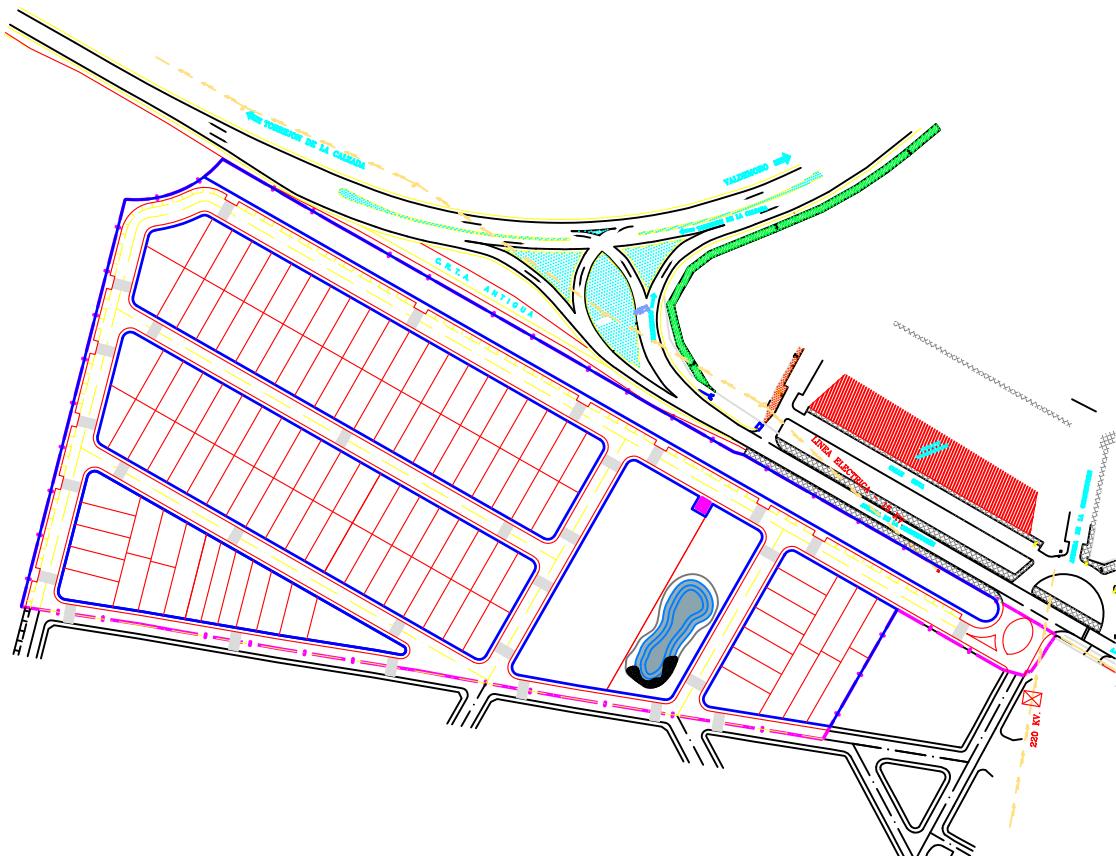


MODIFICACIÓN PUNTUAL CON ORDENACIÓN PORMENORIZADA DEL P.G.O.U. DE TORREJÓN DE VELASCO EN EL ÁMBITO DEL SECTOR 6



SECTOR S-6 DEL P.G.O.U. DE TORREJÓN DE VELASCO (MADRID)

Versión Mayo 2025

TOMO III

Arquitecto:

Promotor:

Ayuntamiento de Torrejón de Velasco

Inmaculada Polo Velázquez

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos:

Carlos Sotomayor Muñoz



- Documento 9 - ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD
Documento 10 - PLAN DE ALARMA, EVACUACIÓN Y
SEGURIDAD CIVIL EN SUPUESTOS
CATASTRÓFICOS
Documento 11 - ESTUDIO HIDROLÓGICO-
HIDRÁULICO DEL ARROYO
LA PEÑUELA
Documento 12 - EVALUACIÓN DE IMPACTO DE
GÉNERO
Documento 13 - IMPACTO EN LA INFANCIA Y LA
ADOLESCENCIA
Documento 14 - ACCESIBILIDAD Y SUPRESIÓN DE
BARRERAS
Documento 15 - PROTECCIÓN INTEGRAL CONTRA
LA LGTBIFOBIA

MODIFICACIÓN PUNTUAL CON ORDENACIÓN PORMENORIZADA DEL P.G.O.U. DE TORREJÓN DE VELASCO EN EL ÁMBITO DEL SECTOR 6

SECTOR S-6
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA (P.G.O.U.)
TORREJÓN DE VELASCO - MADRID

Promotor: Ayuntamiento de Torrejón de Velasco Arquitecto: Inmaculada Polo Velázquez Ingeniero: Carlos Sotomayor Muñoz FEBRERO 2019



