

PLAN PARCIAL DE REFORMA INTERIOR
DEL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO
BARRIO DE "SAN BENITO"

DE TORREJÓN DE ARDOZ (MADRID)

TOMO IV
ESTUDIO ACÚSTICO DEL PROYECTO
CONSTRUCTIVO DE LA RONDA SUR

APROBACIÓN INICIAL

MARZO 2020



TÉCNICO POR DIAPLAN, SAP:
CARLOS SÁNCHEZ-CASAS PADILLA



PROPIEDAD:
EXCELENTÍSIMO AYUNTAMIENTO DE
TORREJÓN DE ARDOZ

Marzo
2020

**PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE
VIA DE CIRCUNVALACIÓN RONDA
SUR DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE
TORREJÓN DE ARDOZ**

ESTUDIO ACÚSTICO

ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN	1
2	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y TIPIFICACIÓN ACÚSTICA DEL ÁREA DE ESTUDIO	3
	2.1 ÁMBITO DE ACTUACIÓN.....	3
	2.2 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.....	6
	2.3 PROPUESTA DE ZONIFICACIÓN ACÚSTICA	8
	2.4 ÁREA URBANIZADA EXISTENTE.....	11
3	CARACTERIZACIÓN ACÚSTICA DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN	17
	3.1 FUENTES DE RUIDO AMBIENTAL	17
	3.2 ESTUDIO DE TRÁFICO RODADO	18
	3.3 OTRAS FUENTES DE RUIDO AMBIENTAL.....	23
4	CRITERIOS DE VALORACIÓN DEL IMPACTO ACÚSTICO.	24
5	DETERINACIÓN DE LOS NIVELES DE RUIDO	28
6	EVALUACIÓN DE IMPACTOS ACÚSTICOS	30
7	PROPUESTA DE MEDIDAS CORRECTORAS	32
8	CONCLUSIONES DEL ESTUDIO.....	36

Planos:

- Plano nº 1.- *Plano de ruido. Situación preoperacional. Periodo de día.*
- Plano nº 2.- *Plano de ruido. Situación preoperacional. Periodo de tarde.*
- Plano nº 3.- *Plano de ruido. Situación preoperacional. Periodo de noche.*
- Plano nº 4.- *Plano de ruido. Situación posoperacional. Periodo de día.*
- Plano nº 5.- *Plano de ruido. Situación posoperacional. Periodo de tarde.*
- Plano nº 6.- *Plano de ruido. Situación posoperacional. Periodo de noche.*
- Plano nº 7.- *Plano de ruido. Situación posoperacional con medidas correctoras. Periodo de día.*
- Plano nº 8.- *Plano de ruido. Situación posoperacional con medidas correctoras. Periodo de tarde.*
- Plano nº 9.- *Plano de ruido. Situación posoperacional con medidas correctoras. Periodo de noche.*

1 INTRODUCCIÓN

El importante incremento del nivel económico experimentado por los países desarrollados en las últimas décadas, con un creciente aumento de la actividad industrial y de la implantación generalizada del sector servicios, ha contribuido, por un lado, a elevar el grado de bienestar social, y por otro, a disminuir la calidad ambiental, y en particular, al aumento de la contaminación acústica.

Además, dentro de este proceso hay que señalar que las nuevas infraestructuras de transporte han contribuido al problema de la contaminación acústica. Por una parte al crear nuevas fuentes de ruido, y por otra afectando a los nuevos desarrollos urbanísticos, los cuales constituyen zonas sensibles al ruido en mayor o menor medida en función de los usos y actividades que en ellos se desarrollen. Todo ello puede derivar en graves molestias y efectos nocivos sobre la salud, el comportamiento humano y las actividades de las personas.

Dentro de este contexto, la Ley 10/1991 de 4 de abril para la Protección del Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid establece como infracción ambiental, entre otras, la descarga en el medio ambiente de formas de energía, incluida la sonora, que pongan en peligro la salud humana y los recursos naturales, supongan un deterioro de las condiciones ambientales o afecten al equilibrio ecológico general.

Posteriormente, el 8 de julio de 1999, la Comunidad de Madrid aprobó el Decreto 78/1999 *Régimen de Protección contra la Contaminación Acústica* (derogado por el Decreto 55/2012, de 15 de marzo, de la Comunidad de Madrid), cuyo objeto era prevenir, vigilar y corregir la contaminación acústica que afecta tanto a las personas como al medio ambiente.

