

1

**PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL ÁMBITO CONSTITUIDO  
POR  
LA PARCELA SITUADA EN LA  
CALLE CÁMARA DE LA INDUSTRIA Nº 2 C/V A LA CALLE  
ALFONSO XII EN MÓSTOLES (MADRID)**



**Junio 2010**

## DOCUMENTACIÓN ESCRITA


### MEMORIA DE INFORMACIÓN


- 1.- ÁMBITO Y LOCALIZACIÓN
- 2.- ESTADO ACTUAL Y USO DEL SUELO
- 3.- INICIATIVA DEL PLAN ESPECIAL Y AFECTADOS POR LA ORDENACIÓN
- 4.- PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE

### MEMORIA DE ORDENACIÓN

- 1.- OPORTUNIDAD, OBJETO Y JUSTIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL
- 2.- EDIFICABILIDAD Y PROVISIÓN DE PLAZAS DE APARCAMIENTO
- 3.- EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO
- 4.- EVOLUCIÓN DE LA SITUACIÓN ACÚSTICA
- 5.- CONSECUENCIAS SOCIALES

### DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

- 
- PLANOS
- 1 \* LOCALIZACIÓN SOBRE TOPOGRÁFICO MUNICIPAL  
escala 1/2.000
  - 2 \* ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL (ESTADO ACTUAL)  
escala 1/250
  - 3 \* PLANEAMIENTO VIGENTE  
sin escala
  - 4 \* ORDENACIÓN PREVISTA  
escala 1/250

- 
- ANEXO I – Estudio de tráfico
  - ANEXO II – Estudio de la evolución acústica

### EQUIPO REDACTOR

- Luis Rodríguez-Avial Llardent
  - Luis Climent Soto
  - Fernando Meléndez Andrade
- ARQUITECTOS

### ANEXOS I y II

- Luis Climent Rosillo
  - Javier Meléndez Soroa
- ARQUITECTOS

## MEMORIA DE INFORMACIÓN

### 1.- ÁMBITO Y LOCALIZACIÓN

El área objeto de ordenación por el presente Plan Especial comprende la parcela situada en la calle Cámara de la Industria nº 2 c/v a la calle de Alfonso XII en Móstoles (Madrid). Esta parcela está localizada dentro del Polígono Industrial "Arroyomolinos", calificado en el Plan General de Móstoles con la ordenanza ZU-AE-3.

La parcela tiene frente y acceso por la calle Cámara de la Industria, que hace esquina con la calle Alfonso XII, con la que también tiene fachada, si bien la rasante de la parcela se encuentra elevada 1 metro sobre esta última calle. Linda al noroeste con la parcela de esquina que tiene fachada a la Avenida de Arroyomolinos y la calle de Alfonso XII y al suroeste es colindante con la parcela de la calle Cámara de la Industria nº 4.

Tiene forma casi rectangular, con el chafalán redondeado y un pequeño ensanchamiento en la mitad del lindero trasero paralelo a la calle Cámara de la Industria. Sus dimensiones son del orden de 41,00 por 31,00 metros con una superficie aproximada medida sobre parcelario municipal de 1.260 m<sup>2</sup>.

La localización de este ámbito se incluye en el plano 1. LOCALIZACIÓN SOBRE TOPOGRÁFICO MUNICIPAL, a escala 1/2.000 y la delimitación en el plano 2. ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL (ESTADO ACTUAL), a escala 1/200.

### 2.- ESTADO ACTUAL Y USO DEL SUELO

El área objeto de este Plan Especial se encuentra ocupada por una nave industrial de una planta, con una ocupación de 660,00 m<sup>2</sup>. Si añadimos una entreplanta de 27,00 m<sup>2</sup> situada en la zona sur de la parcela, la superficie construida alcanza 687,00 m<sup>2</sup>. El edificio está exento respecto de las dos calles a que tiene fachada y los dos linderos de parcela existentes.

El retranqueo del edificio respecto de la calle Cámara de la Industria es del orden de 7,00 metros y respecto de la calle Alfonso XII, es de 4,70 metros. Por el lindero noroeste se retranquea 2,00 metros y 6,20 metros y por el suroeste, el retranqueo es de 3,45 metros.


La nave industrial, destinada a taller de reparación de automóviles, se encuentra en desuso y sin actividad en la actualidad.

En las parcelas colindantes se desarrollan actividades compatibles con el medio urbano circundante, con baja generación de ruido y escasa conflictividad funcional, tales como un taller de reparación de automóviles al noroeste, una cafetería restaurante al sureste, un edificio de industria-terciario al suroeste y un almacén-ferretería al sureste.



### **3.- INICIATIVA DEL PLAN ESPECIAL Y AFECTADOS POR LA ORDENACIÓN**

La iniciativa para el desarrollo del presente Plan Especial corresponde a LECOT S.A., con domicilio en Avda de América nº 9, local 259, en el Centro Comercial Tres Aguas, en Alcorcón (Madrid). El interés de la iniciativa reside en el hecho de poder establecer en esta parcela una instalación de carácter hostelero, que sustituya al actual uso industrial.



Los posibles propietarios afectados son los colindantes con el ámbito del Plan Especial, que se encuentran, como se ha indicado anteriormente, en la calle Cámara de la Industria nº 4 y en la calle Alfonso XII c/v a la Avenida de Arroyomolinos.

### **4.- PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE**

La parcela objeto de este Plan Especial está calificada en el Plan General con la Ordenanza ZU-AE3-1, que regula el uso del suelo y la edificación en el polígono "Arroyomolinos" en manzanas y parcelas con frente a zonas residenciales. Los parámetros reguladores de la edificación son los siguientes:

- Altura máxima de 12 metros para usos industriales y cuatro plantas y 16 metros para el resto.
- Edificabilidad: 1,5 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

- Frente mínimo de parcela: 20 metros
- Ocupación: 70% para usos de industria, 40% para el resto.
- Parcela mínima: 750 m<sup>2</sup>
- Retranqueos: 5 metros a lindero frontal y vía pública, 3 metros al resto. Se admiten edificaciones adosadas previo acuerdo notarial con una longitud máxima de fachada de 100 metros.

El uso genérico establecido en la ordenanza es el productivo, si bien de acuerdo con el apartado b.2 de la ordenanza, que se refiere a usos compatibles en edificio exclusivo, se permiten otros usos, entre los que se encuentran el hotelero, abastecimiento y consumo, productivo, equipamientos, red viaria e infraestructuras, cuando al menos el 51% de la superficie construida de la manzana esté destinada al uso predominante.

Como complemento a lo señalado anteriormente el apartado b.2.7 dice lo siguiente:

*Previo Plan Especial podrán autorizarse centros de servicios en los que, además de los usos antes explicitados, se autorizan en edificio exclusivo: Pequeño y mediano comercio, hostelería y ocio. El cálculo de la edificabilidad, en estos casos, deberá efectuarse teniendo en cuenta los coeficientes de homogeneización establecidos en el Área Homogénea y nunca podrá ser superior al índice establecido en esta ordenanza.*

El Área Homogénea nº 11, que comprende el ámbito del polígono de Arroyomolinos, tiene los siguientes coeficientes de homogeneización:

- pequeña y mediana industria 1
- comercio, ocio, hostelería 1,82

De acuerdo con estos datos la edificabilidad máxima de la parcela, en el supuesto de que se instale en la misma un uso hotelero es la siguiente:

$$1.260 \text{ m}^2 \times 1,5 \text{ m}^2/\text{m}^2 / 1,82 = 1.038,46 \text{ m}^2$$

Por lo que respecta al Plan Especial a desarrollar, el Plan General, para los Planes Especiales en la zona ZU-AE-3, establece lo siguiente:

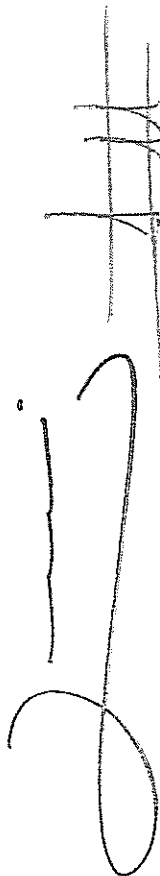
Objetivo.- Se trata de Planes Especiales cuya única finalidad es garantizar que el diseño y desarrollo propuestos para la transformación a uso Terciario admitida por la

*Ordenanza es compatible funcionalmente con el entorno, lo que exige que el Plan Especial lleve a cabo:*

- 1. Proyección de la evolución del tráfico y los aparcamientos en la nueva implantación.*
- 2. Previsión de la evolución de la situación acústica.*
- 3. Consecuencias sociales del cambio propuesto.*

Por último, se recogen las condiciones fundamentales del art. VIII.7.2.2. USO PORMENORIZADO HOSTELERO Y OCIO, que regula las condiciones establecidas por la normativa del Plan General para la instalación de estos usos:

- No deberá superarse el coeficiente máximo de concentración de calle, que aplicado al tramo por el que tiene acceso el local correspondiente, es de 0,25
- Los aparcamientos deberán establecerse a razón de una plaza de aparcamiento por cada 30 m<sup>2</sup> de superficie de uso público y en ningún caso menos de 1,5 plazas por cada 100 m<sup>2</sup> construidos.


A large, stylized handwritten signature in black ink is written vertically on the left side of the page. Above the signature, there is a rectangular stamp containing a grid of small squares, possibly a security or archival mark.

## MEMORIA DE ORDENACIÓN

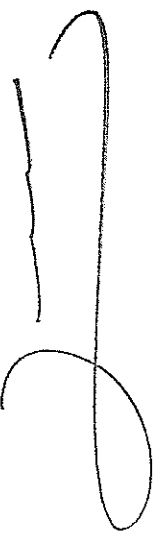
### 1.- OPORTUNIDAD, OBJETO Y JUSTIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL

El presente Plan Especial surge de la iniciativa de instalar el uso de hostelería en la parcela que constituye su ámbito de ordenación.

Al amparo de la posibilidad de introducir este uso en edificio exclusivo en esta parcela, calificada con la ordenanza ZU-AE-3, mediante un Plan Especial, se acomete la redacción del mismo, ajustando su contenido a las prescripciones establecidas en el Plan General:

- 
- Modificación de la edificabilidad resultante
  - Proyección de la evolución del tráfico
  - Evolución de la situación acústica
  - Consecuencias sociales
  - Provisión de plazas de aparcamiento

En consecuencia, el objeto del Plan Especial es dar cobertura legal a la futura implantación de un uso terciario de hostelería en el ámbito objeto del mismo.




La oportunidad para implantar este uso se apoya en dos ideas fundamentales: permitir la instalación de un establecimiento de restauración especializada en la zona, que pueda contribuir a la dinamización y mejora de este enclave urbano y la voluntad de superar una situación de ausencia de actividad industrial y económica en el ámbito de actuación, incorporando un uso compatible con el entorno.

La parcela objeto de este Plan Especial se encuentra en una posición periférica dentro del polígono industrial de "Arroyomolinos". En correspondencia con esta situación está calificada con el grado 1º, que se refiere a manzanas y parcelas con frente a zonas residenciales. De hecho, la calle Cámara de la Industria, por donde se encuentra el acceso a la parcela, tiene carácter industrial, pero la calle Alfonso XII, que constituye su otra fachada, es una vía urbana que forma parte de la red principal de Móstoles, soporte de conjuntos residenciales de distinta naturaleza.


El frente de la calle Alfonso XII está ocupado por una zona verde de gran importancia para el barrio, de tal forma que se puede afirmar que los bordes del polígono, con su presencia netamente residencial, están exigiendo un tratamiento blando e integrador de los usos que se implanten en la zona de contacto.

En este sentido, el cambio de uso industrial a terciario de hostelería se produce de forma lógica y natural, ya que se trata de un uso inicialmente compatible con la industria "blanda" del entorno y adecuado para la demanda de la trama residencial de Móstoles. Si a esto añadimos que el nuevo uso viene a ocupar un vacío de actividad en la parcela, se puede concluir que es oportuna la puesta en marcha del Plan Especial con las previsiones de ordenación contenidas en el mismo.



Por lo que respecta al límite que para estos usos establece el Plan General, debe señalarse que la nueva actividad no desvirtúa el carácter industrial del Polígono "Arroyomolinos", ya que supone un 3% de la superficie de la manzana de que forma parte, estando dedicado el resto a usos industriales. En consecuencia se cumple que el 51 % de la manzana se destina al uso industrial predominante, como exige la ordenanza ZU-AE-3 para la implantación de usos compatibles en edificio exclusivo.

Por otra parte, el frente de parcela es el 0,09 de la longitud de la calle Cámara de la Industria, inferior al 0,25 señalado como límite para el uso pormenorizado hostelero y ocio.



## **2.- EDIFICABILIDAD Y PROVISIÓN DE PLAZAS DE APARCAMIENTO – ORDENACIÓN PREVISTA**

De acuerdo con lo establecido en el Plan General, la edificabilidad del ámbito del Plan Especial deberá ajustarse con los coeficientes de homogeneización establecidos para el uso de hostelería en relación con el uso industrial inicialmente previsto. La edificabilidad máxima calculada con estos parámetros es de 1.038,46 m<sup>2</sup>, de acuerdo con lo ya señalado en el apartado 4. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE, de la memoria de Información del Plan Especial.



No obstante, la limitación de la edificabilidad máxima viene fijada por la aplicación de la ordenanza relativa al uso pormenorizado hostelero y ocio, que establece una reserva de aparcamientos de una plaza por cada 30 m<sup>2</sup> de superficie de uso público y en ningún caso menos de 1,5 plazas por cada 100 m<sup>2</sup> construidos.

Analizada la situación de la parcela y la edificación existente, se plantea la ordenación de la misma de acuerdo con el esquema del plano **4. ORDENACIÓN PREVISTA**, donde a partir de la ocupación de los espacios libres de parcela y del recorte de parte del edificio se pueden conseguir hasta 12 plazas de aparcamiento dentro de la parcela. Estas plazas fijan el límite de edificabilidad y uso de la parcela, situación que siempre podrá ser alterada si se acometen obras de mayor envergadura para ampliar el número de plazas de aparcamiento.

Con el esquema de ordenación antes señalado, la superficie construida máxima es la siguiente:

Límite de edificabilidad: 12 plazas de aparcamiento x 100 m<sup>2</sup> / 1,5 = **800 m<sup>2</sup>**

Límite de superficie de uso público: 12 plazas de aparcamiento x 30 m<sup>2</sup> = **360 m<sup>2</sup>**

Estos datos se recogen en el mencionado plano **4. ORDENACIÓN PREVISTA**, junto con la zonificación de usos establecida y la indicación de que la ordenación de volúmenes se remite a la ordenanza ZU-AE-3.

### 3.- EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO

De acuerdo con el Informe sobre la previsión de la evolución del tráfico que figura en el Anexo I, se observan varias cuestiones:

1.- El tráfico actual se ha incrementado respecto al existente en el momento de redacción del Plan General, sin que se haya alcanzado la saturación de las vías circundantes al ámbito del Plan Especial.

2.- La actividad de hostelería prevista tiene un tráfico equivalente al de la actividad industrial que pudiera desarrollarse en el ámbito del Plan Especial, con la ventaja de que se realiza en horario más favorable, cuando la actividad industrial decrece, por lo que nunca la nueva actividad supone alcanzar niveles máximos de tráfico.

3.- El tráfico máximo en las horas en que se produce la actividad de hostelería es inferior al tráfico máximo general de la zona, por lo que se deduce que el nuevo uso no genera tráficos excesivos o imposibles de absorber.

En definitiva, la nueva actividad, por su solape horario con la actividad general del entorno y por el carácter de los vehículos que convergen sobre ella (fundamentalmente ligeros y escasos pesados), aporta una mejora en el reparto del tráfico con respecto al existente, situándose su nivel máximo en valores inferiores a los actuales y por tanto perfectamente asumibles.

