

## PLAN ESPECIAL DE MEJORA URBANA

“BEZARES 11(D), 12 y 12(A)”

PASEO DE ARROYOMOLINOS 11(D) Y CALLE EMILIO  
LANGA 12 ,12(A) MOSTOLES (MADRID)

JOAQUIN  
LOPEZ  
FERNANDEZ

Firmado digitalmente por JOAQUIN LOPEZ  
FERNANDEZ  
Nombre de reconocimiento (DN):  
cn=JOAQUIN LOPEZ FERNANDEZ, c=ES,  
l=Madrid, st=Madrid, o=Colegio Oficial de  
Arquitectos de Madrid, ou=Colegiado,  
email=4492lopez@coam.es  
Motivo: Soy el autor de este documento  
Fecha: 2011.06.17 19:47:13 +02'00'

COAM Madrid  
Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid  
Nº 101/1979/2011  
VISADO

## 2.1 ESTUDIO DE TRÁFICO, ACUSTICO Y SOCIOLOGICO

**JOAQUIN  
LOPEZ  
FERNANDEZ**

Firmado digitalmente por JOAQUIN LOPEZ FERNANDEZ  
Nombre de reconocimiento (DN):  
cn=JOAQUIN LOPEZ FERNANDEZ,  
c=ES, l=Madrid, st=Madrid, o=Colegio  
Oficial de Arquitectos de Madrid,  
ou=Colegiado, email=4492lopez@coam.  
es  
Motivo: Soy el autor de este documento  
Fecha: 2011.06.17 20:03:47 +02'00'

## ÍNDICE

### OBJETIVOS DE LOS TRABAJOS

#### 1. PROYECCIÓN EVOLUCIÓN TRÁFICO (ESTUDIO DE MOVILIDAD)

- 1.1. Antecedentes y objetivos del estudio.
- 1.3. Red viaria existente.
- 1.4. Estimación de la demanda de tráfico.
- 1.5. Propuestas de actuación.
- 1.6. Conclusiones.

#### 2. PREVISIÓN DE LA EVOLUCIÓN DE LA SITUACIÓN ACÚSTICA

- 2.1. Delimitación cartográfica del área según el carácter del polígono.
- 2.2. Detección y significación de las fuentes de ruido representativas.
- 2.3. Determinación de zonas de incompatibilidad teórica.
- 2.4. Conclusiones.

#### 3. CONSECUENCIAS SOCIALES DEL CAMBIO DE USO PROPUESTO

- 3.1. Caracterización social del entorno.
- 3.2. Descripción de posibles alteraciones en los modos de vida.
- 3.3. Conclusiones.

### OBJETIVO DE LOS TRABAJOS

Realizar los estudios exigidos por el Plan Especial para garantizar que el desarrollo propuesto para la transformación a uso terciario admitida por la Ordenanza del Ayuntamiento de Móstoles sea compatible funcionalmente con el entorno.

Para ello y entre otros se llevarán a cabo los siguientes estudios:

- . 1. Estudio de Movilidad.
- . 2. Previsión de la evolución de la situación acústica.
- . 3. Consecuencias sociales del cambio de uso propuesto.

## ESTUDIO DE MOVILIDAD

### 1.1. ANTECEDENTES

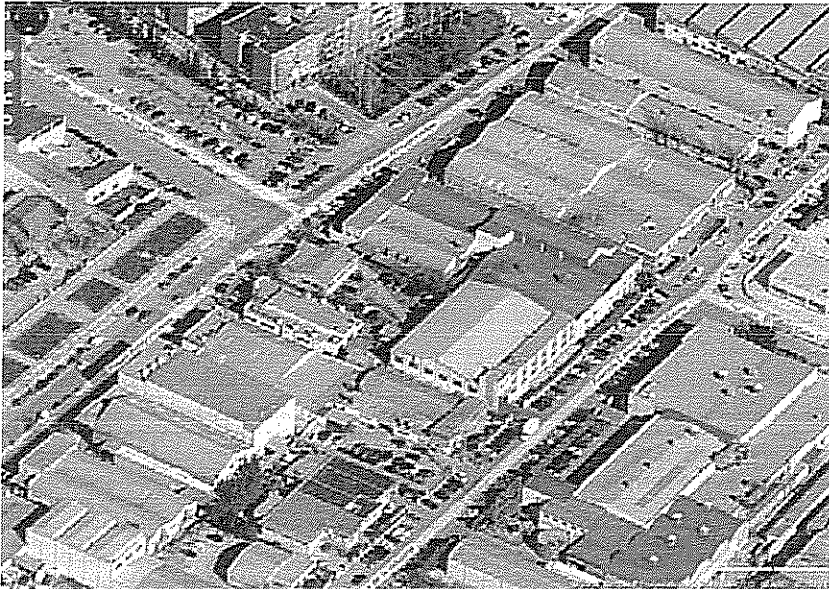
#### 1.1.1. Necesidad de la redacción del estudio.

El presente estudio tiene como objeto garantizar que el diseño y desarrollo propuesto para la transformación a uso Terciario admitida por la Ordenanza sea compatible funcionalmente con el entorno.

Para la elaboración del presente estudio se han consultado los planes generales de ordenación urbana de Móstoles así como los estudios de movilidad que este ayuntamiento posee.

En cuanto a las informaciones sobre el tráfico existente se consultó el plan de movilidad urbana sostenible de Móstoles y la encuesta domiciliaria de movilidad del Consorcio Regional de Transportes.