La Unión Europea también insiste en la necesidad de medidas e iniciativas específicas para la reducción del ruido ambiental a través de la Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental. Esta directiva ha sido recientemente transpuesta a la legislación nacional mediante la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido. La Ley ha sido desarrollada en los Reales Decretos 1513/2005 y 1367/2007. Conforme al Decreto 55/2012 de la Comunidad de Madrid.

Por su parte, Ayuntamiento de Torrejón de Ardoz aprobó la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica. Ruido y Vibraciones (BOCM nº 129 de 2 de junio de 2014).

Según establece el Decreto 55/2012, de 15 de marzo, de la Comunidad de Madrid, la legislación básica estatal constituye actualmente el régimen jurídico de protección contra la contaminación acústica en la Comunidad de Madrid.

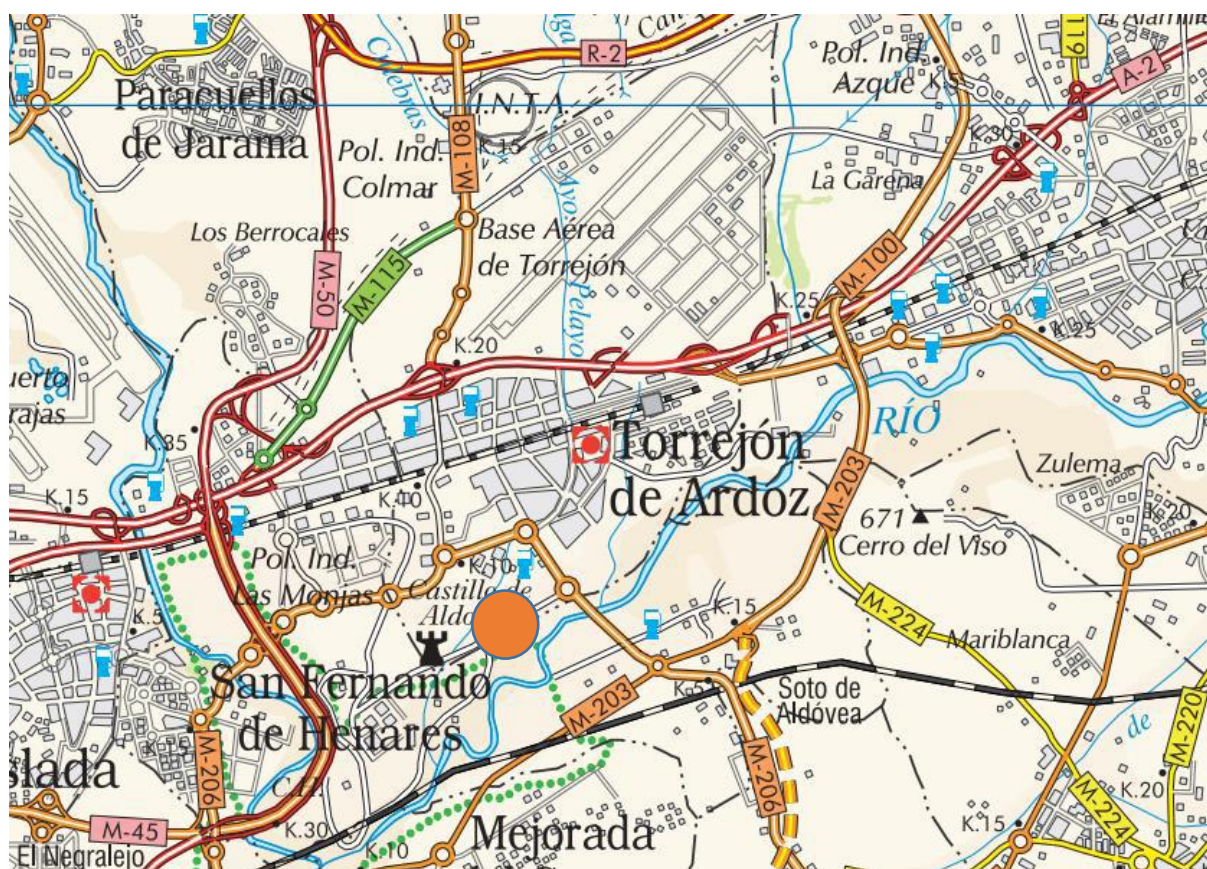
En este marco de prevención, el presente estudio pretende dar satisfacción a las siguientes consideraciones ambientales:

- Definición del área de estudio.
- Zonificación acústica del ámbito de actuación.
- Caracterización sonora del área de estudio en la situación actual.
- Prognosis del medio ambiente sonoro en la situación posoperacional.
- Predicción de los niveles de ruido según un programa informático.
- Valoración de los impactos sonoros en las áreas de recepción.
- Estudio de viabilidad de medidas correctoras.