#### 4.- EVOLUCIÓN DE LA SITUACIÓN ACÚSTICA

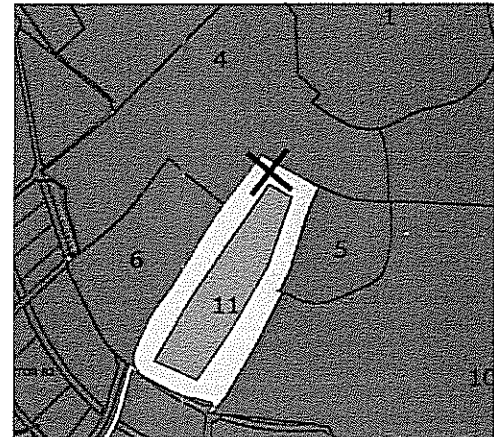
Respecto a la evolución acústica, de acuerdo con lo analizado en el Estudio de Evolución Acústica, que se incorpora en el Anexo II, se puede decir lo siguiente:

1.- Desde el Plan General de Móstoles, se propone un cambio de categoría de sensibilidad acústica en el perímetro del Polígono Industrial Arroyomolinos, que debería pasar de Tipo IV (Área ruidosa) a Tipo III (Área tolerablemente ruidosa).

PLANO ZONIFICACIÓN ACÚSTICA 2005



PLANO ZONIFICACIÓN ACÚSTICA 2015



ÁREA DE SENSIBILIDAD ACÚSTICA

- TIPO I: ÁREA LEVEMENTE RUIDOSA
- TIPO II: ÁREA TOLERABLEMENTE RUIDOSA
- TIPO III: ÁREA RUIDOSA

2.- La actividad de Hostelería supone una mejora en el sentido apuntado, ya que genera menos ruido que la actividad de industria existente, beneficiándose por otra parte la

nueva actividad de la reducción de ruido que habrá de producirse por el cambio de vehículos motorizados, ya que al reducirse los pesados, se producirá menor emisión de ruido y como consecuencia de esta política general de tratamiento del borde del polígono, podrán desarrollarse correctamente actividades como la prevista.

En definitiva, la actividad de hostelería prevista colabora a implantar usos menos ruidosos y compatibles con la residencia, en una zona que debe evolucionar en este sentido, según las previsiones del Plan General, por lo que la propuesta realizada se incardina perfectamente en el planeamiento superior.

## 5.- CONSECUENCIAS SOCIALES

La implantación del uso hostelero en el ámbito previsto mejora la oferta de este tipo de establecimientos, tanto para la zona industrial como para el área residencial próxima. Su localización en el borde de un polígono industrial y frente a una zona verde de uso público hace que sean mitigadas las escasas molestias que puedan producirse como consecuencia del propio uso. Esta nueva oferta, con horario de utilización compatible con el uso industrial, en términos generales, y en coexistencia con la actividad residencial, implica beneficios para la población en su conjunto, por la mejora que se produce en las opciones para satisfacer la demanda en este campo.

Por otra parte, el uso en sí mismo dinamiza el área urbana, ya que ofrece un servicio, en este caso de restauración, que complementa y apoya la función de ocio y esparcimiento que se desarrolla en la zona verde próxima, beneficiándose ambos usos de la situación de proximidad.

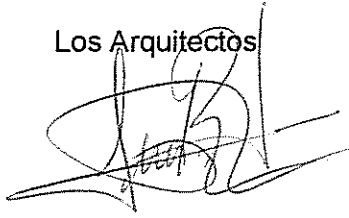
Las escasas molestias por tráfico adicional o aumento de movimiento de personas en el área no deben ser consideradas, en este caso, por la localización, suficientemente alejada del área residencial, del nuevo uso a implantar.

En definitiva, las consecuencias sociales derivadas del cambio de uso han de considerarse positivas en su conjunto, tanto para las zona industrial y residencial como la zona verde afectada. La población tiene acceso a una nueva actividad de hostelería en unas buenas

condiciones de accesibilidad, compatibilidad e integración con los usos urbanos preexistentes.

Madrid, 15 de junio de 2.010

Los Arquitectos



Luis Rodríguez-Avial



Luis Climent Soto



Fernando Meléndez Andrade



El Promotor del Plan Especial



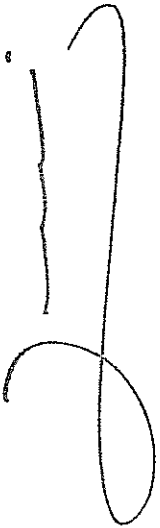
Raquel Luque Martínez

## ANEXO I – Estudio de Tráfico

## ANEXO 1



Previsión de la evolución del tráfico



## 1.INTRODUCCIÓN

### 1.1 OBJETO

Este documento contempla el Estudio de Tráfico referido a la incidencia del tráfico generado en la zona situada en la confluencia de las calles CÁMARA DE LA INDUSTRIA y ALFONSO XII, motivada por la instalación de una actividad de Hostelería y Ocio (Bar-Restaurante). Dicha zona corresponde al Polígono Industrial Arroyomolinos, en Móstoles (Madrid).

Los resultados de este Estudio sirven como base de partida para el Estudio de Contaminación Acústica, ya que el tráfico rodado es una de las principales fuentes de ruido en la zona.

Este Estudio considera dos componentes del tráfico de la zona:

1. Tráfico de paso por el ámbito estudiado (No provocado por la nueva actividad).
2. Tráfico generado por la propia actividad (Tanto la antigua como la futura).

### 1.2 CARACTERÍSTICAS URBANÍSTICAS DE LA ACTIVIDAD PROYECTADA

La actividad que se quiere implantar en la nave es la tipificada en el P.G.O.U. de Móstoles como Hostelería y Ocio, HO-1 BARES, CAFETERÍAS Y RESTAURANTES SIN ESPECTÁCULOS.

Sus características vienen definidas en el Artículo VIII.7 de las Normas Urbanísticas de dicho Plan General:

#### 1. Artículo VIII.7. Uso genérico, abastecimiento y consumo.

##### 2. Artículo VIII.7.1. Definición

A efectos de estas Normas se entiende por uso, abastecimiento y consumo, las actividades y usos destinados a la venta o permuta al por menor de mercancías o servicios personales incluyendo su almacenamiento cuando la superficie de venta sea superior al 60%.

##### 3. Artículo VIII.7.2 Usos pormenorizados

Hostelería y Ocio, HO-1 BARES, CAFETERÍAS Y RESTAURANTES SIN ESPECTÁCULOS.

##### 4. Artículo VIII.7.2.2 Uso pormenorizado Hostelero y Ocio.

Definición.- Incluye los usos integrados en el sector de la hostelería y destinados al recreo, relación y diversión del conjunto de la población.

Hostelería y Ocio, HO-1 BARES, CAFETERÍAS Y RESTAURANTES SIN ESPECTÁCULOS.

##### Condiciones generales

Se cumplirá la legislación vigente que les fuera de aplicación y particularmente:

- Orden ministerial de 18 de marzo de 1965 en relación con las cafeterías.
- Orden ministerial de 17 de marzo de 1965 que establece las condiciones mínimas de restaurantes.

##### Aparcamientos

Deberá reservarse una plaza de aparcamiento por cada 30 metros cuadrados de superficie de uso público y en ningún caso menos de 1,5 plazas por cada 100 metros cuadrados. En edificios existentes el Ayuntamiento podrá reducir el estándar en función de las características del tejido urbano y los objetivos de estructura urbana del Plan general.

### Definición de la Actividad:

La actividad, en base a las características definidas en el Anexo II del Catálogo de Espectáculos Públicos, Actividades Recreativas, Establecimientos, Locales e Instalaciones, dice:

- En su punto 10.2 CAFETERÍAS Y BARES: es el establecimiento de pública concurrencia, cerrado y cubierto, donde se sirven al público de manera profesional y permanente, mediante precio, principalmente en barra o mostrador, aunque también puede servirse en mesas, bebidas y comidas a cualquier hora en las que permanezca abierto el establecimiento, confeccionados normalmente a la plancha o cualquier otro método que permita servir una comida rápida.
- En su punto 14.4 RESTAURANTES: es el establecimiento fijo o desmontable de pública concurrencia, cerrado, cubierto, semicubierto o descubierto, que sirve al público de manera profesional y permanente, mediante precio, comidas y bebidas para ser consumidas en servicio de mesas en el mismo local.

Los establecimientos comprendidos en este apartado podrán amenizar el servicio de comidas con música. No está permitida la existencia de un escenario ni actuaciones que impliquen la actividad de teatro o variedades en cualquiera de sus formas.

### 1.3 LOCALIZACIÓN Y ACCESO AL ÁMBITO DE ESTUDIO

El Plano 1 muestra la localización de la nave proyectada para la actividad de Bar-Restaurante y la red viaria urbana que ejerce influencia sobre la misma.

La nave se encuentra situada en la confluencia de las calles CÁMARA DE LA INDUSTRIA y ALFONSO XII, estando su domicilio en la calle CÁMARA DE LA INDUSTRIA Nº2, Polígono Industrial "Arroyomolinos", Móstoles (Madrid).

Las vías principales de comunicación y acceso entre el ámbito estudiado y el centro de Móstoles son:

1. Calle Paseo de Arroyomolinos, principal eje Norte-Sur de unión entre Móstoles y el Polígono Industrial Arroyomolinos. Se encuentra al Oeste del ámbito.
2. Calle Moraleja de En medio, con una función similar al Paseo de Arroyomolinos, pero de menor importancia. Se encuentra al Este del ámbito.
3. Calle de Alfonso XII, que realiza las funciones de anillo urbano y es transversal a las dos vías anteriores. Se encuentra inmediata al ámbito de estudio.

Además de dichas vías, es de gran importancia también el estudio realizado de la CALLE CÁMARA DE LA INDUSTRIA, puesto que en ella está situada la parcela y es el punto de acceso al Polígono Industrial más próximo al ámbito.

Pese a que el medio más utilizado para el desplazamiento a la actividad es el transporte privado, existe desde el propio municipio de Móstoles una red de transporte público de aproximación con paradas en la calle Alfonso XII, en el Paseo de Arroyomolinos y en la calle de Moraleja de Enmedio, que da opción al desplazamiento por este medio y a atenuar el tráfico de vehículos privados.

Las líneas urbanas de autobús que recorren el ámbito son:



L1- C/ Río Duero-Estación de RENFE Móstoles

L2- Móstoles Centro-Cementerio Nuevo

Además de estos autobuses, también circulan y paran en el ámbito de estudio las líneas 520, 521, 525, 528, N-501 y N-503 de autobuses interurbanos.

## 2. ESTUDIO DE TRÁFICO

### 2.1 ESTUDIO DEL TRÁFICO EXISTENTE

El estudio del tráfico existente en la actualidad junto con el realizado en el año 2005 por el Plan General de Móstoles, servirán para establecer una comparación entre ambas situaciones y observar cual ha sido su evolución en estos años, así como para ser la base sobre la que comparar la incidencia del cambio de actividad propuesto en el tráfico de la zona.

#### 2.1.1 DATOS DE PARTIDA

##### 1. Plan General de Ordenación Urbana de Móstoles

Para la redacción del PGOU de Móstoles de 2005 se realizó un Estudio de Movilidad que quedó recogido en el TOMO 3 de dicho Plan.

Este Estudio de Movilidad, en su ANEJO 3, hace una recopilación de datos sobre el tráfico en el municipio mediante *aforos en secciones de calzada* y *aforos direccionales en intersecciones* de los que tomamos los más próximos al ámbito del Plan Especial (Planos 1 y 3) para establecer una comparación con los datos tomados in situ el día 13 de abril de 2010 (Plano 5).

Los datos extraídos del ANEJO 3 para su estudio en este Plan Especial son los correspondientes a la intersección de las calles Alfonso XII y Paseo de Arroyomolinos, situada a escasos metros de la nave objeto del Plan Especial, y que permiten establecer los flujos de tráfico de la calle de Alfonso XII, principal punto de acceso a la nave, en un entorno inmediato a ésta.

Estos datos se obtuvieron realizando un aforo direccional en dicho cruce, tomando movimientos de entrada y salida del mismo, cada hora desde las 8:00 hasta las 16:00, y segregando los vehículos en pesados y ligeros.

|    | DENOMINACIÓN DE LOS SENTIDOS |                 |
|----|------------------------------|-----------------|
|    | DESDE                        | HACIA           |
| s1 | ARROYOMOLINOS N              | ALFONSO XII E   |
| s2 | ARROYOMOLINOS N              | ARROYOMOLINOS S |
| s3 | ARROYOMOLINOS N              | ALFONSO XII O   |
| s4 | ALFONSO XII E                | ARROYOMOLINOS S |
| s5 | ARROYOMOLINOS S              | ALFONSO XII E   |
| s6 | ALFONSO XII E                | ALFONSO XII O   |
| s7 | ARROYOMOLINOS S              | ALFONSO XII O   |
| s8 | ALFONSO XII O                | ALFONSO XII E   |
| s9 | ALFONSO XII O                | ARROYOMOLINOS S |

|                 | s1         |           | s2          |            | s3          |            |
|-----------------|------------|-----------|-------------|------------|-------------|------------|
|                 | V.L.       | V.P.      | V.L.        | V.P.       | V.L.        | V.P.       |
| 8.00-9.00       | 102        | 9         | 115         | 32         | 50          | 20         |
| 9.00-10.00      | 68         | 13        | 128         | 49         | 61          | 21         |
| 10.00-11.00     | 75         | 14        | 118         | 32         | 69          | 13         |
| 11.00-12.00     | 107        | 14        | 112         | 25         | 73          | 15         |
| 12.00-13.00     | 66         | 10        | 107         | 21         | 77          | 15         |
| 13.00-14.00     | 80         | 9         | 129         | 20         | 84          | 15         |
| 14.00-15.00     | 120        | 1         | 179         | 20         | 42          | 4          |
| 15.00-16.00     | 95         | 8         | 112         | 20         | 35          | 6          |
| <b>Subtotal</b> | <b>713</b> | <b>78</b> | <b>1000</b> | <b>219</b> | <b>491</b>  | <b>109</b> |
| <b>Total</b>    | <b>791</b> |           | <b>1219</b> |            | <b>600</b>  |            |
|                 | s4         |           | s5          |            | s6          |            |
|                 | V.L.       | V.P.      | V.L.        | V.P.       | V.L.        | V.P.       |
| 8.00-9.00       | 87         | 13        | 74          | 15         | 180         | 47         |
| 9.00-10.00      | 89         | 11        | 109         | 19         | 224         | 40         |
| 10.00-11.00     | 89         | 18        | 133         | 13         | 193         | 42         |
| 11.00-12.00     | 73         | 13        | 169         | 26         | 162         | 36         |
| 12.00-13.00     | 104        | 13        | 159         | 12         | 165         | 42         |
| 13.00-14.00     | 111        | 19        | 145         | 18         | 167         | 36         |
| 14.00-15.00     | 84         | 6         | 129         | 12         | 172         | 22         |
| 15.00-16.00     | 60         | 4         | 129         | 8          | 191         | 25         |
| <b>Subtotal</b> | <b>697</b> | <b>97</b> | <b>1047</b> | <b>123</b> | <b>1454</b> | <b>290</b> |
| <b>Total</b>    | <b>794</b> |           | <b>1170</b> |            | <b>1744</b> |            |
|                 | s7         |           | s8          |            | s9          |            |
|                 | V.L.       | V.P.      | V.L.        | V.P.       | V.L.        | V.P.       |
| 8.00-9.00       | 15         | 0         | 161         | 9          | 27          | 3          |
| 9.00-10.00      | 7          | 1         | 139         | 13         | 24          | 1          |
| 10.00-11.00     | 11         | 2         | 96          | 16         | 25          | 1          |
| 11.00-12.00     | 24         | 6         | 121         | 9          | 26          | 5          |
| 12.00-13.00     | 15         | 4         | 130         | 23         | 31          | 3          |
| 13.00-14.00     | 20         | 3         | 119         | 10         | 29          | 1          |
| 14.00-15.00     | 13         | 1         | 122         | 10         | 24          | 2          |
| 15.00-16.00     | 15         | 2         | 83          | 8          | 22          | 2          |
| <b>Subtotal</b> | <b>120</b> | <b>19</b> | <b>971</b>  | <b>98</b>  | <b>208</b>  | <b>18</b>  |
| <b>Total</b>    | <b>139</b> |           | <b>1069</b> |            | <b>226</b>  |            |

De esta tabla se extraen los datos más útiles para el estudio de la zona requerida, es decir, los sentidos s1, s5 y s8, correspondientes a la calle Alfonso XII en el sentido Arroyomolinos-Cámara de la Industria, y los s4 y s6, que corresponden a Alfonso XII desde Cámara de la Industria hacia Arroyomolinos. Éstos serán los datos que servirán para observar la evolución del tráfico desde 2005 hasta 2010 en la zona.