Página en blanco



Parte 4

- Documento 9 - ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD
Documento 10 - PLAN DE ALARMA, EVACUACIÓN Y
SEGURIDAD CIVIL EN SUPUESTOS
CATASTRÓFICOS
Documento 11 - ESTUDIO HIDROLÓGICO-
HIDRÁULICO DEL ARROYO LA
PEÑUELA

MODIFICACIÓN PUNTUAL CON ORDENACIÓN PORMENORIZADA DEL P.G.O.U. DE TORREJÓN DE VELASCO EN EL ÁMBITO DEL SECTOR 6

SECTOR S-6
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA (P.G.O.U.)
TORREJÓN DE VELASCO - MADRID

Promotor: Ayuntamiento de Torrejón de Velasco Arquitecto: Inmaculada Polo Velázquez Ingeniero: Carlos Sotomayor Muñoz FEBRERO 2019



Página en blanco



Inmaculada Polo Velázquez
Arquitecto
Carlos Sotomayor Muñoz
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Ayuntamiento de Torrejón de Velasco
Plaza de España, nº 1. Torrejón de Velasco - Madrid
Teléfono: 918.16.15.27
Fax: 918.16.15.50

Parte 4

Documento 9 - ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD

MODIFICACIÓN PUNTUAL CON ORDENACIÓN PORMENORIZADA DEL P.G.O.U. DE TORREJÓN DE VELASCO EN EL ÁMBITO DEL SECTOR 6

SECTOR S-6
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA (P.G.O.U.)
TORREJÓN DE VELASCO - MADRID

Promotor: Ayuntamiento de Torrejón de Velasco Arquitecto: Inmaculada Polo Velázquez Ingeniero: Carlos Sotomayor Muñoz FEBRERO 2019



Página en blanco



Índice Estudio de Tráfico y Movilidad

1. Introducción y Antecedentes
2. Objeto
3. Cálculo de los Niveles de Servicio
 - 3.1. Datos de Aforo
 - 3.2. Generación de Tráfico por el Nuevo Sector
 - 3.3. Cálculo de la IMD Resultante
 - 3.4. Influencia del Tráfico Generado en el Sector en la Zona
4. Cálculo del Firme según la IMD
5. Movilidad y Capacidad
6. Otras Formas de Movilidad
7. Conclusión



Página en blanco



1. Introducción y Antecedentes

El presente Estudio de Tráfico y Movilidad complementa la documentación que forma parte de la Modificación Puntual con Ordenación Pormenorizada del P.G.O.U. de Torrejón de Velasco en el Ámbito del Sector 6 para el desarrollo del Sector S-6 en Torrejón de Velasco (Madrid) por parte del Ayuntamiento de Torrejón de Velasco.

La actual M-404 (Navalcarnero-Chinchón) discurre por el límite Norte del ámbito del Sector, siendo este el principal eje de movilidad de la zona y, por tanto, el acceso principal tanto al casco urbano como al Sector.

Este documento constituye un estudio del tráfico y de la movilidad generada en el que se van a estimar las intensidades de tráfico previstas (en función del entorno y de las nuevas construcciones) en los futuros viales de la urbanización y accesos al Sector (conexiones con los sistemas viarios existentes).

La primera utilidad de este tipo de estudios es la ayuda a la planificación territorial. Igualmente, la recopilación de información sobre los medios de transporte empleados para esta movilidad obligada permite profundizar en otros aspectos tanto sociales como territoriales.

El análisis de la movilidad aparece, así como una parte esencial del análisis territorial. No sólo porque su misma existencia y paulatino crecimiento está ligada a otros procesos territoriales (movilidad residencial, descentralización productiva y de servicios, desarrollo de redes de transporte) sino también porque sus pautas determinan importantes procesos sociales y territoriales (funcionamiento del mercado de trabajo, impacto ambiental del transporte, o situaciones de exclusión social de determinados grupos).

El planeamiento urbanístico tiene una gran responsabilidad en la gestación de la demanda urbana de movilidad y condiciona de forma importante las posibles respuestas a la misma, en la medida en que define los modelos territoriales y urbanos, la densidad, la distribución espacial de los usos, etc.; principales condicionantes de la demanda de movilidad; localiza y diseña los espacios públicos y la red viaria, favoreciendo explícitamente o implícitamente a unos u otros medios de transporte; regula la cantidad y disposición de las plazas de aparcamiento, etc.



Página en blanco



2. Objeto

El Estudio de Tráfico y Movilidad tiene como objetivos principales:

- Evaluar el incremento potencial de desplazamientos provocado por una nueva implantación en el territorio.
- Garantizar la fundamentación técnica de las decisiones sobre transporte y diseño de la vía pública en el planeamiento de desarrollo y en el Proyecto de Urbanización.
- Comprobar el dimensionamiento de los accesos (enlaces e intersecciones) de las nuevas actuaciones a las arterias principales de comunicación.
- Obtener los valores de tráfico considerado de puesta en servicio del nuevo Sector.
- Determinar la categoría de tráfico que corresponde a los viales que integran la urbanización en Proyecto, a fin de diseñar adecuadamente la sección de firme a ejecutar en la obra.