Imagen aérea de la zona de estudio



Fuente: Live Maps

## 1.2. OBJETIVOS DEL ESTUDIO

### 1.2.1. Objetivos del estudio

El objeto del presente estudio es estimar la posible modificación del volumen de tráfico generado por el cambio de uso de las parcelas.

-Analizar su influencia en las condiciones del tráfico rodado en la red viaria existente.

-Permitir un diseño de la red primaria tanto interna como externa del ámbito de suelo urbano que garantice su capacidad.

### 1.2.2. Alcance del estudio.

El área de estudio se encuentra en el polígono industrial de Arroyomolinos en el suroeste del casco urbano de Móstoles.

### 1.2.3. El ámbito del estudio.

El ámbito concreto del estudio comprende cuatro parcelas situadas entre las calles Paseo de Arroyomolinos y Calle Emilio Langa a la altura de la calle Rio Duero.

Estas parcelas ocupan una superficie de suelo de 4.566 metros cuadrados. De éstas, dos lindan con el Paseo de Arroyomolinos números 11D y 11B. Las otras dos parcelas poseen fachada a la calle Emilio Langa 12.

En total el conjunto de las parcelas poseen de superficie construida 6.031 metros cuadrados.

	Superficie construida m2	Superficie de Suelo m2
Pº Arroyomolinos 11D	710	940
Pº Arroyomolinos 11B	741	993
Cl. Emilio Langa 12	4.580	3.587
TOTAL	6.031	5.520

Las naves se encuentran actualmente en desuso.

### Fotografías de las naves existentes en las parcelas de estudio



Paseo de Arroyomolinos 11.

### Fotografías de las naves existentes en las parcelas de estudio



Calle Emilio Langa 12.

## 1.3. RED VIARIA EXISTENTE.

### 1.3.1. Características de la red viaria actual.

La zona de estudio se encuentra en el polígono industrial Arroyomolinos, entre las calles Paseo de Arroyomolinos y la calle Emilio Langa a la altura de la calle Río Duero. Dicha manzana queda limitada además por el norte con la Calle Alfonso XII y al sur por la calle "F".

La avenida Alfonso XII es un importante eje de comunicación y distribución este-oeste de tráfico entre barrios del sur de Móstoles.

Según el análisis de tráfico rodado en Móstoles, la asignación en "hora punta mañana" para esta vía está entre 1.500-2.000 vehículos hora.

El Paseo de Arroyomolinos sirve de acceso y comunicación y distribución dentro del polígono en sentido norte-sur y viceversa.

Según el análisis de tráfico rodado en Móstoles, la asignación en "hora punta mañana" para esta vía está entre 1.000-1.500 vehículos hora.

La calle Emilio Langa, paralela a la anterior vía facilita la comunicación norte-sur dentro del polígono.

Por último la calle "F" sirve de distribución este-oeste y viceversa dentro del polígono.

Según el análisis de tráfico rodado en Móstoles, la asignación en “hora punta mañana” para éstas dos vías estarían por debajo de los 200 vehículos hora.

### Plano general de la zona



Fuente: Catastro

#### 1.3.1.1. Geometría de la red viaria.

La geometría de la sección transversal de las calles es la siguiente.

-Paseo de Arroyomolinos.

Acera al oeste de 9 metros con aparcamiento en línea, dos carriles, uno en cada sentido en calzada de 9 metros y acera al este de 7,5 metros, con aparcamiento en batería.

-Calle Emilio Langa.

Acera al oeste de 10.5 metros con aparcamiento en línea, carril central en calzada de 9 metros y acera al este de 5.5 metros con aparcamiento en batería.

-Calle Alfonso XII.

Acera al norte de 7 metros con aparcamiento en línea, dos carriles, uno en cada sentido en calzada de 8 metros y acera al sur de 5 metros, con aparcamiento en línea.

-Calle “F”.

Acera al norte de 4 metros con aparcamiento en línea, dos carriles, uno en cada sentido en calzada de 12 metros y acera al sur de 4 metros, con aparcamiento en línea.

#### 1.3.1.2. Velocidades de actuales.

-Paseo de Arroyomolinos.



El tráfico que presenta el paseo está regulado por dos semáforos a la altura de la calle río Duero lo que limita la velocidad. La presencia de un colegio obliga a mantener una velocidad baja por precaución.

-Calle Emilio Langa.

El tráfico que presenta la calle es muy bajo al ser una calle de distribución interior y de un solo sentido.

-Calle Alfonso XII.

El tráfico que presenta la calle Alfonso XII aún siendo de mayor intensidad no presenta alta velocidad al estar regulado el tráfico por semáforos en las intersecciones con el resto de calles perpendiculares.

-Calle "F".

El tráfico que presenta la calle "F" también está regulado por distintos semáforos que determinan una velocidad de tráfico baja.

#### 1.4. ESTIMACIÓN DE LA DEMANDA DE TRÁFICO GENERADA.

##### 1.4.1 Centros de generación de tráfico y número de vehículos.

En un escenario tendencial en el que no se modifique la actual tasa de generación y reparto modal de los viajes, se estima que el cambio de uso a Terciario de las naves implicará simplemente un ligero incremento del número de desplazamientos.

El incremento total de desplazamientos en modos mecanizados puede ser mayor que en otros modos de transporte.