De ellos se desprende que el mayor volumen de tráfico en Alfonso XII se da a primera hora de la mañana y en la franja horaria entre las 11 y la 13 horas, no coincidiendo así con las horas a las que la actividad propuesta por el Plan Especial (Bar-Restaurante) ejercería como generador de tráfico.

## 2. Estudio de tráfico realizado por AUGÉ arquitectura y urbanismo s.l. en Abril de 2010-04-16

Como complemento al estudio realizado por el Plan General de Móstoles en 2005, y con el objetivo de comprobar la evolución del tráfico del ámbito de estudio y su situación actual, se ha realizado un nuevo estudio del tráfico de la calle Alfonso XII entre las calles de Paseo de Arroyomolinos y Cámara de la Industria y de la calle Cámara de la Industria.

Se ha realizado un *aforo en sección de calzada* de ambas calles, segregando los vehículos en ligeros y pesados, desde las 12 horas hasta las 22, debido a que en este período de tiempo es en el que se desarrolla la actividad propuesta en este Plan Especial (Bar-Restaurante). Este período de tiempo posibilita además la comparación de datos en un abanico de 4 horas en las que se desarrolla la actividad con los obtenidos a través del Plan General.

Los datos obtenidos quedan reflejados en los Planos 2 y 4 del presente Estudio de tráfico, así como en las gráficas comparativas que figuran en el Plano 5 del mismo.

|    | DENOMINACIÓN DE LOS SENTIDOS (Alfonso XII)        |                        |
|----|---|------------------------|
|    | DESDE   | HACIA                  |
| t1 | CÁMARA DE LA INDUSTRIA                            | ARROYOMOLINOS          |
| t2 | ARROYOMOLINOS                                     | CÁMARA DE LA INDUSTRIA |
|    | DENOMINACIÓN DE LOS SENTIDOS (C. De la Industria) |                        |
|    | DESDE   | HACIA                  |
| t1 | CALLE F POLÍGONO                                  | ALFONSO XII            |

|              | Alfonso XII |      |      |      | C. De la industria |      |
|--------------|-------------|------|------|------|--------------------|------|
|              | s1          |      | s2   |      | s1                 |      |
|              | V.L.        | V.P. | V.L. | V.P. | V.L.               | V.P. |
| 12.00-13.00  | 232         | 66   | 460  | 92   | 101                | 29   |
| 13.00-14.00  | 216         | 70   | 421  | 116  | 75                 | 37   |
| 14.00-15.00  | 276         | 40   | 424  | 65   | 75                 | 12   |
| 15.00-16.00  | 204         | 51   | 381  | 62   | 104                | 22   |
| 16.00-17.00  | 200         | 61   | 330  | 39   | 68                 | 22   |
| 17.00-18.00  | 274         | 76   | 348  | 62   | 90                 | 22   |
| 18.00-19.00  | 336         | 41   | 432  | 74   | 89                 | 17   |
| 19.00-20.00  | 346         | 73   | 540  | 69   | 83                 | 16   |
| 20.00-21.00  | 251         | 41   | 417  | 42   | 40                 | 4    |
| 21.00-22.00  | 189         | 30   | 421  | 31   | 33                 | 0    |
| Subtotal (1) | 2524        | 549  | 4174 | 652  | 758                | 181  |
| Subtotal (2) | 3073        |      | 4826 |      | 939                |      |
| Total        | 7899        |      |      |      | 939                |      |

Las conclusiones de este estudio indican que el tráfico de la zona tiene mayor volumen en los tramos horarios de actividad del Polígono Industrial Arroyomolinos, mientras que en las horas en que la actividad de éste decae, el volumen de tráfico disminuye a su vez. Las horas de mayor actividad del tráfico no coinciden nuevamente con las de la actividad propuesta (Bar-Restaurante).

El tráfico en la calle de Alfonso XII es fluido, estando regulado por semáforos en el ámbito de estudio, y no se producen embotellamientos a ninguna hora del día, no siendo necesaria la espera de más de un semáforo para dirigirse en la dirección deseada. Además, el tráfico de vehículos pesados por la zona no representa en ningún caso más del 15% del total, pese a encontrarnos en un punto de acceso al Polígono industrial. Por todo ello, no existe problema alguno en la calle Alfonso XII para absorber el tráfico que pudiera generar la actividad propuesta.

Es también destacable el hecho de que el tráfico de la Calle Cámara de la Industria representa tan sólo una octava parte del de Alfonso XII, sin presentar retenciones en ningún momento, ni siquiera un tráfico denso de vehículos ligeros o pesados, teniendo así capacidad sobrada para absorber el tráfico generado por la actividad propuesta.

### 2.1.2 CONCLUSIONES

A la vista de los resultados obtenidos en el Estudio de Tráfico de 2010 , y comparándolos con los del Plan general de 2005, se puede observar que:

1. El tráfico en la zona de estudio ha aumentado en este período en torno al 15% sin que ello haya supuesto una saturación de la red viaria, que aún tiene la capacidad de absorber un mayor flujo de tráfico.
2. El tráfico sigue el mismo patrón de distribución transcurridos estos 5 años. Las horas punta de volumen de tráfico son las de acceso y salida de los puestos de trabajo, a primera hora de la mañana y en torno a las 18-20 horas. En cambio, las horas valle coincidirían con las de mayor actividad en la nave objeto del este plan Especial (13-16 y 20-22 horas).

Esto supone que el aumento que pueda provocar la instalación de la actividad propuesta (Bar-Restaurante) podría ser asumida sin problema por la actual red viaria.

3. El tráfico de vehículos pesados no supone más del 15% en ninguno de los casos, y, en su mayoría se trata de furgonetas, vehículos industriales ligeros, y no de camiones pesados. Esto ayuda a que el tráfico sea más fluido en la zona de lo que se pudiera esperar de un Polígono Industrial, y a que la emisión de ruidos sea también menor de la esperada.

### 2.2 TRÁFICO GENERADO POR LA ACTIVIDAD DESARROLLADA EN EL ÁMBITO

#### 2.2.1 DATOS DE PARTIDA

##### 1. Tráfico generado por la actividad prevista en el Plan General (taller)

Según el Plan General de ordenación urbana de Móstoles, a la nave objeto del Plan Especial le corresponde un uso Industrial, siendo posible el cambio de este uso por otros como el de la actividad propuesta (Bar-Restaurante), mediante la realización del correspondiente Plan Especial.

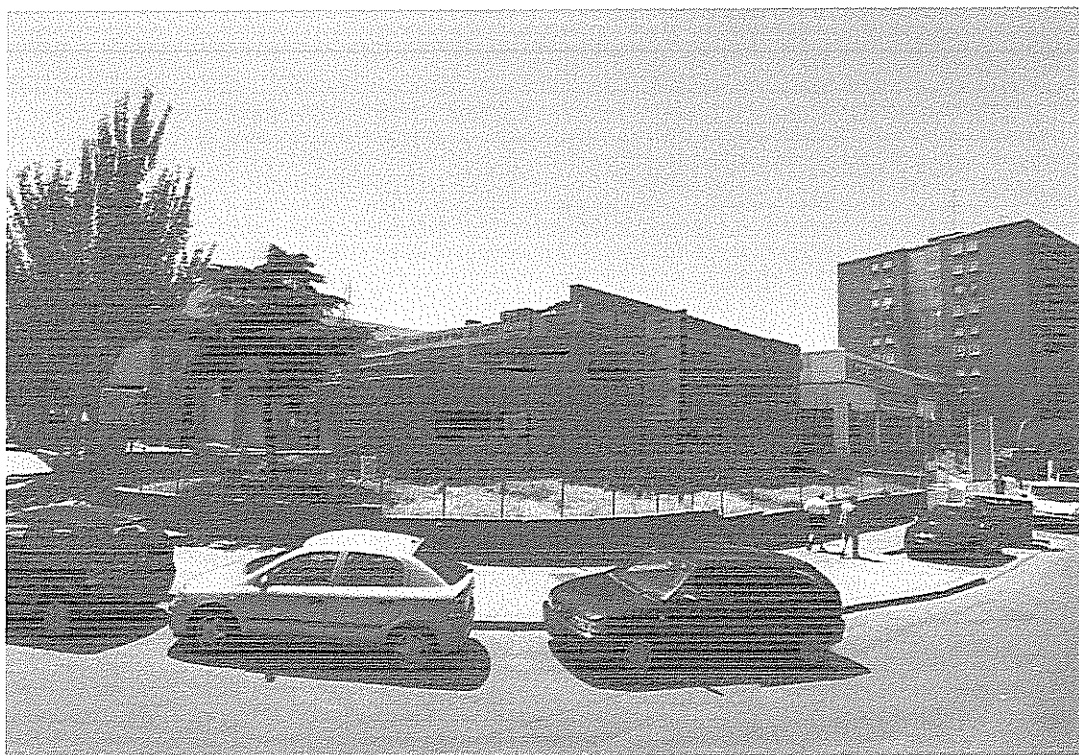
La última actividad que se ha desarrollado en la nave es la de taller de automóviles de la cadena TopFit.

Dicha actividad ha sido estudiada en el presente Estudio de Tráfico como modelo con el que comparar la nueva actividad de Bar-Restaurante prevista.

Para el estudio del tráfico generado por la actividad de taller se parte de una serie de datos previos:

1. La superficie destinada a taller en la nave es de 600 m<sup>2</sup>.
2. La superficie ocupada por un vehículo dentro de un taller son de 20 m<sup>2</sup>.
3. De estos datos se obtiene que en el taller caben simultáneamente hasta 30 vehículos.

4. Además de estos 30 vehículos, se puede aceptar que hasta 10 vehículos más pueden esperar a ser reparados aparcados en las inmediaciones del taller. Esto nos lleva a que en total, el taller puede congregar hasta 40 vehículos entre la nave y sus inmediaciones.
5. Los horarios de mayor afluencia de vehículos al taller serán aquellos en los que los dueños se encuentren fuera del horario laboral, a saber:
  - a) 8:00 a 9:00 horas, antes de llegar al puesto laboral.
  - b) 14:00 a 16:00 horas, durante las horas de almuerzo.
  - c) 18:00-20:00 horas, al salir de trabajar hasta el cierre del taller.
6. El período de estancia del vehículo en el taller, debido a las reparaciones que en éste se realizan, no será mayor de 24 horas, por lo que los vehículos atendidos se renovarán diariamente.



De esta serie de datos previos se extrae la siguiente tabla de tráfico generado por la nave para una actividad Industrial como es la de taller de vehículos.

|              | L          | M          | X          | J          | V          | S         | D        |
|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|----------|
| 8.00-9.00    | 30         | 30         | 30         | 30         | 30         | 15        | 0        |
| 9.00-10.00   | 2          | 2          | 2          | 2          | 2          | 2         | 0        |
| 10.00-11.00  | 2          | 2          | 2          | 2          | 2          | 2         | 0        |
| 11.00-12.00  | 2          | 2          | 2          | 2          | 2          | 2         | 0        |
| 12.00-13.00  | 2          | 2          | 2          | 2          | 2          | 2         | 0        |
| 13.00-14.00  | 10         | 10         | 10         | 10         | 10         | 10        | 0        |
| 14.00-15.00  | 20         | 20         | 20         | 20         | 20         | 0         | 0        |
| 15.00-16.00  | 20         | 20         | 20         | 20         | 20         | 0         | 0        |
| 16.00-17.00  | 2          | 2          | 2          | 2          | 2          | 0         | 0        |
| 17.00-18.00  | 2          | 2          | 2          | 2          | 2          | 0         | 0        |
| 18.00-19.00  | 20         | 20         | 20         | 20         | 20         | 0         | 0        |
| 19.00-20.00  | 20         | 20         | 20         | 20         | 20         | 0         | 0        |
| <b>Total</b> | <b>132</b> | <b>132</b> | <b>132</b> | <b>132</b> | <b>132</b> | <b>33</b> | <b>0</b> |

## 2. Tráfico generado por la nueva actividad proyectada por el Plan Especial

La nueva actividad propuesta por este Plan Especial es la tipificada en el P.G.O.U. de Móstoles como Hostelería y Ocio, HO-1 BARES, CAFETERÍAS Y RESTAURANTES SIN ESPECTÁCULOS. Este es uno de los usos denominados como *uso alternativo* al Industrial en la nave objeto del Plan Especial.

El trabajo que se realiza en este Estudio de Tráfico sirve para comparar la incidencia de esta actividad en el tráfico de la zona en comparación con la que ejerce el uso Industrial.

Para este estudio se parte de los siguientes datos de partida:

1. La superficie destinada a Restaurante/Bar es de aproximadamente 300 m<sup>2</sup>.
2. Cada mesa de dicho restaurante necesita una superficie de 5 m<sup>2</sup> para su correcta atención por parte de un camarero, por lo que en el restaurante cabrán 60 mesas.
3. Cada mesa atenderá de media a 3 comensales, por lo que la ocupación será de 180 comensales cuando todas las mesas están ocupadas.
4. El horario de apertura del restaurante será, en su primer turno, de 13:00 a 17:00 horas, y en el segundo, de 20:00 a 24:00. El resto del día permanecerá cerrado, por lo que no generará ningún tráfico durante esas horas.
5. Tanto en el horario de mediodía como en el de noche, se podrán servir hasta dos comidas, por lo que la clientela podría llegar, hasta las 360 personas en cada turno, al 100% de ocupación.
6. El porcentaje de ocupación previsto del restaurante viene dado por la siguiente tabla.

|             | L   | M   | X   | J   | V   | S   | D   |
|-------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Turno día   | 50% | 50% | 50% | 50% | 70% | 80% | 70% |
| Turno noche | 25% | 25% | 25% | 25% | 60% | 70% | 60% |

7. Durante los días laborables, en el turno de mañana, hasta el 50% de los clientes se desplazan al restaurante a pie, pues son trabajadores de la zona. En el resto de turnos, este porcentaje se reduce hasta el 25%.
8. Cada vehículo transporta de media 2,5 personas al restaurante.

De todos estos datos se extrae la siguiente tabla de tráfico generado por la actividad de bar/Restaurante en la zona de estudio:

|              | L          | M          | X          | J          | V          | S          | D          |
|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 8.00-9.00    | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          |
| 9.00-10.00   | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          |
| 10.00-11.00  | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          |
| 11.00-12.00  | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          |
| 12.00-13.00  | 2          | 2          | 2          | 2          | 2          | 2          | 2          |
| 13.00-14.00  | 20         | 20         | 20         | 20         | 28         | 32         | 14         |
| 14.00-15.00  | 30         | 30         | 30         | 30         | 42         | 48         | 21         |
| 15.00-16.00  | 12         | 12         | 12         | 12         | 16         | 20         | 8          |
| 16.00-17.00  | 10         | 10         | 10         | 10         | 14         | 16         | 7          |
| 17.00-18.00  | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          |
| 18.00-19.00  | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          |
| 19.00-20.00  | 2          | 2          | 2          | 2          | 2          | 2          | 2          |
| 20.00-21.00  | 10         | 10         | 10         | 10         | 24         | 28         | 24         |
| 21.00-22.00  | 16         | 16         | 16         | 16         | 36         | 42         | 36         |
| 22.00-23.00  | 6          | 6          | 6          | 6          | 14         | 16         | 14         |
| 23.00-24.00  | 4          | 4          | 4          | 4          | 12         | 14         | 12         |
| <b>Total</b> | <b>112</b> | <b>112</b> | <b>112</b> | <b>112</b> | <b>190</b> | <b>220</b> | <b>140</b> |

### 2.2.3 CONCLUSIONES

Como resultado de la comparación del tráfico generado por ambas actividades (taller y restaurante) se pueden extraer las siguientes conclusiones:

1. Los patrones de actividad son similares en ambas actividades, alcanzando sus máximos en las horas centrales del día y al finalizar el horario laboral de sus clientes. Su principal diferencia radica en que el taller además tiene un pico de actividad a primera hora de la mañana, mientras el restaurante permanece cerrado. Esto supone una ventaja a favor del restaurante, puesto que se aliviaría el tráfico de la zona en plena hora punta por la mañana.
2. El total del tráfico diario durante los días de mayor actividad en la zona (L,M,X,J y V hasta mediodía) resulta similar en una y otra actividad, con ligera ventaja de la actividad propuesta, por lo que no generaría una alteración apreciable del tráfico.