El último de los objetivos tiene una finalidad totalmente práctica. En cumplimiento de este objetivo, este estudio va a realizar una prognosis del tráfico al año previsto de puesta en servicio, que se estima en 4 años desde la fecha de redacción de este documento (el año estimado para la puesta en servicio es 2.021).

En efecto, la estructura del firme deberá adecuarse, entre otros factores, a la acción prevista del tráfico, fundamentalmente del más pesado, durante la vida útil del firme. Por ello dependerá de la intensidad media diaria de vehículos pesados (IMD_P) que se prevea en el año de puesta en servicio.

METODOLOGIA:

Primeramente, se estudiará el tráfico de la zona afectada, para conocer las características del tráfico que circulará por la carretera que se está proyectando, será necesario para ello, realizar medidas y estudios pertinentes en aquellas carreteras que rodean la zona de estudio, y que, por sus características, darán una idea cualitativa y cuantitativa del tráfico esperable en la carretera e intersección objeto del Proyecto.

El dato básico para la realización del estudio es la intensidad de circulación. Los datos se han tomado de la estación de aforo situada en el p.k. 25,17 de la carretera M-404 entre los municipios de Torrejón de la Calzada y Torrejón de Velasco:

- Primero se tendrán en cuenta los datos de los últimos seis años de forma que se puedan obtener los valores de incremento anual de tráfico. A continuación, se estimarán estos valores para la prognosis de 4 años, año de puesta en servicio al completo de la urbanización.
- Finalmente se determinará la categoría de tráfico pesado.



Página en blanco



3. Cálculo de los Niveles de Servicio

3.1. Datos de Aforo

A continuación, detallamos los datos obtenidos de la estación de aforo cercana a la zona de estudio, en el periodo comprendido entre 2016 y 2021, de los vehículos totales.

| Carretera | Estación | IMD 2021 | IMD 2020 | IMD 2019 | IMD 2018 | IMD 2017 | IMD 2016 |
|-----------|------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| M-404 | p.k. 25,17 | 18.658 | 13.723 | 22.167 | 17.822 | 16.392 | 15.548 |

Y a continuación, detallamos los datos obtenidos de la estación de aforo cercana a la zona de estudio, en el periodo comprendido entre 2016 y 2021, de los vehículos pesados.

| Carretera | Estación | IMD 2021 | IMD 2020 | IMD 2019 | IMD 2018 | IMD 2017 | IMD 2016 |
|-----------|------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| M-404 | p.k. 25,17 | 2.017 | 1.483 | 2.396 | 1.927 | 1.772 | 1.681 |

Para obtener los datos de tráfico correspondientes al año en curso (2.024) en la Carretera M-404, se ha tenido en cuenta la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento. En el apartado: Parámetros de eficiencia para los estudios de proyectos y carreteras, se indica cuál es el incremento anual acumulativo de tráfico a emplear en los estudios según el periodo, tal y como se recoge en la siguiente tabla:

| Periodo | Incremento anual acumulativo |
|--------------------|------------------------------|
| 2010 - 2012 | 1,08% |
| 2013 - 2016 | 1,12% |
| 2017 - en adelante | 1,44% |

Por tanto, se aplicará un incremento anual de 1,44 % a los valores aforados en 2.021 para estimar las intensidades medias diarias de vehículos de cálculo en los diversos años.

Vamos a suponer que la urbanización se terminará totalmente en el año 2.030 por lo que para entonces se suplementará el tráfico total de la misma en la Carretera M-404.

Con estos datos, partiendo de las IMD obtenidas para el año 2.021, se calculan las IMD en los diferentes años, de la manera siguiente:

$$IMD_X = IMD_{2021} \cdot \left(1 + \frac{\% \text{Tasa Crecimiento Anual}}{100}\right)^{(X-2021)}$$

Sustituyendo obtenemos:

$$\begin{aligned} IMD_{2024} &= 1,0438 \cdot IMD_{2021} \\ IMD_{2030} &= 1,1373 \cdot IMD_{2021} \end{aligned}$$

Y de esta manera obtendremos los valores siguientes:



| Vehículos Totales | | | | | | | | | |
|-------------------|------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Carretera | Estación | IMD 2030 | IMD 2024 | IMD 2021 | IMD 2020 | IMD 2019 | IMD 2018 | IMD 2017 | IMD 2016 |
| M-404 | p.k. 25,17 | 21.220 | 19.476 | 18.658 | 13.723 | 22.167 | 17.822 | 16.392 | 15.548 |

| Vehículos Pesados | | | | | | | | | |
|-------------------|------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Carretera | Estación | IMD 2030 | IMD 2024 | IMD 2021 | IMD 2020 | IMD 2019 | IMD 2018 | IMD 2017 | IMD 2016 |
| M-404 | p.k. 25,17 | 2.294 | 2.105 | 2.017 | 1.483 | 2.396 | 1.927 | 1.772 | 1.681 |

3.2. Generación de Tráfico por el Nuevo Sector

La urbanización proyectada no cuenta con centros singulares como hipermercados, cines, campos de fútbol, hospitales, etc. por lo que el tráfico generado es únicamente equivalente a un residencial (máximo 112 viviendas). Tan solo se debe mencionar que existe una parcela con uso dotacional dentro del sector cuyo uso se prevé que sea deportivo (pabellón-polideportivo cubierto). Los viales de la nueva urbanización sólo van a ser utilizados por los usuarios de esta nueva zona, es decir, que los nuevos viales no servirán, en un principio, de tramo intermedio de ningún itinerario que no tenga principio o fin en el propio sector.