##### Situación pre operacional

Debido a la reducida dimensión del área de estudio y el ajustado presupuesto, se decidió aprovechar los estudios disponibles, básicamente el Plan de movilidad Urbana Sostenible de Móstoles y con el apoyo de un pequeño trabajo de campo ajustar en la medida de lo posible los datos de movilidad para la zona del estudio, el paseo de Arroyomolinos esquina con la calle Duero, en las inmediaciones de la zona de estudio.

El concepto principal para estudiar la movilidad es el "DESPLAZAMIENTO" existente. No se poseía uno concreto de la zona de estudio, pero si el dato general de la ciudad de Móstoles y su distribución a lo largo de las veinticuatro horas del día.

Del análisis de los datos del Estudio de Movilidad, se constata que el número de desplazamientos en dicha localidad es de 565.610. Su distribución a lo largo del día manifiesta un pico de hora punta por la mañana de 7 a 8 horas y por la tarde de 18 a 19 horas.

Representado en porcentaje aproximado, la hora punta de la mañana engloba al 7,31 % del tráfico, y la hora punta de la tarde al 8,32%.

Paralelamente se disponía del análisis del tráfico rodado en Móstoles tanto en asignaciones de mañana como de tarde.

En ambos casos está recogido el tráfico existente en las principales calles de Móstoles entre ellas las del Paseo de Arroyomolinos.

Tanto para la hora punta de mañana como de tarde, la asignación de tráfico se estima entre 1001 y 1500 movimientos.

Conociendo la dimensión del tráfico existente y el porcentaje estimado para las horas punta de mañana y tarde se deduce lo siguiente:

Volumen de tráfico de 1.250 vehículos por hora punta de mañana. Movilidad resultante en el paseo de Arroyomolinos: 17.100 movimientos.

Volumen de tráfico de 1.250 vehículos por hora punta tarde. Movilidad resultante en el paseo de Arroyomolinos: 15.024 movimientos.

Para precisar mejor el número de desplazamientos se estimó realizar un recuento de desplazamientos en el propio paseo de Arroyomolinos, frente la calle Río Duero en ambos sentidos.

El tiempo y presupuesto determinaron la elección de las horas punta de la mañana y tarde como representativas de la realidad y para poder comparar con los resultados del Plan de Movilidad.

De dicho trabajo de campo se estimó que, tanto en horario punta de mañana como de tarde, el número de desplazamientos era inferior a los deducidos por los datos del estudio de movilidad, oscilando entre 700 y 750 desplazamientos por hora, estableciéndose finalmente la cifra en 9.214 movimientos

Debido a las dimensiones del estudio se consultaron estudios de movilidad realizados por el Consorcio Regional de Transporte como la encuesta domiciliaria donde estima el número de desplazamientos y su distribución tipológica en áreas urbanísticas semejantes.

De dichos modelos se extrapolaron los datos que aparecen en el informe:

#### Número de desplazamientos y distribución tipológica

Nº Desplazamiento	9.214 / Total	Vehículo privado	Transp. Público
Ida y vuelta	2.396 / 26%	74%	21%
Internos	737 / 8%	80%	20%
Visitas	4.975 / 54%	100%	-
Carga y descarga	1.106 / 12%	100%	-

Fuente: elaboración propia

Situación pos operacional.

¿Cómo estudiar el comportamiento del tráfico una vez en funcionamiento las actividades de las naves del estudio?

Las metodologías existentes utilizan datos de partida disponibles ya que otro tipo de datos recogidos en campo son de alto coste de obtención. Lo que se pretende es obtener órdenes de magnitud no de precisión que son los orientativos para deducir la evolución de la realidad.

Estos modelos teóricos desarrollados utilizan el criterio de relación entre el número de desplazamientos y los metros cuadrados construidos que se van a poner en uso.

La aplicación de esta relación al caso que nos ocupa, la puesta en funcionamiento de las cuatro naves, implicaría un ligero incremento de tráfico que se estima en unas 125 expediciones respecto a las existentes en estos momentos. Es decir un 1,4% más.

Esas nuevas expediciones se repartirían de la siguiente forma:

#### Número de desplazamientos y distribución tipológica

NºDesplazamiento	125 / Total	Vehículo privado	Transp. Público
Ida y vuelta	32 / 26%	74%	21%
Internos	10 / 8%	80%	20%
Visitas	68 / 54%	100%	-
Carga y descarga	15 / 12%	100%	-

**Fuente: elaboración propia**

Es importante considerar que ese ligero incremento del tráfico será probablemente contrarestado en un contexto como el actual, de incentivo del transporte público, unido a la crisis económica con su repercusión en el estancamiento del parque de vehículos, así como el incremento del precio de los carburantes.

Por tanto el cambio de uso de las naves no va significar un significativo aumento del número de desplazamientos. La mayoría de estos desplazamientos serían asignables a visitas y en menor grado a desplazamientos de los propios trabajadores de las naves.

#### 1.4.2. Asignación de movimientos.

El acceso a las parcelas situadas en el Paso de Arroyomolinos se seguiría manteniendo a través de las actuales vías de comunicación.

Desde el Norte a través de la calle Alfonso XII y a continuación a través del Paseo de Arroyomolinos.

Desde el sur a través de al propio paseo de Arroyomolinos.

Desde el Este tanto a través de la calle Alfonso XII como más al sur por la calle Rio Duero.

Desde el Este a través de la calle Alfonso XII como por la calle "F".