3. El resto de los días (Viernes tarde, sábado y domingo) es mayor el tráfico generado por el restaurante, pero al ser días de actividad muy baja en el Polígono Industrial, este aumento del tráfico se ve compensado por la disminución de aquel ajeno a la actividad propuesta.

### 3.CONCLUSIONES DEL ESTUDIO DE TRÁFICO

De todo este estudio ya expuesto, tanto del tráfico general de la zona, ajeno a la actividad propuesta, como del generado por la propia actividad, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

1. La red viaria que rodea la zona de estudio no ha alcanzado aún su máxima capacidad de absorción. Tanto la calle de Alfonso XII, como la calle Cámara de la Industria admitirían un volumen de tráfico muy superior al actual incrementado por el generado por la actividad propuesta por el presente Plan Especial.
2. Los horarios de mayor volumen de tráfico registrados en la zona no se corresponden con los tramos horarios en los que se desarrolla la actividad prevista (mediodía y noche), y la suma del tráfico actual y el generado por la actividad propuesta en dichos tramos horarios es menor que el volumen actual en sus horas punta, por lo que la capacidad de absorber el tráfico generado por el Restaurante está así demostrado a priori.
3. El tráfico generado por la actividad de Bar/Restaurante propuesta en este plan Especial, no es mayor que el generado por una actividad compatible con el uso Industrial asociado a la nave y que ya se ha desarrollado en ella como puede ser un taller de automóviles.

Por lo tanto, de este Estudio de Tráfico se deriva que el cambio de actividad propuesto en este plan Especial es totalmente compatible con el estado actual del tráfico, y que este estado no variará de forma sensible con la instalación de la actividad de Bar/Restaurante en la nave objeto de estudio.

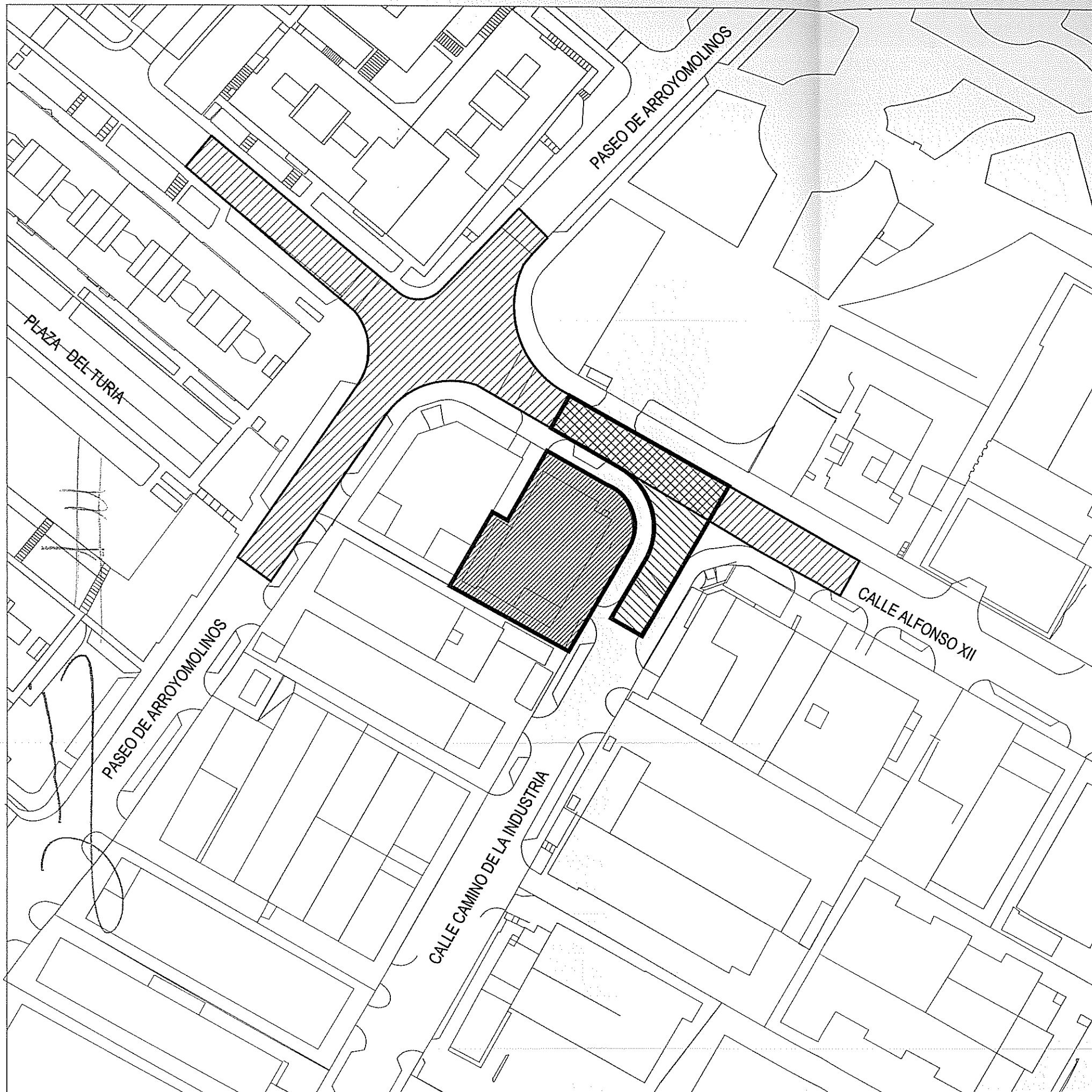
Madrid, 19 de abril de 2010

Javier Meléndez Soroa  
Colegiado COAM nº 18.062

Luis Climent Rosillo  
Colegiado COAM nº 17.108

## PLANOS





Parcela objeto del Plan Especial



Viario estudiado en el "Estudio de Movilidad del Plan General de Móstoles de 2005"



Viario objeto de estudio para el Plan Especial

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE  
LA PARCELA SITUADA EN LA CALLE CAMINO DE  
LA INDUSTRIA Nº. 2 C/V. C/. ALFONSO XII, EN EL  
POLIGONO INDUSTRIAL "ARROYO MOLINOS" EN  
MOSTOLES. (MADRID)

Localización parcela y viario considerado

**T-1**

Madrid , Abril 2010

escala 1/200

Arquitectos

Luis Rodríguez Avial Uardent  
Colegiado COAM nº 1.873

Fernando Meléndez Andrade  
Colegiado COAM nº 1.885

Luis Climent Soto  
Colegiado COAM nº 2.422

Iniciativa: LECOT S.A.



Secciones de aforo consideradas en el Estudio de tráfico

Viario objeto de estudio para el Plan Especial

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE  
LA PARCELA SITUADA EN LA CALLE CAMINO DE  
LA INDUSTRIA N.º 2 C/V. C/ ALFONSO XII, EN EL  
POLIGONO INDUSTRIAL "ARROYO MOLINOS" EN  
MOSTOLES. (MADRID)

Secciones de aforo consideradas

T-2

Madrid , Abril 2010

escala 1/200

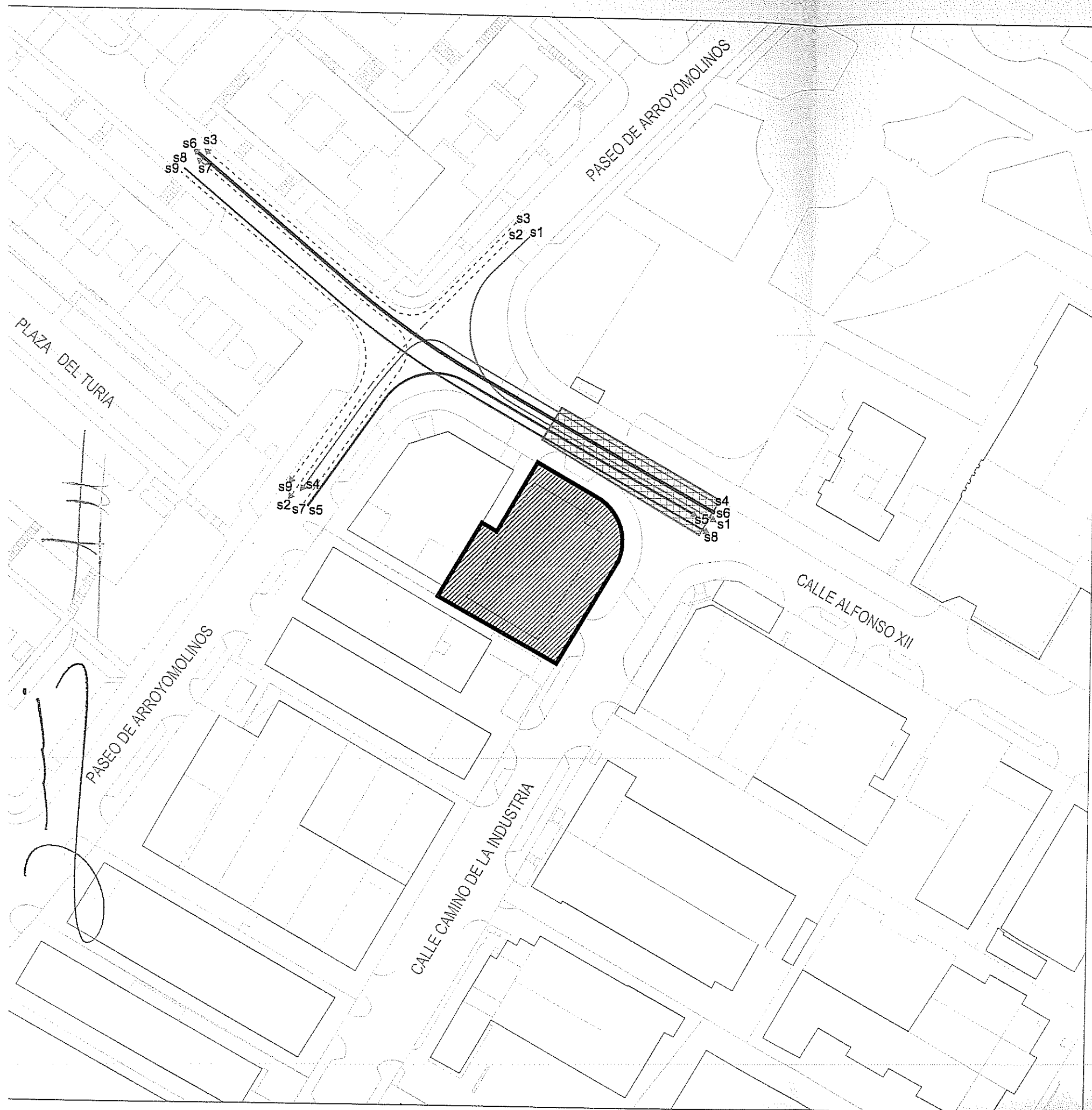
Arquitectos

Luis Rodríguez Avial Urdent  
Categoría COAM nº 1.873

Fernando Meléndez Andrade  
Categoría COAM nº 1.885

Luis Climent Soto  
Categoría COAM nº 2.422

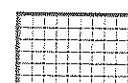
Iniciativa: LECOT S.A.



|             | s1   |      | s2   |      | s3   |      |
|-------------|------|------|------|------|------|------|
|             | V.L. | V.P. | V.L. | V.P. | V.L. | V.P. |
| 8.00-9.00   | 102  | 9    | 115  | 32   | 50   | 20   |
| 9.00-10.00  | 68   | 13   | 128  | 49   | 61   | 21   |
| 10.00-11.00 | 75   | 14   | 118  | 32   | 69   | 13   |
| 11.00-12.00 | 107  | 14   | 112  | 25   | 73   | 15   |
| 12.00-13.00 | 66   | 10   | 107  | 21   | 77   | 15   |
| 13.00-14.00 | 80   | 9    | 129  | 20   | 84   | 15   |
| 14.00-15.00 | 120  | 1    | 179  | 20   | 42   | 4    |
| 15.00-16.00 | 95   | 8    | 112  | 20   | 35   | 6    |
| Subtotal    | 713  | 78   | 1000 | 219  | 491  | 109  |
| Total       | 791  |      | 1219 |      | 600  |      |
|             | s4   |      | s5   |      | s6   |      |
|             | V.L. | V.P. | V.L. | V.P. | V.L. | V.P. |
| 8.00-9.00   | 87   | 13   | 74   | 15   | 180  | 47   |
| 9.00-10.00  | 89   | 11   | 109  | 19   | 224  | 40   |
| 10.00-11.00 | 89   | 18   | 133  | 13   | 193  | 42   |
| 11.00-12.00 | 73   | 13   | 169  | 26   | 162  | 36   |
| 12.00-13.00 | 104  | 13   | 159  | 12   | 165  | 42   |
| 13.00-14.00 | 111  | 19   | 145  | 18   | 167  | 36   |
| 14.00-15.00 | 84   | 6    | 129  | 12   | 172  | 22   |
| 15.00-16.00 | 60   | 4    | 129  | 8    | 191  | 25   |
| Subtotal    | 697  | 97   | 1047 | 123  | 1454 | 290  |
| Total       | 794  |      | 1170 |      | 1744 |      |
|             | s7   |      | s8   |      | s9   |      |
|             | V.L. | V.P. | V.L. | V.P. | V.L. | V.P. |
| 8.00-9.00   | 15   | 0    | 161  | 9    | 27   | 3    |
| 9.00-10.00  | 7    | 1    | 139  | 13   | 24   | 1    |
| 10.00-11.00 | 11   | 2    | 96   | 16   | 25   | 1    |
| 11.00-12.00 | 24   | 6    | 121  | 9    | 26   | 5    |
| 12.00-13.00 | 15   | 4    | 130  | 23   | 31   | 3    |
| 13.00-14.00 | 20   | 3    | 119  | 10   | 29   | 1    |
| 14.00-15.00 | 13   | 1    | 122  | 10   | 24   | 2    |
| 15.00-16.00 | 15   | 2    | 83   | 8    | 22   | 2    |
| Subtotal    | 120  | 19   | 971  | 98   | 208  | 18   |
| Total       | 139  |      | 1069 |      | 226  |      |

———— (sN) Sentido de circulación

----- (sN) Sentido de circulación (ajeno al Plan Especial)

 Tramo de viario coincidente entre el "Estudio de Movilidad" del P.G. de Mostoles de 2005 y el Estudio de tráfico realizado con motivo del Plan Especial.

s4+s6 (≈ S1 del estudio realizado para el Plan Especial)= 2.538 vehículos.

s1+s5+s8 (≈ S2 del estudio realizado para el Plan Especial)= 3.033 vehículos.

**PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA PARCELA SITUADA EN LA CALLE CAMINO DE LA INDUSTRIA Nº. 2 C/V. C/ ALFONSO XII, EN EL POLIGONO INDUSTRIAL "ARROYO MOLINOS" EN MOSTOLES. (MADRID)**

Estudio de Movilidad realizado por el Plan General

**T-3**

Madrid, Abril 2010

escala 1/200

Arquitectos

Luis Rodríguez Avial Llardent  
Colegiado COAM nº 1.873

Fernando Meléndez Andrade  
Colegiado COAM nº 1.883

Luis Climer Soto  
Colegiado COAM nº 1.423

Iniciativa: LECOT S.A.





