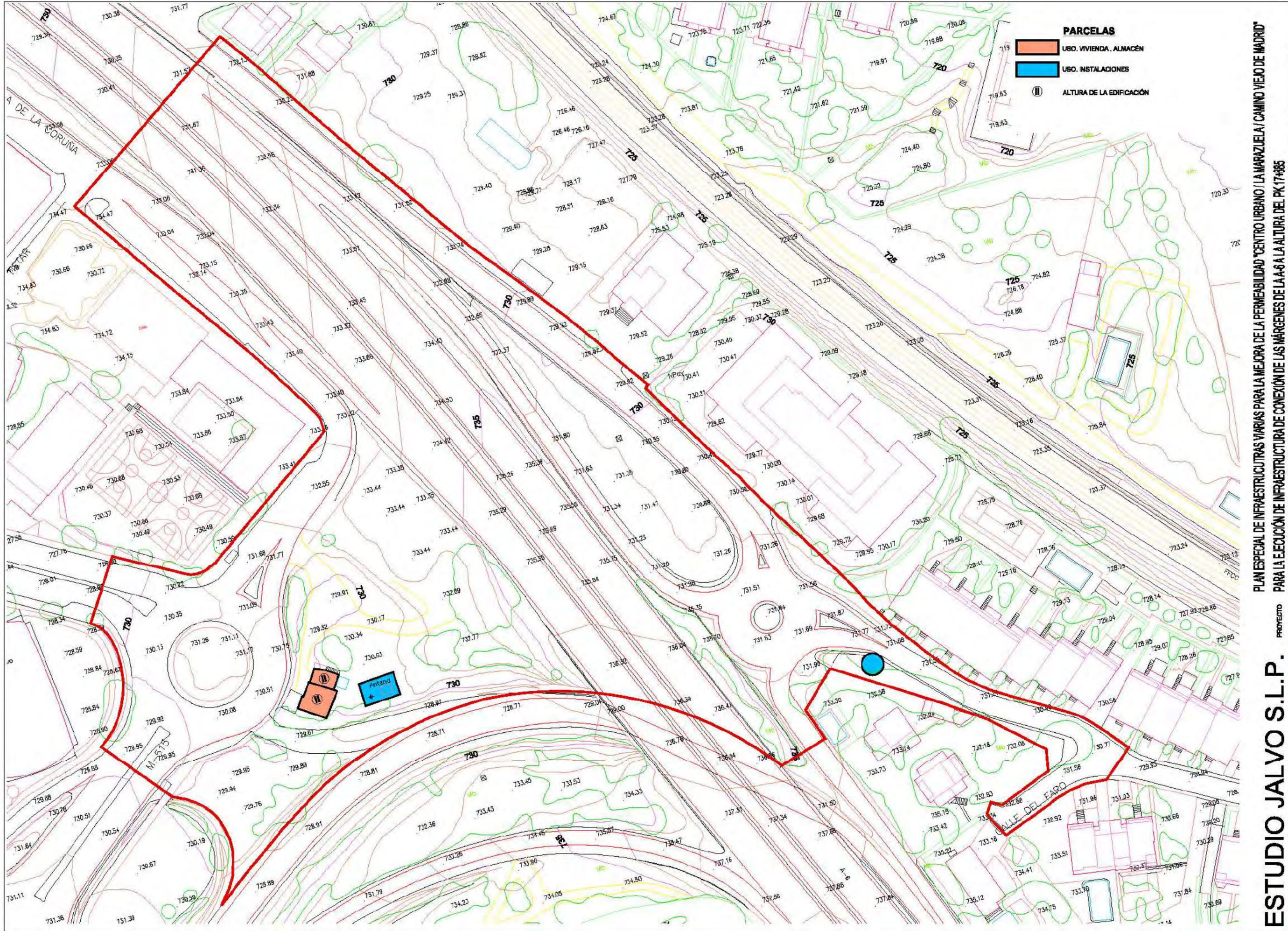
FECHA

E285

AS
 1:2.500

DIC. 2018

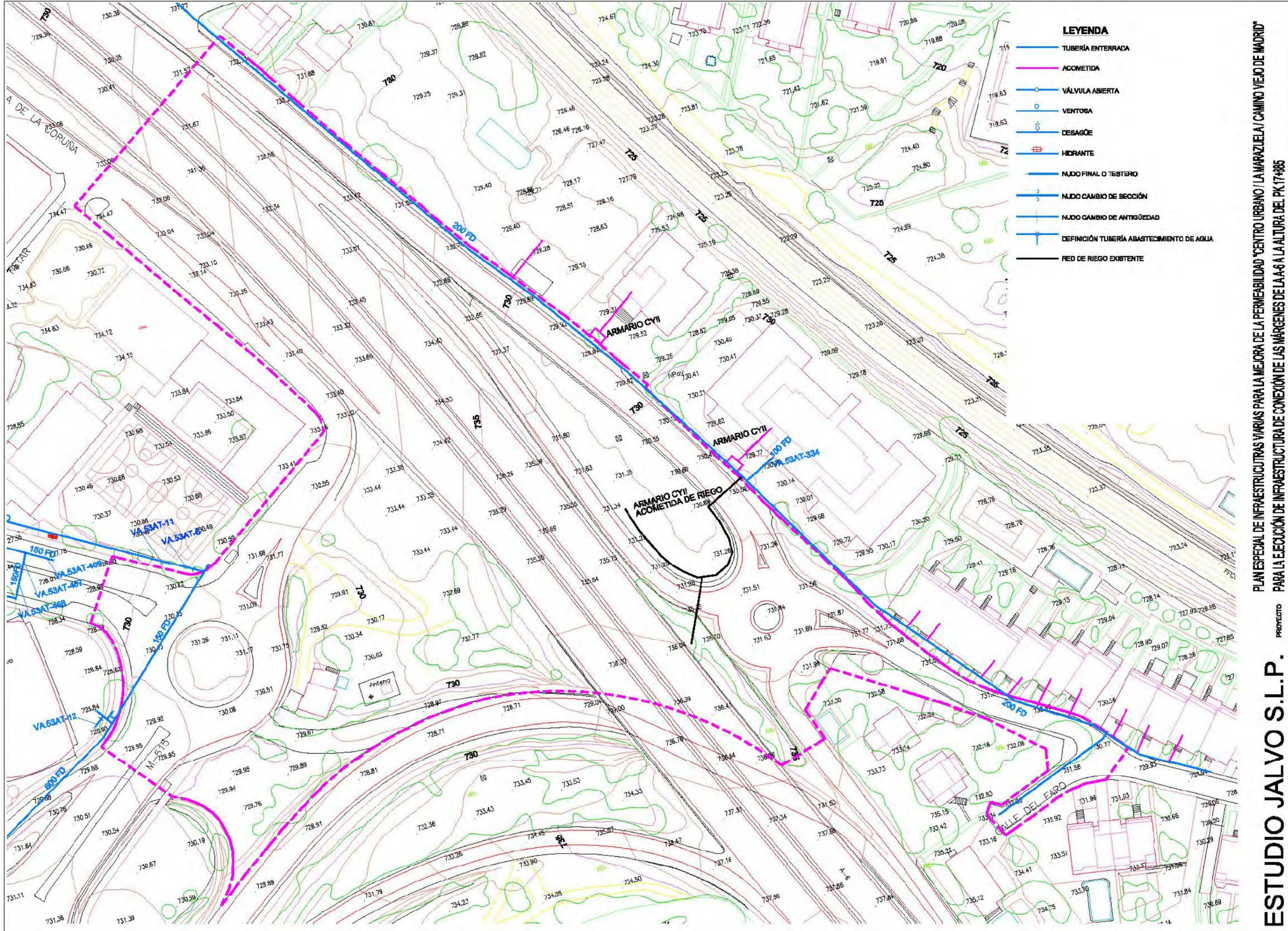
IN
 05E



PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID"
 PARA LA ELECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MÁRGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+885

ESTUDIO JALVO S.L.P.

 AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID	ARCHIVO E285	IN 06
	SITUACIÓN LAS ROZAS DE MADRID, MADRID	PROYECTO PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID" PARA LA ELECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MÁRGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+885
PROPIETARIO AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID	PLANO INFORMACIÓN EDIFICACIONES EXISTENTES. USOS Y ALTURAS	ESCALA 1:1000
ARQUITECTO JALVO S.L.P. COL. COAR 7417	FECHA DIC. 2016	ALTURA DE LA EDIFICACIÓN
COL. COAR: 74116	ESTUDIO JALVO S.L.P.	INFORMACIÓN EDIFICACIONES EXISTENTES. USOS Y ALTURAS

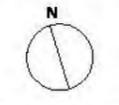


LEYENDA

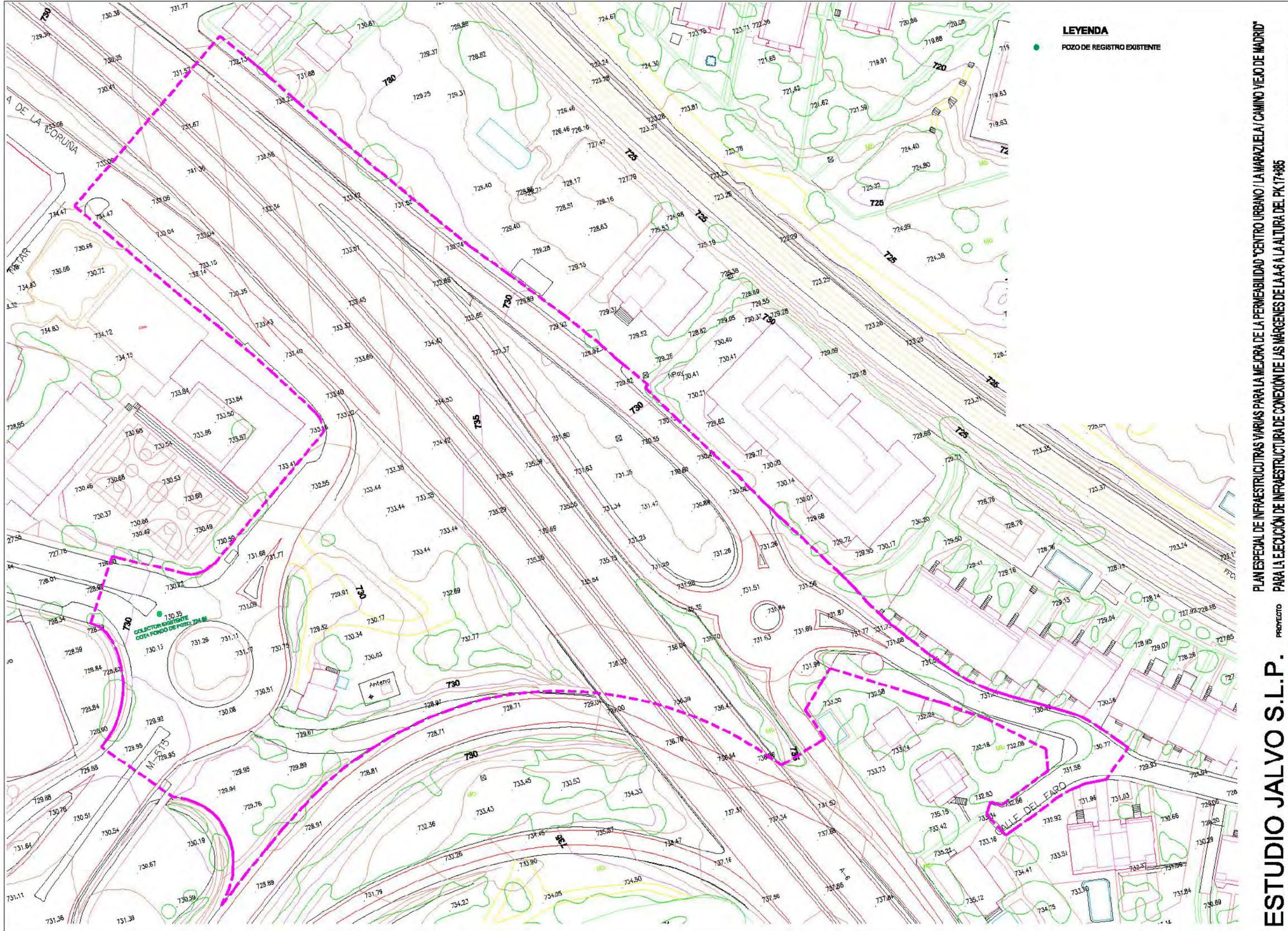
- TUBERÍA ENTERRADA
- ACOMETIDA
- VÁLVULA ABIERTA
- VENTOSA
- DESAGÜE
- HIDRANTE
- NUDO FINAL O TESTERO
- NUDO CAMBIO DE SECCIÓN
- NUDO CAMBIO DE ANTIGÜEDAD
- DEFINICIÓN TUBERÍA ABASTECIMIENTO DE AGUA
- RED DE RIEGO EXISTENTE

ESTUDIO JALVO S.L.P.
 PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID"
 PARA LA ELECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MARGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+885

LAS ROZAS DE MADRID, MADRID
 INFORMACIÓN
 REDES DE INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES. ABASTECIMIENTO

 AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID	PROPRIETARIO  ESTUDIO JALVO S.L.P.	PROYECTO PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID"	SITUACIÓN LAS ROZAS DE MADRID, MADRID	ARCHIVO E285
COL. COAM. 70.18 	ARQUITECTO 	PLANO REDES DE INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES. ABASTECIMIENTO	FORMATO A3	ESCALA 1:1000
		FECHA DIC. 2016	 N	

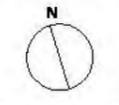
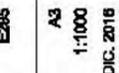
IN 07

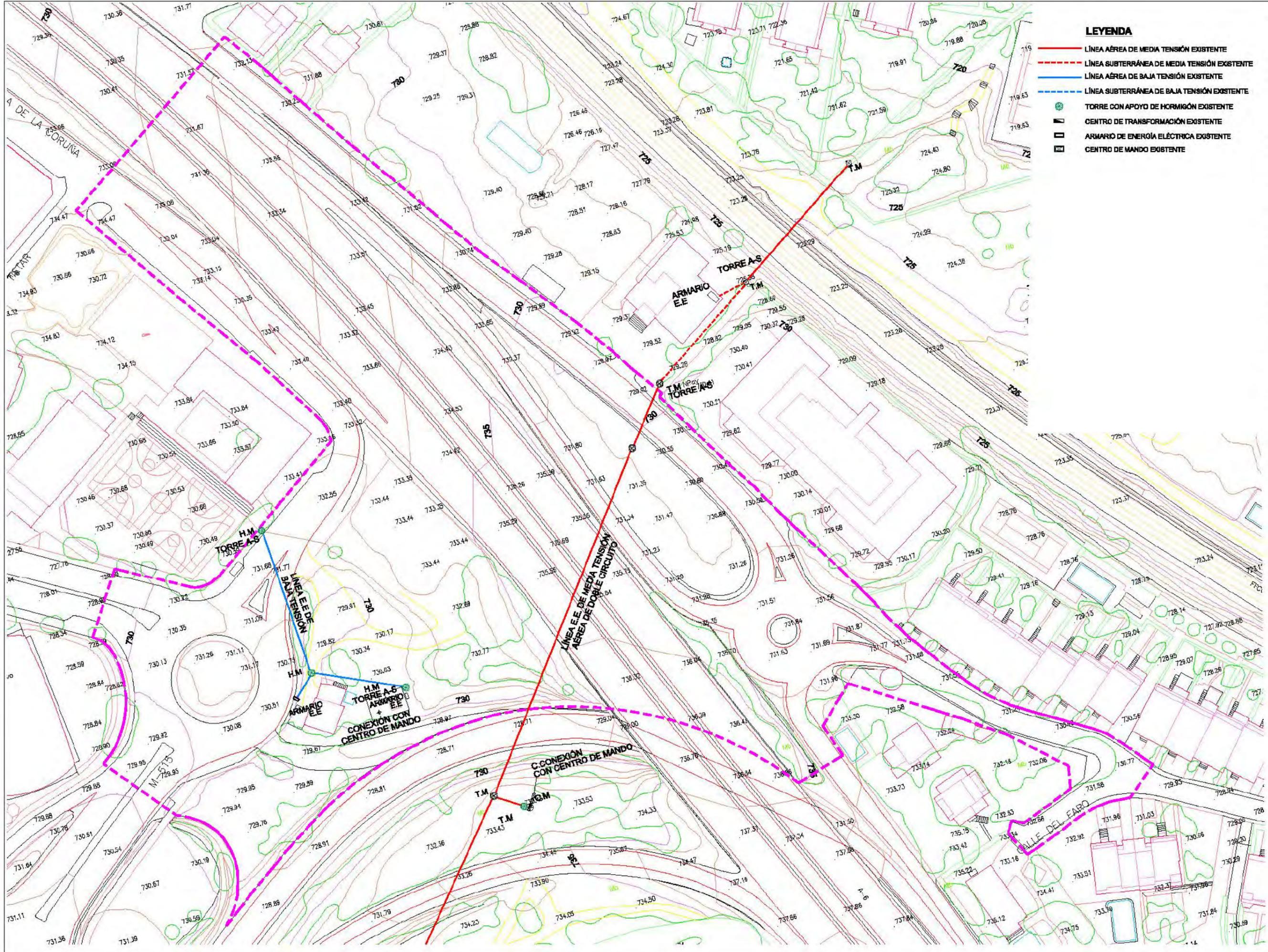


LEYENDA
 ● POZO DE REGISTRO EXISTENTE

ESTUDIO JALVO S.L.P.
 PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID"
 PARA LA ELECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MÁRGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+865

PROYECTO
 SITUACIÓN LAS ROZAS DE MADRID, MADRID
 PLANO INFORMACIÓN REDES DE INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES. SANEAMIENTO

 AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID	ARCHIVO E286	 N	 AS 1:1000 ESCALA FECHA DIC. 2016
	PROPRIETARIO AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID ARQUITECTO VERA ALVAREZ COL. COAR 1446 COL. COAR 70.18		

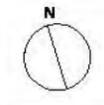


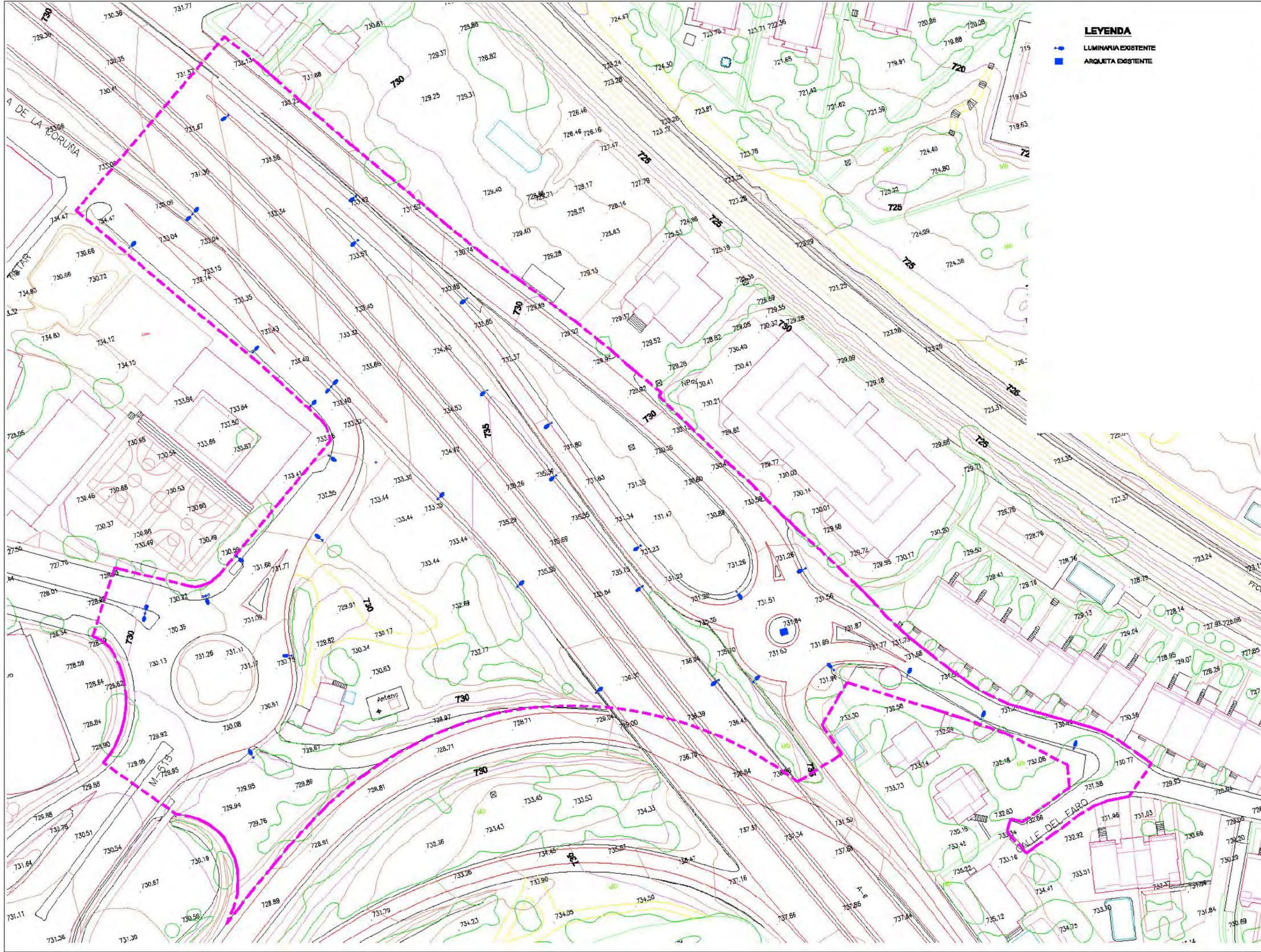
PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID"
 PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MARGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+985

ESTUDIO JALVO S.L.P.