Entonces, el uso de estos futuros viales vendrá determinado por:

- Los propios residentes.
- La actividad comercial y de otros usos terciarios permitidos en el ámbito.
- Usuarios y visitantes del futuro pabellón-polideportivo cubierto.
- Usuarios y visitantes de los futuros parques y jardines públicos.

En este apartado se va a cuantificar el número de vehículos que se moverá cada día en la urbanización del Sector S-6, cuando esté ya consolidado y totalmente ocupado.

Uso Residencial

Se deberán destinar a plazas de aparcamiento público al menos 1,5 plazas de coche cada 100 m² de edificabilidad. En este caso, considerando una edificabilidad de 17.542 m², corresponde reservar 263 plazas de aparcamiento para coches.

Se deberá destinar, además, en cada parcela privada 1 plaza de coche, lo que suponen 112 plazas de aparcamiento más. A continuación, se van a hacer unas hipótesis sobre la ocupación de estas plazas de aparcamiento:

- ✓ Cada vehículo desplaza a propietarios que suelen realizar 2 desplazamientos diarios al trabajo: uno de ida y otro de vuelta.
- ✓ Las plazas tendrán un grado de ocupación medio, que se ha estimado (por el análisis de otras zonas residenciales), en el 45% para las públicas y del 80% para las privadas.

Uso Dotacional

Se deberán destinar a plazas de aparcamiento público al menos 1 plaza de coche cada 100 m² de edificabilidad. En este caso, considerando una edificabilidad de 4.200 m², corresponde reservar 42 plazas de aparcamiento para coches.

A continuación, se van a hacer unas hipótesis sobre la ocupación de estas plazas de aparcamiento:



- ✓ Cada vehículo desplaza a propietarios que suelen realizar 2 desplazamientos diarios al trabajo: uno de ida y otro de vuelta.
- ✓ Las plazas tendrán un grado de ocupación medio, que se ha estimado en el 65%.

Con estas premisas, en la nueva zona residencial se producirá un número de desplazamientos de vehículos que será el siguiente:

$$2 \times (0,45 \times 263 + 0,80 \times 112 + 0,65 \times 42) = 471 \text{ veh./día}$$

Una vez urbanizado, el Sector S-6 contará con 6 nuevos viales denominados desde la letra A hasta la F (en los planos correspondientes de la Modificación Puntual con Ordenación Pormenorizada del P.G.O.U. de Torrejón de Velasco en el Ámbito del Sector 6 se puede apreciar la distribución de los nuevos viales). Uno de estos viales funcionará como la avenida principal que articulará todo el tráfico en el interior de la urbanización (se corresponde con el Vial A). Este vial unirá el Sector con el acceso al mismo desde la Avenida de la Constitución, que es la calle de entrada al municipio desde la Carretera M-404.

3.3. Cálculo de la IMD Resultante

Los movimientos estimados de vehículos en el Sector siempre saldrán o entrarán a los viales de la urbanización, puesto que ésta no tiene entidad suficiente (superficie) para justificar trayectos internos (el porcentaje de estos casos se considera despreciable).

Con esta información, y teniendo los datos de la ordenación y distribución de las edificabilidades por manzanas, se puede realizar la hipótesis siguiente:

Del total de movimientos estimados anteriormente, en cada uno de los nuevos viales de la urbanización se acogerá el siguiente porcentaje de tráfico:

- Vial A (avenida principal): 80% - Doble sentido.
- Vial B (secundaria y longitudinal): 25% - Único sentido.
- Vial C (secundaria y longitudinal): 20% - Único sentido.
- Vial D (principal, longitudinal y periférica): 30% - Doble sentido.
- Vial E (principal y transversal): 35% - Doble sentido.
- Vial F (principal y transversal): 20% - Doble sentido.

En la sección más desfavorable (Vial A) se esperan del orden de 377 ($0,80 \times 471$) vehículos diarios. Se trata de la avenida principal de la nueva urbanización, compuesta por dos calzadas (una para cada sentido). Si se estima que el reparto del tráfico por sentido es de 50/50, se obtiene un resultado de la intensidad media diaria de vehículos en los carriles más transitados de este vial, que es igual a $0,5 \times 377 = 189$ vehículos al día. La IMD del Vial A (en sus dos carriles) es de 377.