2 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y TIPIFICACIÓN ACÚSTICA DEL ÁREA DE ESTUDIO

2.1 ÁMBITO DE ACTUACIÓN

Los terrenos que constituyen la nueva vía de circunvalación RONDA SUR se encuentran situados al Sur del término municipal, junto al límite con San Fernando de Henares, pasando parte de ellos por dicho término Municipal, desde el PK 0+495 hasta el PK 0+880.



Situación del ámbito de actuación respecto al mapa topográfico. Fuente: IGN.

El ámbito es un corredor que discurre desde el este al Oeste desde la M-206, atravesando por la parte sur del Torrejón de Ardoz.

En las inmediaciones de la población de Torrejón de Ardoz existen dos polígonos industriales con relevancia en cuanto a la movilidad de la zona de estudio, situados al noroeste de los

nuevos desarrollos, el Polígono Empresarial de San Fernando y el Polígono Industrial Las Monjas (ver figura)

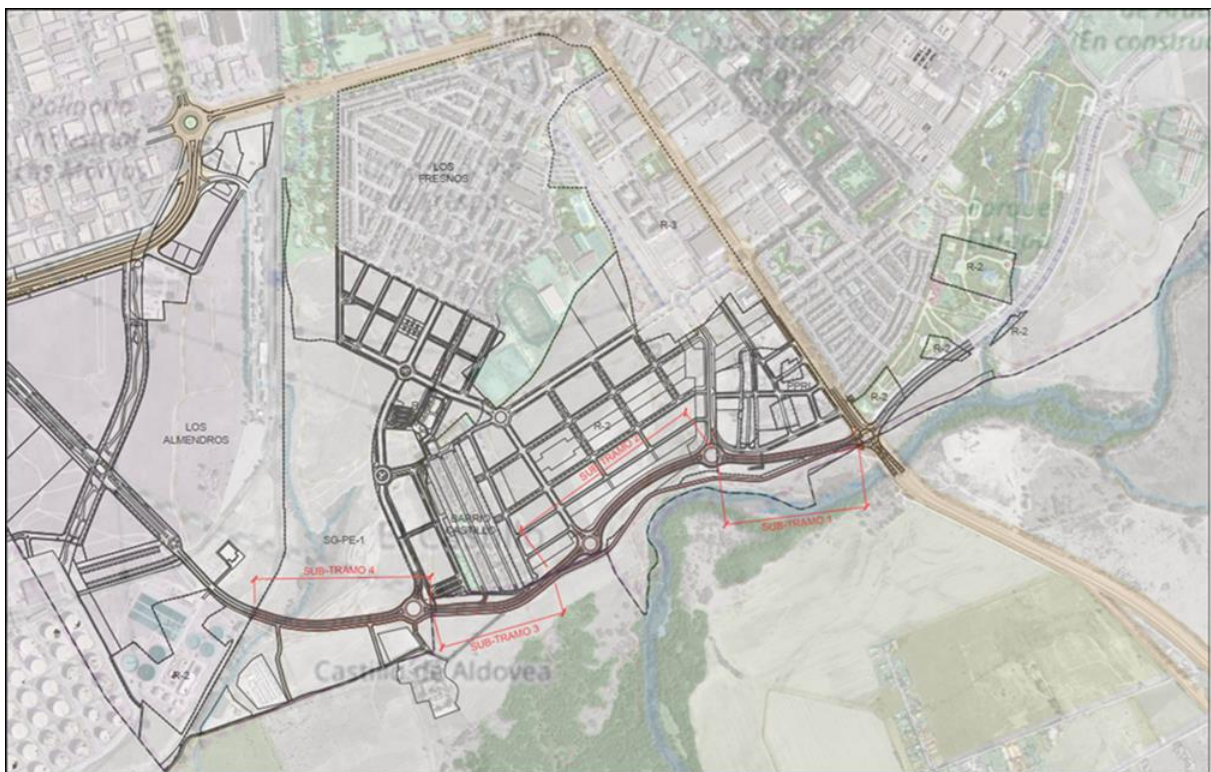


Asimismo, en las cercanías de los polígonos anteriormente mencionados (Polígono industrial de San Fernando y Las Monjas) se está promoviendo la construcción de un nuevo parque logístico de cerca de 190.000 m² compuesto por siete naves industriales de grandes dimensiones, repartidas en tres áreas, denominado Parque Logístico Los Almendros.