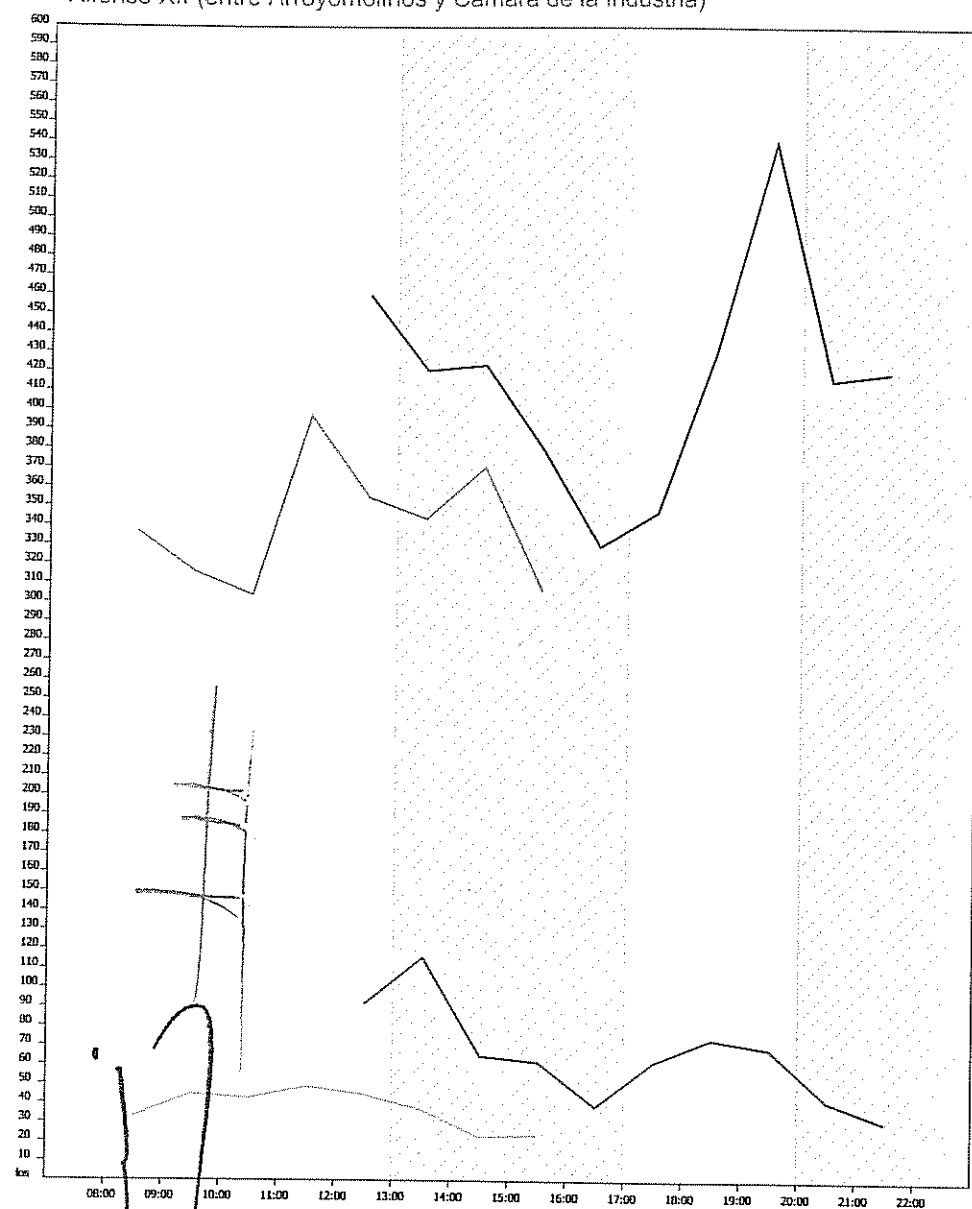
|              | Alfonso XII |      |      |      | C. De la Industria |      |
|--------------|-------------|------|------|------|--------------------|------|
|              | t1          |      | t2   |      | t3                 |      |
|              | V.L.        | V.P. | V.L. | V.P. | V.L.               | V.P. |
| 12.00-13.00  | 232         | 66   | 460  | 92   | 101                | 29   |
| 13.00-14.00  | 216         | 70   | 421  | 116  | 75                 | 37   |
| 14.00-15.00  | 276         | 40   | 424  | 65   | 75                 | 12   |
| 15.00-16.00  | 204         | 51   | 381  | 62   | 104                | 22   |
| 16.00-17.00  | 200         | 61   | 330  | 39   | 68                 | 22   |
| 17.00-18.00  | 274         | 76   | 348  | 62   | 90                 | 22   |
| 18.00-19.00  | 336         | 41   | 432  | 74   | 89                 | 17   |
| 19.00-20.00  | 346         | 73   | 540  | 69   | 83                 | 16   |
| 20.00-21.00  | 251         | 41   | 417  | 42   | 40                 | 4    |
| 21.00-22.00  | 189         | 30   | 421  | 31   | 33                 | 0    |
| Subtotal (1) | 2524        | 549  | 4174 | 652  | 758                | 181  |
| Subtotal (2) | 3073        |      | 4826 |      | 939                |      |
| Total        | 7899        |      |      |      | 939                |      |

- Tráfico estudiado en la Avda. de Alfonso XII (Entre Cámara de la Industria y Arroyomolinos)
- Tráfico estudiado en la Avda. de Alfonso XII (Entre Arroyomolino y Cámara de la Industria )
- Tráfico estudiado en la calle Cámara de la Industria (Entre Avda. de Alfonso XII y Calle F)

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE  
LA PARCELA SITUADA EN LA CALLE CAMINO DE  
LA INDUSTRIA Nº. 2 C/V. C/. ALFONSO XII, EN EL  
POLIGONO INDUSTRIAL "ARROYO MOLINOS" EN  
MOSTOLES. (MADRID)

|                              |  |
|------------------------------|--|
| Intensidad de tráfico actual | <b>T-4</b>   |
| Madrid , Abril 2010          | escala 1/200   |
| Arquitectos                  | Luis Rodríguez Avial Uardent<br>Fernando Meléndez Andrade<br>Luis Climent Soto |
| Iniciativa: LECOT S.A.       |  |

Alfonso XII (entre Arroyomolinos y Cámara de la Industria)



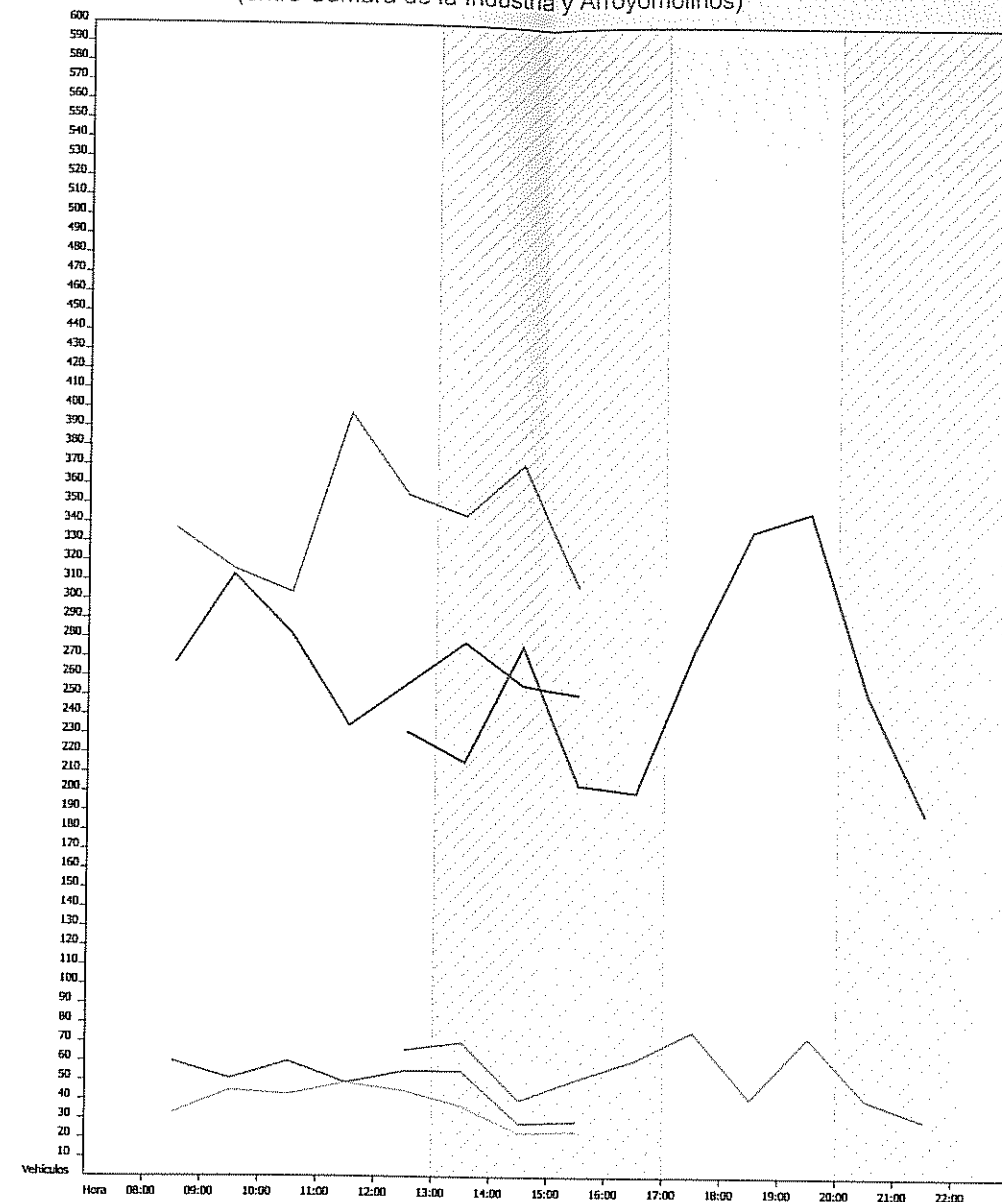
Tráfico de Vehículos Ligeros según estudio Plan Especial

Tráfico de Vehículos Pesados según estudio Plan Especial

Tráfico de Vehículos Ligeros según estudio Plan General

Tráfico de Vehículos Pesados según estudio Plan General

Alfonso XII (entre Cámara de la Industria y Arroyomolinos)



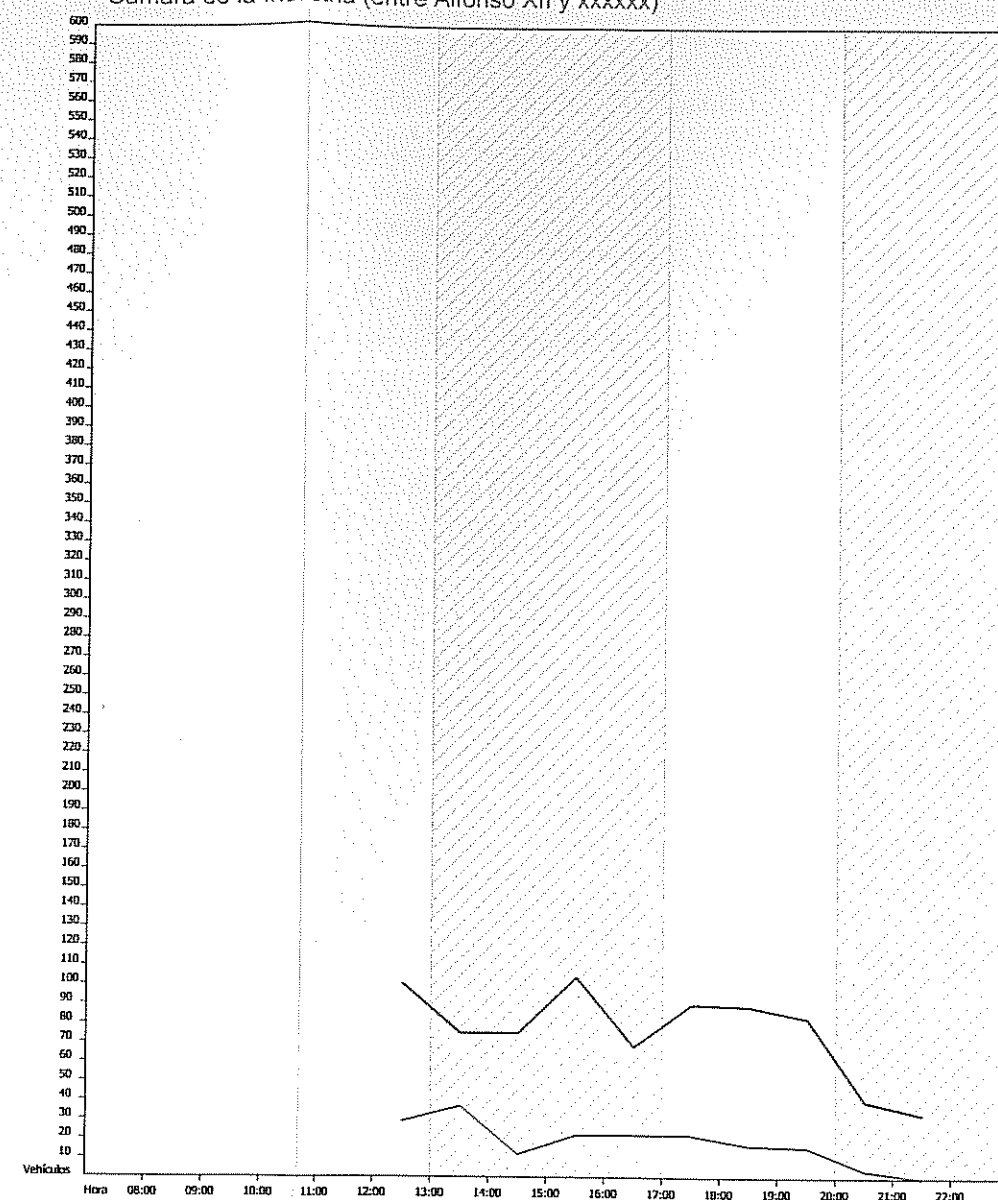
Tráfico de Vehículos Ligeros según estudio Plan Especial

Tráfico de Vehículos Pesados según estudio Plan Especial

Tráfico de Vehículos Ligeros según estudio Plan General

Tráfico de Vehículos Pesados según estudio Plan General

Cámara de la Industria (entre Alfonso XII y xxxxxx)



Tráfico de Vehículos Ligeros según estudio Plan Especial

Tráfico de Vehículos Pesados según estudio Plan Especial

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE  
LAPARCELA SITUADA EN LA CALLE CAMINO DE  
LA INDUSTRIA Nº. 2 CV. C/. ALFONSO XII, EN EL  
POLIGONO INDUSTRIAL "ARROYO MOLINOS" EN  
MOSTOLES. (MADRID)

Gráficas de intensidad de tráfico

T-5

Madrid , Abril 2010

escala 1/200

Arquitectos

Luis Rodríguez Avial Uardent  
Colegiado CDAN nº 1.873

Fernando Meléndez Andrade  
Colegiado CDAN nº 1.885

Luis Climent Soto  
Colegiado CDAN nº 2.422

Iniciativa: LECOT S.A.



## **ANEXO II – Estudio de la evolución acústica**



# ESTUDIO DE LA EVOLUCIÓN ACÚSTICA EN EL ENTORNO DEL CRUCE DE LAS CALLES ALFONSO XII CON CALLE CÁMARA DE LA INDUSTRIA EN MÓSTOLES (MADRID)

## INDICE

---

### 1.-Introducción

### 2.-Objetivos

### 3.-Metodología

#### 3.1 Trabajo de Campo

#### 3.2 Análisis y valoración de resultados

### 4.-Normativa aplicación

#### 4.1 NORMATIVA AUTONÓMICA

#### 4.2 NORMATIVA ESTATAL

#### 4.3 NORMATIVA MUNICIPAL

#### 4.4 DEFINICIÓN DE ÁREAS ACÚSTICAS Y LÍMITES MÁXIMOS DE NIVELES SONOROS

### 5.-Escenario acústico actual

### 6.-Escenario acústico en 2015

#### 6.1 Antes Modificación del uso

#### 6.2 Después transformación del uso

### 7.-Encaje en la zonificación acústica.

### 8.-Conclusiones.

## 1. INTRODUCCIÓN

Este documento se ocupa de realizar un estudio sobre las condiciones acústicas actuales y futuras en el entorno del cruce de las calles Alfonso XII y C/Cámara de la Industria nº2 (Ver Imagen 1); lugar donde se pretende implantar la actividad de Bar-Restaurante. Se trata entonces de comprobar, con la normativa de aplicación, si el nuevo uso cumple los parámetros admisibles, para el control del nivel acústico, en el área en cuestión.

La parcela en estudio se encuentra al norte del ámbito del Polígono Industrial Arroyomolinos, el cual está circundado por viviendas en los extremos este y oeste, en contacto directo con el ruido del área industrial. Al norte del sector industrial se localizan espacios libres ajardinados y espacios de aparcamiento.