Debido al reducido incremento en el número de desplazamientos no se considera la necesidad de modificar los accesos existentes en la actualidad.

#### 1.5. PROPUESTA DE ACTUACIONES.

Habría que decir que si bien el viario principal y adyacente no tendrá que ser modificado, sería bueno ordenar el aparcamiento en la zona, señalizándolo evitando aparcamientos en aceras, en zona de giros etc.

El viario interior y adyacente de red viaria primaria cumple tanto en capacidad como en distribución.

#### 1.6. CONCLUSIONES.

El cambio de uso de las naves no va significar un significativo aumento del número de desplazamientos. La mayoría de estos desplazamientos serían asignables a visitas y en menor grado a desplazamientos de los propios trabajadores de las naves.

Las actuaciones urbanísticas propuestas no van a afectar en la trama viaria por lo que no es necesaria ninguna actuación complementaria.

El ligero incremento del número de viajes mecanizados puede generar algún problema de saturación de aparcamientos a determinadas horas del día lo que podría solucionarse aumentando el número de plazas de aparcamientos en batería.

## 2. PREVISIÓN DE LA EVOLUCIÓN DE LA SITUACIÓN ACÚSTICA

### 2.1. DELIMITACIÓN CARTOGRÁFICA DEL ÁREA SEGÚN EL CARÁCTER DEL POLÍGONO

El polígono industrial de Arroyomolinos se encuentra al suroeste del casco urbano de Móstoles.

La zona de estudio se encuentra entre el Paseo de Arroyomolinos y la calle Emilio Langa a la altura de la calle Río Duero.

### 2.2. DETECCIÓN Y SIGNIFICACION DE LAS FUENTES DE RUIDO REPRESENTATIVAS

Según datos recogidos en el estudio sobre ruido encargado por el ayuntamiento de Móstoles, la fuente sonora más importante que existe en el polígono es el tráfico que soporta la trama viaria interna y periférica.

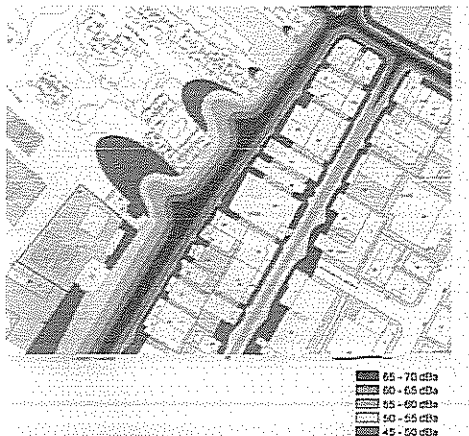
Tráfico con una destacada componente de vehículos pesados y semipesados.

Las industrias que generan emisiones sonoras de cierta importancia se limitan a unas pocas fábricas alejadas de zonas acústicas sensibles, y que ven además sus emisiones sonoras enmascaradas por el rumor del tráfico así como por la edificación circundante.

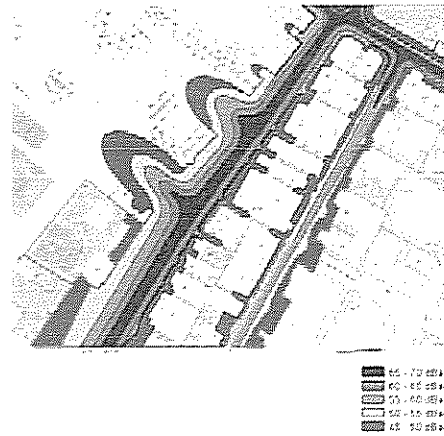
Conviene destacar las emisiones de ruido que genera la empresa "Grupo TAM" con 95 dBa, situada en el Paseo de Arroyomolinos (fuente plan movilidad de Móstoles).

#### Plano de Isófonas

Situación pre operacional



Situación pos operacional



Fuente: Elaboración propia según datos del estudio de contaminación acústica encargado por el ayuntamiento de Móstoles en 2005.

## SITUACIÓN PRE-OPERACIONAL

Respecto a los datos de contaminación acústica se utilizó la información del estudio acústico realizado por la empresa "TASVALOR Medio ambiente" para el ayuntamiento de Móstoles.

El plano de isofonas se ha elaborado a partir de los datos que aparecen en dicho informe. Para confirmar esos datos se realizaron mediciones propias con un medidor de ruido con precisión menor de +/- 1,5 dB que confirman los datos recogidos en el citado estudio.

## SITUACIÓN POS-OPERACIONAL

La previsión de ligero incremento en el tráfico repercutirá ligeramente en el aumento de los niveles de ruido.

Esta previsión de ligero aumento de los niveles de ruido se proyecta en el plano de isófonas (pos operacional). Así, en el Paseo de Arroyomolinos aumentaría la extensión de las áreas de ruido a la altura de las naves, del mismo modo que en la Calle Emilio Langa.

El incremento del número de desplazamientos por el cambio de uso de las parcelas objeto del presente estudio no han de modificar el actual nivel de ruido existente. Es por ello que ambos planos son muy similares.

### 2.3. DETERMINACION DE ZONAS DE INCOMPATIBILIDAD TEORICA

La sensibilidad acústica del polígono industrial es *tolerablemente ruidosa* al ser área colindante con zonas residenciales.