Por otra parte, las nuevas dotaciones de viviendas y suelo comercial y terciario que se han programado se conectarán, mediante la ejecución y remodelación del viario interno, con la Ronda Sur.

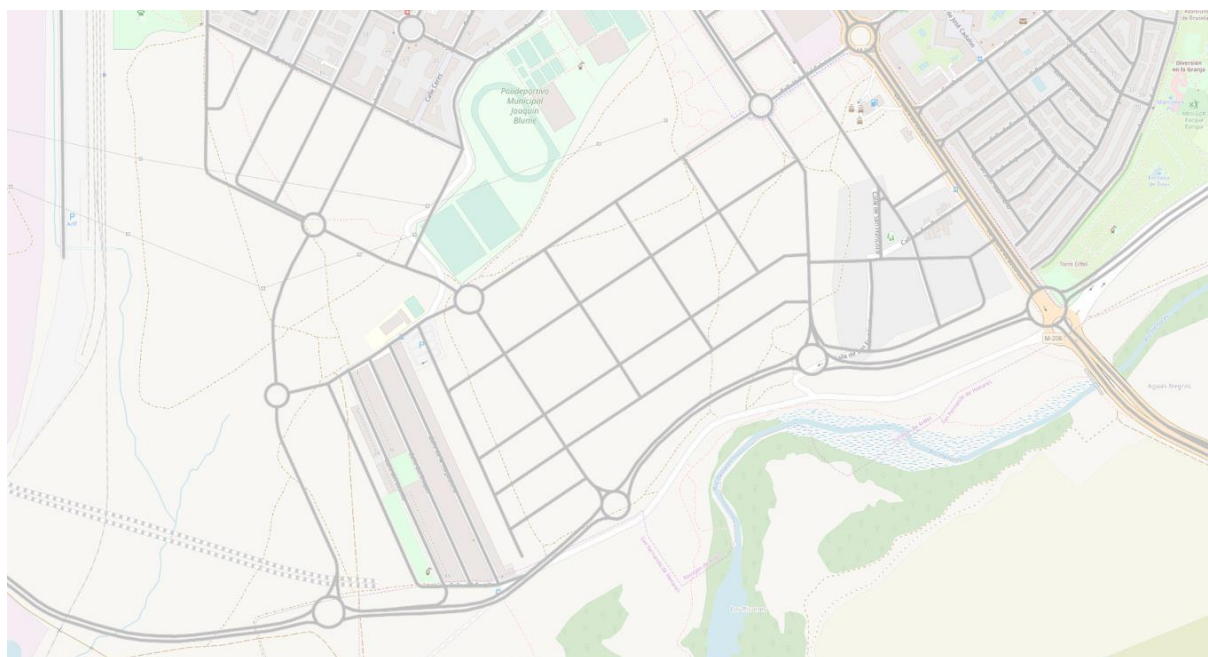
La puesta en servicio del nuevo desarrollo logístico y de los nuevos desarrollos de usos residencial y comercial/terciario influirán sobre la movilidad del entorno, generando y atrayendo tráfico a causa de las actividades del área y por lo tanto suponiendo un incremento de tráfico sobre las infraestructuras existentes que debe tenerse en cuenta en el estudio de tráfico a desarrollar para estudiar la capacidad de la Ronda Sur.

En la siguiente figura se muestra la denominación de los nuevos desarrollos y el trazado de la Circunvalación Sur.



2.2 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El trazado de la Vía de Circunvalación de la Ronda Sur se adapta a los terrenos destinados a infraestructuras del Transporte.



Nuevo viario proyectado

TRAZADO EN PLANTA

El trazado comienza con la conexión al vial actualmente en construcción del SUNPI-1 “Los Almendros”.

En el PK 0+040 comienza la zona de afección por el arroyo del Valle, que se salvará mediante una estructura hasta el pk 0+100.

A la altura del PK 0+440 se ejecutará una rotonda para dar acceso al futuro desarrollo R-4. El actual Barrio del Castillo tendrá su conexión a la Ronda Sur en el PK 0+620 de salida y en el PK 0+760 de entrada.

En el PK 0+960 tiene su conexión con el R-2 y en el PK 1+380 con el R-2/ San Benito.