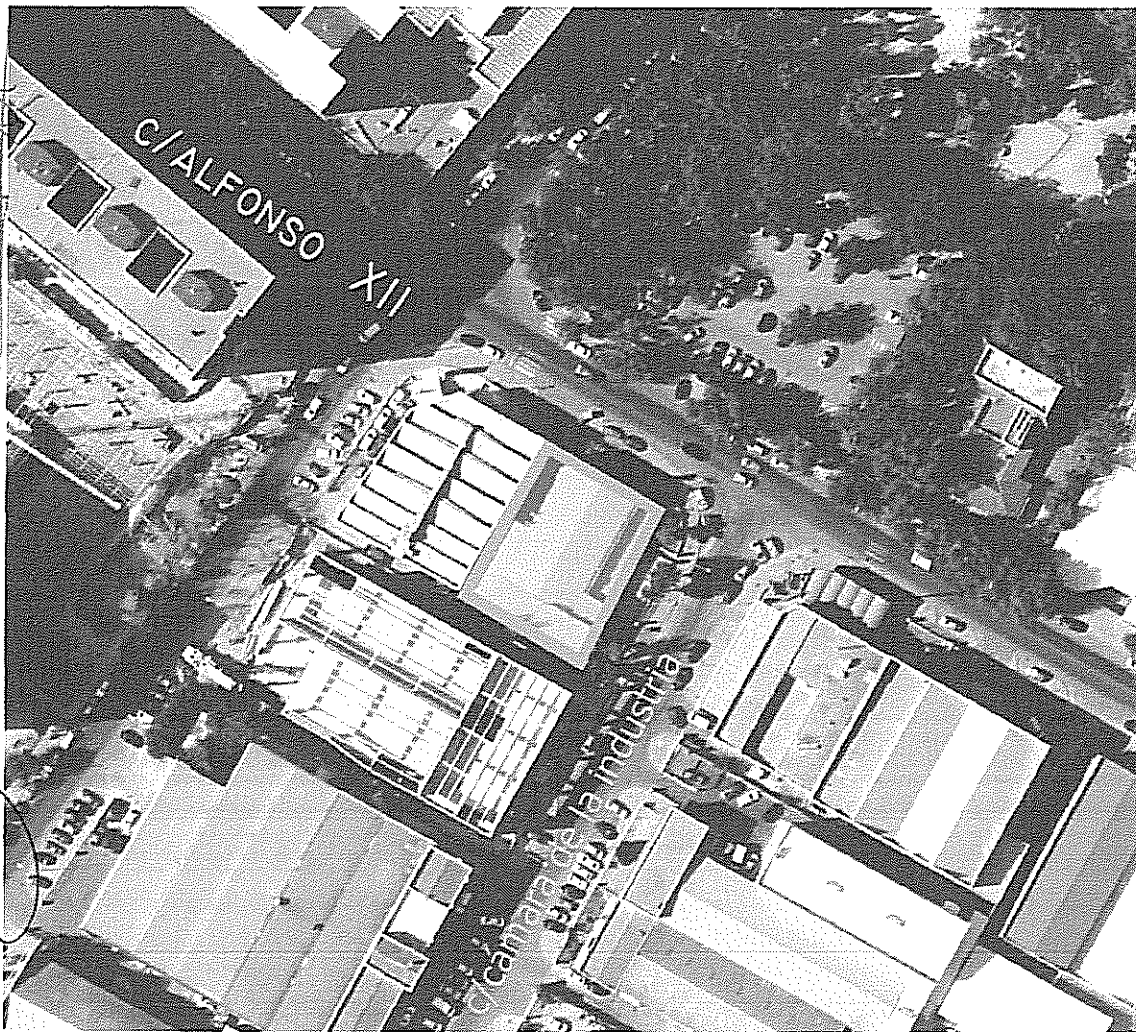


Imagen 1\_ Plano de situación

## 2. OBJETIVOS

Se pretende aclarar cuáles son las condiciones acústicas actuales del ruido en el ámbito de actuación. Conocer las previsiones del estudio acústico del Plan General de Ordenación Urbana de Móstoles (Madrid), las Recomendaciones del P.G.O.U. de Móstoles y condiciones correctoras en caso de ser necesarias para la implantación de la actividad; así como un análisis del aumento o reducción de nivel de ruido por el cambio de actividad.

En resumen, el objetivo de este estudio es comprobar, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 78/79 y en las ordenanzas del P.G.O.U. de Móstoles, en su TÍTULO II. CALIDAD ACÚSTICA, que, el cambio de actividad solicitado encaja dentro de las recomendaciones para una mejora en la calidad acústica del entorno, garantizando el confort acústico de los futuros usuarios.

## 3. METODOLOGÍA

Se plantea estudiar acústicamente la parcela en cuestión en función del impacto acústico de las principales fuentes sonoras potencialmente contaminantes.

En este caso, estas fuentes son las procedentes de la industria y el tráfico rodado por las calles del entorno, en especial la calle Alfonso XII en su cruce con la calle Cámara de la Industria.

### 3.1 TRABAJO DE CAMPO

El trabajo consiste en localizar in situ, las fuentes sonoras más intensas en el entorno:

- tráfico rodado,
- Industrias cercanas,

para después calcular el nivel de ruido equivalente.

Para tener un diagnóstico externo, se acude al ESTUDIO ACÚSTICO DEL PGOU DE MOSTOLES, que se comparará con los datos propios. De igual forma más adelante se compara la previsión del ruido en el escenario del 2015.

### 3.2 ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DE RESULTADOS

El análisis de los mapas de ruido tiene tres objetivos:

- Comprobar la viabilidad de la actividad y sus afecciones.
- Identificar posibles problemas puntuales.
- Recomendar las medidas preventivas y correctoras que, en caso de ser necesarias, garanticen la viabilidad de la propuesta desde el punto de vista acústico.

## 4. NORMATIVA AMBIENTAL

La normativa de aplicación es:

### 4.1 NORMATIVA AUTONÓMICA

- **Decreto 78/1999 de régimen de protección Contra la Contaminación Acústica de la Comunidad de Madrid, 27 de mayo de 1999.** Es la norma legal a tener en cuenta a la hora de estudiar los límites de aplicación a los niveles sonoros ambientales.

### 4.2 NORMATIVA ESTATAL

- **Ley 37/2003 del Ruido** de 17 de Noviembre, elaborada como transposición de la Directiva Europea. Dicha Ley incorpora además elementos encaminados a la mejora de la calidad acústica del entorno.

### 4.3 NORMATIVA MUNICIPAL

- **Plan General de Ordenación Urbana de Móstoles, Revisión y Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Móstoles. Estudio Acústico.**

### 4.4 DEFINICIÓN DE ÁREAS ACÚSTICAS Y LÍMITES MÁXIMOS DE NIVELES SONOROS

Según las ordenanzas de aplicación del P.G.O.U. de Móstoles, la parcela tiene permitido actualmente, el uso industrial.

Por lo tanto el área de sensibilidad acústica en Ambiente exterior es actualmente:

- **Tipo IV Área ruidosa** (*Zona de baja sensibilidad acústica, que comprende los sectores del territorio que requieren menor protección contra el ruido. En ella se incluyen las zonas de predominio de los siguientes usos de suelo: uso industrial, servicios públicos*).

La nueva actividad, de hostelería, encajaría dentro del uso recreativo. Así pues la sensibilidad acústica en Ambiente exterior es:

**-Tipo III Área tolerablemente ruidosa** (*Zona de moderada sensibilidad acústica, que comprende los sectores del territorio que requieren una protección media contra el ruido. En ella se incluyen las zonas con predominio de los siguientes usos del suelo: usos de hospedaje, uso de oficinas o servicios, uso comercial, uso deportivo, uso recreativo.*)

Este cambio de uso viene avalado acústicamente por el ESTUDIO ACÚSTICO DE LA REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MÓSTOLES como se explicara pormenorizadamente en el apartados 7 y 8 de este estudio.

En el artículo 11.2 del Título II del P.G.O.U. de Móstoles se cita los valores límite en aquellas zonas que estén consolidadas urbanísticamente, como es el caso de la parcela. Los valores se recogen en la siguiente tabla.

| VALORES LÍMITE EXPRESADOS EN $L_{Aeq}$  |        |                              |          |
|---|--------|------------------------------|----------|
| Área de sensibilidad acústica           | DIURNO | INTERMEDIO $L_{Aeq}$ Semanal | NOCTURNO |
| Tipo III (Área tolerablemente ruidosa ) | 70     | 65                           | 60       |
| Tipo IV (Área ruidosa)                  | 75     | 75                           | 70       |

En el artículo 12.1 del Título II del P.G.O.U. de Móstoles se marcan las condiciones particulares de los focos de ruido fijos que se aplican en la condición actual y tras el cambio de actividad. *Ninguna instalación, establecimiento, actividad ó comportamiento podrá transmitir al medio ambiente exterior niveles sonoros superiores a los indicados en la tabla adjunta.*

| VALORES LÍMITE EXPRESADOS EN $L_{Aeq 5s}$ |        |          |
|---|--------|----------|
| Área de sensibilidad acústica             | DIURNO | NOCTURNO |
| Tipo III (Área tolerablemente ruidosa )   | 65     | 55       |
| Tipo IV (Área ruidosa)                    | 70     | 60       |

Para ambos casos, en ambiente interior, los valores del área son:

**- Tipo VI Área de trabajo**

El Valor Límite de Inmisión en el ambiente interior, viene dado por el artículo 13.1 del Título II del P.G.O.U. de Móstoles. *Ninguna instalación, establecimiento, actividad ó comportamiento podrá producir unos niveles de inmisión de ruido en ambientes interiores de los edificios propios superiores a los indicados en la tabla adjunta, en función de las áreas receptoras definidas en la presente ordenanza.*

| VALORES LÍMITE EXPRESADOS EN $L_{Aeq 5s}$ |                |        |          |
|---|----------------|--------|----------|
| Área de sensibilidad acústica             | Uso de Recinto | DIURNO | NOCTURNO |
| Tipo VI (Área de trabajo)                 | Comercios      | 50     | 50       |
| Tipo VI (Área de trabajo)                 | Industria      | 60     | 55       |

relativa a los niveles sonoros emitidos por la industria cercana y realiza mapas de ruido para anotar posibles conflictos en las áreas de sensibilidad acústica de mayor grado de protección, próximas a la parcela.

De la Tabla 6 del Estudio Acústico tenemos dos datos, sobre las características de las fuentes de Ruido industriales, en el polígono industrial Arroyomolinos.

El número 7 (Ver imagen2), el más próximo a la parcela procede de la industria Grupo TAM con una potencia de emisión de 95 (dBA)<sup>12</sup> a una altura de la fuente de 2 m.

El número 8 (Ver imagen2), también está en el polígono industrial y su potencia de emisión es de 95 (dBA)<sup>12</sup> a una altura de la fuente de 2 m.

En los dos casos se ha supuesto una potencia de emisión constante durante todo el periodo de funcionamiento de la actividad industrial, es decir se ha asumido la hipótesis de actividad continua durante todo el día.

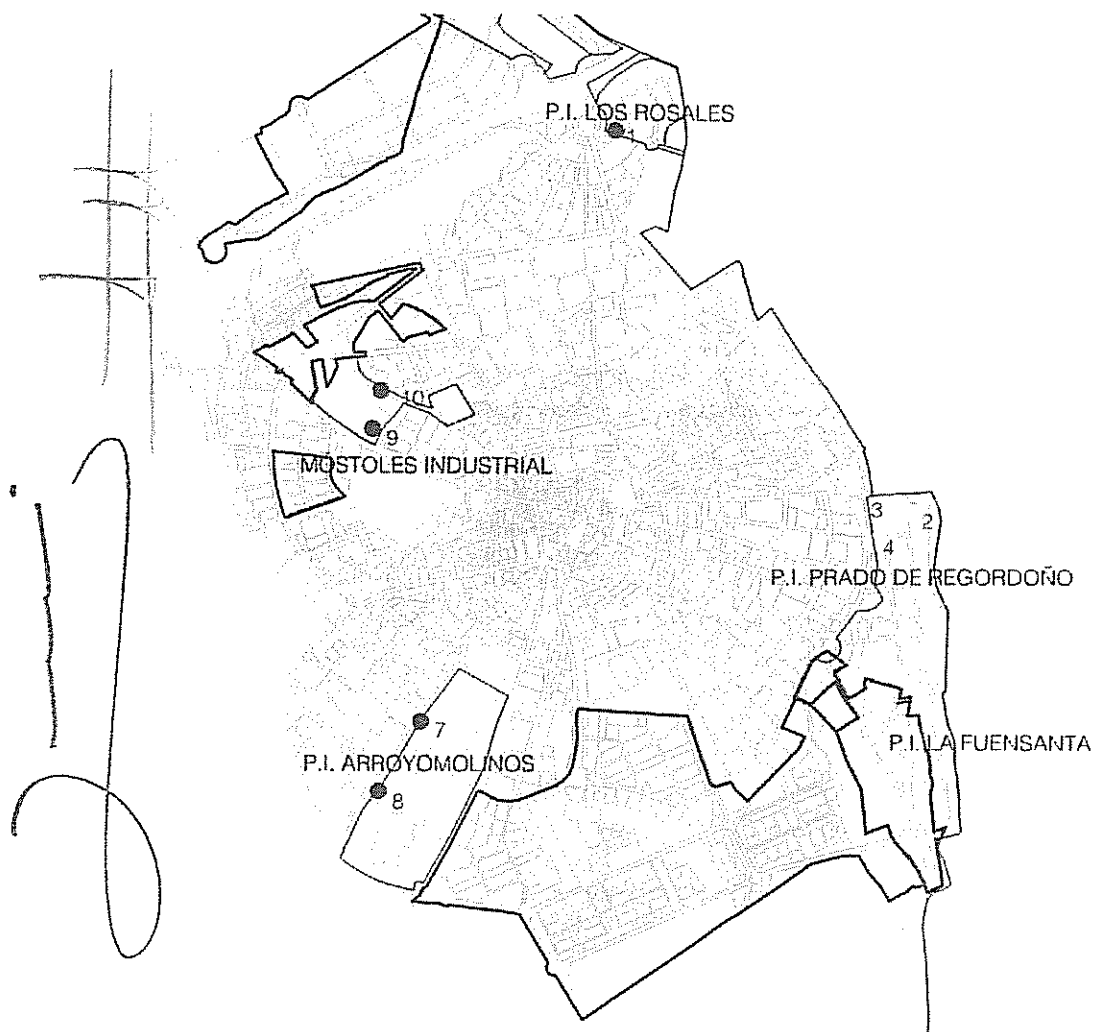


Imagen 2\_ Plano Industrias.

Abril de 2010

Teniendo en cuenta los ruidos procedentes de la industria y el tráfico rodado; el estudio acústico describe un plano de Zonas de Incompatibilidad Teórica en el que se describe que la parcela se encuentra en la zona de incompatibilidad 4 (ver imagen3)

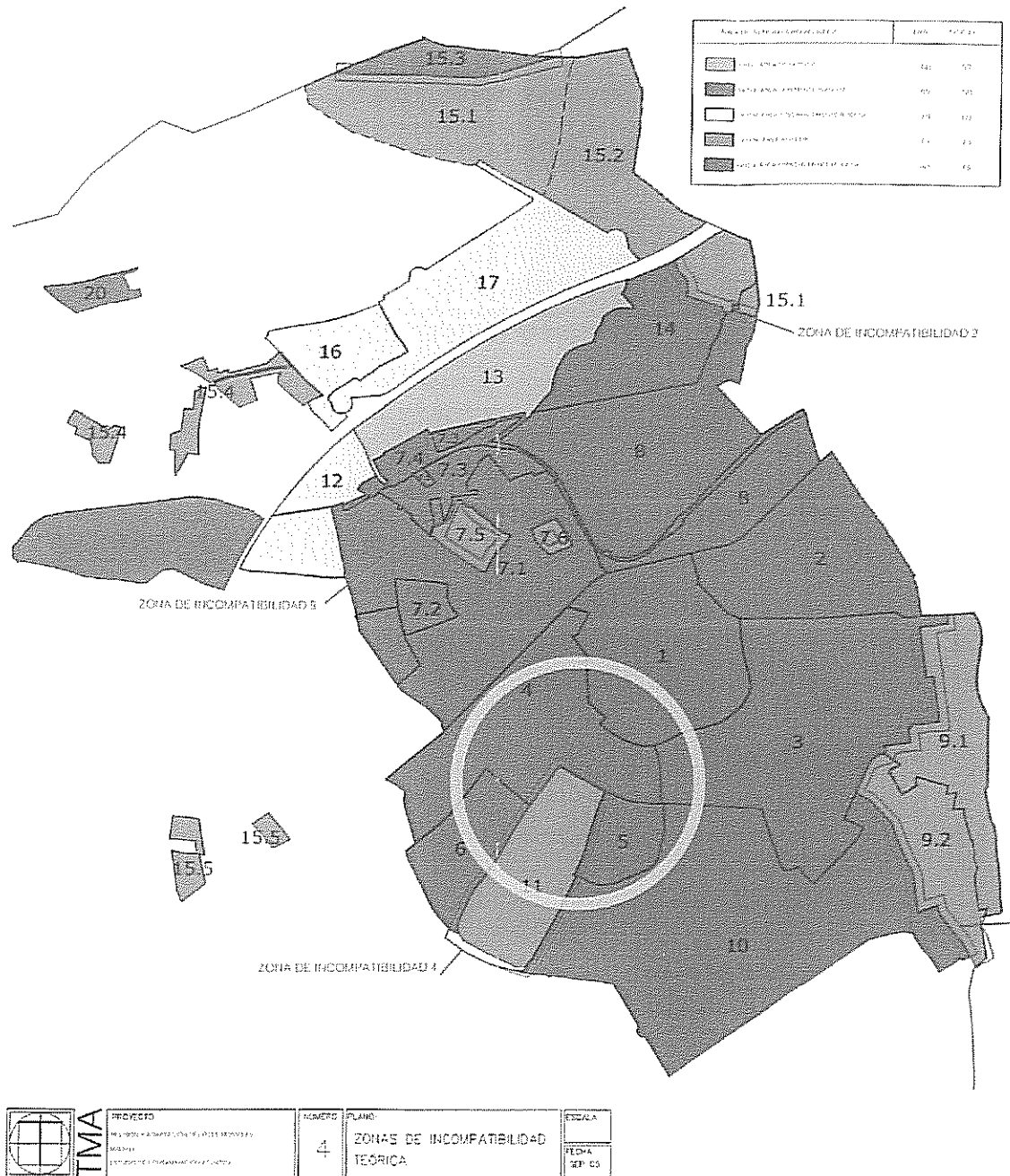


Imagen 3\_ Zonas de incompatibilidad teórica.