El polígono industrial "Arroyomolinos" situado al sur del casco entre las calles Alfonso XII, Paseo de Arroyomolinos, Moraleja de Enmedio y Avenida de ONU, en el estudio es calificado como zona de Incompatibilidad teórica 4.

Colindancia del Polígono industrial "Arroyomolinos" con el casco urbano con espacios residenciales de media densidad por el este y Oeste y multifamiliar de alta densidad por el Norte.

Las industrias del polígono que generan algún tipo de emisión se encuentran en el lado oeste, pero en ningún caso generan afección en las edificaciones residenciales registrándose niveles inferiores a 50dba tanto por el día como por la noche en las fachadas.

La incompatibilidad teórica se acrecienta en el lado oeste del polígono dónde colindan con los colegios públicos "Cervantes" y "Benito Pérez Galdós" (tipo 1, área de silencio) además del Hospital de Móstoles (también tipo 1) sin generar afecciones acústicas en la actualidad.

En el estudio de ruido realizado para el ayuntamiento de Móstoles se establecen dos zonas de conflicto la denominada ZC3 Y ZC4.

La primera corresponde a la avenida de Alfonso XII en el tramo entre calle Coronel y Camino de Humanes.

La primera línea de edificaciones residenciales situadas a ambos lados del tramo a menos de 22 metros del eje presentan niveles de emisión entre 50 y 55 dba durante la noche, afectando a 170 viviendas y 488 habitantes.

La segunda zona de conflicto, en la avenida de Alfonso XII entre Camino de Humanes y Moraleja de Enmedio, también presenta niveles de emisión entre 50 y 55 dba. y afectaría a 422 viviendas y a unos 1.211 habitantes.

Ambas zonas quedan alejadas más de 500 metros de la zona concreta de estudio donde según el mismo estudio no existe zona de conflicto.

## 2.4. CONCLUSIONES

En el estudio de ruido encargado por el ayuntamiento de Móstoles se plantea la posible incidencia en los niveles de ruido del crecimiento urbanístico al sur del polígono industrial "Arroyomolinos" concluyendo que el crecimiento por el sur no sobrecargará la red actual ya que presentará una estructura viaria radio céntrica con capacidad para acoger accesos desde vías supramunicipales.

El incremento del número de desplazamientos por el cambio de uso de las parcelas objeto del presente estudio no han de modificar el actual nivel de ruido Existente.

## CONSECUENCIAS SOCIALES DEL CAMBIO DE USO PROPUESTO

### 3.1. CARACTERIZACIÓN SOCIAL DEL ENTORNO

Móstoles se encuentra en la zona suroeste de la región, dentro del segundo anillo de la corona metropolitana de Madrid, y a una distancia de 18 Km. de éste.

El sector industrial del municipio está formado, en su mayor parte, por pequeñas y medianas empresas (94%), siendo su actividad económica predominante la electro-sidero-metalúrgica (30%). Al norte y noreste del casco urbano, en la zona de influencia de la carretera nacional A-5 y la carretera comarcal M-501, con dirección a Villaviciosa de Odón, se encuentra el mayor número de asentamientos industriales, como la Agrupación Las

Nieves, con un ámbito de suelo urbano no consolidado de más de 400.000 m<sup>2</sup>, ó los Polígonos de Los Rosales y Expansión.

Sin embargo, los ámbitos industriales más importantes del municipio se encuentran en el casco urbano, donde, por su antigüedad, destaca La Estación, y por su número de empresas el polígono industrial Arroyomolinos, que concentra aproximadamente un 30% de las empresas instaladas en el municipio, estando en la actualidad en un proceso de rehabilitación y mejora de sus infraestructuras.

Como se indicó en epígrafes anteriores el polígono industrial de Arroyomolinos se encuentra situado al suroeste del casco urbano de Mostoles y limitado al norte por la calle Alfonso XII, al sur por la avenida de Extremadura, al oeste por el paseo de Arroyomolinos y al este por la calle Moraleja de Enmedio.

La zona de estudio se encuentra al oeste del polígono entre las calles Paseo de Arroyomolinos y la calle Emilio Langa a la altura aproximada del cruce con la calle Rio Duero.

Obviamente no existe población residente dentro del polígono pero en sus límites externos sí existe contacto con barrios residenciales fundamentalmente en los límites oeste, norte y parte superior del este. El resto limita con polígonos en construcción o directamente con espacios sin urbanizar.

La población existente en esos barrios es de unos 40.000 habitantes y se reparten entre los barrios de El Soto, San Fernando, Villaeuropa, Hospital y Pinares Llanos.

La densidad de población es relativamente baja en esta zona debido a la presencia de espacios abiertos y equipamientos educativos y religiosos, lo que implica que cualquier alteración en los niveles de tráfico, ruido o contaminación, independientemente de su intensidad tienen una repercusión muy limitada en la población limítrofe.

Actualmente el ámbito de suelo urbano en el que se propone la Actuación tiene Uso Terciario Industrial y las naves industriales no tienen actividad por esta razón el objeto de este Plan Especial es proponer el Uso Comercial.

### 3.2. DESCRIPCIÓN DE POSIBLES ALTERACIONES EN LOS MODOS DE VIDA

Las posibles alteraciones en los modos de vida de la población por una alteración de los cambios de uso de un espacio en zona urbana son en general limitados, ciñéndose a modificaciones en las emisiones de ruido, contaminantes varios y a la posible generación de puestos de trabajo en beneficio de la población local.