PROPIETARIO	AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID
ARCHIVO	EA985
SITUACIÓN	LAS ROZAS DE MADRID, MADRID
FORMATO	A3
ESCALA	1:1000
FECHA	DIC. 2018
PROYECTO	PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID" PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MARGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+985
PLANO	INFORMACIÓN REDES DE INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES. ELECTRICIDAD
ARQUITECTO	ESTUDIO JALVO S.L.P. JALVO JALVO COL. COAR 7417
COL. COAR	7417

IN 09



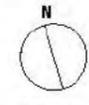


LEYENDA
 ● LUMINARIA EXISTENTE
 ■ ARQUETA EXISTENTE

PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID"
 PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MÁRGENES DE LA A6 A LA ALTURA DEL PK 17+885

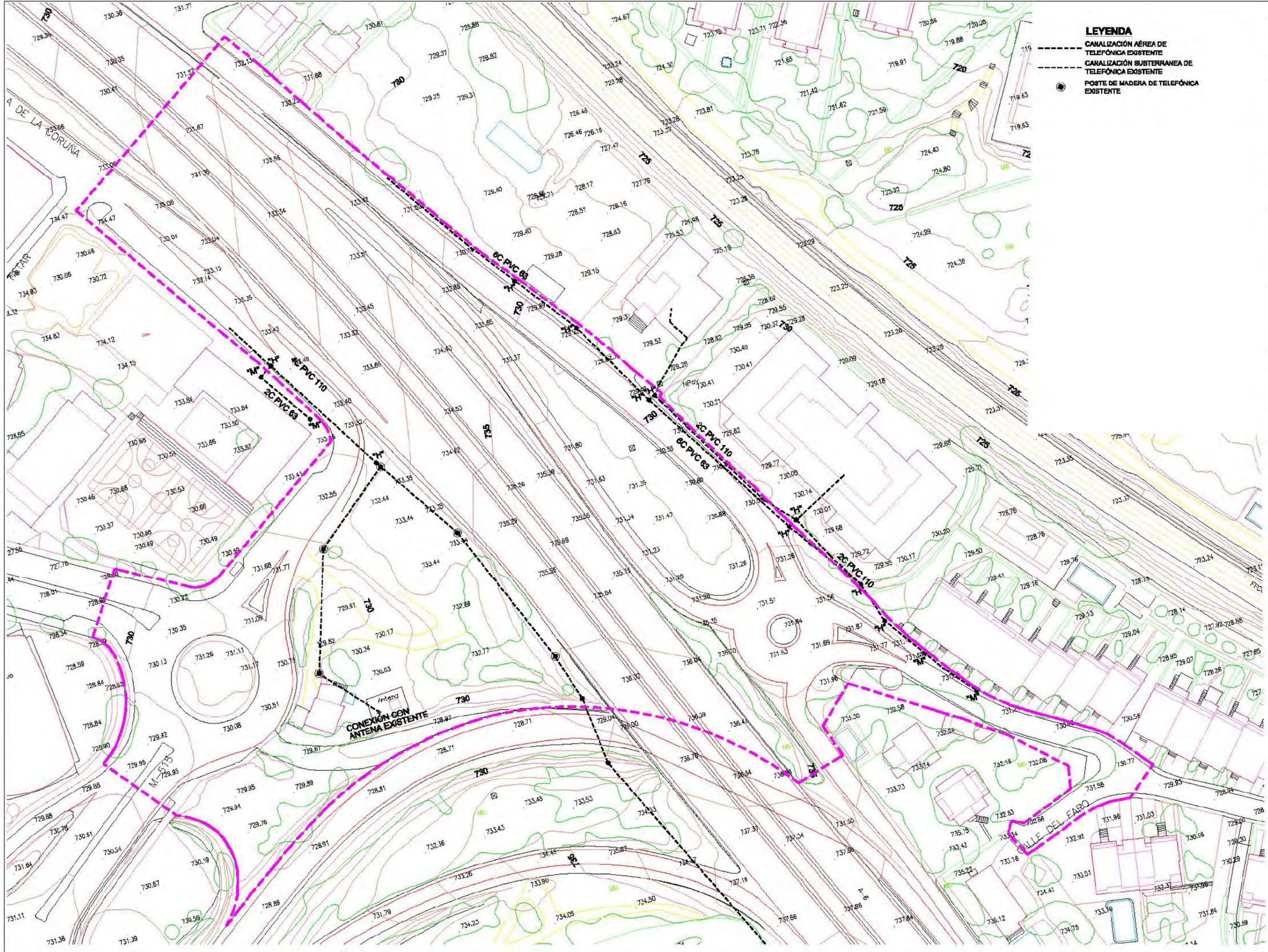
 ESTUDIO JALVO S.L.P. COL. COAM. 78118	PROYECTO LAS ROZAS DE MADRID. MADRID	SITUACIÓN LAS ROZAS DE MADRID. MADRID	PROYECTO LAS ROZAS DE MADRID. MADRID
	PROYECTO LAS ROZAS DE MADRID. MADRID	SITUACIÓN LAS ROZAS DE MADRID. MADRID	PROYECTO LAS ROZAS DE MADRID. MADRID
PROPIETARIO AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID	PROYECTO LAS ROZAS DE MADRID. MADRID	SITUACIÓN LAS ROZAS DE MADRID. MADRID	PROYECTO LAS ROZAS DE MADRID. MADRID
PROYECTO LAS ROZAS DE MADRID. MADRID	SITUACIÓN LAS ROZAS DE MADRID. MADRID	PROYECTO LAS ROZAS DE MADRID. MADRID	PROYECTO LAS ROZAS DE MADRID. MADRID

IN 10



ARCHIVO: E285
 FORMATO: A3
 ESCALA: 1:1000
 FECHA: DIC. 2018

INFORMACIÓN
 REDES DE INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES. ALUMBRADO

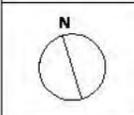


- LEYENDA**
- CANALIZACIÓN AÉREA DE TELEFÓNICA EXISTENTE
 - CANALIZACIÓN SUBTERRANEA DE TELEFÓNICA EXISTENTE
 - POSTE DE MADERA DE TELEFÓNICA EXISTENTE

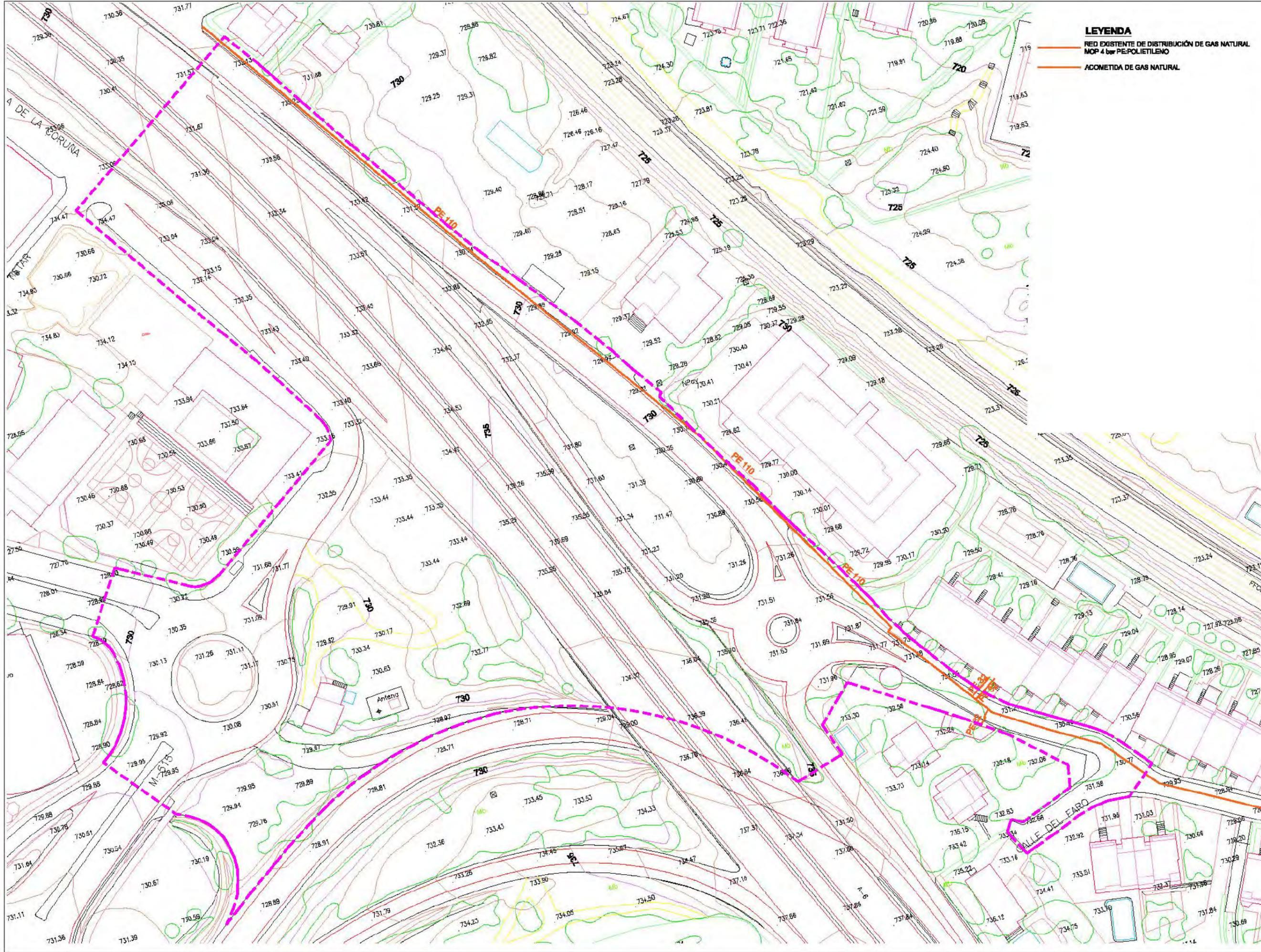
PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID"
 PARA LA ELECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MARGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+985

ESTUDIO JALVO S.L.P.

 AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID	PROPRIETARIO	LAS ROZAS DE MADRID, MADRID
	ARCHIVO	E285
 ESTUDIO JALVO S.L.P. VÍCTOR JALVO COL. COAM-7417	ARQUITECTO	VÍCTOR JALVO COL. COAM-7417
	SITUACIÓN	LAS ROZAS DE MADRID, MADRID
PLANO	INFORMACIÓN	REDES DE INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES. TELECOMUNICACIONES
ESCALA	1:1000	FECHA
DICIEMBRE 2016	DIC. 2016	



IN 11



LEYENDA
 RED EXISTENTE DE DISTRIBUCIÓN DE GAS NATURAL
 MOP 4 bar PE-POLIETILENO
 ACOMETIDA DE GAS NATURAL

PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID"
 PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MÁRGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK.17+885

PROYECTO SITUACIÓN PLANO

AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID

ESTUDIO JALVO S.L.P.

ARQUITECTO

COL. COAM. 76116

PROPIETARIO

SITUACIÓN PLANO

IN 12

ARCHIVO E285
 A3
 FORMATO A3
 ESCALA 1:1000
 FECHA DIC. 2016

INFORMACIÓN REDES DE INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES. GAS

LAS ROZAS DE MADRID. MADRID

AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID

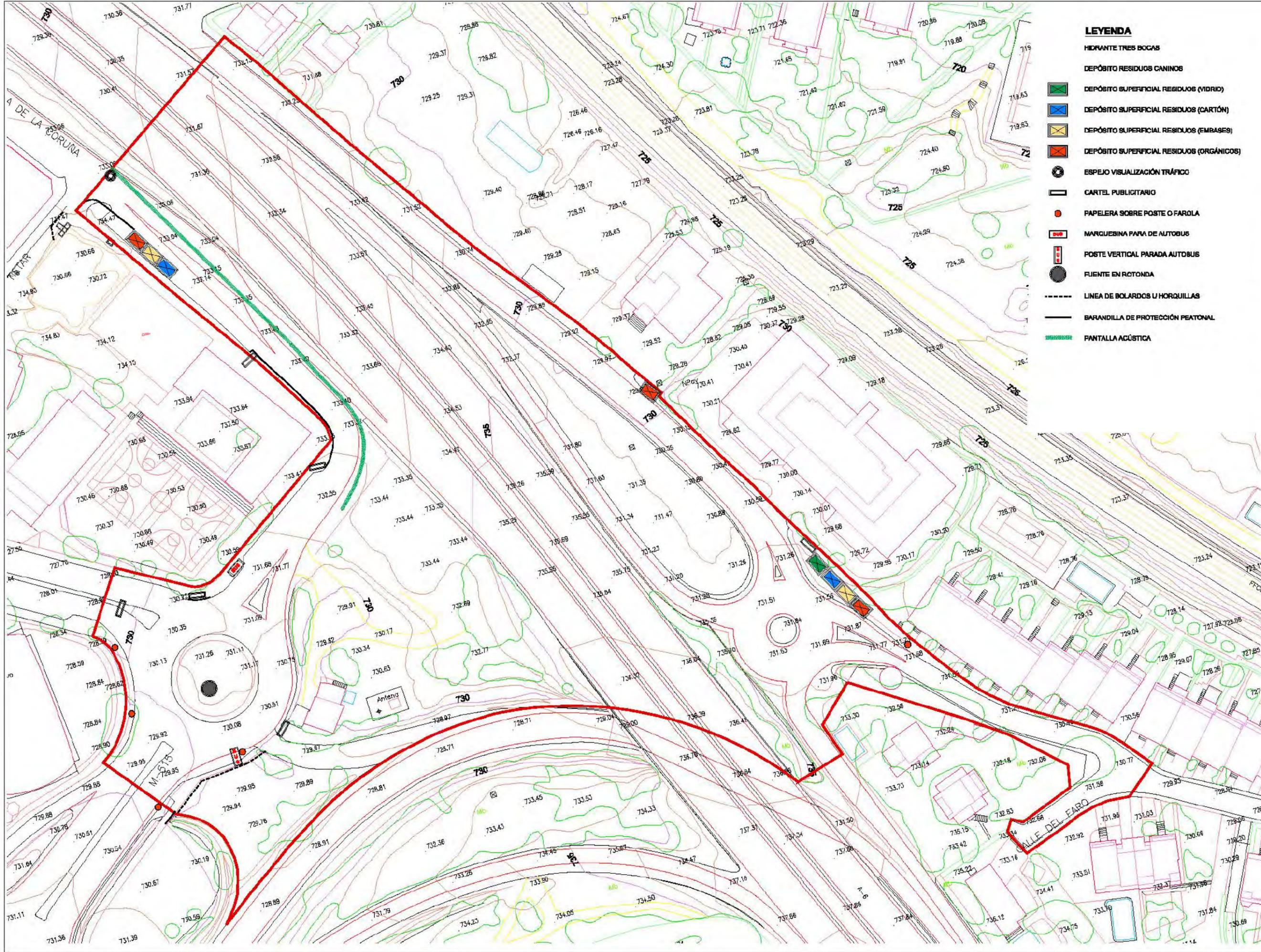
ESTUDIO JALVO S.L.P.

ARQUITECTO

PROPIETARIO

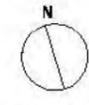
SITUACIÓN PLANO





LEYENDA

- HIERRANTE TRES BOCAS
- DEPÓSITO RESIDUOS CANINOS
- DEPÓSITO SUPERFICIAL RESIDUOS (VIDRIO)
- DEPÓSITO SUPERFICIAL RESIDUOS (CARTÓN)
- DEPÓSITO SUPERFICIAL RESIDUOS (EMBASES)
- DEPÓSITO SUPERFICIAL RESIDUOS (ORGÁNICOS)
- ESPEJO VISUALIZACIÓN TRÁFICO
- CARTEL PUBLICITARIO
- PAPELERA SOBRE POSTE O FAROLA
- MARQUESINA PARA DE AUTOBUS
- POSTE VERTICAL PARADA AUTOBUS
- FUENTE EN ROTONDA
- LÍNEA DE BOLARDOS U HORQUILLAS
- BARANDILLA DE PROTECCIÓN PEATONAL
- PANTALLA ACÚSTICA



ARCHIVO	EZ85
FORMATO	A3
ESCALA	1:1000
FECHA	DIC. 2016

PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID"
 PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MARGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK.17+885

PROYECTO SITUACIÓN PLANO
 LAS ROZAS DE MADRID, MADRID
 INFORMACIÓN MOBILIARIO URBANO Y RESIDUOS

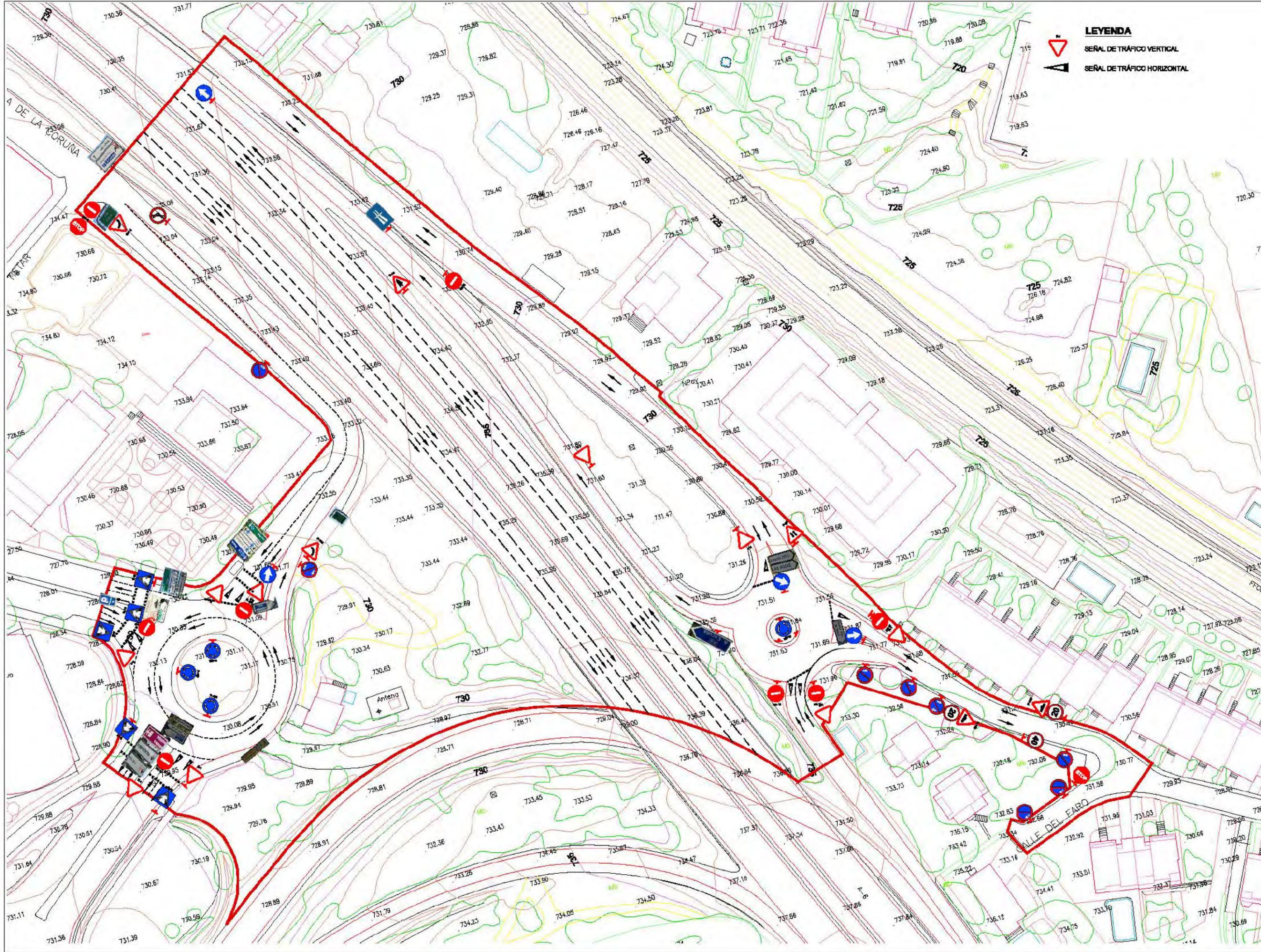
ESTUDIO JALVO S.L.P.



PROPIETARIO
 AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID



ARQUITECTO
 ESTUDIO JALVO S.L.P.
 COL. COAM. 7116



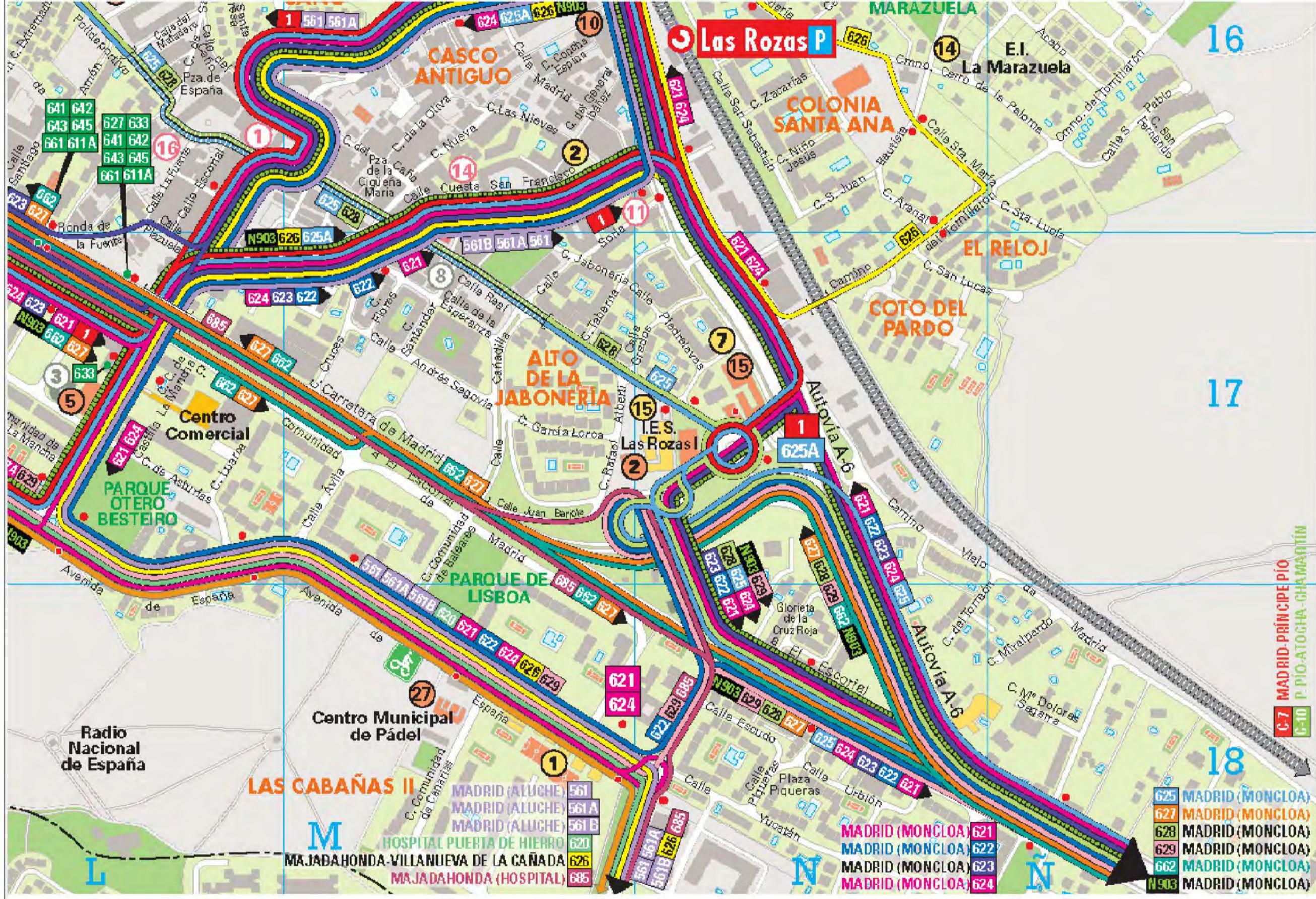
LEYENDA

-  SEÑAL DE TRÁFICO VERTICAL
-  SEÑAL DE TRÁFICO HORIZONTAL

PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD 'CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID'
 PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MARGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK.17+885

ESTUDIO JALVO S.L.P.

 AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID	 ESTUDIO JALVO S.L.P.	PROYECTO LAS ROZAS DE MADRID, MADRID	SITUACIÓN LAS ROZAS DE MADRID, MADRID
		ARCHIVO E285	PLANO TRÁFICO. SEÑALIZACIÓN
FORMATO A3	ESCALA 1:1000	FECHA DIC. 2016	IN 14



PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD 'CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID'
 PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MÁRGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+885

ESTUDIO JALVO S.L.P.

 AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID	PROYECTO LAS ROZAS DE MADRID. MADRID	SITUACIÓN LAS ROZAS DE MADRID. MADRID	ARCHIVO E295	IN 15
	PROPIETARIO AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID	PLANO INFORMACIÓN TRANSPORTE PÚBLICO	FORMATO A3	ESCALA 1:5000
ARQUITECTO  ESTUDIO JALVO S.L.P.	FECHA DIC. 2016	COL. COAM: 7118		



PLAN ESPECIAL

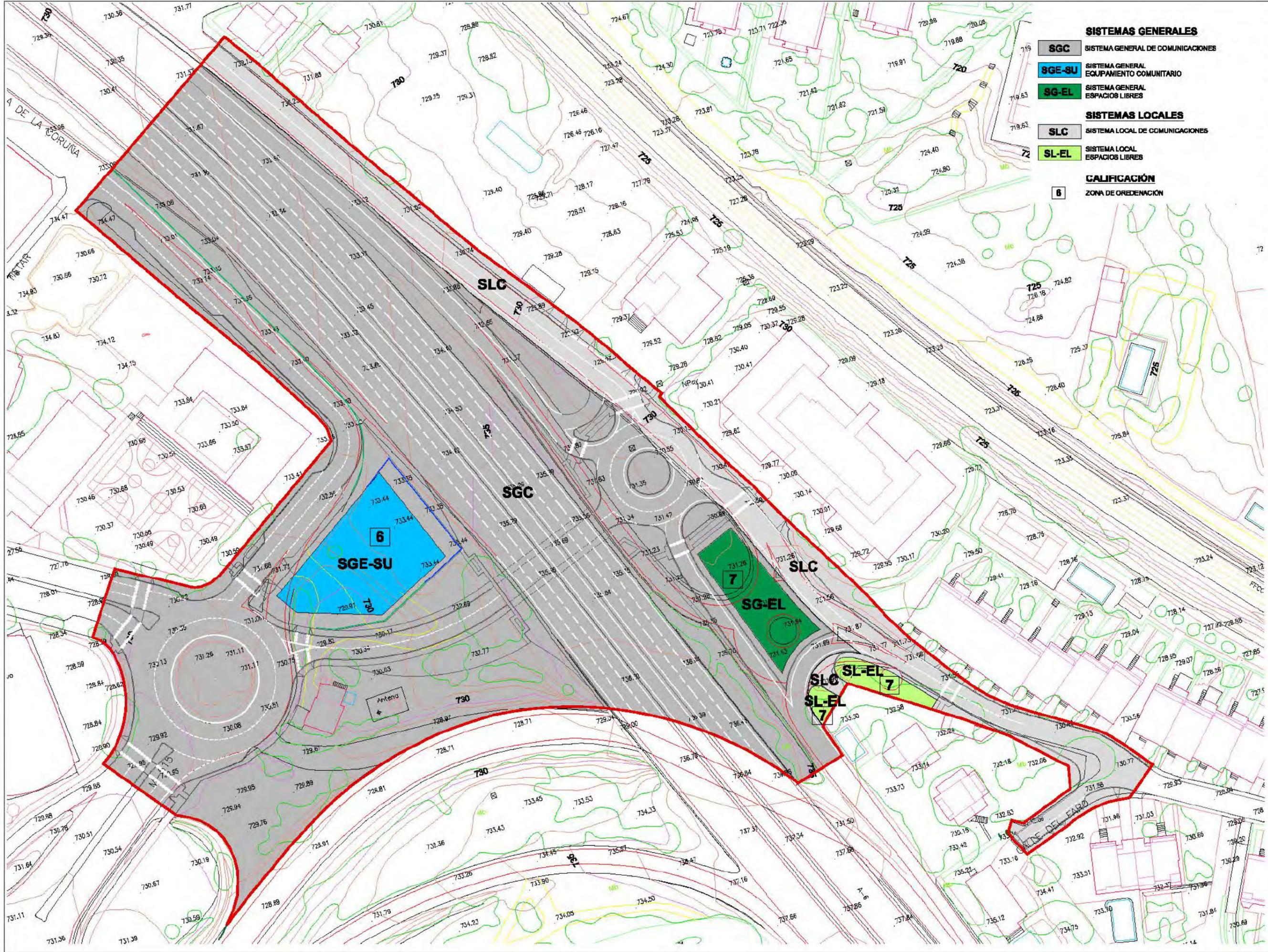
DE

INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD “CENTRO URBANO/LA MARAZUELA/CAMINO VIEJO DE MADRID”, PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MÁRGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+885

DOCUMENTO 6. PLANOS DE ORDENACIÓN

DOCUMENTO Nº 6. Planos de ordenación

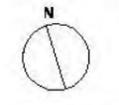
- OR-1. Ordenación urbanística
- OR-2. Calificación
- OR-3. Alineaciones y rasantes
- OR-4. Determinaciones geométricas
- OR-5. Espacios públicos
- OR-6. Delimitación de los suelos a obtener para el dominio público
- OR-7. Parcelario
- OR-8. Ordenación del tráfico
- OR-9. Abastecimiento
- OR-10. Saneamiento
- OR-11. Electricidad
- OR-12. Alumbrado
- OR-13. Telecomunicaciones
- OR-14. Gas
- OR-15. Mobiliario Urbano y Residuos
- OR-16. Plan de etapas

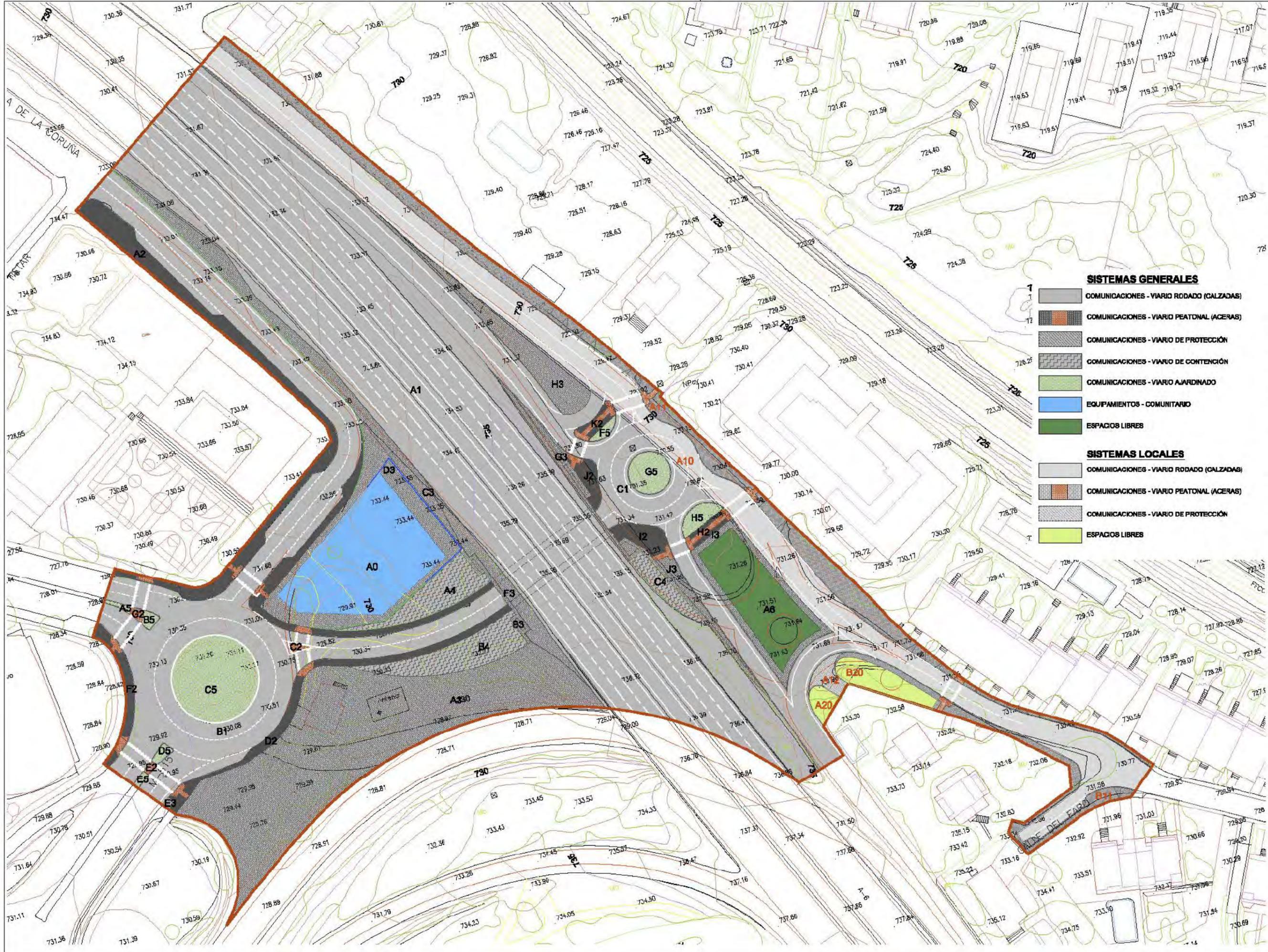


- SISTEMAS GENERALES**
- SGC** SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES
 - SGE-SU** SISTEMA GENERAL EQUIPAMIENTO COMUNITARIO
 - SG-EL** SISTEMA GENERAL ESPACIOS LIBRES
- SISTEMAS LOCALES**
- SLC** SISTEMA LOCAL DE COMUNICACIONES
 - SL-EL** SISTEMA LOCAL ESPACIOS LIBRES
- CALIFICACIÓN**
- 6** ZONA DE ORDENACION

PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID"
 PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MARGENES DE LAS-6 A LA ALTURA DEL PK 17+985

ESTUDIO JALVO S.L.P.

 AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID	ARCHIVO: E295	 N	 COL. COAM. 70.186
	PROYECTO: SITUACIÓN PLANO: LAS ROZAS DE MADRID, MADRID		
ORDENACIÓN URBANÍSTICA			



SISTEMAS GENERALES

- COMUNICACIONES - VIARIO RODADO (CALZADAS)
- COMUNICACIONES - VIARIO PEATONAL (ACERAS)
- COMUNICACIONES - VIARIO DE PROTECCIÓN
- COMUNICACIONES - VIARIO DE CONTENCIÓN
- COMUNICACIONES - VIARIO AJARDINADO
- EQUIPAMIENTOS - COMUNITARIO
- ESPACIOS LIBRES

SISTEMAS LOCALES

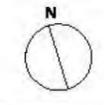
- COMUNICACIONES - VIARIO RODADO (CALZADAS)
- COMUNICACIONES - VIARIO PEATONAL (ACERAS)
- COMUNICACIONES - VIARIO DE PROTECCIÓN
- ESPACIOS LIBRES

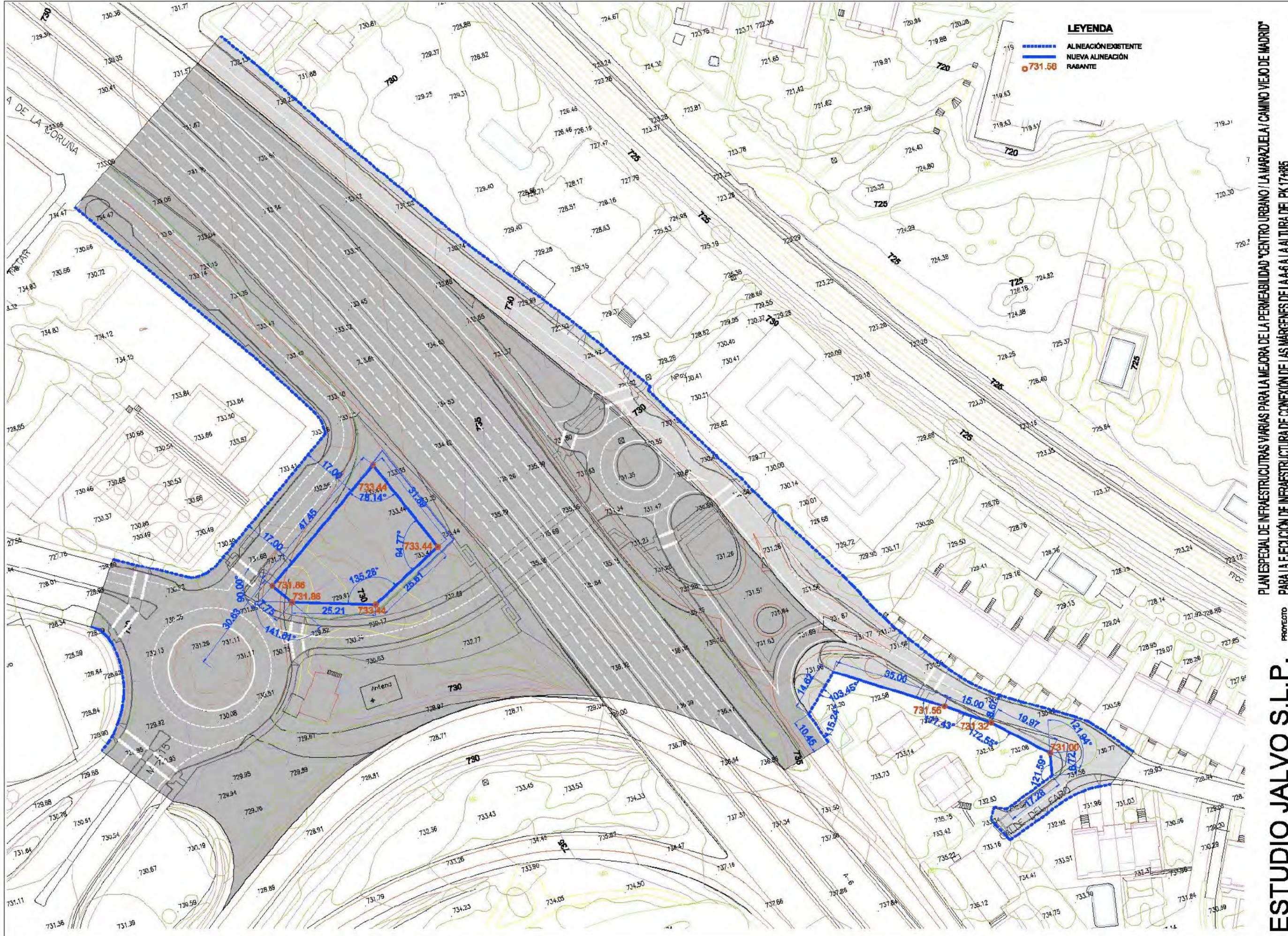
PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID"
 PARA LA ELECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MARGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+865

ESTUDIO JALVO S.L.P.

PROPIETARIO		AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID
ARCHIVO	EA865	AS
FORMATO	A3	1:1000
ESCALA	FECH	DIC. 2016
SITUACIÓN	LAS ROZAS DE MADRID, MADRID	
PLANO	ORDENACIÓN CALIFICACIÓN	
PROYECTO	PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID" PARA LA ELECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MARGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+865	
ARQUITECTO		ESTUDIO JALVO S.L.P. C/ ALFONSO X EL JUSTO, 11 28002 MADRID
DOL. COM. 70.18		

OR 02





LEYENDA
 - - - - - ALINEACIÓN EXISTENTE
 ——— NUEVA ALINEACIÓN
 ○ 731.58 RASANTE

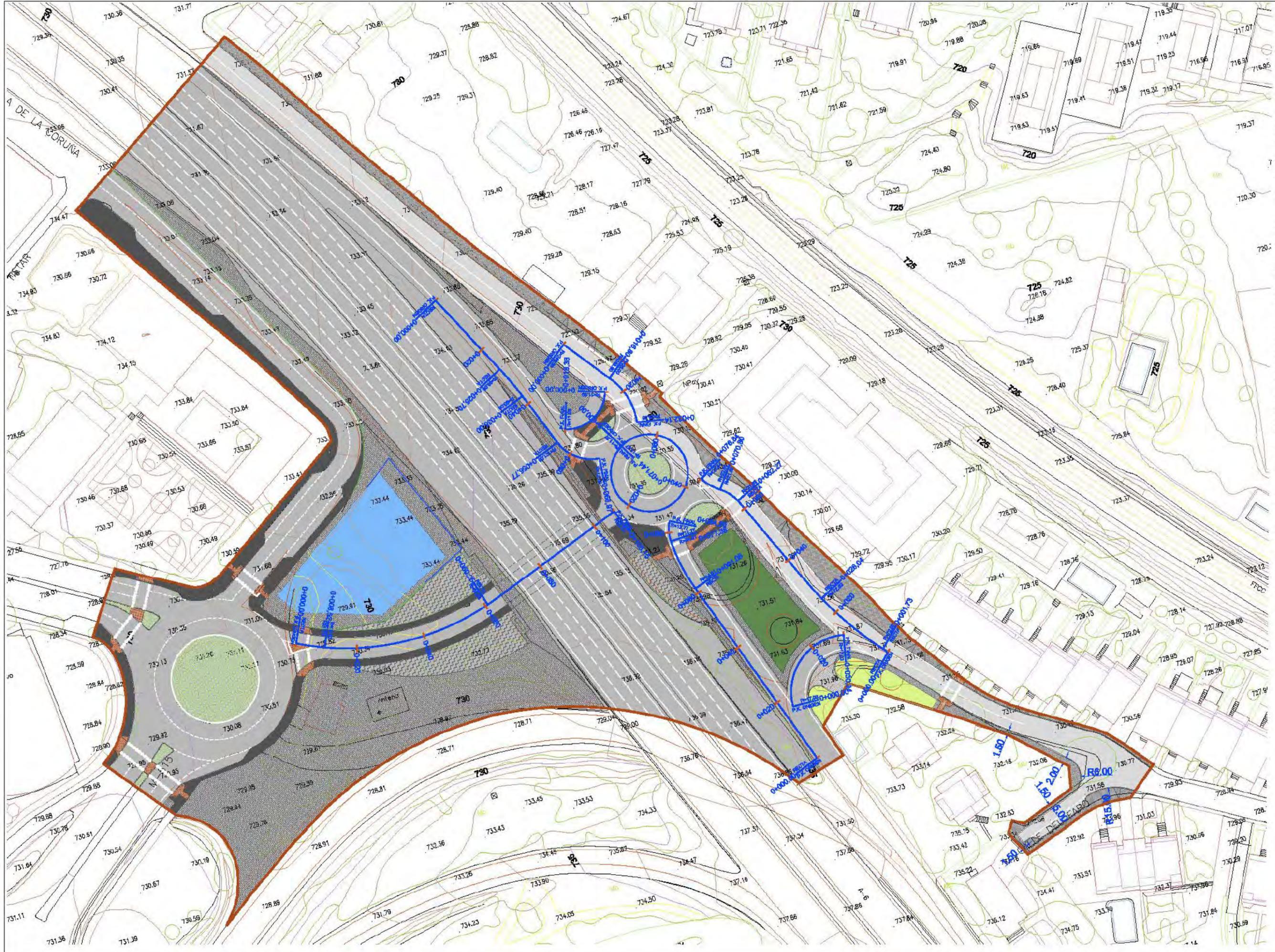
PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID"
 PARA LA ELECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MARGENES DE LAS A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+985

ESTUDIO JALVO S.L.P.

 AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID	PROPRIETARIO	SITUACIÓN LAS ROZAS DE MADRID, MADRID	ARCHIVO E295	OR 03
	ARQUITECTO  ESTUDIO JALVO S.L.P. COL. COAM: 7417	PLANO ORDENACIÓN ALINEACIONES Y RASANTES	FORMATO A3	FECHA DIC. 2018

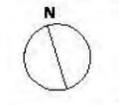


COL. COAM: 7417

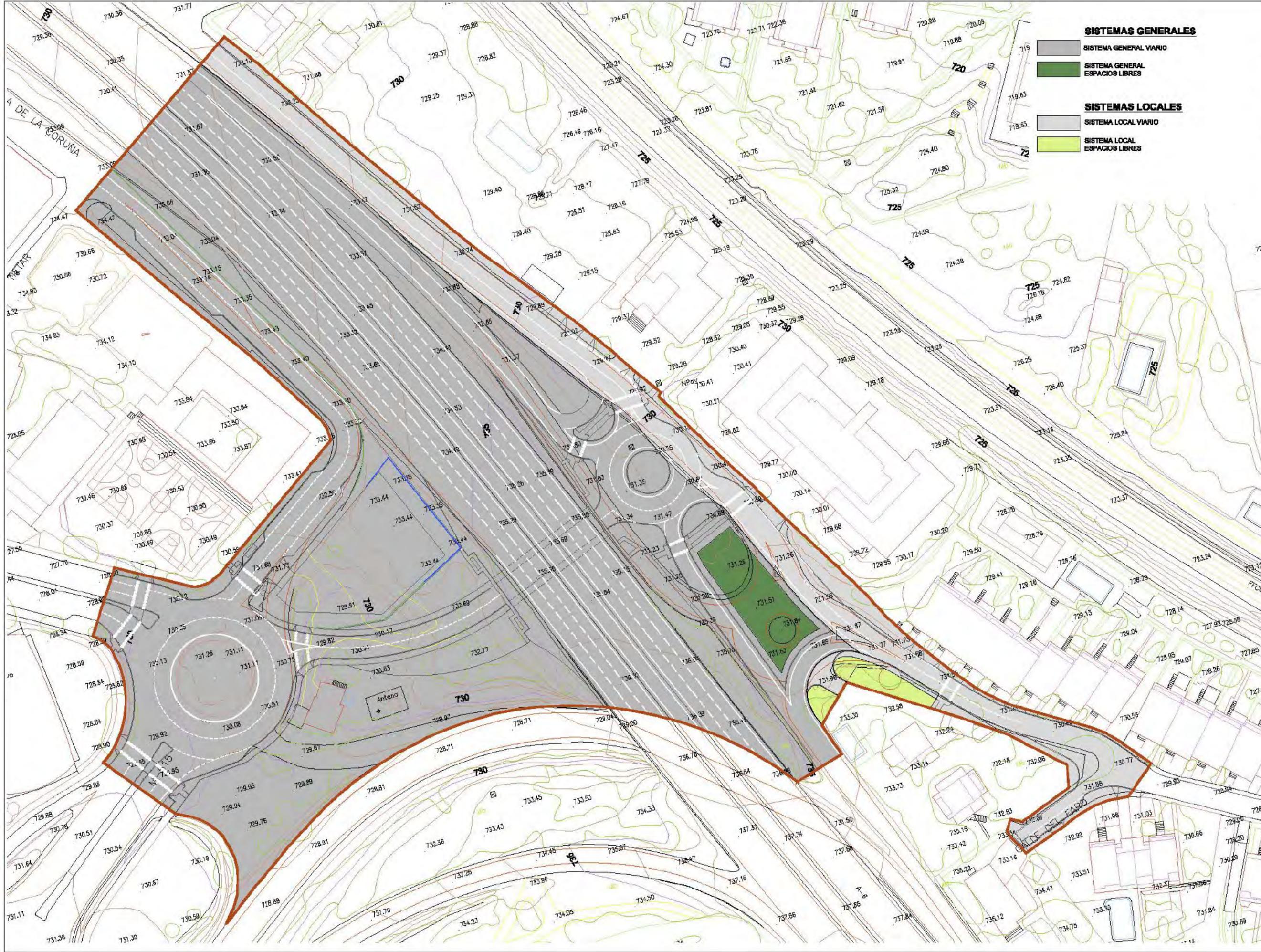


PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO LA MARAZUELA" / CAMINO VIEJO DE MADRID
PARA LA ELECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MARGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+985

ESTUDIO JALVO S.L.P.
 PROYECTO SITUACIÓN PLANO
 LAS ROZAS DE MADRID, MADRID

 AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID	ARCHIVO E295	 N	 OCL. COAM: 70.18
	PROPRIETARIO AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID		
ARQUITECTO ESTUDIO JALVO S.L.P. COL. COAM: 70.18	FORMATO A3	ESCALA 1:1000	FECHA DIC. 2018
ORDENACIÓN DETERMINACIONES GEOMÉTRICAS			

OR 04



SISTEMAS GENERALES

- SISTEMA GENERAL VIARIO
- SISTEMA GENERAL ESPACIOS LIBRES

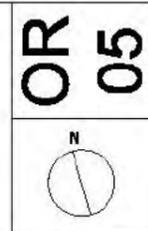
SISTEMAS LOCALES

- SISTEMA LOCAL VIARIO
- SISTEMA LOCAL ESPACIOS LIBRES

PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID"
PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MARGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+885

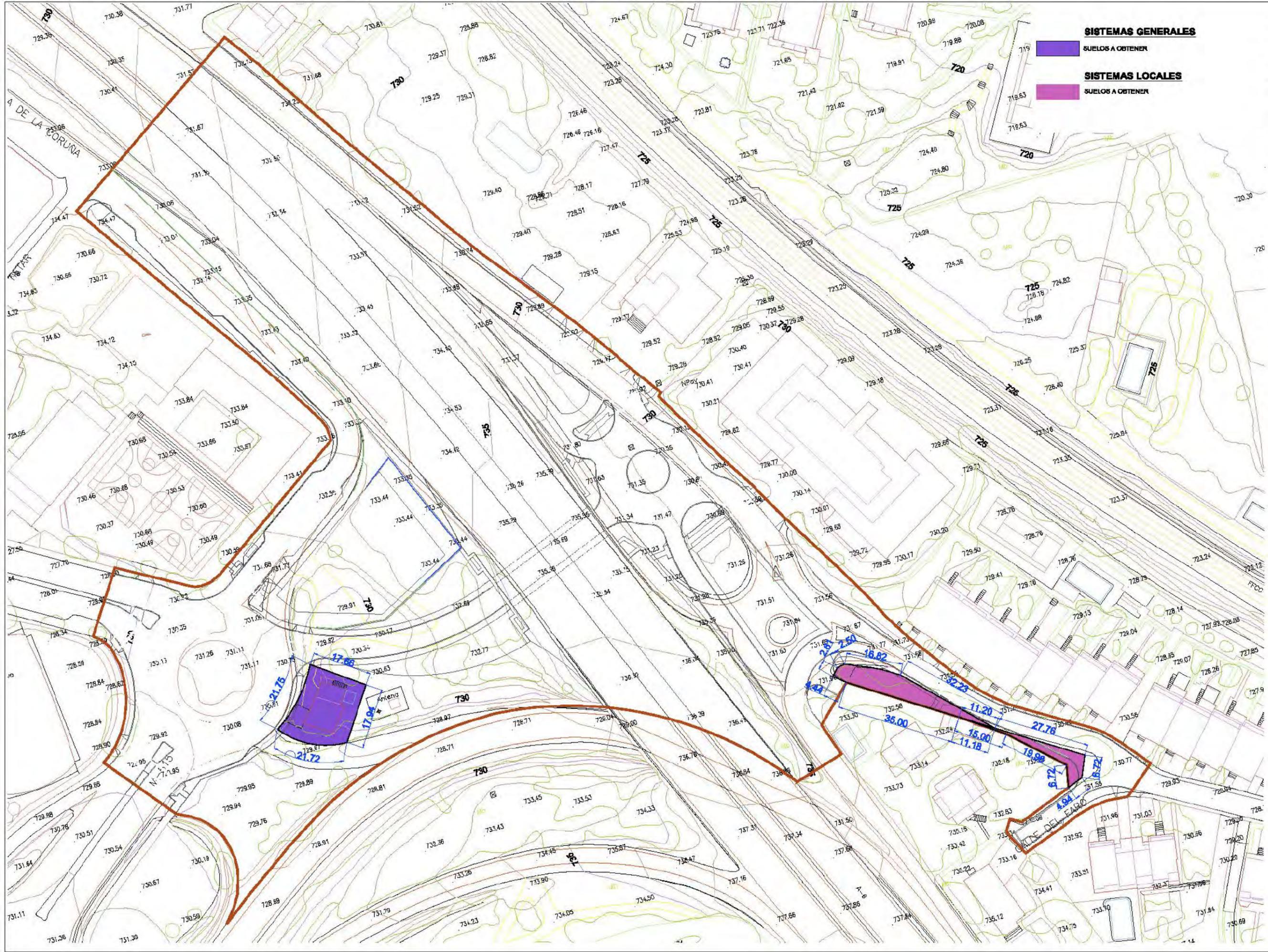
ESTUDIO JALVO S.L.P.

	PROPIETARIO AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID	ARCHIVO E285	FORMATO A3	ESCALA 1:1000
	ARQUITECTO JALVO JALVO COL. COAM 7847	SITUACIÓN LAS ROZAS DE MADRID, MADRID	PLANO	FECHA DIC. 2016
ORDENACIÓN ESPACIOS PÚBLICOS				



OR 05





SISTEMAS GENERALES

SUELOS A OBTENER

SISTEMAS LOCALES

SUELOS A OBTENER

PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID
 PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MARGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+885

ESTUDIO JALVO S.L.P.

<p>AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID</p>	<p>PROPIETARIO</p>	<p>ARCHIVO</p>	<p>E285</p>
	<p>AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID</p>	<p>FORMATO</p>	<p>A3</p>
<p>ARCHITECTO</p>	<p>ESTUDIO JALVO S.L.P.</p>	<p>ESCALA</p>	<p>1:1000</p>
<p>COL. COAM: 78.188</p>	<p>PLANO</p>	<p>FECHA</p>	<p>DIC. 2018</p>
<p>ORDENACIÓN DELIMITACIÓN DE LOS SUELOS A OBTENER PARA EL DOMINIO PÚBLICO</p>			
<p>SITUACIÓN LAS ROZAS DE MADRID, MADRID</p>			

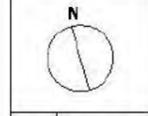


PROYECTO

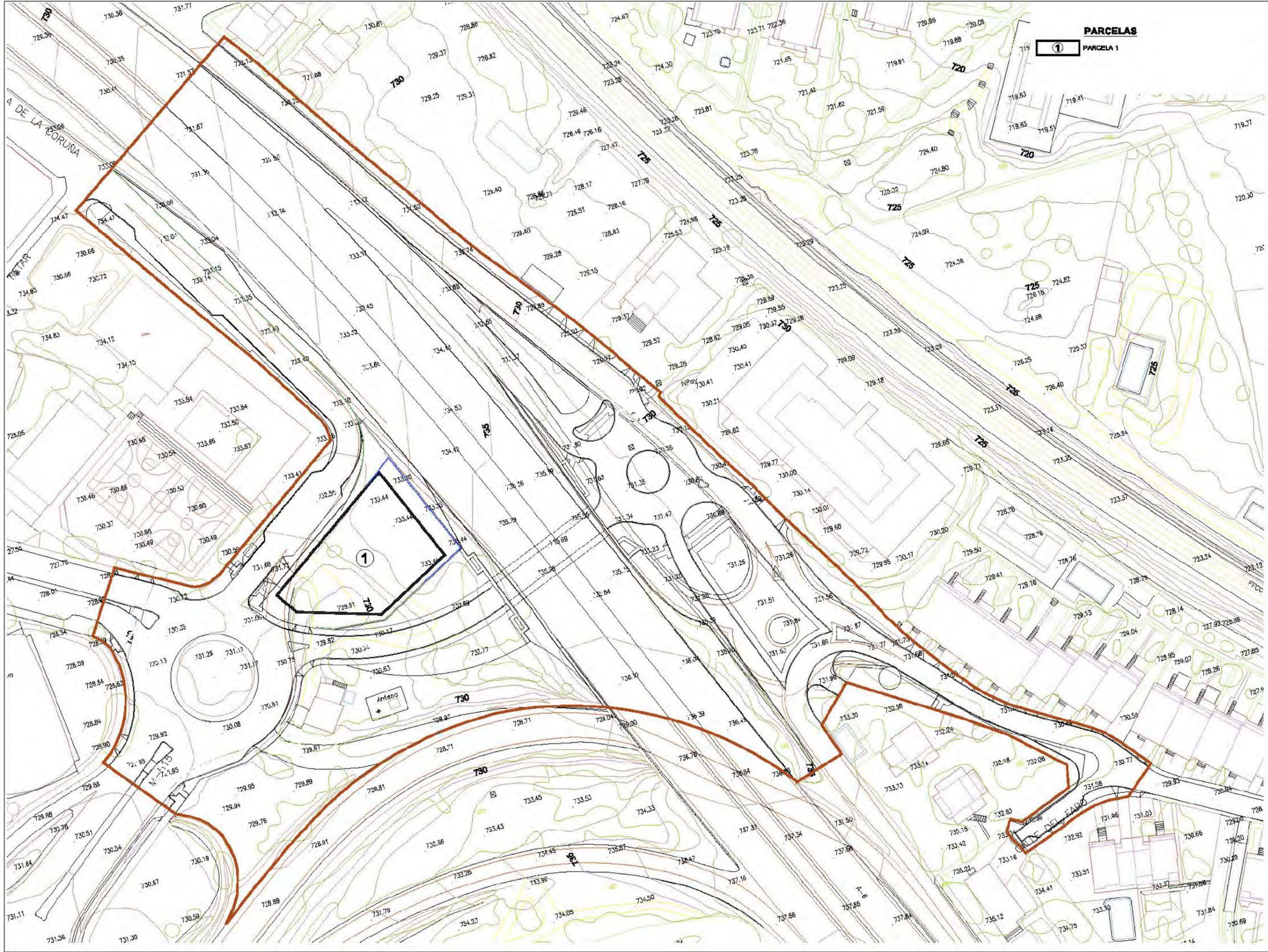
SITUACIÓN

ORDENACIÓN DELIMITACIÓN DE LOS SUELOS A OBTENER PARA EL DOMINIO PÚBLICO

ARCHIVO

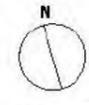


OR 06



PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID"
 PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MARGENES DE LA A6 A LA ALTURA DEL PK 17+885

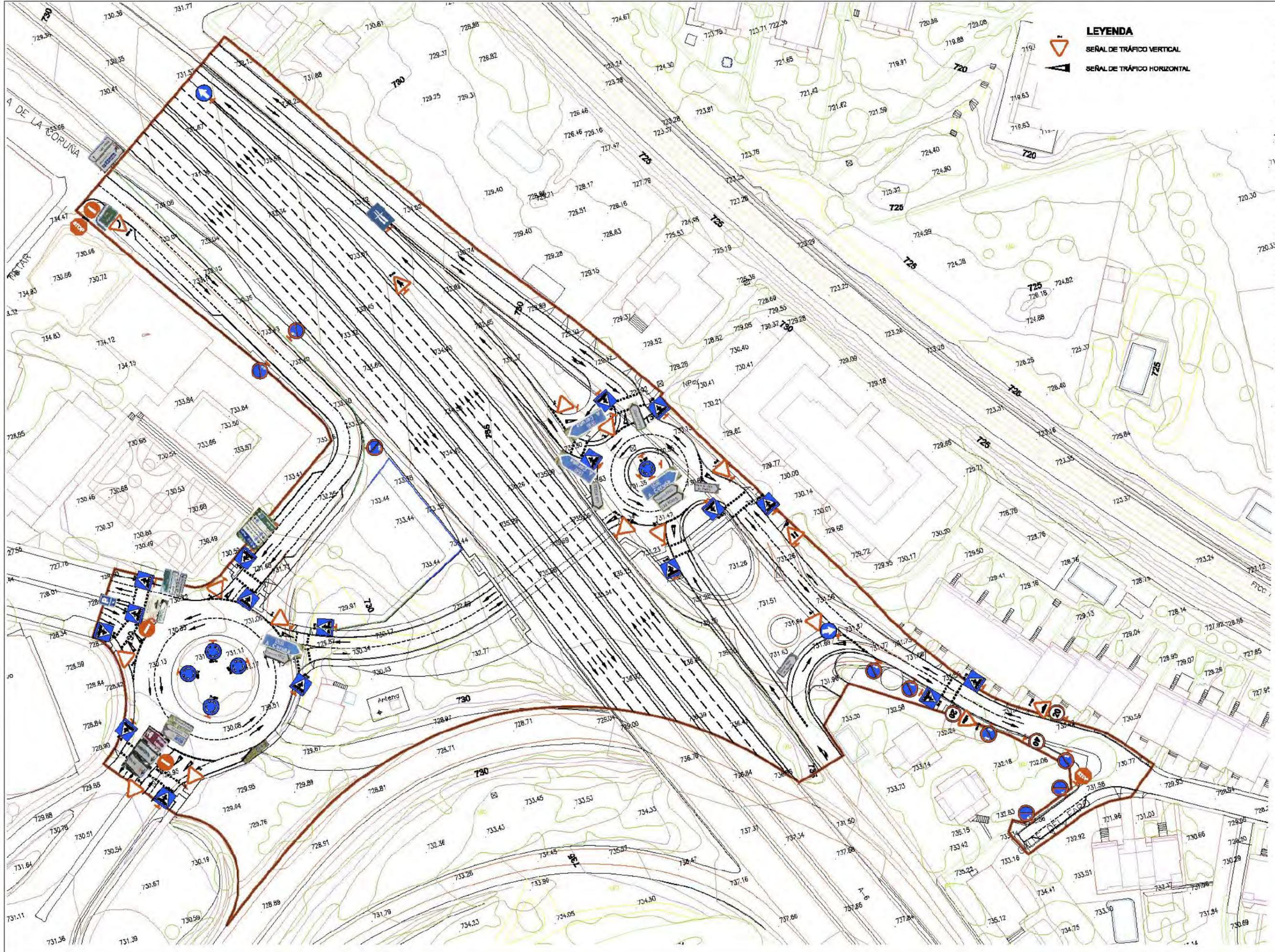
ESTUDIO JALVO S.L.P.

 AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID	 ESTUDIO JALVO S.L.P. <small>COL. CCAM 787</small>	PROYECTO SITUACIÓN PLANO	ARCHIVO E285	 N	OR 07
		LAS ROZAS DE MADRID, MADRID	FORMATO A3		

ORDENACIÓN PARCELARIO



COL. CCAM: 78.186

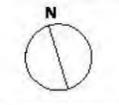


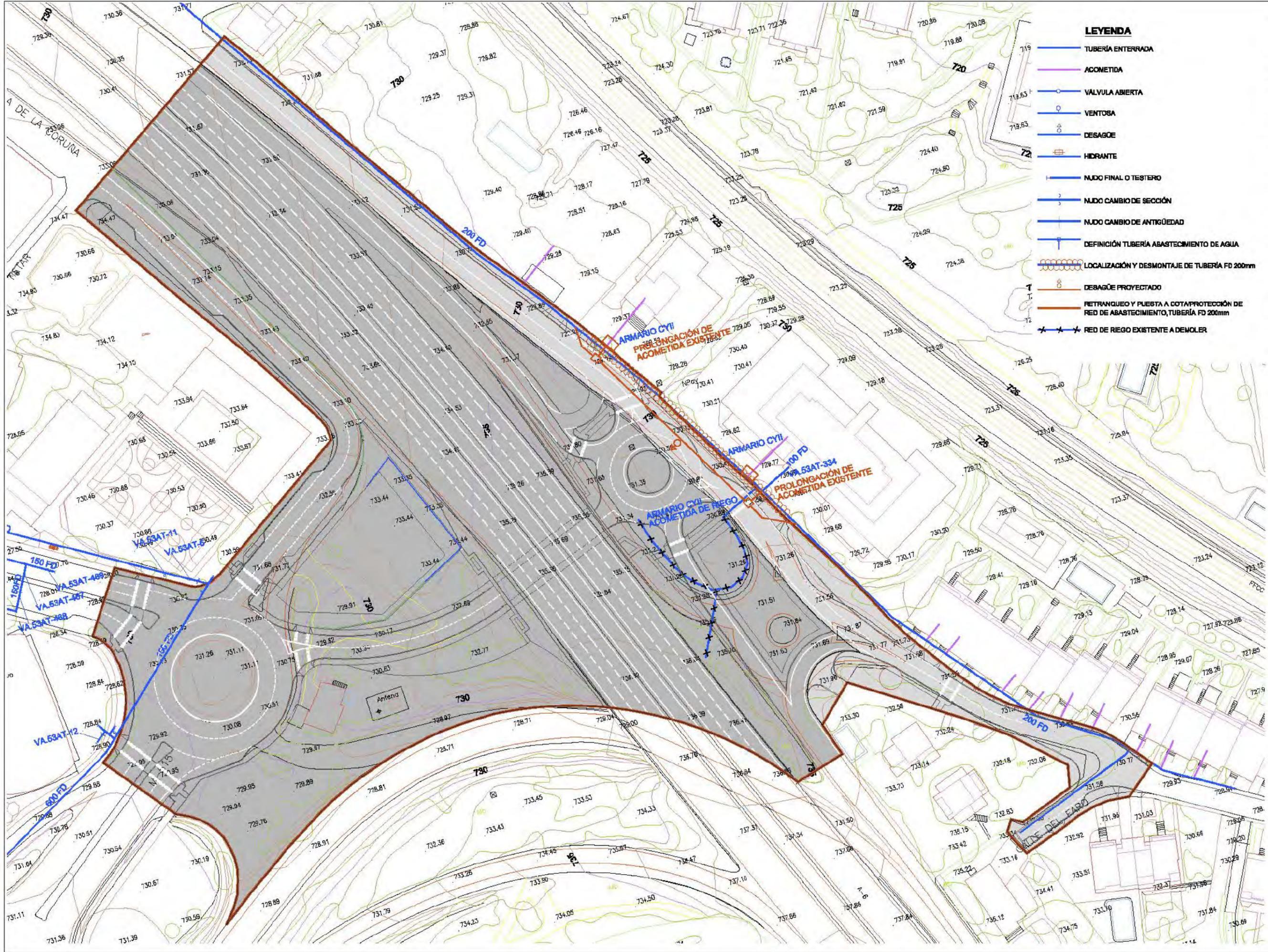
LEYENDA

-  SEÑAL DE TRÁFICO VERTICAL
-  SEÑAL DE TRÁFICO HORIZONTAL

PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID"
 PARA LA ELECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MARGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+985

ESTUDIO JALVO S.L.P.

 AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID	ARCHIVO E285	 N	 COL. COAM: 70.18
	SITUACIÓN LAS ROZAS DE MADRID, MADRID		
PROPIETARIO AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID	PLANO ORDENACIÓN DEL TRÁFICO		COL. COAM: 70.18

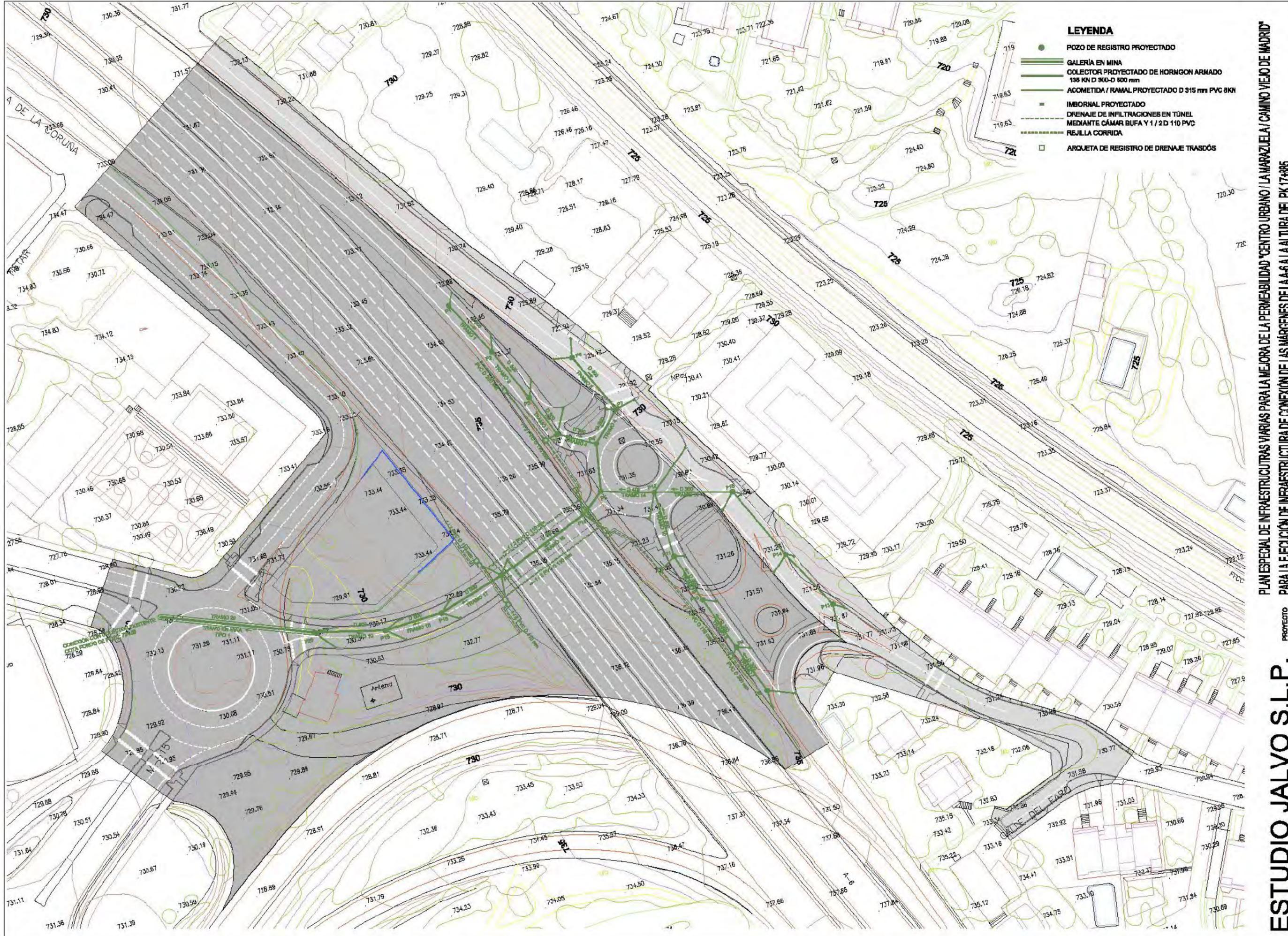


LEYENDA

- TUBERÍA ENTERRADA
- ACOMETIDA
- VÁLVULA ABIERTA
- VENTOSA
- DESAGÜE
- HIDRANTE
- NUDO FINAL O TESTERO
- NUDO CAMBIO DE SECCIÓN
- NUDO CAMBIO DE ANTIGÜEDAD
- DEFINICIÓN TUBERÍA ABASTECIMIENTO DE AGUA
- LOCALIZACIÓN Y DESMONTAJE DE TUBERÍA FD 200mm
- DESAGÜE PROYECTADO
- RETRANQUEO Y PUESTA A COTA PROTECCIÓN DE RED DE ABASTECIMIENTO, TUBERÍA FD 200mm
- RED DE RIEGO EXISTENTE A DEMOLER

ESTUDIO JALVO S.L.P.
 PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD 'CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID'
 PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MÁRGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK.17+885
 LAS ROZAS DE MADRID, MADRID

PROPIETARIO		PROYECTO	ORDENACIÓN ABASTECIMIENTO DE AGUA	ARCHIVO	OR 09
AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID		SITUACIÓN		FORMATO	A3
ARQUITECTO		PLANO		ESCALA	1:1000
COL. COAM. 74118				FECHA	DIC. 2016



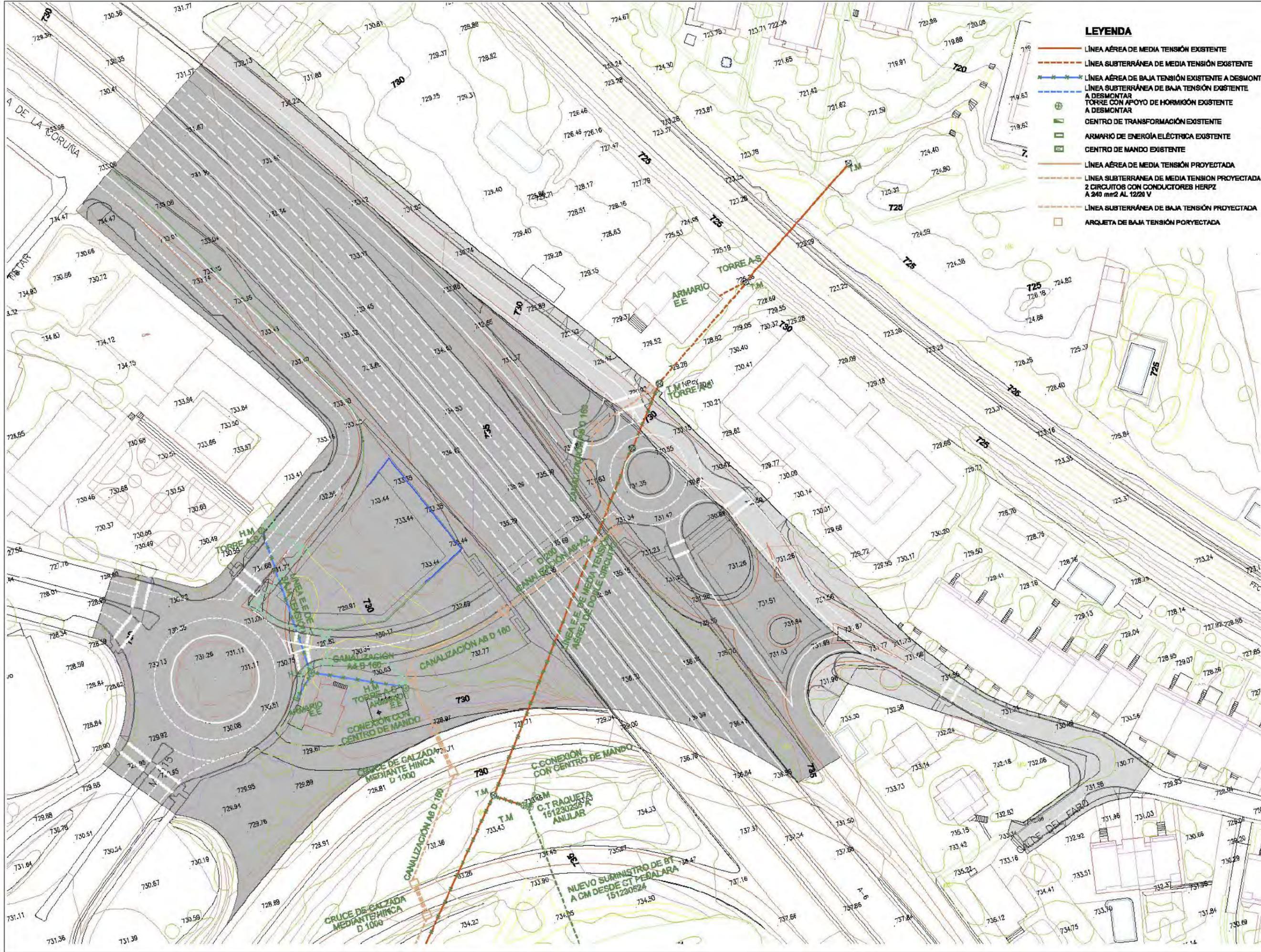
LEYENDA

- POZO DE REGISTRO PROYECTADO
- ▬ GALERÍA EN MINA
- ▬ COLECTOR PROYECTADO DE HORMIGÓN ARMADO 135 KN D 300-D 600 mm
- ▬ ACOMETIDA / RAMAL PROYECTADO D 315 mm PVC 8KN
- ▬ IMBORNAL PROYECTADO
- - - DRENAJE DE INFILTRACIONES EN TÚNEL MEDIANTE CÁMARA BUFA Y 1/2 D 110 PVC
- ▬ REJILLA CORRIDA
- ARQUETA DE REGISTRO DE DRENAJE TRASDÓS

ESTUDIO JALVO S.L.P.
 PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID"
 PARA LA ELECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MARGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+985

LAS ROZAS DE MADRID, MADRID
 ORDENACIÓN SANEAMIENTO
 PROYECTO SITUACIÓN PLANO
 PROPRIETARIO AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID
 ARQUITECTO VIBRATA S.L. COL. COAR 717
 COL. COAR: 70.18

	ARCHIVO: E2885		OR 10
	FORMATO: A3 ESCALA: 1:1000 FECHA: DIC. 2018		

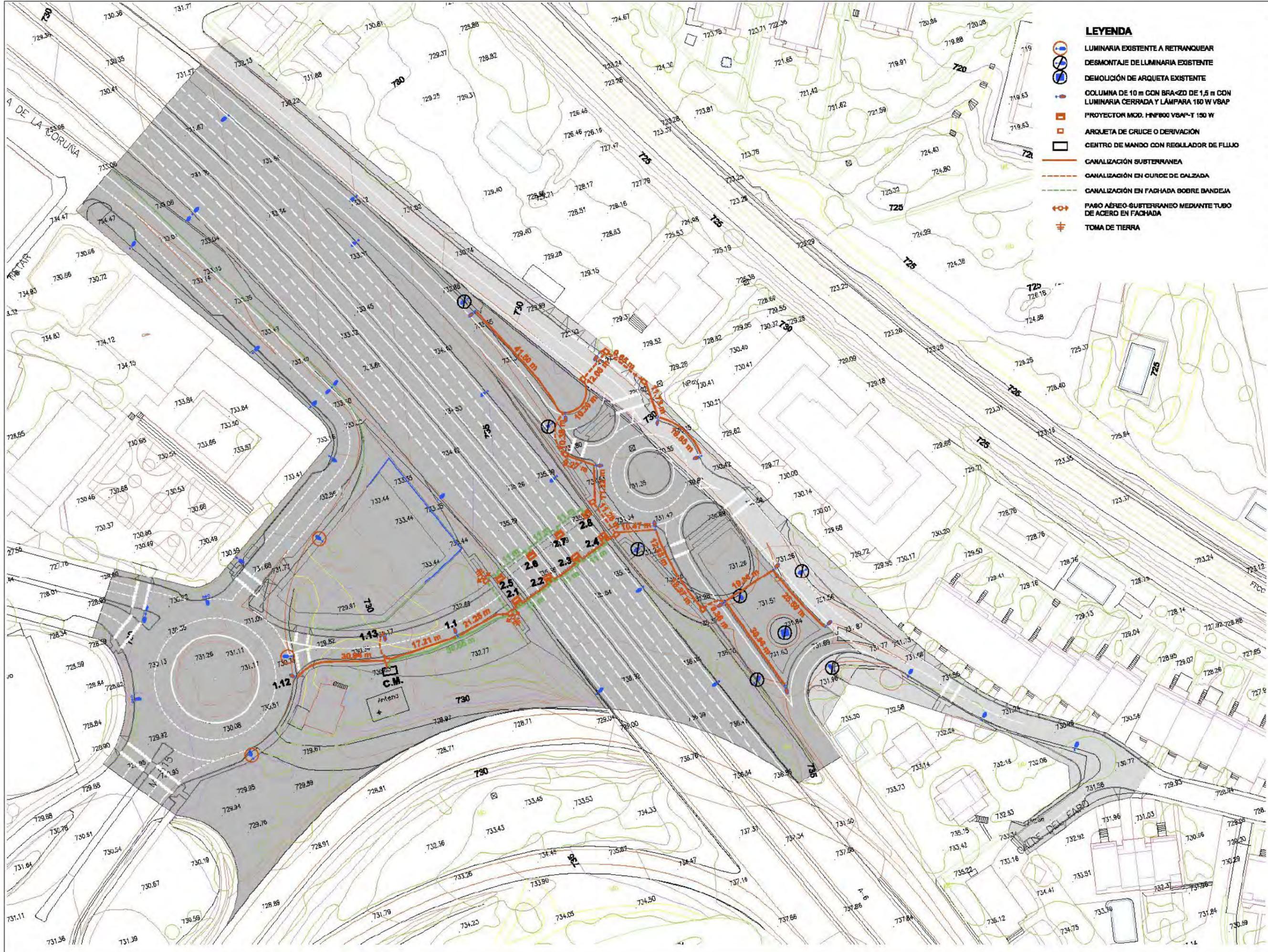


- LEYENDA**
- LINEA AÉREA DE MEDIA TENSIÓN EXISTENTE
 - - - LINEA SUBTERRÁNEA DE MEDIA TENSIÓN EXISTENTE
 - LINEA AÉREA DE BAJA TENSIÓN EXISTENTE A DESMONTAR
 - - - LINEA SUBTERRÁNEA DE BAJA TENSIÓN EXISTENTE A DESMONTAR
 - ⊕ TORRE CON APOYO DE HORMIGÓN EXISTENTE A DESMONTAR
 - ⊕ CENTRO DE TRANSFORMACIÓN EXISTENTE
 - ⊕ ARMARIO DE ENERGÍA ELÉCTRICA EXISTENTE
 - ⊕ CENTRO DE MANDO EXISTENTE
 - LINEA AÉREA DE MEDIA TENSIÓN PROYECTADA
 - - - LINEA SUBTERRÁNEA DE MEDIA TENSIÓN PROYECTADA
 - - - LINEA SUBTERRÁNEA DE BAJA TENSIÓN PROYECTADA
 - ARQUETA DE BAJA TENSIÓN PROYECTADA

PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID"
 PARA LA ELECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MARGENES DE LAS A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+985

ESTUDIO JALVO S.L.P.

 AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID	 ESTUDIO JALVO S.L.P. COL. COAM 7417	PROYECTO PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID"	SITUACIÓN LAS ROZAS DE MADRID, MADRID	ARCHIVO E285	FORMATO A3	ESCALA 1:1000	FECHA DIC. 2018
		PROYECTO PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID"		SITUACIÓN LAS ROZAS DE MADRID, MADRID	ARCHIVO E285	FORMATO A3	ESCALA 1:1000
PROPIETARIO AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID		PLANO ORDENACIÓN ELÉCTRICA		OR 11			



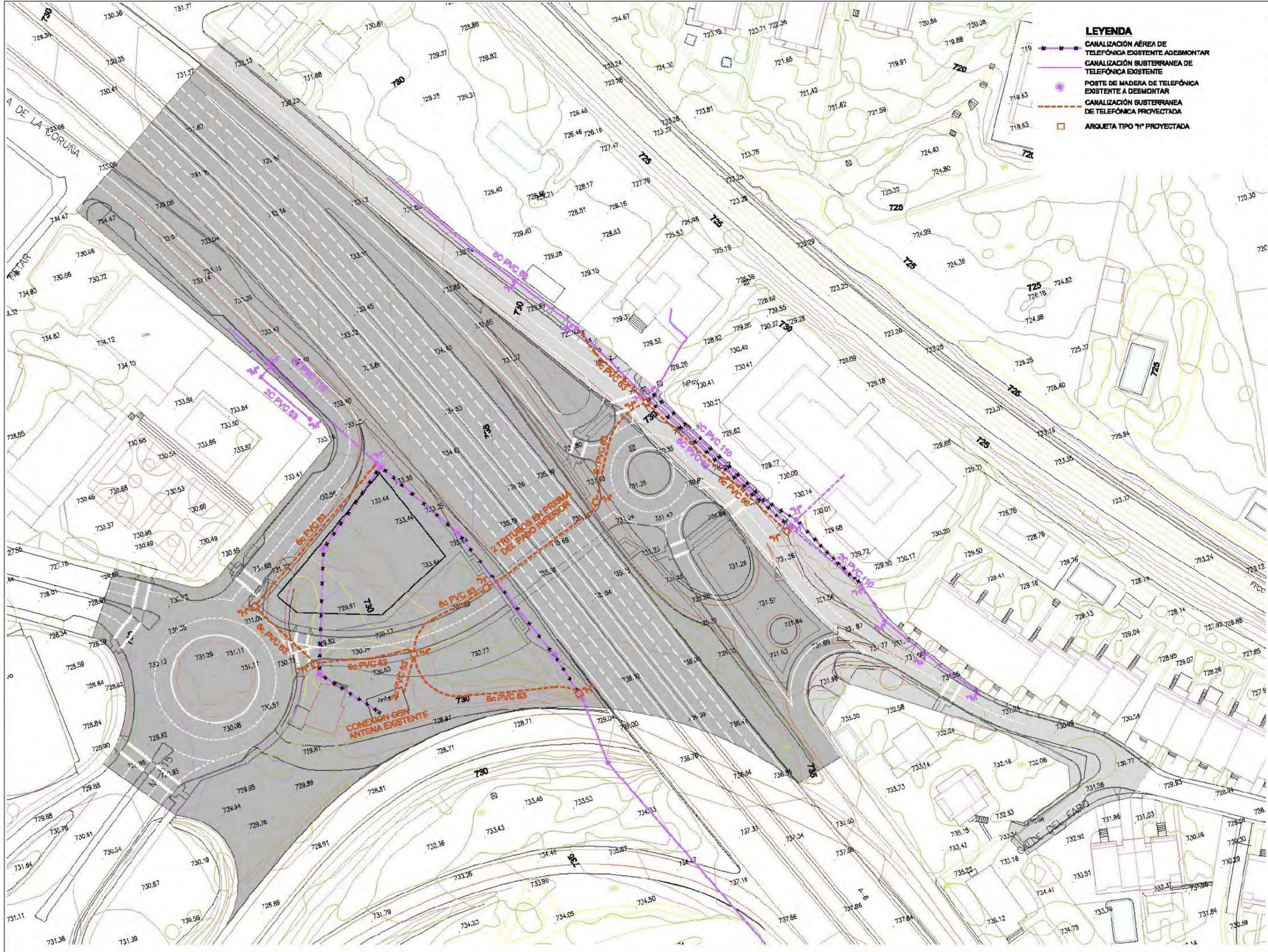
LEYENDA

- LUMINARIA EXISTENTE A RETRANQUEAR
- DESMONTAJE DE LUMINARIA EXISTENTE
- DEMOLICIÓN DE ARQUETA EXISTENTE
- COLUMNA DE 10 m CON BRAZCO DE 1,5 m CON LUMINARIA CERRADA Y LÁMPARA 160 W V&AP
- PROYECTOR MOD. HNF00 V&AP-T 150 W
- ARQUETA DE CRUCE O DERIVACIÓN
- CENTRO DE MANDO CON REGULADOR DE FLUJO
- CANALIZACIÓN SUBTERRANEA
- CANALIZACIÓN EN CURVE DE CALZADA
- CANALIZACIÓN EN FACHADA SOBRE BANDEJA
- PASO AÉREO-SUBTERRANEO MEDIANTE TUBO DE ACERO EN FACHADA
- TOMA DE TIERRA

ESTUDIO JALVO S.L.P.
 PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID"
 PARA LA ELECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MARGENES DE LA-6 A LA ALTURA DEL PK 17+985

LAS ROZAS DE MADRID, MADRID
 ORDENACIÓN ALUMBRADO
 PROYECTO SITUACIÓN PLANO
 PROPIETARIO AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID
 ARQUITECTO VIBRA JALVO COL. COAR 7417
 COL. COAR: 741.18

	ARCHIVO E2695	FORMATO A3	ESCALA 1:1000		OR 12
	FECHA FEBR.	FECHA DIC. 2018			



- LEYENDA**
- CANALIZACIÓN AÉREA DE TELEFÓNICA EXISTENTE ADESMONTAR
 - CANALIZACIÓN SUBTERRANEA DE TELEFÓNICA EXISTENTE
 - POSTE DE MADERA DE TELEFÓNICA EXISTENTE A DESMONTAR
 - CANALIZACIÓN SUBTERRANEA DE TELEFÓNICA PROYECTADA
 - ARQUETA TIPO 11" PROYECTADA

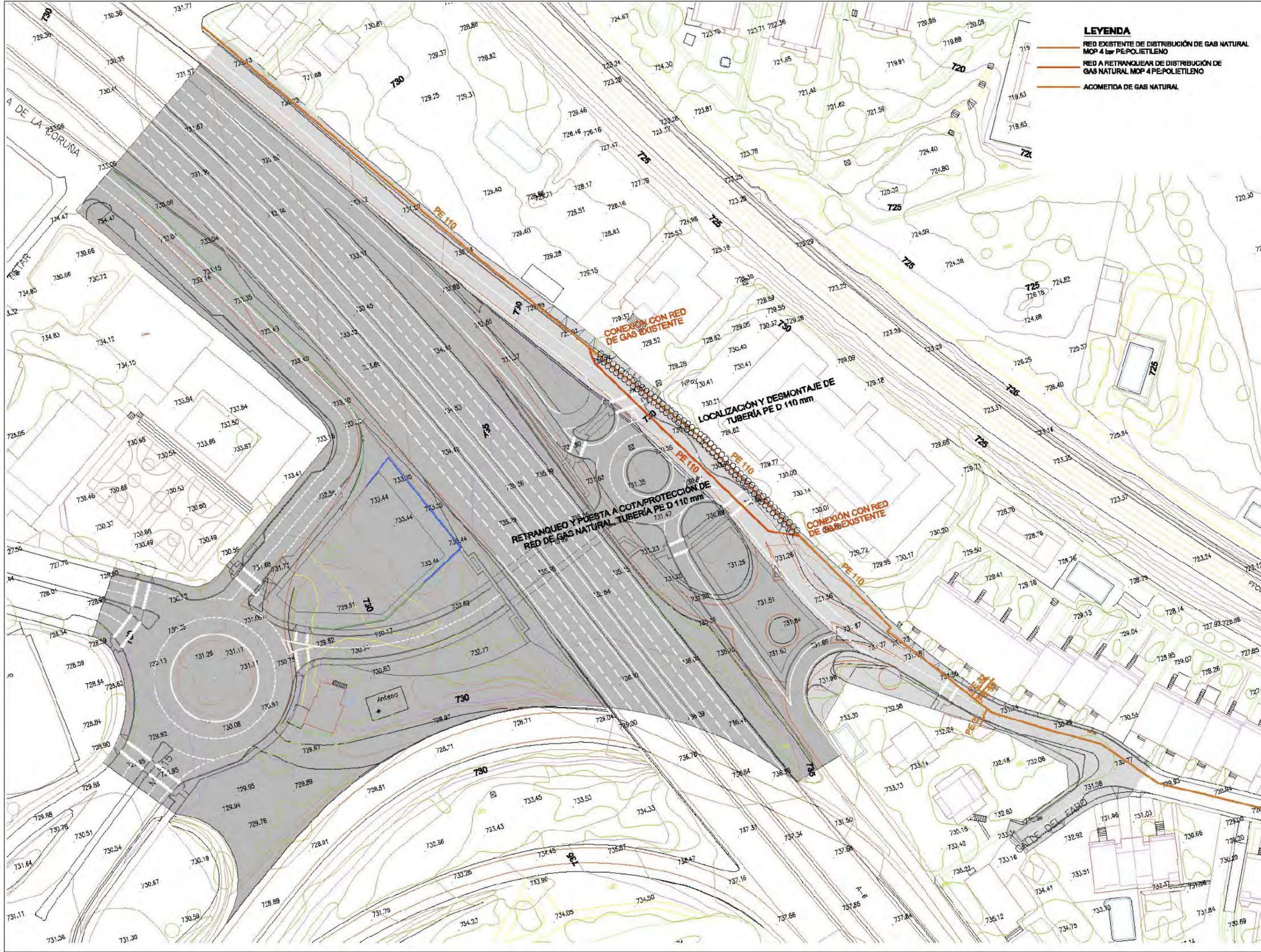
PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID"
 PARA LA ELECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MÁRGENES DE LAS-6 A LA ALTURA DEL PK 17+985

ESTUDIO JALVO S.L.P.

 AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID	PROPRIETARIO	SITUACIÓN LAS ROZAS DE MADRID, MADRID	ARCHIVO E295	OR 13
	ARQUITECTO  ESTUDIO JALVO S.L.P. VÍA ALVARO DE CUBAS 717 28014 LAS ROZAS DE MADRID	PLANO ORDENACIÓN TELECOMUNICACIONES	PROYECTO PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID" PARA LA ELECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MÁRGENES DE LAS-6 A LA ALTURA DEL PK 17+985	FORMATO A3 ESCALA 1:1000



CCL. COAM: 70.116

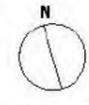


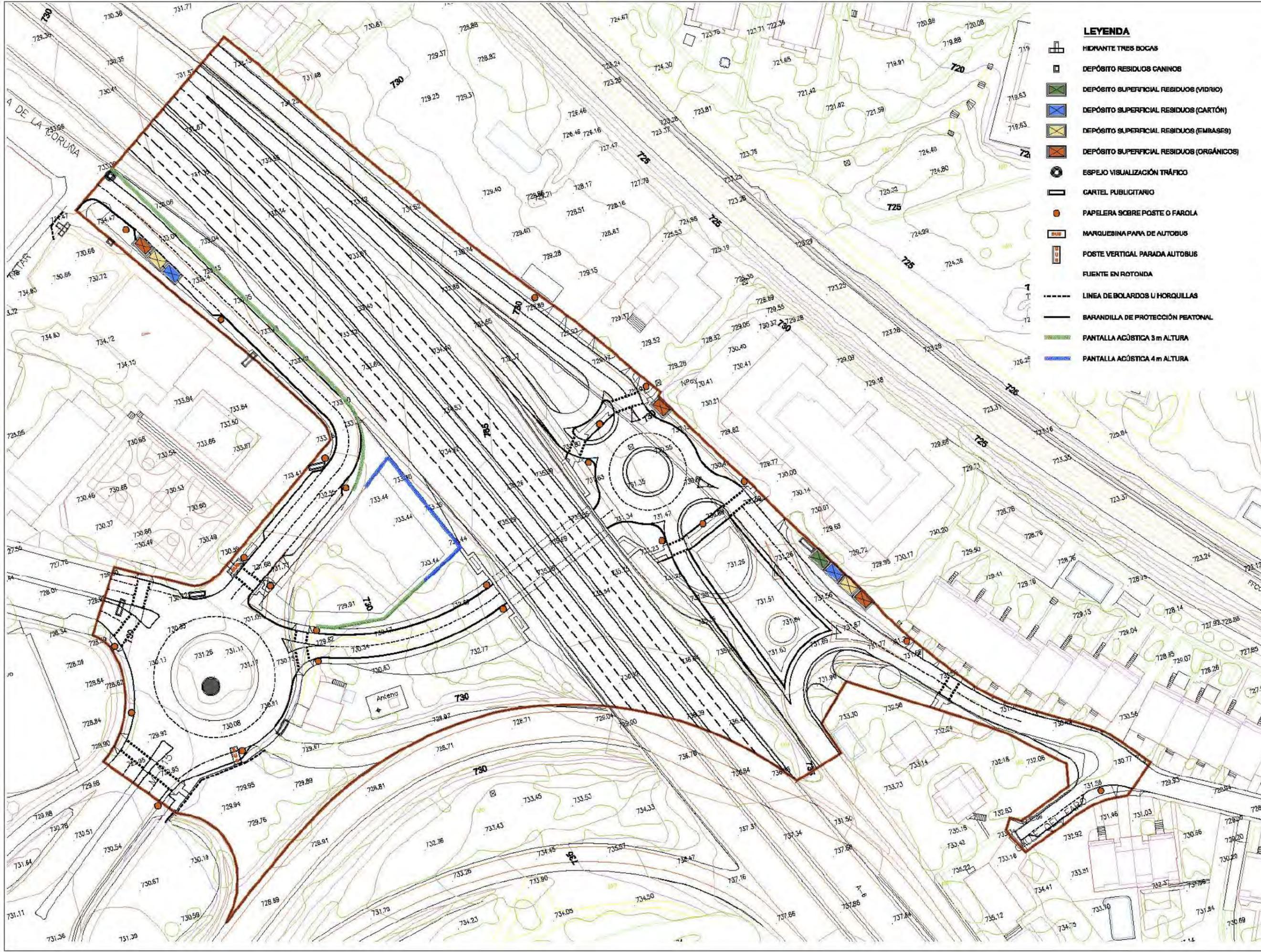
- LEYENDA**
- RED EXISTENTE DE DISTRIBUCIÓN DE GAS NATURAL MOP 4 bar PE-POLIETILENO
 - RED A RETRANQUEAR DE DISTRIBUCIÓN DE GAS NATURAL MOP 4 PE-POLIETILENO
 - ACOMETIDA DE GAS NATURAL

ESTUDIO JALVO S.L.P.
 PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD "CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID"
 PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MARGENES DE LA A6 A LA ALTURA DEL PK 17+885
 LAS ROZAS DE MADRID, MADRID

PROPIETARIO		PROYECTO	PLAN	SITUACIÓN	ARCHIVO	FORMATO	ESCALA	FECHA
AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID	AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID	ESTUDIO JALVO S.L.P.	ORDENACIÓN GAS	LAS ROZAS DE MADRID, MADRID	E285	A3	1:1000	DIC. 2018
ARQUITECTO								
COL. CCAM: 71.188								

OR 14





- LEYENDA**
- HIDRANTE TRES BOCAS
 - DEPÓSITO RESIDUOS CANINOS
 - DEPÓSITO SUPERFICIAL RESIDUOS (VIDRIO)
 - DEPÓSITO SUPERFICIAL RESIDUOS (CARTÓN)
 - DEPÓSITO SUPERFICIAL RESIDUOS (EMBASES)
 - DEPÓSITO SUPERFICIAL RESIDUOS (ORGÁNICOS)
 - ESPEJO VISUALIZACIÓN TRÁFICO
 - CARTEL PUBLICITARIO
 - PAPELERA SOBRE POSTE O FAROLA
 - MARQUEBINA PARA DE AUTOBUS
 - POSTE VERTICAL PARADA AUTOBUS
 - FUENTE EN ROTONDA
 - LINEA DE BOLLARDOS U HORQUILLAS
 - BARANDILLA DE PROTECCIÓN PEATONAL
 - PANTALLA ACÚSTICA 3 m ALTURA
 - PANTALLA ACÚSTICA 4 m ALTURA

PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID
 PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MARGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+885

ESTUDIO JALVO S.L.P.

PROYECTO: LAS ROZAS DE MADRID, MADRID

SITUACIÓN: LAS ROZAS DE MADRID, MADRID

PROPIETARIO: AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID

ARCHIVO: E2895

FORMATO: A3

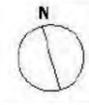
ESCALA: 1:1000

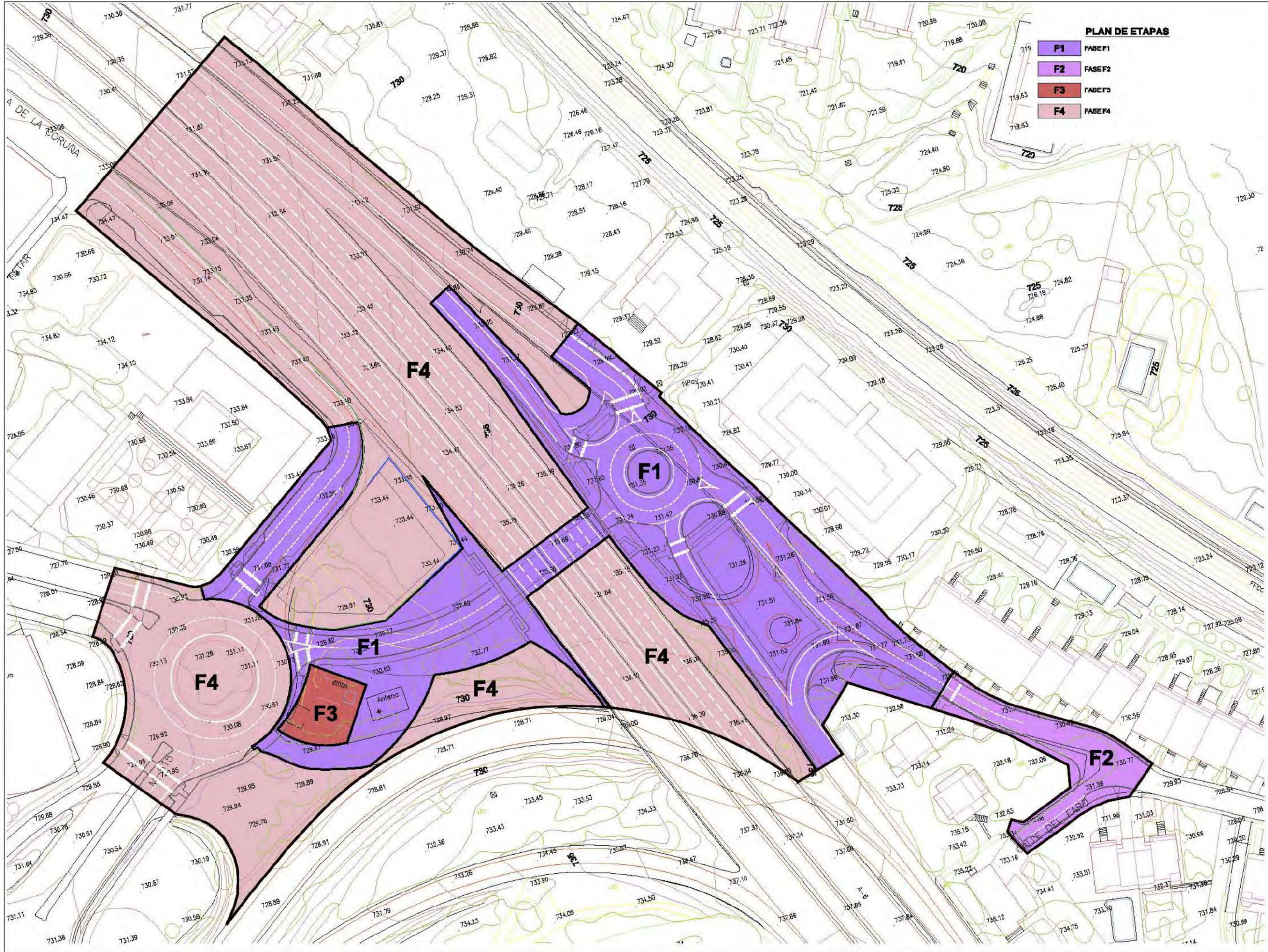
FECHA: DIC. 2016

ORDENACIÓN MOBILIARIO URBANO Y RESIDUOS

ARCHITECTO: ESTUDIO JALVO S.L.P. (Logo)

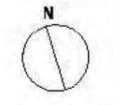
CCL COMM: 76186 (Logo)





PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS VARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD 'CENTRO URBANO / LA MARAZUELA / CAMINO VIEJO DE MADRID'
 PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MARGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK.17+885

ESTUDIO JALVO S.L.P.

	ARCHIVO E285	OR 16
	PROYECTO LAS ROZAS DE MADRID. MADRID	
SITUACIÓN LAS ROZAS DE MADRID. MADRID	ARCHIVO E285	
PLANO ORDENACIÓN PLAN DE ETAPAS	FORMATO A3	
PROPIETARIO AYUNTAMIENTO DE LAS ROZAS DE MADRID	ESCALA 1:1000	FECHA DIC. 2016
ARQUITECTO 	FECHA DIC. 2016	

PLAN ESPECIAL

DE

INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD “CENTRO URBANO/LA MARAZUELA/CAMINO VIEJO DE MADRID”, PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MÁRGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+885

DOCUMENTO 7. PLAN DE ETAPAS

ÍNDICE

ÍNDICE	129
1 LA EJECUCIÓN DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN.....	130
2 ORGANIZACIÓN SECUENCIAL DE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS	130
3 OBRAS DE URBANIZACIÓN.....	131
4 PROCEDIMIENTO DE OBTENCIÓN DE LOS SUELOS DESTINADOS A REDES PÚBLICAS	131

1 LA EJECUCIÓN DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN

Dado el alcance de las determinaciones urbanísticas contenidas en el presente Plan Especial de Infraestructuras Viarias y de acuerdo a los programas establecidos en la planificación general, se ha organizado la ejecución de las actuaciones que se deben llevar a cabo para lograr la urbanización de los espacios públicos incluidos en la delimitación de la superficie que abarca la presente planificación, conforme a las disposiciones establecidas en la legislación y en la normativa urbanística, lo que conlleva que se deban prever las etapas o fases de

ejecución a tener en cuenta en la ejecución de los procesos en todo desarrollo urbanístico.

De forma consecuente con todo ello la programación de la ejecución del Plan se organizará en el tiempo de forma lógica para poder garantizar el desarrollo eficaz del proceso de urbanización previsto en el Plan, teniendo en cuenta lo dispuesto en el Documento Ambiental Estratégico en cuanto a las medidas correctoras y mecanismos de seguimiento considerados en el mismo.

2 ORGANIZACIÓN SECUENCIAL DE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS

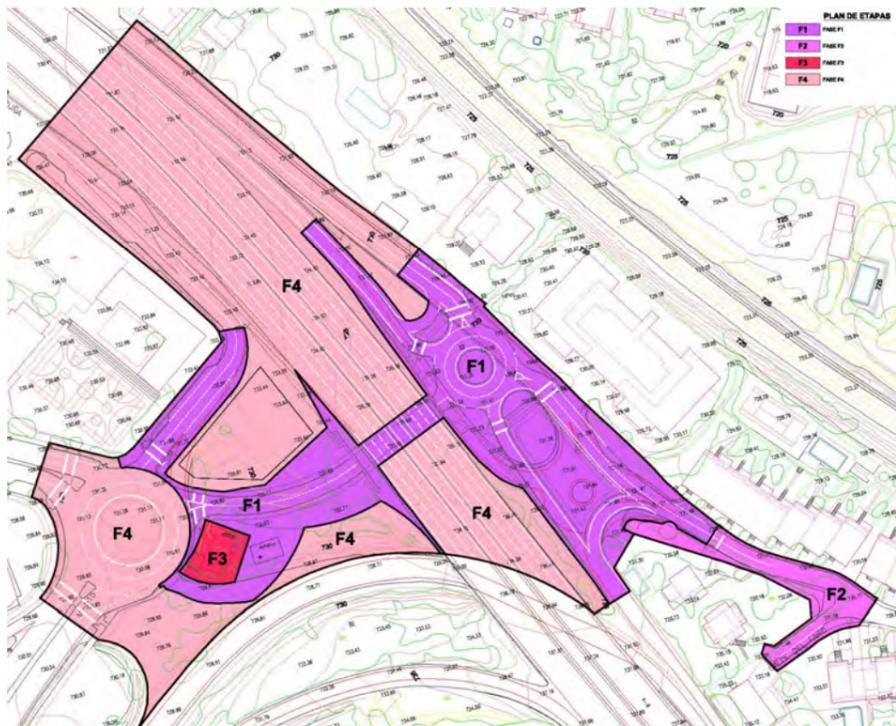


Gráfico 15. Plan de etapas

Conforme a lo dispuesto en el apartado 7 de la Memoria de Ordenación, se programa la actuación en los dos primeros años posteriores a su aprobación definitiva, de acuerdo a lo dispuesto en la planificación general.

La organización secuencial de la ejecución de las obras de urbanización que se deben llevar a cabo en el ámbito del presente planeamiento se ajusta a la necesidad de ejecutar en una primera etapa o fase la permeabilidad de los tráficos entre las dos márgenes de la Autovía del Noroeste A-6, realizando el paso inferior sobre la citada autovía.

Una vez cumplimentado el objetivo primario y realizada la comunicación entre los dos partes de la ciudad, se debe proceder a la ejecución de la urbanización del Camino Viejo de Madrid de tal forma que se asegure de esta manera la accesibilidad al paso inferior ejecutado anteriormente.

Posteriormente se deberá ejecutar la adquisición y urbanización

de la parte del suelo que se sitúa en la margen Norte de la calle de salida del paso inferior hacia la parte Oeste de la Autovía A-6, de tal manera que se pueda conseguir la total accesibilidad de los recorridos peatonales que en parte se obstruyen por la existencia de edificaciones en una de las parcelas existentes.

Para finalizar la actuación solamente cabe completar la urbanización, en una cuarta fase, del resto de los remates de viabilidad, protecciones acústicas, instalaciones y la accesibilidad de los viarios restantes, para completar la ejecución de la urbanización proyectada por el presente Plan Especial de Infraestructuras Viarias.

En el Plano de Ordenación OR-16, Plan de Etapas, se dejan grafiados los ámbitos de cada una de las fases o etapas de ejecución descritas para su mejor comprensión.

3 OBRAS DE URBANIZACIÓN

De acuerdo a lo dispuesto en la normativa de rango superior, se han determinado, en el apartado anterior, las fases o etapas para la ejecución de las diferentes obras, procediéndose en este punto a la determinación de las actuaciones que comprende cada etapa.

A estos efectos se determinan y se dan por transcritas en el presente documento los servicios y obras que son necesarios incluir en el ámbito del Plan Especial, según lo dispuesto en la Memoria y en los Planos de Ordenación.

En los citados planos se observa la urbanización de los espacios públicos que es necesario realizar y las redes que se deben

adaptar para el servicio de la misma.

Por lo tanto los Proyectos de Obras de Urbanización de cada una de las etapas deben incluir en sus determinaciones todas las obras que se citan y aquellas que se determinan en las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana.

Asimismo se tendrán en cuenta la implementación de las Medidas correctoras y mecanismos de seguimiento dispuestos en el Documento Ambiental Estratégico, para incorporar al proceso de materialización de las obras las consideraciones indicadas en ese Documento Ambiental.

4 PROCEDIMIENTO DE OBTENCIÓN DE LOS SUELOS DESTINADOS A REDES PÚBLICAS

El procedimiento de obtención para llevar a cabo la gestión y urbanización en el ámbito del Plan Especial, teniendo en cuenta que la obtención del suelo privado para destinarlo al dominio público en el ámbito del Plan Especial pertenece a cuatro propiedades diferentes--685,03 m²s- y representa el 2,31 % del

total de la superficie del Plan Especial, se debe corresponder con lo dispuesto en el artículo 90.c) de la LSMad, efectuándose a través de una gestión por permuta forzosa, expropiación o cualquier otra forma de adquisición de la propiedad que se lleve a cabo por el Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid.

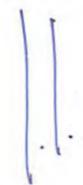
En Las Rozas de Madrid, Diciembre 2016

Por Estudio Jalvo S.L.P.

Ins. C.O.A.M. nº70185



Joaquín Jalvo Mínguez
Arquitecto
Col. C.O.A.M. nº 7617



Vanesa Jalvo Olmedillas
Arquitecta
Col. C.O.A.M. nº 14465

PLAN ESPECIAL

DE

INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD “CENTRO URBANO/LA MARAZUELA/CAMINO VIEJO DE MADRID”, PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MÁRGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+885

DOCUMENTO 8. ESTUDIO DE VIABILIDAD E INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

ÍNDICE

ÍNDICE	133
1 INTRODUCCIÓN	134
2 INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA.....	134
2.1.....Conceptos previos	134
2.2.....Gestión del Plan Especial	135
2.3.....Características de la planificación.....	136
2.1.....Estudio económico del Plan Especial.....	137
2.2.....Análisis de la incidencia en la Hacienda Local	138
2.2.1 Análisis de los gastos	138
2.2.2 Análisis de ingresos	139
2.3.....Conclusiones.....	139
3 ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICA	140
3.1.....Objeto del Estudio	140
3.2.....Alcance	140
3.3.....Contenido.....	140
3.4.....Marco jurídico.....	141
3.5.....Viabilidad de desarrollo	141
3.5.1 Consideraciones generales	141
3.5.2 Viabilidad territorial	142
3.5.3 Viabilidad de gestión	142
3.5.4 Viabilidad de financiación	143
3.5.5 Programación de actuaciones	143
3.6.....Estudio Económico-Financiero del Plan Especial.....	143
3.7.....Conclusiones.....	144



1 INTRODUCCIÓN

El presente Documento consta de dos apartados, el Informe de Sostenibilidad Económica y la Memoria de Viabilidad Económica y, conforme a lo dispuesto en los artículos 22.4 y 22.5 de la LS15,

en el mismo se concretan las disposiciones establecidas en los artículos anteriormente citados.