Profundizando sobre esta posible incompatibilidad, descubrimos que el contacto de una zona residencial con la industria es la causa de esta posible incompatibilidad. El Estudio acústico del P.G.O.U. de Móstoles, manifiesta que en:

***Zona de incompatibilidad Teórica 4.*** Colindancia del polígono industrial "Arroyomolinos" con el casco urbano (multifamiliar 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 sonora se encuentran en el lado Oeste pero en ningún caso generan afección en las edificaciones residenciales registrándose niveles inferiores a 50dbA Día y Noche en las fachadas. La incompatibilidad teórica se acrecienta en el Oeste del polígono donde colinda con los Colegios Públicos "Cervantes" y "Benito Pérez Galdós" (Tipo I) y el Hospital de Móstoles (Tipo I) sin generar afección acústica en la actualidad.

Teniendo en cuenta la zona de incompatibilidad teórica encontrada, proponemos como medida preventiva que las zonas de contacto entre el citado polígono industrial y las áreas residenciales (zonas carentes de industrias ruidosas y por lo tanto fácilmente adaptables a una nueva clasificación acústica que es la zona de Incompatibilidad teórica 4 del polígono "Arroyomolinos") sean delimitadas como área de sensibilidad acústica (Tipo III), sólo apta para usos no ruidosos.

Esta propuesta del plan, a nivel de protección acústica; se adapta por completo a la propuesta de transformación del uso de la parcela, en estos momentos industrial (Tipo IV) a una actividad de hostelería (Tipo III). Además la localización de la parcela en el perímetro del polígono coincide con la definición de zona de contacto.

La parcela se encuentra en la zona de conflicto 4 en El mapa de ruido nocturno (ver imagen4), se proporciona el dato de que en el tramo de la calle Alfonso XII entre calle Coronel y camino de Humanes la primera línea de edificaciones residenciales situadas a ambos lados del tramo a menos de 22m de eje, presentan niveles de inmisión de entre 50 y 55 dBA durante la noche. Estos datos muestran, que el nivel de ruido cumple con las condiciones para el Tipo III, que es el tipo al cual se pretende destinar la parcela.



Abril de 2010

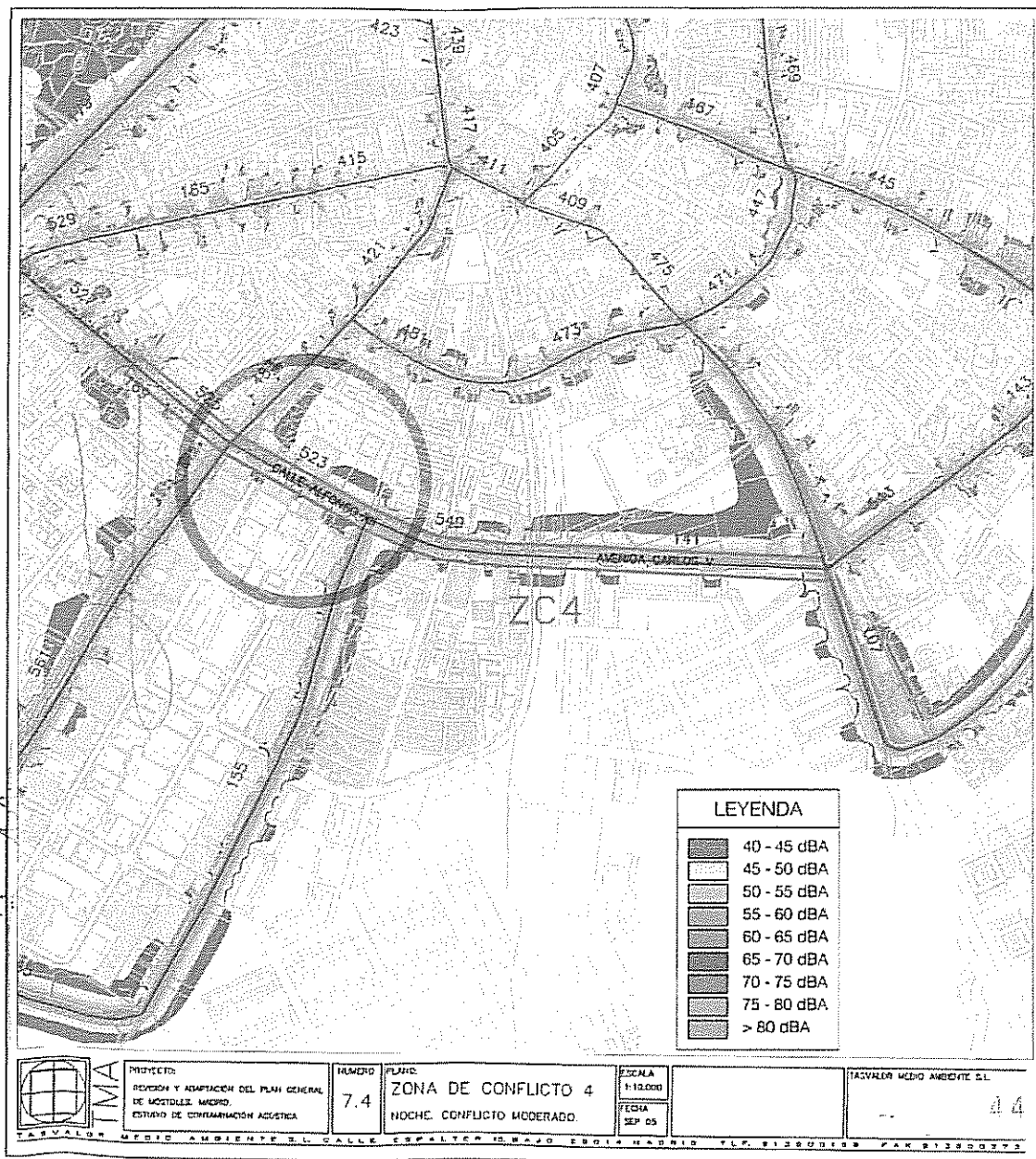


Imagen 4\_ Mapa de ruido Noche Zona de conflicto 4.

## 5.2 SITUACIÓN ACÚSTICA EN FUNCIÓN DE ESTUDIO DE TRÁFICO DE ABRIL 2010

Después de conocer los datos relativos al estudio de tráfico realizado en Abril de 2010 se constata que durante el periodo diurno se incrementa notablemente el tráfico, en torno a un 27%, con respecto a los datos de 2005. Esto hace aumentar los niveles de ruido de 5 a 7 dBA, lo que no impide que el tramo de la calle Alfonso XII entre paseo de Arroyomolinos y C/Moraleja de Enmedio, siga cumpliendo los Valores para áreas tolerablemente ruidosas (Tipo III).

## 6. ESCENARIO ACÚSTICO EN 2015

A continuación reproducimos los cálculos obtenidos para el horizonte 2015 tanto durante el periodo de día como el de noche. Para el estudio se consideran únicamente dos infraestructuras generadoras de ruido: tráfico rodado y actividades industriales.

### 6.1 ESCENARIO ANTES DE LA MODIFICACIÓN DEL USO

Se relatan ahora los datos que documenta el Estudio de Contaminación Acústica de la Revisión y adaptación del P.G.O.U. de Móstoles. A primera vista se detecta que la previsión para la calle Alfonso XII en su tramo coincidente con la parcela sufre un aumento en la presión del tráfico rodado lo que redunda en que la zona pase de ser zona de conflicto Moderado a zona de conflicto (ver imagen5).

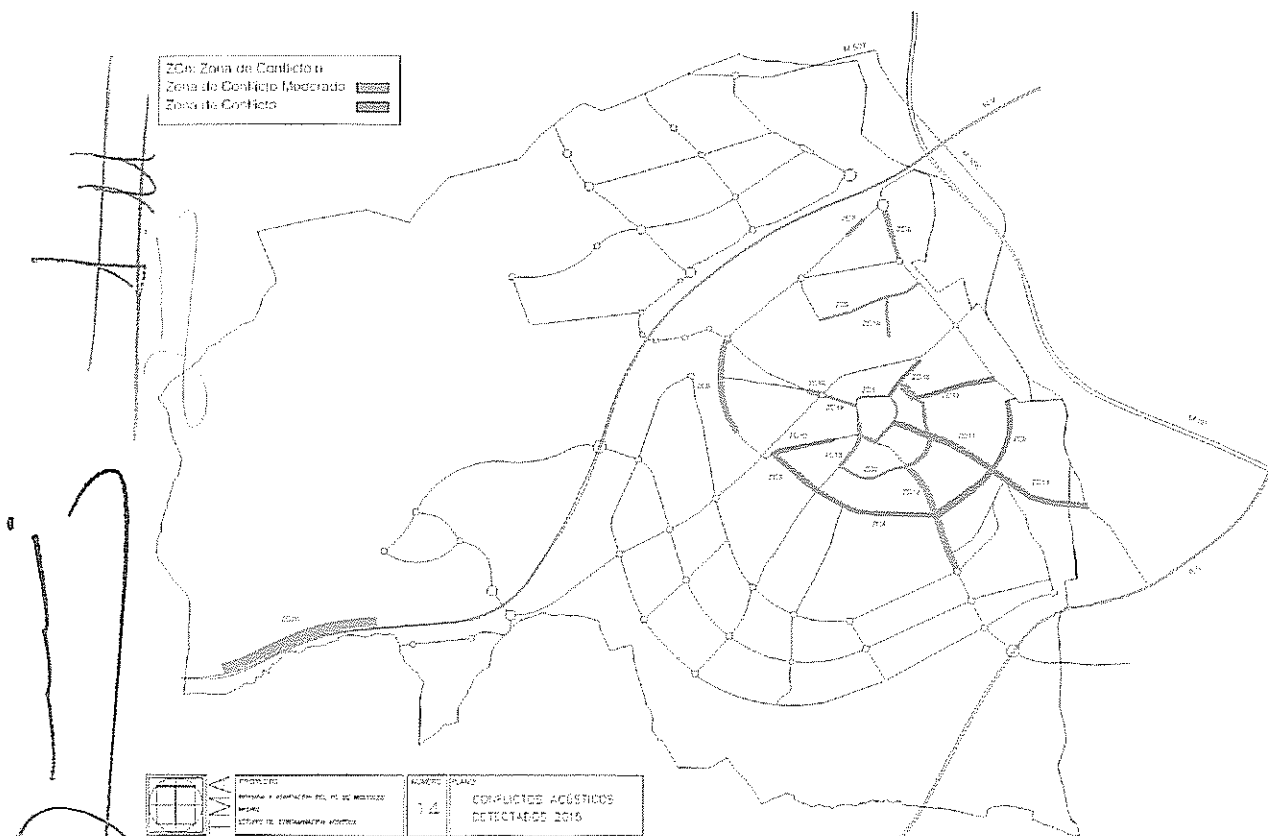


Imagen 5\_ Plano conflictos acústicos detectados en 2015

En la zona de conflicto 4 que es la que se ocupa de la calle Alfonso XII, en el ámbito de actuación; existe un análisis que define la situación. *Disminuiría el número de viviendas afectadas pero seguiría existiendo afección diurna y, nocturna en algunas fachadas en un rango de entre 50 y 60 dBA Noche.*

Imagen 6\_ Plano zona de conflicto 4 en 2015

El estudio acústico de la revisión y adaptación del P.G.O.U. de Móstoles en la **Tabla 12** compara las zonas en conflicto en el escenario 2005 con la alternativa 0 y el escenario 2015. Los datos para la zona de conflicto 4 son los siguientes:

| <i>Zonas de conflicto escenario 2005</i> | <i>Alternativa 0</i>  | <i>2015</i>        |
|--|-----------------------|--------------------|
| Zona de conflicto 4                      | Se agrava ligeramente | Mejora ligeramente |

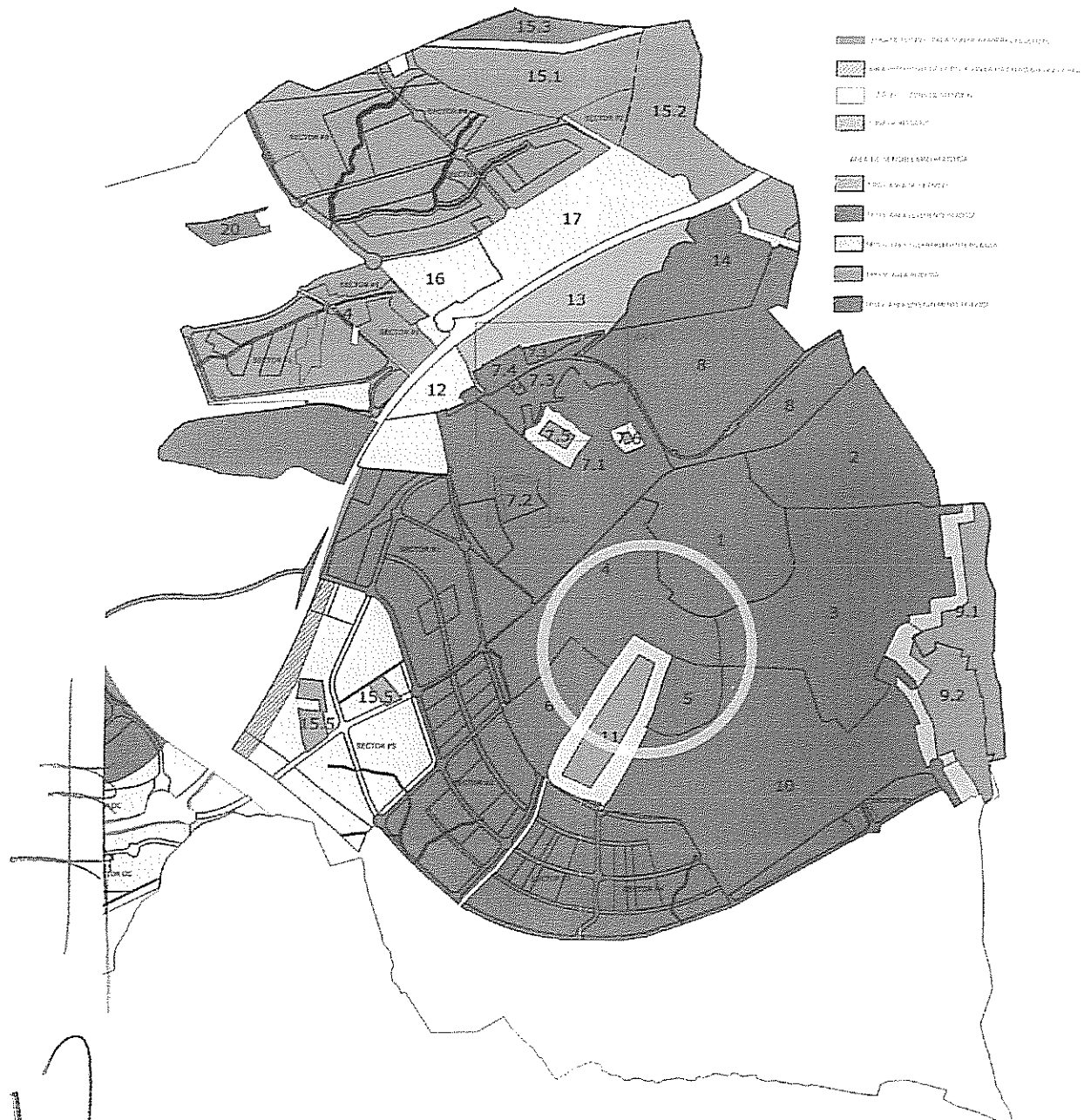
## 6.2 ESCENARIO DESPUÉS DE LA TRANSFORMACIÓN DEL USO

El nivel de ruido generado por la industria está alrededor de los 70 dBA, mientras que el nivel de ruido generado por una actividad como la solicitada no supera los 55 dBA, por lo que se deduce que el nivel de ruido se reduce considerablemente. Además, con el cambio de uso el tipo de vehículos que acuden a la parcela cambiará de vehículos pesados, mucho más ruidosos que los vehículos ligeros, que al circular a velocidades inferiores a los 30 km/h, al acceder al uso de hostelería no generan valores superiores a los 35dBA, mientras que los pesados superan con facilidad los 62dBA a las mismas velocidades.