En el caso del presente estudio se puede distinguir entre la fase de adaptación de las instalaciones (fase de obra) y la fase posterior (fase de funcionamiento).

Ver cuadros.



**Periodo de obras**

MEDIO	ALTERACIÓN	ACCIONES PROYECTO
Calidad del aire	Aumento niveles inmisión	Obras de adaptación Incremento tráfico rodado
Ruidos	Incremento niveles sonoros	Voladuras Transporte de material Movimiento de maquinaria Incremento tráfico rodado
Población	Efectos población activa Efectos salud	Incremento mano de obra Acciones ligadas a incrementos de ruido y calidad del aire.
Sector terciario	Deficiencias de dotaciones y servicios	Acciones ligadas a la población

COAM  
VISADO  
C.O.A.M. Nº 11/012556/2011  
Fecha: 27/06/2011

En la fase de obra los estudios de planificación valoran las acciones que pueden alterar la calidad del aire, el incremento de los niveles sonoros y los posibles efectos sobre la salud de la población (temas tratados en epígrafes anteriores).

Además se evalúan las consecuencias positivas de la necesidad de contar con mano de obra (a ser posible local).

**Periodo de funcionamiento**

MEDIO	ALTERACIÓN	ACCIONES PROYECTO
Calidad del aire	Aumento niveles inmisión	Incremento tráfico rodado
Ruidos	Incremento niveles sonoros	Incremento tráfico rodado
Población	Efectos población activa Efectos salud	Incremento mano de obra Acciones ligadas a incrementos de ruido y calidad del aire.
Sector terciario	Aumento de puestos de trabajo	Contratación mano de obra local

Ya durante la fase de funcionamiento, además de estimar positivamente las afecciones posibles derivadas del tráfico y del ruido (epígrafes anteriores) se considerará los beneficios del aumento de la actividad económica en el municipio y el mantenimiento de las expectativas económicas.

Cabe reseñar el grado de aceptación social del proyecto, siendo mayoritariamente positivo y beneficioso para el Municipio.

### 3.3. CONCLUSIONES

Teniendo en cuenta que los efectos sobre al tráfico y el ruido ya están abordados en los epígrafes anteriores y que ya se han valorado como poco lesivos sobre la población, solo cabe valorar otros aspectos positivos del proyecto.

Estos serían la dinamización de la actividad económica (comercio y pequeña cafetería) y la generación de puestos de trabajo (máximo de 40 personas en el momento de plena actividad) con la consiguiente repercusión en el aumento de la demanda de bienes y servicios.

Desde un punto de vista social, el cambio de uso de las parcelas ha de valorarse globalmente como positivo, al ser un factor propiciador del incremento de la actividad económica además de generador de puestos de trabajo.

Estos aspectos relevantes del proyecto mitigan los aspectos negativos como las molestias por el ligero aumento del tráfico y las consecuentes repercusiones en la calidad del aire y el ruido y el posible rechazo social de una parte pequeña de la población.