2 INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

2.1 CONCEPTOS PREVIOS

La exigencia de la inclusión de un Informe de Sostenibilidad Económica, contenida en el artículo 22.4 LS15, y su desarrollo a través del artículo 3.1 RVLS. versa sobre *"la necesidad de que todo instrumento de ordenación de las actuaciones de urbanización tenga que incluir en su documentación un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se deberá ponderar, en particular, el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el*

mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos"

Por lo tanto el objeto del presente Informe es justificar la sostenibilidad de las propuestas efectuadas en el Plan Especial de Infraestructuras Viarias para la mejora de la permeabilidad "Centro Urbano/La Marazuela/Camino Viejo de Madrid", para la ejecución de infraestructura de conexión de las márgenes de la



A-6 a la altura del PK 17+885, en los términos a que alude la citada normativa.

El contenido del mismo se centra en la evaluación y análisis del impacto económico y financiero que para el Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid tiene dicha actuación, analizando los costes de puesta en marcha, el mantenimiento y la prestación de los servicios públicos necesarios para su correcto funcionamiento. Por otra parte, se analizarán los ingresos derivados de los tributos municipales que se derivarán de esta actuación.

La diferencia entre los gastos que el Ayuntamiento deberá soportar menos los ingresos que percibirá por todos los conceptos derivados de la actuación urbanizadora que se proyecta en este Plan Especial, determinará la sostenibilidad económica de la mencionada actuación urbanística a largo plazo.

Con ello se pretende evitar que se proyecten desarrollos urbanísticos que sean difíciles de mantener por la Administración Local. La coherencia del planeamiento municipal debe estar amparada por la programación de los desarrollos urbanísticos, así como por la viabilidad de los mismos, tanto desde el punto de vista técnico como del punto de vista económico.

2.2 GESTIÓN DEL PLAN ESPECIAL

+

La determinación de las obras a ejecutar en este Plan Especial de Infraestructuras Viarias conduce a materializar aquellas que son necesarias para conseguir la interconexión de las dos márgenes de la Autovía A6 y por lo tanto poner en conexión a las dos partes de la ciudad que están separadas por la citada Autovía y las obras y adquisiciones de suelo complementarias del mismo.

La propia definición de las obras que se plantean responde a integrar dos partes de la ciudad separadas por un Sistema General o Red General que afecta por lo tanto a toda la estructura general de infraestructuras viarias del Municipio y forman parte de la misma.

La estimación de los ingresos y gastos futuros parte de la situación actual de la hacienda municipal con tal de asegurar, al menos, el mismo estándar de servicios soportando al mismo tiempo idéntica presión fiscal, sin perjuicio de que el Ayuntamiento en su autonomía tendrá capacidad para modificarlos en función de las necesidades y de su propia política municipal.

Por otra parte, no ha de confundirse sostenibilidad económica con viabilidad económica, ya que esta última lo único que hace, en el corto y medio plazo, es analizar en términos de flujos económicos la posibilidad económica de su ejecución, si bien no analiza su explotación en el tiempo, lo que garantiza su sostenibilidad. Con frecuencia, los recursos de que se dispone para evaluar la viabilidad económica vienen determinados por los que produce el propio proyecto que se está evaluando e informando, por lo que en realidad se lleva a cabo un análisis de rendimiento o rentabilidad interna, enfrentando en términos puramente monetarios lo que se produce con lo que se gasta.

Debido a ello y al tratarse de un planeamiento de iniciativa de desarrollo municipal, la totalidad de los gastos derivados de la implantación de la ordenación que se deduce del Plan Especial, correrán a cargo del Municipio.

En efecto, tanto las obras correspondientes a la conexión propiamente dicha, como a la adecuación de los accesos al nuevo "puente" de acceso que se crea desde el viario municipal y desde el enlace con la vía de servicio de la A-6, y complementariamente con las derivadas de la adecuación de las restantes infraestructuras, se llevarán a cabo íntegramente por el Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid, como se recoge en el Estudio Económico del mismo.



2.3 CARACTERÍSTICAS DE LA PLANIFICACIÓN

Las determinaciones básicas de la planificación que se establecen en el presente Plan Especial corresponde a la definición de los elementos necesarios para poder obtener una comunicación física entre las dos tejidos urbanos disociados, correspondientes al Centro Urbano del Municipio y el barrio de La Marazuela y el Camino Viejo de Madrid, a la vez que se solventan otros problemas de ordenación de tráfico, adecuación de los niveles sonoros y la resolución de diferentes problemas infraestructurales, según se ha podido observar en la Memoria de este Plan.

Por lo tanto, esta planificación atiende principalmente a conseguir una ordenación que resuelva los problemas de interconexión de los dos barrios y defina las obras que es necesario efectuar para lograrlo y, paralelamente, establezca la ordenación complementaria que resuelva los accesos a la propia obra y establezca la planificación y protección de las parcelas que se encuentran en la proximidad de la propia obra principal, para que todo el conjunto consiga establecer la necesaria conexión entre las tramas urbanas segregadas y se logre la deseada unión entre las nuevas actuaciones y el centro urbano de la propia ciudad existente.

Las acciones que se proponen parten de posibilitar la gestión más eficaz de las misma y de acuerdo a los objetivos marcados se desarrollan sobre unos suelos en su mayoría de propiedad pública, quedando solamente una pequeña parcela de propiedad privada en el ámbito de la ordenación.

A los efectos de la gestión de las obras, en la primera fase proyectada, no interfiere la existencia de las propiedades privadas existentes, por lo que la obtención de esas propiedades se gestionará ajustándose a la programación para su obtención establecida en el Plan General vigente.

En el resto de las fases, la adquisición de los suelos ocupados por calificaciones viarias o de espacios libres y la ejecución de las obras necesarias se incluyen dentro de las previsiones del Plan General por lo que no causan alteración en los presupuestos de financiación de las propuestas del Plan Especial.

Por lo tanto todo el ámbito del Plan Especial se refiere a un suelo Urbano Consolidado de propiedad pública en 28.948,68 m²s (97,69 %) y de propiedad privada en 685,03 m²s, (2,31%) que totaliza una extensión superficial de 29.633,71 m²s.

A los efectos de este Informe de Sostenibilidad Económica se debe concretar que existe solamente una tipología de suelos dentro del ámbito de actuación que se corresponde con la de los suelos sin aprovechamiento lucrativo.

Todos ellos se corresponden en su mayor parte, 27.688,22 m²s, (93,43 %) con suelos destinados a Zona Viaria de la Estructura General y Local del municipio; una pequeña parte a Espacios Libres de Sistema General y Local, 843,89 m²s, (2,85 %) y una tercera tipología se corresponde a un suelo destinada a Equipamiento Público de Servicios Urbanos de la Estructura General, en una superficie de 1.101,60 m²s, (3,72%).

Los suelos destinados a espacios viarios y equipamiento son de propiedad pública (Estado y Municipio de Las Rozas de Madrid) en su gran mayoría, y solamente una parte de la Zona Libre de Sistema Local está formando parte del dominio privado del Plan.

La relación correspondiente a la calificación de los usos dentro del ámbito del Plan Especial es la siguiente.



USOS NO LUCRATIVOS	Zona de Ordenanza	Superficie Suelo m ² s
Zona de Equipamiento Público de Sistema General	6	1.101,60
Zona Espacios Libres Red General	7	584,91
Zona Espacios Libres Red Local	7	258,98
Zona viaria Red General	---	23.259,37
Zona viaria Red Local	---	4.428,85
TOTAL SUELOS NO LUCRATIVOS	---	29.633,71

2.1 ESTUDIO ECONÓMICO DEL PLAN ESPECIAL

La evaluación económica de las obras que se deben ejecutar para llevar a cabo las determinaciones del presente Plan Especial en la primera fase, se corresponden a las del Proyecto existente para la formalización de las mismas y se refieren a las obras de ejecución del paso a diferente nivel bajo la Autovía A6 y las obras complementarias para garantizar los accesos a este paso y lograr la funcionalidad del mismo. Consisten en las conexiones de las comunicaciones entre los espacios viarios rodados y peatonales situados a ambos márgenes de la A6 y las propuestas para la creación de otros modos de comunicación en el resto del término municipal. Asimismo las obras comprenden todas las infraestructuras necesarias y su conexión con las existentes para garantizar el funcionamiento de todo el sistema.

Por lo tanto el coste de ejecución de esta actuación se corresponde con las obras de urbanización de los espacios públicos y que serán, con carácter general las previstas en el artículo 97 LSMad, sin perjuicio de las previstas en el PGOU que sean congruentes.

Complementariamente se deberán considerar los costes de los mecanismos de seguimiento de las Medidas Ambientales que se han considerado.

Conforme a lo expuesto, la inversión para la ejecución de las previsiones del planeamiento en la primera fase, corresponde a la cantidad de dos millones quinientos cincuenta y dos mil

ochocientos catorce euros con veintitrés céntimos (2.552.814,23 €). Se estima los costes del seguimiento ambiental en ocho mil novecientos treinta y cuatro euros con ochenta y cinco céntimos (8.934,85 €).

La ejecución de las inversiones en las fases 2 y 3 se derivan de los gastos de las adquisiciones de los suelos destinados al dominio público (fases 2 y 3), que se presupuestan en cuatrocientos sesenta y seis mil ciento un euros con veintiséis céntimos (466.101,26 €) y en la urbanización de los mismos que, de acuerdo a su calificación urbanística (zona de protección de viario general y zona de viario local) se presupuestan en sesenta mil cuatrocientos setenta y cuatro euros con diez céntimos (60.474,10€). Los costes del seguimiento ambiental de estas fases se establecen en novecientos siete euros con once céntimos (907,11€).

La ejecución de la fase 4 se corresponde a la instalación de la pantalla acústica, valorada en sesenta y un mil ciento ochenta y dos euros con sesenta y ocho céntimos (61.182,68 €) que son parte de las establecidas en el seguimiento ambiental de la propuesta y a las obras de adaptación del viario, y como estas últimas se corresponden a las de mantenimiento de los espacios viales existentes, no se incorporan a las propias del Plan Especial al formar parte de los correspondientes presupuestos generales municipales.

Por lo tanto la inversión total de las actuaciones del presente Plan Especial asciende a tres millones ciento cincuenta mil cuatrocientos catorce euros con veintitrés céntimos (3.150.414,23€).

La asignación de las inversiones corresponderá al Municipio de Las Rozas de Madrid conforme a las disposiciones para esta categoría de suelo urbano consolidado y de la legislación de

aplicación.

De esta forma, al no haber sufrido variación en su planteamiento con respecto a la ordenación vigente del Plan General, la financiación de toda la inversión del Plan Especial está asumida en los presupuestos municipales para la ejecución del Plan General vigente.

2.2 ANÁLISIS DE LA INCIDENCIA EN LA HACIENDA LOCAL

2.2.1 Análisis de los gastos

Lo que corresponde ejecutar y financiar al Ayuntamiento es la urbanización y puesta en marcha de las redes generales y las locales en suelo urbano consolidado, la de los equipamientos, espacios libres y zonas viarias previstos y ello sin perjuicio de que en las redes generales pueda llegar a acuerdos con instituciones u organismos de la Administración que vaya a ejecutarlas.

Para la creación, puesta en marcha y funcionamiento del ámbito del desarrollo se prevé la ejecución de un paso a desnivel y las conexiones del mismo a las redes existentes, así como la adquisición de los suelos destinados al dominio público y a la ejecución de las infraestructuras necesarias, todo ello por parte del Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid.

A este coste aproximado habrá que añadir los Gastos Corrientes que se generan con la puesta en marcha de la actuación en Plan Especial de Reforma Interior.

Los Gastos u Obligaciones Reconocidas a tener en cuenta para proceder a una estimación de las mismas, se corresponden con los siguientes capítulos:

- Gastos de Personal.
- Gastos en Bienes y Servicios.
- Transferencias corrientes.

Teniendo en cuenta que las actuaciones que se demandan para la puesta en servicio de las determinaciones de este Plan estaban previstas en la planificación económica del Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid, los únicos gastos que se pueden imputar a la planificación que se propone es el mantenimiento de la nueva estructura viaria generada y a los espacios libres, que dada su magnitud (28.5325,11 m²s prácticamente igual a la existente, 28.437,33 m²s) se puede considerar que puede ser absorbida por la propia estructura del mantenimiento actual del sistema viario que posee en estos momentos el Ayuntamiento y que por ello no se produce un aumento de gasto en los presupuestos municipales con la ordenación propuesta en esta planificación.

La incorporación de las pantallas acústicas en la protección del equipamiento general parte de la propia aplicación de las determinaciones legales a los usos que se definen por el planeamiento, por lo que su previsión se corresponde a partidas ordinarias del presupuesto municipal.

Asimismo también hay que hacer constar que la incorporación de lo planificado, en la zona del Camino Viejo de Madrid, en cuanto a las infraestructuras de servicios, mejora su trazado y en algún caso la incorporación de algún servicio o red inexistente y en otros se mejora un servicio deficitario, por lo que la implantación de los mismos posibilitará una mejora en las labores de mantenimiento municipal, lo que conllevará un ahorro de las

partidas correspondientes a los mantenimiento obligatorios de las infraestructuras de servicios.

2.2.2 Análisis de ingresos

Si ahora se analizan los ingresos que conlleva un desarrollo urbanístico como el que se plantea por el Plan Especial de Infraestructuras Viarias, se puede considerar que los ingresos que puede generar son del género indirecto, puesto que inciden sobre la necesidad de crear ciudad entre dos barrios que en estos momentos están separados por una gran infraestructura.

Los beneficios que producirá esta actuación en el conjunto de la ciudad tendrán el carácter de un aumento en la calidad de vida de los barrios y de los equipamientos previstos, una disminución en los gastos de las intercomunicadores generales de la ciudad, una incorporación al tejido social de la trama urbana que en estos momentos está aislada, lo que conllevará una mayor aceptación de esa ubicación para poder ubicar la residencia de un mayor número de ciudadanos y una mejora en los servicios generales de la zona del Camino Viejo de Madrid y del barrio de La Marazuela.

Todos estos beneficios son difícilmente evaluables en términos económicos, pero lo que es cierto es que si supondrán un mayor crecimiento del barrio con la incorporación de nuevas viviendas, locales comerciales y servicios terciarios, lo que llevará a incrementar los ingresos municipales por diferentes conceptos.

2.3 CONCLUSIONES

Concluido el análisis expuesto en la metodología a seguir en la redacción de este Informe de Sostenibilidad, para analizar la ordenación propuesta por el Plan Especial de Infraestructuras Viarias para la mejora de la permeabilidad "Centro Urbano/La Marazuela/Camino Viejo de Madrid", para la ejecución de infraestructura de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura

Teniendo en cuenta el carácter de este Informe de Sostenibilidad, lo anteriormente descrito puede incidir en la cuantía y gestión de los siguientes impuestos municipales:

- Impuesto Sobre Bienes Inmuebles
- Impuesto Sobre Actividades Económicas
- Impuesto Sobre Vehículos de Tracción Mecánica
- Impuesto Sobre Construcciones, Instalaciones y Obras
- Tasa por Prestación de Servicios Urbanísticos.
- Participación en los Tributos del Estado.

Al considerar que todos los ingresos que provengan de los conceptos anteriormente e descritos siempre serán favorables al Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid y al considerar que no existen aumento en los gastos se puede observar que la actuación es perfectamente sostenible para el Municipio, por lo que queda suficientemente aclarado este concepto en aras al no considerar gravosa la presente actuación para las arcas municipales.

del PK 17+885, se puede comprobar que no existe impacto negativo para las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las obras e infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes.

3 ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICA

3.1 OBJETO DEL ESTUDIO

Formando parte del Plan Especial de Infraestructuras Viarias para la mejora de la permeabilidad "Centro Urbano/La Marazuela/Camino Viejo de Madrid", para la ejecución de infraestructura de conexión de las márgenes de la A-6 a la altura del PK 17+885, el presente apartado denominado Estudio de Viabilidad Económica, tiene como objetivo la justificación de la viabilidad del instrumento de planeamiento que se redacta. Su finalidad abarca desde la adecuación del propio instrumento de planeamiento, como documento reglado legalmente, a la legislación de todo orden que concurre, hasta los aspectos físicos y medioambientales que se producen en su territorio, pasando por los económicos, sociales, etc.

Una parte importante de este apartado es la viabilidad económica de la propuesta que formula el Plan Especial. Por otra parte, los diferentes documentos que conforman e informan al propio instrumento del Plan Especial, contienen ya los elementos que justifican determinados aspectos de su sostenibilidad y viabilidad.

Los mismos se irán exponiendo en los próximos apartados específicos en donde se analizan dichos temas.

Por tanto, el contenido y alcance de este apartado se incorpora en los siguientes puntos.

3.2 ALCANCE

Por lo que se refiere al alcance del Estudio de Viabilidad, se significa que el mismo es proporcionado a los objetivos que se persiguen.

El alcance del Estudio de Viabilidad es el necesario para que quede justificada la viabilidad y sostenibilidad del mismo.

3.3 CONTENIDO

Establecer el contenido del Estudio de Viabilidad supone relacionar en forma de índice los aspectos que va justificando en su desarrollo.

A tal fin, en el presente Estudio se justifican los siguientes aspectos:

A) MARCO JURÍDICO

Se relaciona la normativa legal que afecta de forma sustancial al instrumento de planeamiento que se considera, el Plan Especial.

No solo se atiende a las normas, con rango de ley o inferior, que tienen, en el suelo o la ordenación del territorio, su objeto



principal. Asimismo se consideran todas aquellas que tienen, en la protección de territorio y las infraestructuras su objetivo, en las que regulan la movilidad de las personas, en la seguridad en los procesos constructivos, y en cualquier otra afección del territorio.

B) VIABILIDAD DE DESARROLLO

Se considera tanto la viabilidad física territorial como la de gestión, económica y financiera para acometer las estrategias que contempla el Plan Especial.

3.4 MARCO JURÍDICO

El marco jurídico del presente Estudio de Viabilidad es el que se contiene en la LSMad, el Reglamento del Planeamiento Urbanístico (RP) y la Ley de Carreteras del Estado (LCE).

El artículo 52 LSMad expresa:

"Artículo 52. Documentación
El Plan Especial se formalizará en los documentos adecuados a sus fines concretos, incluyendo, cuando proceda, Catálogo de bienes y espacios protegidos e informe de los organismos afectados."

En el artículo 77 RP especifica que los Planes Especiales contendrán aquellas determinaciones necesarias según el siguiente texto:

"Artículo 77.
1. Los Planes Especiales contendrán las determinaciones necesarias para el desarrollo del Plan Director Territorial de Coordinación, del Plan General de ordenación o de las Normas Complementarias y Subsidiarias.
En los supuestos del número 3 del artículo anterior, los Planes Especiales deberán contener las determinaciones propias de su naturaleza y finalidad, debidamente justificadas y desarrolladas.
2. Las determinaciones a que se refiere el número anterior se concretarán en los documentos siguientes:
a) Memoria descriptiva y justificativa de la conveniencia y oportunidad del Plan Especial de que se trate.
b) Estudios complementarios.
c) Planos de información y de ordenación a escala adecuada."

d) Ordenanzas cuando se trate de Planes Especiales de reforma interior o de ordenación de recintos y conjuntos históricos y artísticos.
e) Normas de protección cuando se trate de Planes Especiales de esta naturaleza.
f) Normas mínimas a las que hayan de ajustarse los proyectos técnicos cuando se trate de desarrollar obras de infraestructura y de saneamiento.
g) Estudio económico-financiero.
3. El contenido de la documentación de los Planes Especiales tendrá el grado de precisión adecuado a sus fines, y aquella será igual a la de los Planes Parciales cuando sean de reforma interior, salvo que alguno de los documentos de éste sea innecesario por no guardar relación con la reforma."

La Ley de Carreteras afecta solamente en tanto en cuanto la actuación que se propone queda bajo el suelo de una carretera cuya propiedad es del Estado, A6, y los accesos a la misma se ordenan en el presente Plan Especial. En esa misma línea, también se considera puesto que afecta a las determinaciones que se generan en la parcela destinada a Equipamiento General, en cuanto se ubica colindante con la travesía de la citada autovía y dentro del tramo urbano de la misma.

En este documento se justifica la viabilidad de la actuación de acuerdo a toda la normativa anteriormente expuesta

3.5 VIABILIDAD DE DESARROLLO

3.5.1 Consideraciones generales

Queda justificado en este apartado la viabilidad general de la propuesta que formula el Plan Especial, considerándolo desde la perspectiva de sus propias determinaciones.

En los siguientes apartados se van analizando estas circunstancias, de donde se deduce la total viabilidad de la propuesta globalmente considerada.



3.5.2 Viabilidad territorial

Desde el punto de vista físico, territorial, queda demostrado a través de los documentos integrantes en este Plan Especial, que la propuesta es viable desde el punto de vista del territorio.

Varios son los aspectos que se consideran en este punto, que se relacionan:

- a) Medio físico y capacidad de acogida.
- b) Adecuación al modelo territorial.
- c) Encuadre y adaptación en el entorno
- d) Comunicaciones, equipamiento e infraestructuras

Por lo que respecta al primero de los aspectos que se consideran, del medio físico y su capacidad de acogida y su protección, el territorio en que se actúa, globalmente considerado, permite incorporar la intervención al espacio colindante, conforme a las determinaciones propias del Plan General y poder localizar los usos previstos.

3.5.3 Viabilidad de gestión

Se considera en este apartado la viabilidad en la gestión de los mecanismos que prevé el Plan Especial para su desarrollo.

Aunque la legislación del suelo proyecte los mecanismos de gestión adecuados para el desarrollo armónico y equilibrado del suelo, el Plan Especial coadyuva a esta viabilidad en la gestión incidiendo en la mejora de la ordenación general y pormenorizada de todas las determinaciones que el planeamiento general ha dispuesto en este ámbito y en las zonas colindantes al mismo.

Al ubicarse las actuaciones principales que propone el Plan Especial, para garantizar las conexiones deseadas, sobre un suelo de propiedad pública no es necesario gestionar en la primera

Si se considera el marco de la viabilidad territorial del Plan General, al no alterar las determinaciones estructurantes y mejorar las pormenorizadas, se demuestra la viabilidad de la propuesta.

Al ser el objetivo principal del planeamiento conseguir la permeabilidad entre las tramas urbanas colindantes al ámbito planificado, se comprende que su adaptación al entorno es plena y su encuadre es el óptimo para conseguir los objetivos propuestos, por lo que se demuestra su viabilidad y la necesidad de su incorporación al planeamiento de este espacio municipal.

Y por último si se considera la viabilidad, en lo que respecta a las comunicaciones, equipamiento e infraestructuras, al optimizar, adaptar y servir de nexo de unión entre los espacios urbanos colindantes a la A6 y mejorar lo proyectado por el planeamiento general, se puede observar que es totalmente asumible la ordenación que se realiza.

fase la disponibilidad de los suelos por lo que la gestión de la actuación queda garantizada.