En nuestro caso se realiza la suposición que el 10% del tráfico de la urbanización va a ser de vehículos pesados aunque esto supone un elevado porcentaje debido al eminentemente Uso Residencial del Sector. Esto supone que la IMD_p (vehículos pesados) en el Vial A será igual a 19 ($0,10 \times 189$).

Según la Instrucción 6.1-I.C. Secciones de firme, las categorías de tráfico se clasifican en:



| CATEGORÍAS DE TRÁFICO PESADO | I.M.D _p |
|------------------------------|----------------------------------|
| T00 | IMD _p ≥ 4.000 |
| T0 | 4.000 > IMD _p ≥ 2.000 |
| T1 | 2000 > IMD _p ≥ 800 |
| T2 | 800 > IMD _p ≥ 200 |
| T31 | 200 > IMD _p ≥ 100 |
| T32 | 100 > IMD _p ≥ 50 |
| T41 | 50 > IMD _p ≥ 25 |
| T42 | IMD _p < 25 |

En nuestro caso en concreto los viales de la urbanización y el acceso a la misma se corresponden con una categoría de tráfico pesado T42, que indica que esta categoría de tráfico es para IMD_p < 25.

El tráfico de paso por la M-404 será el mismo puesto que no se crea ninguna infraestructura nueva que haga aumentar el tráfico de dicha carretera.

3.4. Influencia del Tráfico Generado en el Sector en la Zona

Como se ha podido comprobar, según los cálculos realizados, el número total de vehículos que el Sector generará, en el año horizonte de su finalización (año 2.030), es de 471 veh./día pudiéndose disagregar en unos 235 veh./día en horario de mañana y en unos 235 veh./día en horario de tarde, coincidiendo con los horarios habituales de entrada al trabajo y salida del trabajo.

Esta suposición, que consideramos como pésima, se hace teniendo como premisa que la inmensa mayoría de los propietarios que vivirán en el Sector trabajan fuera del municipio por lo que los desplazamientos serán fuera del núcleo urbano.

Por tanto, podemos observar que el número de vehículos que el Sector incrementará a la carretera M-404 en su incorporación a la misma será de tan solo el 1,11% (235 sobre 21.220) lo que no producirá que el nivel de servicio de la carretera se vea perjudicado y por ello no sea necesario realizar ninguna actuación sobre la misma.

Además debemos considerar que la propia carretera M-404 tiene dos entradas al municipio y que es más que probable que el tráfico generado por el Sector utilice ambas incorporaciones en función del destino que dichos vehículos tengan (o bien dirección Autovía A-42 o bien dirección Autovía A-4).

Debemos hacer mención igualmente que la salida de los vehículos del Sector se supone que será escalada por lo que dicho tráfico tendrá un uso adecuado de la intersección que se ha plasmado en la salida del Sector a la Avenida de la Constitución que es el eje vertebrador de la salida del municipio a la Carretera M-404. Es por ello por lo que se considera adecuada la conexión del Sector a la Avenida de la Constitución en lugar de plantear una glorieta partida que podría complicar la salida del Sector al tener que utilizar parte de la glorieta existente actualmente en la margen contraria de la Avenida de la Constitución y que ya utilizan los Sectores S-4 y S-5 con el consiguiente aumento sustancial del tráfico de vehículos en la misma.



4. Cálculo del Firme según la IMD

INTRODUCCIÓN

Siguiendo las especificaciones establecidas en la Instrucción 6.1-I.C. Secciones de firme, la Instrucción de Carreteras, aprobada por la Orden FOM/3460/2003 de 28 de noviembre, se procede al dimensionamiento del firme en función, por una parte, de las intensidades medias diarias del tráfico pesado esperado para el año de puesta en servicio de la obra, y por otra parte de las características exigibles a la explanada sobre la que se ubicará el citado firme.

CLASIFICACIÓN DEL TRÁFICO

Según lo expuesto anteriormente, se adopta, por una parte, para los viales interiores a la urbanización una categoría de tráfico T42.

Por otra parte, para el vial principal de acceso al Sector, aun previniendo un uso más intenso durante la fase de construcción se ha adoptado igualmente una categoría de tráfico T42.

CATEGORÍA DE EXPLANADA

Según los estudios geotécnicos realizados en la zona, la clasificación del terreno según el PG-3, una vez quitada la capa de tierra vegetal, es de suelos adecuados.

Siguiendo las indicaciones de la O.C. 10/2002 sobre secciones de firme y capas estructurales de firme que revisa la Instrucción 6.1 y 2 I.C. para conseguir una explanada tipo E1, se proyecta coronar el terraplén con 20-25 cm. de suelo estabilizado con cal (S-EST 1) según el PG-3.

Firmes de nueva ejecución Vial-Principal e interiores al sector

Para la elección de este tipo de firme, y en función del tipo de explanada y del tráfico previsto, siguiendo las recomendaciones de dicha O.C. se ha seguido la siguiente disposición de capas: Tráfico T42 ($IMD_p < 25$ vehículos pesados/día).