Madrid, diciembre de 2010

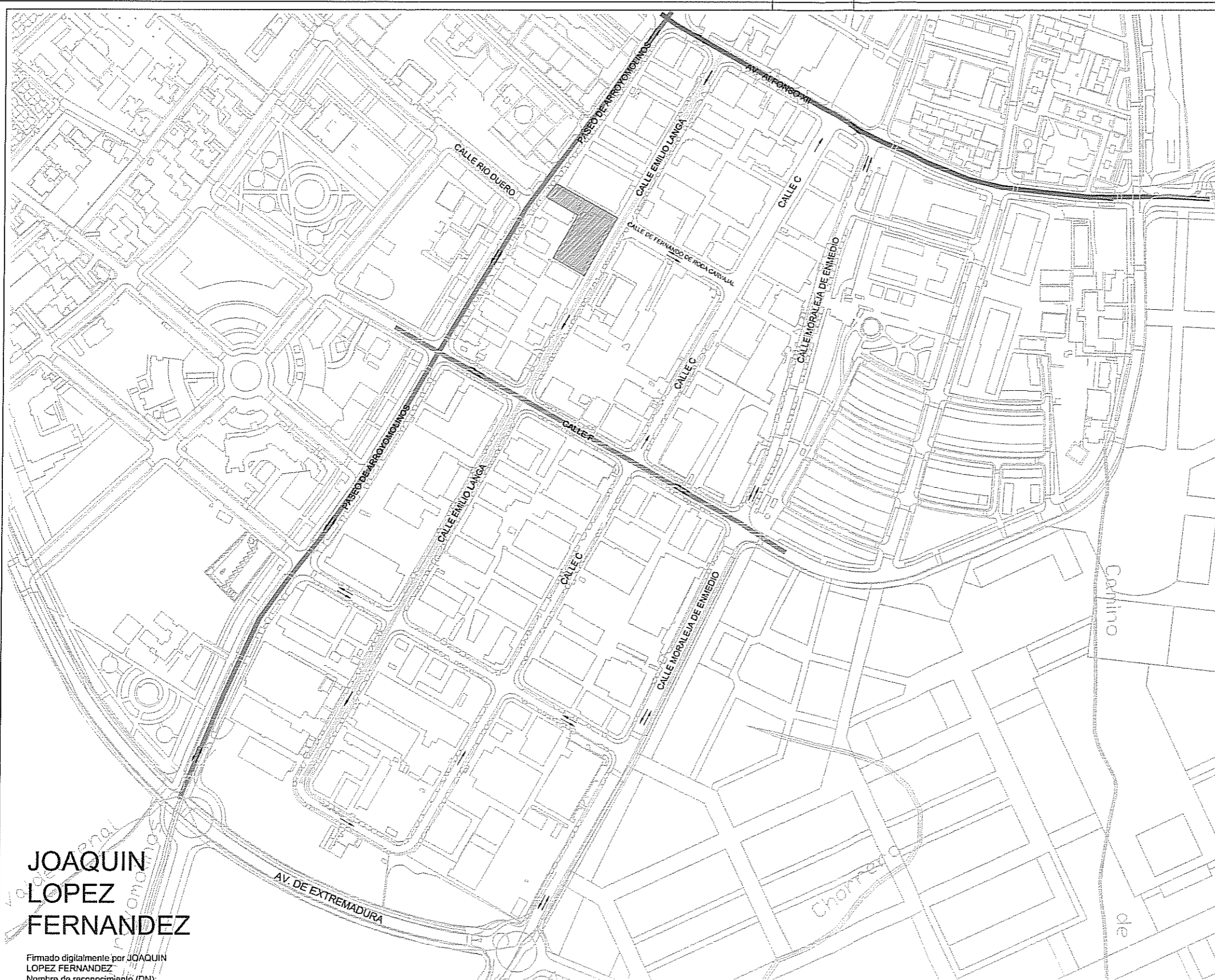
D. ALEJANDRO NUÑEZ BEZARES  
PROPIEDAD

Fdo: JOAQUÍN LÓPEZ FERNÁNDEZ  
ARQUITECTO COLEGIADO 4.492

JOAQUIN  
LOPEZ  
FERNANDEZ

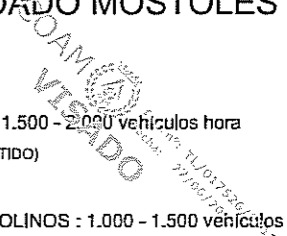
Firmado digitalmente por JOAQUIN LOPEZ  
FERNANDEZ

Nombre de reconocimiento (DN):  
cn=JOAQUIN LOPEZ FERNANDEZ, c=ES,  
l=Madrid, st=Madrid, o=Colegio Oficial de  
Arquitectos de Madrid, ou=Colegiado,  
email=4492lopez@coam.es  
Motivo: Soy el autor de este documento  
Fecha: 2011.06.17 20:05:11 +02'00'



**TRAFICO RODADO MOSTOLES**  
(hora punta mañana)

- AV. ALFONSO XII : 1.500 - 2.000 vehículos hora  
(CALLE DE DOBLE SENTIDO)
- PASEO ARROYOMOLINOS : 1.000 - 1.500 vehículos hora  
(CALLE DE DOBLE SENTIDO)
- CALLE EMILIO LANGA : menos de 200 vehículos hora  
(CALLE DE UNICO SENTIDO)
- CALLE F : menos de 200 vehículos hora  
(CALLE DE DOBLE SENTIDO)
- AREA DE ACTUACION. SUP: 4.566 m2



**JOAQUIN  
LOPEZ  
FERNANDEZ**

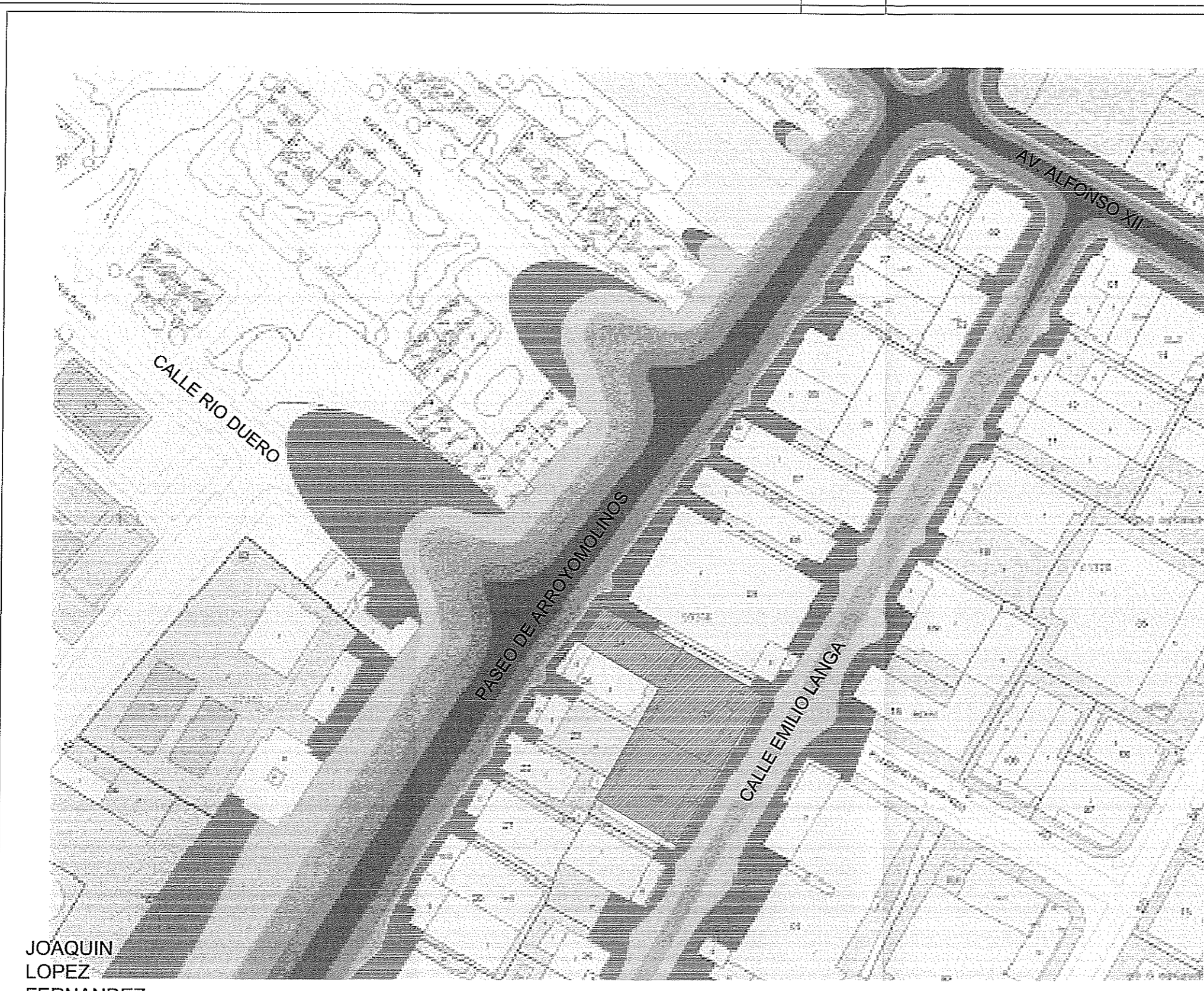
Firmado digitalmente por JOAQUIN LOPEZ FERNANDEZ  
Nombre de reconocimiento (DN): cn=JOAQUIN LOPEZ FERNANDEZ, c=ES, l=Madrid, o=Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, ou=Colegiado, email=4492lopez@coam.es  
Motivo: Soy el autor de este documento  
Fecha: 2011.06.18 13:04:45 +02'00'