Con respecto a las fases 2 y 3 la gestión de los suelos se podrá efectuar por cualquiera de los procedimientos previstos en el artículo 90.c) LSMad y que dada la extensión de los mismos (685,03 m²s) y el número de parcelas involucradas en esa gestión (4) no representa dificultad en la gestión del Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid.

La fase 4 se corresponde a actuaciones propias de protección y mantenimiento que son perfectamente posibles en todo momento.



3.5.4 Viabilidad de financiación

En el siguiente punto de este Apartado, relativo al Estudio Económico y Financiero de este Plan Especial, queda justificada la viabilidad de financiación de la actuación proyectada por aportación de los recursos propios del Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid.

El Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid dispone de la capacidad financiera para acometer las actuaciones que se adjudican al mismo y son suficientes para garantizar la solvencia en las actuaciones, según se puede observar en las previsiones presupuestarias destinadas a inversiones de urbanización en los presupuestos municipales.

3.5.5 Programación de actuaciones

El presente Plan Especial de Infraestructuras Viarias lo único que propone es ultimar las determinaciones que la planificación general dispuso en su día para conseguir el objetivo deseado, de tal forma que aquellas especificaciones que esa planificación general no ha otorgado por las razones que en su momento se tuvieron en cuenta, este Plan concreta, de forma posibilista, esas actuaciones de urbanización y por lo tanto, las mismas quedan

adaptadas a los espacios públicos que afectan a ambos márgenes de la A6, por lo que su programación queda encuadrada en la misma que el Plan General asignó a la actuación de la unión con una plataforma entre las dos márgenes de la Autovía A6.

3.6 ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO DEL PLAN ESPECIAL

Se ha puesto de manifiesto en la Memoria de este Plan Especial de Infraestructuras Viarias que el coste de ejecución de esta actuación en la primera fase se corresponde con las obras de urbanización del enlace a desnivel bajo la A6 y de los espacios públicos adyacentes y que serán, con carácter general las previstas en el artículo 97 LSMad, sin perjuicio de las previstas en el

Plan General que sean congruentes y los costes derivados del seguimiento ambiental.

La inversión para la ejecución de las previsiones del planeamiento y del seguimiento ambiental se corresponde con la siguiente descripción:

PRESUPUESTO DE PASO INFERIOR A6			
CAPÍTULO	CONCEPTO	PRESUPUESTO	
		€	%
1	Desvíos provisionales de las obras	27.555,55	1,28
2	Levantados, demoliciones y desmontajes	19.637,45	0,92
3	Movimientos de tierras	233.335,08	10,88
4	Estructuras	1.204.482,47	56,14
5	Drenaje	80.991,21	3,78
6	Reposiciones	145.715,08	6,79
7	Pavimentos	43.553,34	2,03
8	Firmes	97.988,35	4,57
9	Señalización	12.713,09	0,59
10	Mobiliario urbano	5.291,84	0,25
11	Alumbrado	34.214,24	1,59
12	Jardinería	3.421,95	0,16
13	Gestión de residuos	89.425,74	4,17
14	Control de calidad	99.271,00	4,63
15	Seguridad y salud	47.625,65	2,22
	Total ejecución material	2.145.222,04	
	19% Gastos generales y beneficio industrial	407.592,19	
	TOTAL PRESUPUESTO DE CONTRATA	2.552.814,23	
	Costes seguimiento ambiental	8.934,85	

La previsión para la urbanización de la zona de viario de protección de sistema general (388 m²s) y la urbanización del viario local y espacio libre local de las fases 2 y 3 (297,03 m²s) asciende a la cantidad de 60.474,10 €; el previsto para la adquisición de las propiedades que en estos momentos pertenecen a propietarios privados es de 466.101,26 € y el del seguimiento ambiental de esta fase es de 907,11 €.

Las obras correspondientes a la cuarta fase definidas en el Plan Especial que corresponden a la instalación de las pantallas acústicas ascienden a 61.182,68 €.

Si se tiene en cuenta que el resto de la obras contempladas que

se deben ejecutar en la cuarta fase son las normales de conservación de los espacios públicos y por lo tanto no deben ser adicionadas al presupuesto específico de las obras que corresponden a las decisiones propias de este planeamiento, se puede estimar que el presupuesto total, en todas las fases previstas en la ordenación, asciende a 3.150.414,23 euros.

La asignación de las inversiones corresponderá al Municipio de Las Rozas de Madrid, conforme a las disposiciones para esta categoría de suelo urbano consolidado.

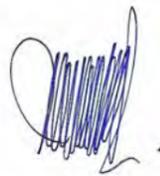
3.7 CONCLUSIONES

Tomando como base las estimaciones calculadas se concluye que a todos los efectos se asegura la inversión por estar incluida en los presupuestos municipales.

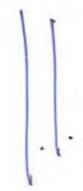
En Las Rozas de Madrid, Diciembre 2016

Por Estudio Jalvo S.L.P.

Ins. C.O.A.M. nº70185



Joaquín Jalvo Minguez
Arquitecto
Col. C.O.A.M. nº 7617



Vanesa Jalvo Olmedillas
Arquitecta
Col. C.O.A.M. nº 14465

PLAN ESPECIAL**DE**

INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PARA LA MEJORA DE LA PERMEABILIDAD “CENTRO URBANO/LA MARAZUELA/CAMINO VIEJO DE MADRID”, PARA LA EJECUCIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE CONEXIÓN DE LAS MÁRGENES DE LA A-6 A LA ALTURA DEL PK 17+885

DOCUMENTO 9. RESUMEN EJECUTIVO

ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN	147
2	DELIMITACIÓN DE LOS ÁMBITOS EN LOS QUE LA ORDENACIÓN PROYECTADA ALTERA LA VIGENTE.....	147
3	PLANOS DE SITUACIÓN DEL ÁMBITO DONDE SE PRODUCE LA COMPLEMENTACIÓN.....	148
4	ALCANCE DE LA ORDENACIÓN	149
5	CONDICIONES DE EDIFICACIÓN	150
6	RÉGIMEN DE EJECUCIÓN DE LA ORDENACIÓN	150



1 INTRODUCCIÓN

De acuerdo con el artículo 25.3 LS15, a fin de garantizar la publicidad, eficacia, transparencia y difusión de los procesos urbanísticos, es necesaria la redacción de un Resumen Ejecutivo en todos los procedimientos de aprobación o alteración de instrumentos de ordenación urbanística.

El contenido de este documento debe incluir, según la citada normativa:

- La delimitación de los ámbitos en los que la ordenación proyectada altera la vigente, con un plano de su situación, y alcance de dicha alteración.
- En su caso, los ámbitos en los que se suspendan la ordenación o los procedimientos de ejecución o de intervención urbanística y la duración de dicha suspensión.



2 DELIMITACIÓN DE LOS ÁMBITOS EN LOS QUE LA ORDENACIÓN PROYECTADA ALTERA LA VIGENTE

El ámbito de la presente normativa es el del Plan Especial de Infraestructuras Viarias para la mejora de la permeabilidad "Centro Urbano/La Marazuela/Camino Viejo de Madrid", para la ejecución de infraestructura de conexión de las

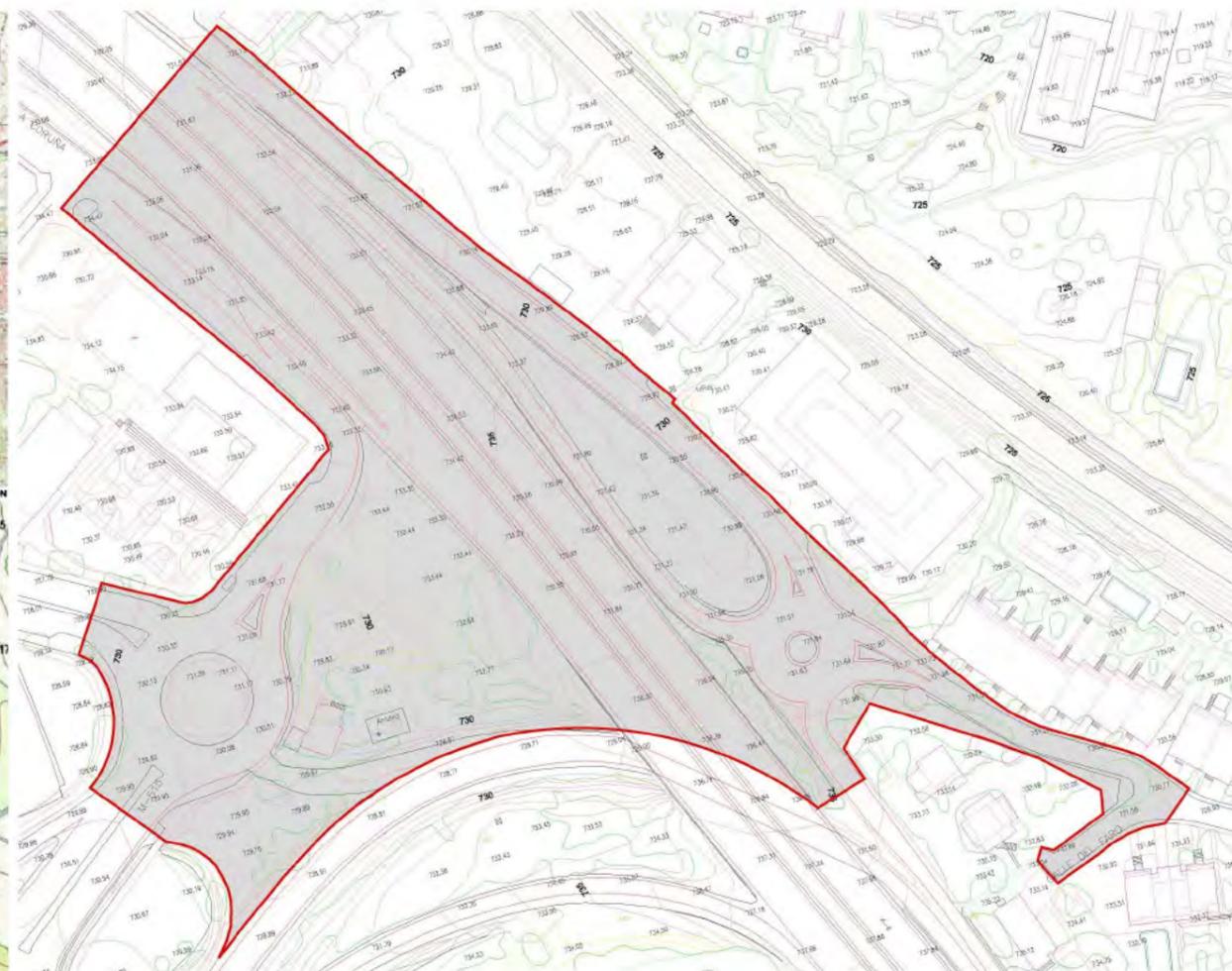
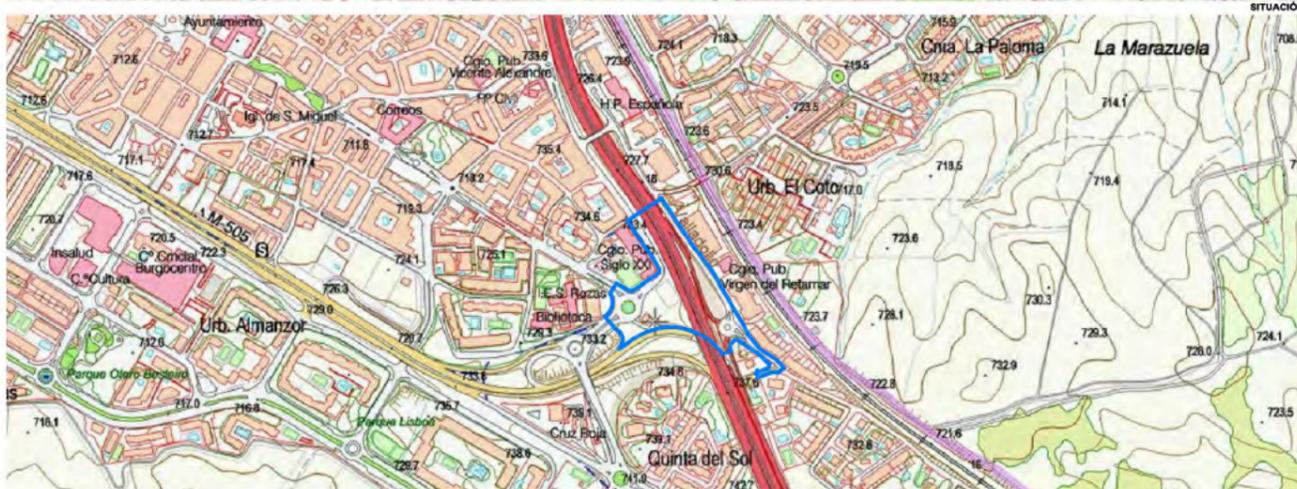
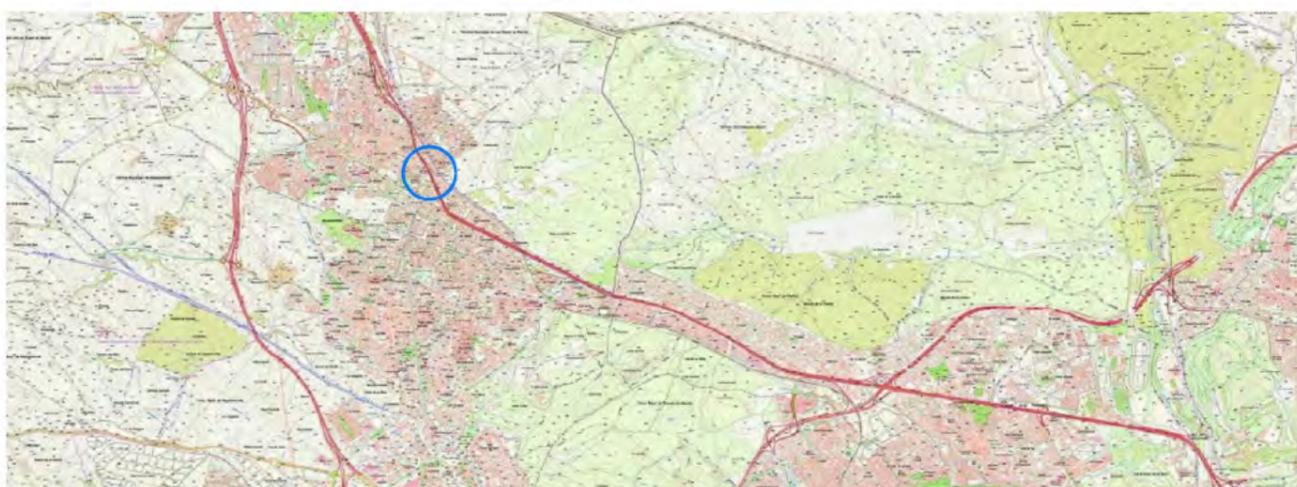
márgenes de la A-6 a la altura del PK 17+885, en el término municipal de Las Rozas de Madrid, Madrid.



3 PLANOS DE SITUACIÓN DEL ÁMBITO DONDE SE PRODUCE LA PLANIFICACIÓN

La situación y delimitación del ámbito al que se refiere la presente planificación se incluyen a continuación,

pudiéndose referir al plano de Información IN-1. Situación y IN-2. Delimitación del ámbito de actuación.



4 ALCANCE DE LA ORDENACIÓN

El contenido de la ordenación del presente Plan Especial se refiere a concretar las obras necesarias y establecer la normativa para que se puedan llevar a cabo las mismas, con el objeto de conseguir la unión de las dos tramas urbanas ubicadas en las dos márgenes de la A6 dentro del municipio y de esa forma aproximar esos espacios con conexiones desde el Centro Urbano a los desarrollos existentes en el entorno de La Marazuela y el Camino Viejo de Madrid y de esa forma lograr la permeabilidad deseada entre los dos tejidos urbanos que en estos momentos están segregados por el trazado de la ya citada Autovía del Noroeste A6.

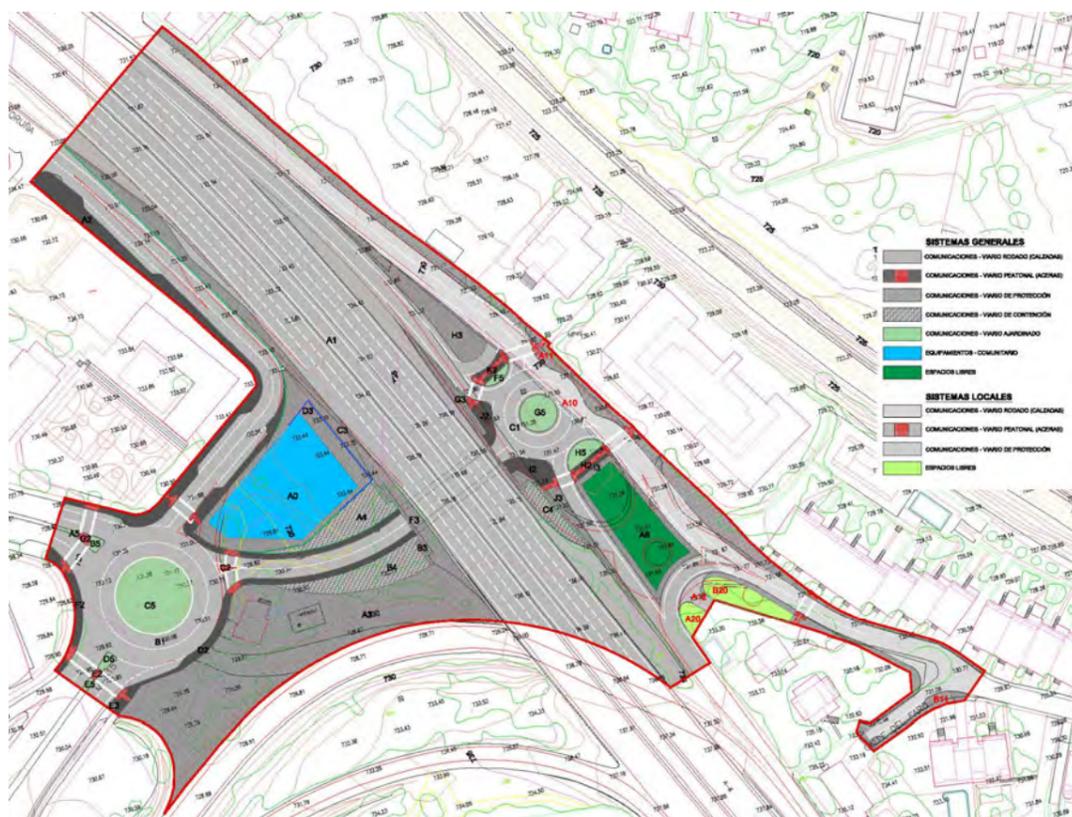
Complementariamente se establecen las medidas para la ordenación de los espacios colindantes al acceso propuesto, resuelto en modo de paso inferior en la A6 de acuerdo a los estudios y propuestas aprobados por la Autoridad que gestiona la Autovía del Noroeste A6 (Demarcación de Carreteras de Madrid del Ministerio de Fomento) y adicionalmente se propone la mejora de las infraestructuras o redes que existen y la incorporación de las que deben emplazarse en ese espacio.

Todas las obras y mejoras en la ordenación que deberán ser de aplicación a las infraestructuras y parcelas que se encuentran dentro del ámbito ordenado, contienen los aspectos relacionados con los siguientes parámetros urbanísticos:

- Definición de las acciones necesarias para conseguir la permeabilidad de la malla urbana, en el tramo en el que la Autovía del Noroeste A6 discurre por esta parte del municipio (PK 17+885).

- Concreción de las intervenciones necesarias sobre la estructura viaria para conseguir los objetivos marcados
- Adecuación a las anteriores propuestas de la ordenación pormenorizada de las parcelas incluidas en la delimitación.
- Adaptación de las alineaciones y rasantes de las parcelas colindantes a la actuación, teniendo en cuenta el alcance de las determinaciones en las propuestas que se efectúan.
- Definición de las medidas de protección acústica a las parcelas incluidas en la delimitación del Plan Especial
- Análisis de las infraestructuras existentes en las redes de servicios para efectuar las propuestas que incidan en la permeabilidad de la trama urbana deseada.

El conjunto de todos los parámetros urbanísticos regulados en los anteriores conceptos, de forma gráfica o normativa, completan y mejoran las condiciones de ordenación en los espacios viarios, espacios libres y parcelas a las que corresponde su ámbito y que son el resultado del análisis detallado del espacio que se ordena, para poder desarrollar las propuestas definidas en la planificación general y que son adaptadas a las especiales características de esta zona, de tal forma que se puedan llevar a cabo los objetivos fijados en la planificación general dentro del mantenimiento de los intereses generales, consiguiendo la conexión deseada entre los dos espacios de la ciudad.



5 CONDICIONES DE EDIFICACIÓN

Las condiciones de la edificación se corresponden a las establecidas en el Plan General de Ordenación Urbana de Las Rozas de Madrid para esta área, siendo de aplicación las mismas normas zonales que establece el citado Plan General a todos los espacios públicos y a las parcelas existentes en el ámbito del Plan Especial, adaptando las determinaciones de las alineaciones y rasantes a las propuestas de las obras necesarias a ejecutar para conseguir los objetivos reseñados y adaptando la normativa de aplicación a lo dispuesto en las nuevas ordenaciones que ha aprobado el Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid y que son de

aplicación a la parcela de Equipamiento y las residenciales del Camino Viejo de Madrid que se encuentra dentro del ámbito de esta planificación.

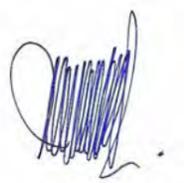
En todo caso se han considerado todas las normativas sectoriales que son de aplicación, en particular la Ley de Carreteras, teniendo en cuenta especialmente la accesibilidad que se ha dispuesto entre los espacios situados a ambos márgenes de la A6.

6 RÉGIMEN DE EJECUCIÓN DE LA ORDENACIÓN

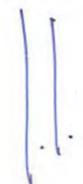
No se prevé suspensión de licencias en el ámbito de la presente ordenación, puesto que no se produce alteración de ninguno de los parámetros urbanísticos definidos por el actual planeamiento.

En Las Rozas de Madrid, Diciembre 2016

Por Estudio Jalvo S.L.P.
Ins. C.O.A.M. nº70185



Joaquín Jalvo Minguez
Arquitecto
Col. C.O.A.M. nº 7617



Vanesa Jalvo Olmedillas
Arquitecta
Col. C.O.A.M. nº 14465