Explanada E1 Sección 4212

El paquete de firme estará compuesto por:

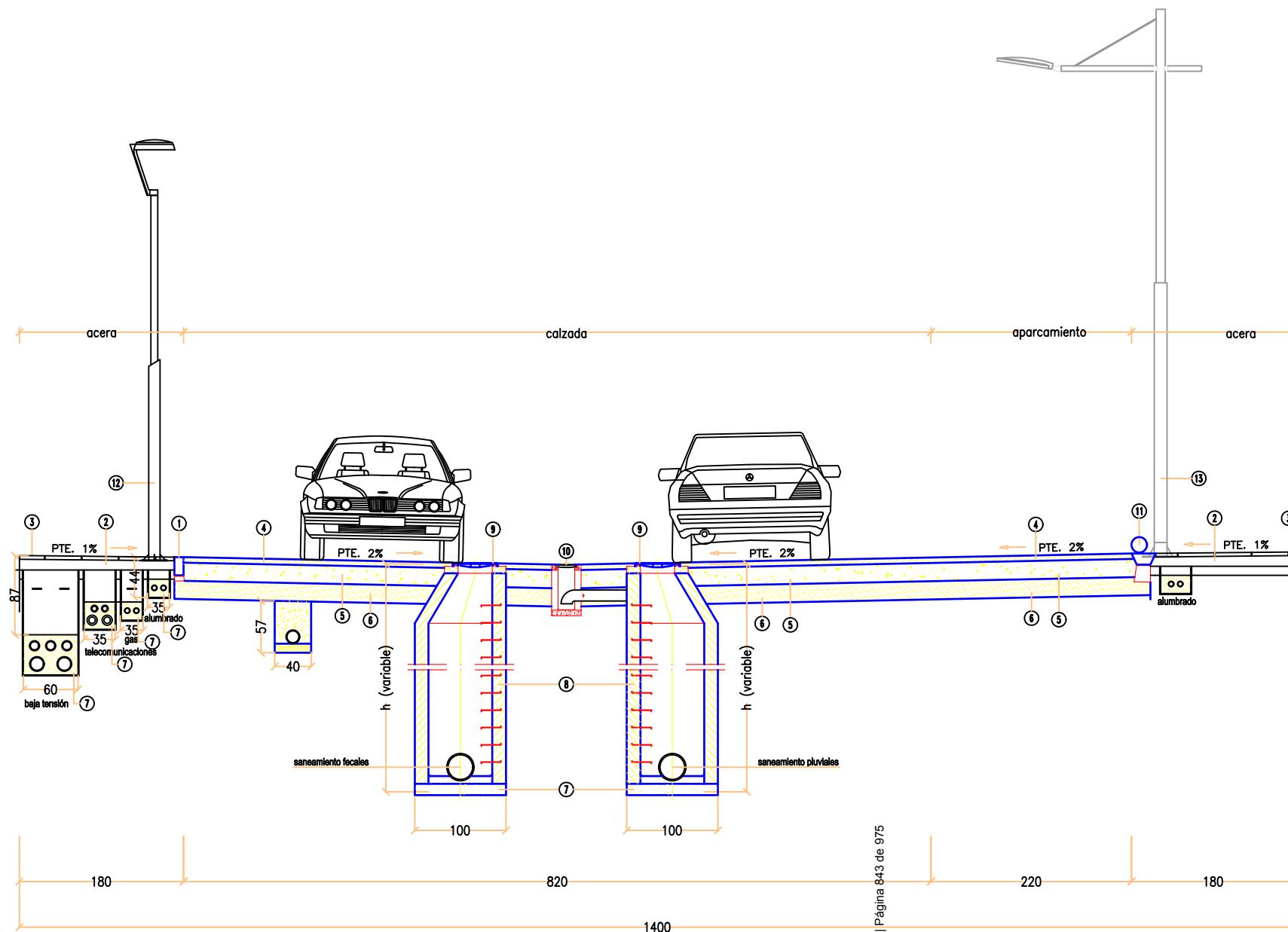
- Base formada por capa de 25 cm. de espesor de hormigón en masa HM-20.
- Riego de imprimación tipo EAR-0.
- Capa de rodadura formada por 5 cm. de mezcla bituminosa en caliente tipo AC16 surf S, con árido calizo.

A continuación, se adjunta plano con la sección tipo a realizar en todos los viales de la urbanización tomando como tipo el del Vial A por ser el de mayor tráfico de todo el Sector.