D. JOAQUIN LOPEZ FERNANDEZ	PROPIEDAD D. ALEJANDRO NUÑEZ BEZARES	PLAN ESPECIAL BEZARES 11(D), 12 y 12 (A) PASEO DE ARROYOMOLINOS 11D Y CALLE EMILIO LANGA 12 y 12(A), MOSTOLES (MADRID)	PLANO ESTUDIO DE TRAFICO	FECHA JUNIO 2010 ESCALA 1:5000	Nº PLANO <b>PE-04</b> PROYECTO U10-002
----------------------------	---	---	-----------------------------	---	--

EMISIONES DE RUIDO

- 65 - 70 dBa
- 60 - 65 dBa
- 55 - 60 dBa
- 50 - 55 dBa
- 45 - 50 dBa

AREA DE ACTUACION. SUP: 4.566 m2



JOAQUIN  
LOPEZ  
FERNANDEZ







Firmado digitalmente por JOAQUIN LOPEZ FERNANDEZ  
Nombre de reconocimiento (DN): cn=JOAQUIN LOPEZ FERNANDEZ, o=COAM, ou=Madrid, ou=Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, ou=Colgado, email=4492kpoz@coam.es  
Motivo: Soy el autor de este documento  
Fecha: 2011.06.18 13:05:20 +0200

PROPIEDAD  D. ALEJANDRO NUÑEZ BEZARES	PLANO  PLAN ESPECIAL BEZARES 11(D), 12 y 12 (A)  PASEO DE ARROYOMOLINOS 11D Y CALLE EMILIO LANGA 12 y 12(A), MOSTOLES (MADRID)	FECHA JUNIO 2010	Nº PLANO <b>PE-05</b>
		ESCALA 1:2000	PROYECTO U10-002

COAM  
VISTO  
15/02/2011

PLANO DE ISOFOJAS  
SITUACION POS OPERACIONAL

EMISIONES DE RUIDO

-  65 - 70 dBa
-  60 - 65 dBa
-  55 - 60 dBa
-  50 - 55 dBa
-  45 - 50 dBa
-  AREA DE ACTUACION. SUP: 4.566 m2



JOAQUIN  
LOPEZ  
FERNANDEZ

<p>Firmado digitalmente por JOAQUIN LOPEZ FERNANDEZ Nombre de reconocimiento (DN): cn=JOAQUIN LOPEZ FERNANDEZ, o=ES, 1=Madrid, st=Madrid, ou=Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, ou=Colegiado, email=4492lopez@coam.es Motivo: Soy el autor de este documento Fecha: 2011.02.18 13:05:50 +02'00'</p> <p>D. JOAQUIN LOPEZ FERNANDEZ</p>	<p>PROPIEDAD</p> <p>D. ALEJANDRO NUÑEZ BEZARES</p>	<p>PLAN ESPECIAL BEZARES 11(D), 12 y 12 (A)</p> <p>PASEO DE ARROYOMOLINOS 11D Y CALLE EMILIO LANGA 12 y 12(A), MOSTOLES (MADRID)</p>	<p>PLANO</p> <p>ESTUDIO ACUSTICO</p>	<p>FECHA</p> <p>FEBRERO 2011</p> <p>ESCALA</p> <p>1:2000</p>	<p>Nº PLANO</p> <p>PE-05 BIS</p> <p>PROYECTO U10-002</p>
--	--	--	--------------------------------------	--	--