Página en blanco





sección tipo vial principal

Cod. Validación: 692PGGSFRD6NWV34G5XL7Q3A9
Verificación: <https://torrejondevelasco.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 843 de 975

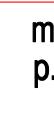


- ① Bordillo prefabricado de hormigón, tipo tablón, color gris, bicapa, de dimensiones 10 cm. de base inferior y superior y de 20 cm. de altura, en piezas de 1 metro de longitud, colocado sobre cimiento de hormigón HM-20/P/20/l.
- ② Base de hormigón HM-20/P/20/l de 10 cm. de espesor para apoyo de solado de baldosa de terrazo, acabado superficial en árido de granito.
- ③ Acera conformada por solado de baldosa de terrazo, acabado superficial en árido de granito de 40x40x5 cm., sentada y recibida con mortero de cemento.
- ④ Capa de rodadura de mezcla bituminosa en caliente tipo AC-16 surf 50/70 s de 6 cm. de espesor, incluso riego de imprimación.
- ⑤ Base de apoyo de la capa de rodadura de mezcla bituminosa en caliente de hormigón HM-20/P/20/l de 25 cm. de espesor.
- ⑥ Sub-base granular para apoyo de la base de hormigón compuesta por suelo estabilizado con cal de 20 cm. de espesor mínimo.
- ⑦ Cama de arena de río de 10 cm. de espesor para apoyo de las instalaciones y relleno de zanjas de instalaciones con terreno procedente de la excavación.
- ⑧ Pozo prefabricado de hormigón de 100 cm. de diámetro formado por base, aros y cono asimétrico prefabricados de hormigón .
- ⑨ Tapa de pozo realizada en fundición dúctil y diseñada para soportar tráfico suave, de 800 mm. de diámetro.
- ⑩ Reja de imbornal para centro de calzada realizada en fundición dúctil y diseñada para soportar tráfico suave, de dimensiones 60x40 cm.
- ⑪ Pieza prefabricada de hormigón de separación entre la zona peatonal y la de vehículos, color gris, bicapa, de dimensiones 15 cm. de base inferior y 26,5 cm. de base superior y de 30,2 cm. de altura, en piezas de 1 metro de longitud, colocado sobre cimiento de hormigón HM-20/P/20/l cada 5 metros.
- ⑫ Columna SIDNEY de acero galvanizado de 4 metros de altura para alumbrado de calzada y zonas verdes o similar, con arqueta de 40x40x40 cm., luminaria DECO LIRA LED o equivalente, totalmente instalada incluso con cimentación y toma de tierra.
- ⑬ Columna STYLOM de acero galvanizado de 6 metros, brazo superior de 1,50 metros para alumbrado de calzada o similar, con arqueta de 40x40x40 cm., luminaria ELIUM LED o equivalente, totalmente instalada incluso con cimentación y toma de tierra.

revisión realizada a raíz del informe de la consejería de medio ambiente, vivienda y agricultura - versión mayo 2.025



Inmaculada Polo Velázquez
Arquitecto



modificación puntual con ordenación pormenorizada del
p.g.o.u. de torrejón de velasco en el ámbito del sector 6
estudio de tráfico y movilidad

propiedad

firma

escala

ayuntamiento de torrejón de velasco

s/e

número

plano

1

sección tipo vial principal

fecha

Carlos Sotomayor Muñoz
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

situación
sector s-6 del p.g.o.u. en 28.990 torrejón de velasco | madrid

febrero 2.019

5. Movilidad y Capacidad

Atendiendo a la capacidad de la Avenida de la Constitución y la pequeña IMD producida por el Sector S-6, se ha estudiado la alternativa de la intersección en T con todos los movimientos permitidos entre la Avenida de la Constitución y el Vial A de acceso a la urbanización, ya que garantiza la movilidad y accesibilidad al sector en cualquier circunstancia y no se incrementa el posible nivel de accidentalidad toda vez que la visibilidad es buena y la velocidad en la Avenida de la Constitución es reducida (50 Km/h).

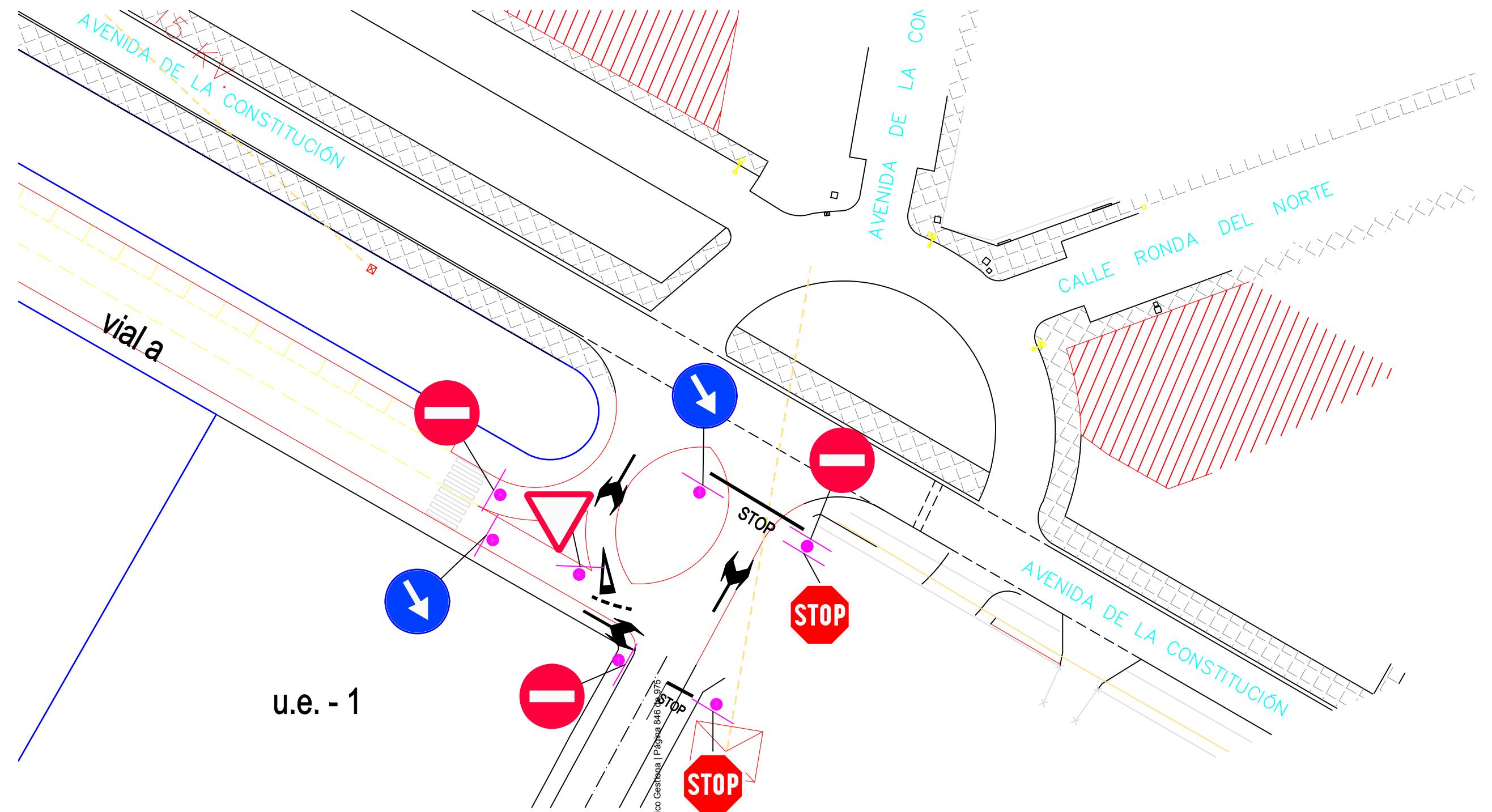
Como ya se ha comentado anteriormente, la salida de los vehículos del Sector se supone que será escalada por lo que dicho tráfico tendrá un uso adecuado de la intersección que se ha plasmado en la salida del Sector a la Avenida de la Constitución que es el eje vertebrador de la salida del municipio a la Carretera M-404. Es por ello por lo que se considera adecuada la conexión del Sector a la Avenida de la Constitución en lugar de plantear una glorieta partida que podría complicar la salida del Sector al tener que utilizar parte de la glorieta existente actualmente en la margen contraria de la Avenida de la Constitución y que ya utilizan los Sectores S-4 y S-5 con el consiguiente aumento sustancial del tráfico de vehículos en la misma.

Se adjunta a continuación, plano en detalle de la intersección en T con todos los movimientos permitidos entre la Avenida de la Constitución y el Vial A de acceso a la urbanización.



Página en blanco





revisión realizada a raíz del informe de la consejería de medio ambiente, vivienda y agricultura - versión mayo 2.025

Inmaculada Polo Velázquez
Arquitecto

modificación puntual con ordenación pormenorizada del p.g.o.u. de torrejón de velasco en el ámbito del sector 6 estudio de tráfico y movilidad

proprietà

firma

scala

1:500

plane

firma

2

fecha

Carlos Sotomayor Muñoz



Inmaculada Polo Velázquez
Arquitecto
Carlos Sotomayor Muñoz
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Ayuntamiento de Torrejón de Velasco
Plaza de España, nº 1. Torrejón de Velasco - Madrid
Teléfono: 918.16.15.27
Fax: 918.16.15.50

6. Otras Formas de Movilidad

Además del vehículo particular, los residentes y/o visitantes de la futura urbanización utilizarán otras formas de movilidad: desplazamientos peatonales, bicicleta y autobuses de servicio público, si llegan a existir en dicha zona.



Página en blanco



Inmaculada Polo Velázquez
Arquitecto
Carlos Sotomayor Muñoz
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Ayuntamiento de Torrejón de Velasco
Plaza de España, nº 1. Torrejón de Velasco - Madrid
Teléfono: 918.16.15.27
Fax: 918.16.15.50

7. Conclusión

Con lo reseñado en el presente Documento se considera cumplimentada la normativa vigente y en condiciones de ser presentado a la aprobación de los organismos competentes.

En Torrejón de Velasco, Febrero de 2019

El Promotor:
Ayuntamiento de Torrejón de Velasco

Fdo.: D. Esteban Bravo Fernández
Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Torrejón de Velasco

La Arquitecto: El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos:



Fdo.: Dña. Inmaculada Polo Velázquez
Colegiado nº 14.438

Fdo.: D. Carlos Sotomayor Muñoz
Colegiado nº 12.236



Página en blanco