## 7. ENCAJE EN LA ZONIFICACIÓN ACÚSTICA

Como ya se ha explicado anteriormente el Estudio Acústico de la Revisión y Adaptación del P.G.O.U. de Móstoles recomienda actuaciones en el entorno de los polígonos industriales; en concreto en el Polígono "Arroyomolinos", para evitar una incompatibilidad teórica, no real, como medida preventiva propone: que la zona de contacto entre el citado polígono industrial y las áreas residenciales, sean delimitadas como área de sensibilidad acústica Tipo III, sólo apta para usos no ruidosos. (Ver Plano de Zonificación Acústica del Suelo Urbano, en el que así se refleja esta propuesta asumida por el P.G.O.U. (Ver imagen7)).

Abril de 2010



|  |   |                      |  |
|--|---|----------------------|--|
|  | <b>PROYECTO:</b><br>REVISIÓN Y ADAPTACIÓN DEL P.O.U. DE MÓSTOLES<br>AL P.O.U. DE MÓSTOLES | <b>NÚMERO:</b><br>15 | <b>PLANO:</b><br>ZONIFICACIÓN ACÚSTICA |
|--|---|----------------------|--|

Imagen 7\_ Plano de Zonificación Acústica del Suelo Urbano

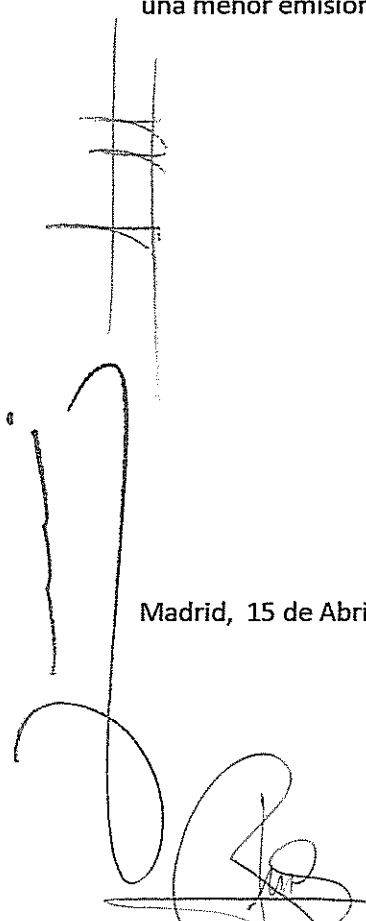
Como se ve en el Plano de Zonificación Acústica del Suelo Urbano (ver imagen 7), se describe con claridad que la parcela pasa a estar en zona de sensibilidad acústica Tipo III. Esta demanda encaja con la petición para la transformación de la actividad de un uso industrial (Tipo IV), a un uso para hostelería (Tipo III) dando cumplimiento a las exigencias asumidas por el P.G.O.U. de Móstoles.

## 8. CONCLUSIONES

Del análisis de los mapas de ruido en 2005, 2010 y 2015 se deduce que los niveles de ruido producidos por la industria y el tráfico rodado, sólo afectan levemente a las viviendas del entorno por las noches. Las variaciones entre las distintas fechas no son significativas siempre que se lleve a cabo las recomendaciones que, el Plan General de Ordenación Urbana, hace en su documento del Estudio Acústico, delimitando una zona de sensibilidad acústica Tipo III en el perímetro del polígono industrial "Arroyomolinos", zona en la que está la parcela. Por lo tanto el cambio de uso solicitado, está sugerido a nivel acústico por Estudio Acústico del P.G.O.U. de Móstoles, al cambiar el área de sensibilidad acústica de la parcela de Tipo IV a Tipo III.

Además la variación en el nivel de ruido debido al cambio de actividad implicarán la reducción del ruido, ya que la emisión de ruido de la nueva actividad, es menor que la de la industria. En cuanto al tráfico, el cambio en el tipo de vehículos, de pesados a ligeros, también redundará en una menor emisión de ruido.

Madrid, 15 de Abril de 2010



Luis Climent Rosillo

ARQUITECTO COAM 17.108



Javier Meléndez Soroa

ARQUITECTO COAM 18.062

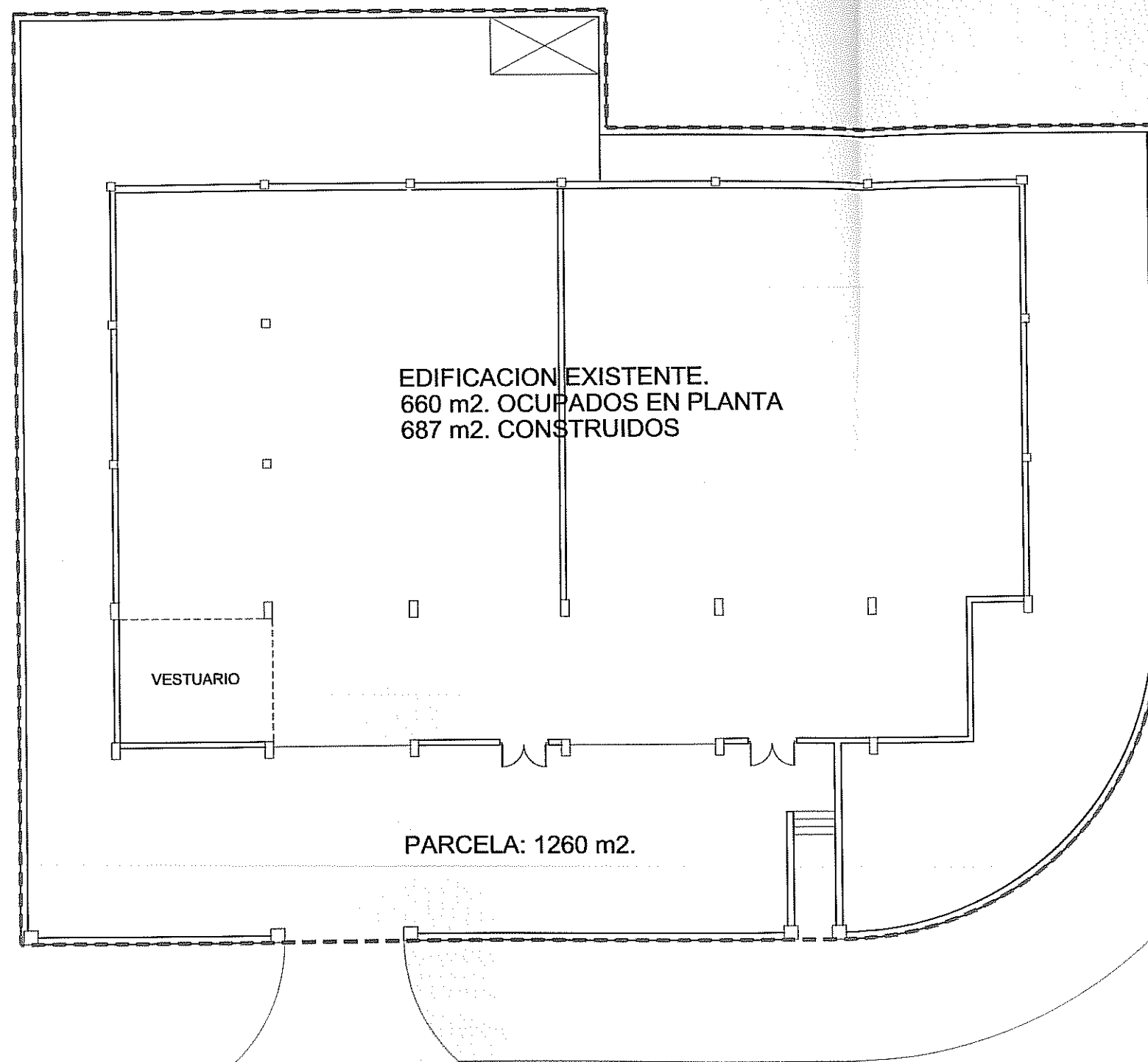
Handwritten signature and a small sketch of a structure with vertical lines.

PLANOS









CALLE ALFONSO XII

CALLE CAMARA DE LA INDUSTRIA



AMBITO DEL PLAN ESPECIAL

PARCELA : .....1260 m2.  
EDIFICACION : .....687 m2.

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA  
PARCELA SITUADA EN LA C/. CAMARA DE LA  
INDUSTRIA Nº. 2 C/V. C/. ALFONSO XII, EN EL  
POLIGONO INDUSTRIAL "ARROYO MOLINOS"  
EN MOSTOLES. (MADRID)

AMBITO DEL PLAN ESPECIAL Y ESTADO ACTUAL

2

Madrid , Junio 2010

escala 1/200

Arquitectos

Luis Rodríguez Avial Uardent  
Colegiado EDMA nº 1.873

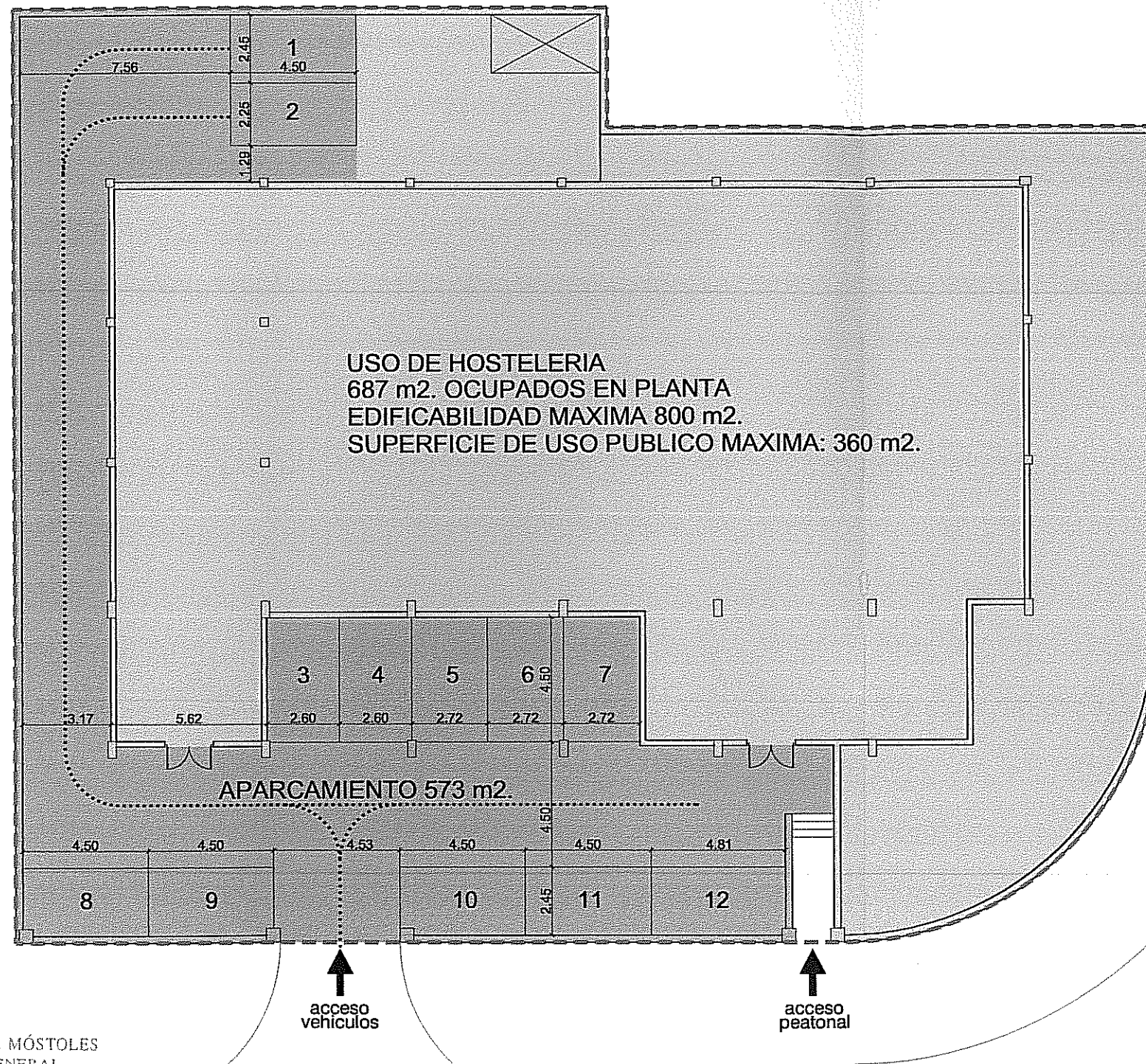
Fernando Meléndez Andrade  
Colegiado COAM nº 1.885

Luis Climent Soto  
Colegiado COAM nº 2.021

Iniciativa: LECOT S.A.

50

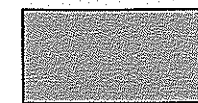




CALLE ALFONSO XII



AMBITO DEL PLAN ESPECIAL



APARCAMIENTO Y ACCESOS



USO DE HOSTELERIA

EDIFICABILIDAD MAXIMA:

$$\frac{12 \times 100 \text{ m}^2}{1.5} = 800 \text{ m}^2.$$

SUPERFICIE DE USO PUBLICO MAXIMA:

$$12 \times 30 \text{ m}^2 = 360 \text{ m}^2.$$

NOTA:

LAS DETERMINACIONES DE VOLUMENES SON LAS CORRESPONDIENTES A LA ORDENANZA 20-AE-3



AYUNTAMIENTO DE MÓSTOLES  
SECRETARÍA GENERAL

Para hacer constar que el presente Documento ha sido aprobado **INICIALMENTE** por resolución de Junta de Gobierno Local de fecha **20 JULIO 2010**.

Móstoles, **20 JULIO 2010**  
La Concejala - Secretaría

CALLE CAMARA DE LA INDUSTRIA

EXIGENCIA: Para hacer constar que el Documento que antecede, compuesto de **52** páginas numeradas de la **1** a la **52** y rubricado marginalmente por la Concejala Secretaria que suscribe, ha sido aprobado **INICIALMENTE** por resolución de Junta de Gobierno Local de fecha **20 JULIO 2010**.

Móstoles, **20 JULIO 2010**  
La Concejala - **Secretaría**

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA PARCELA SITUADA EN LA C/. CAMARA DE LA INDUSTRIA Nº. 2 C/V. C/. ALFONSO XII, EN EL POLIGONO INDUSTRIAL "ARROYO MOLINOS" EN MOSTOLES. (MADRID)

ORDENACION PREVISTA

4

Madrid, Junio 2010

escala 1/200

Arquitectos

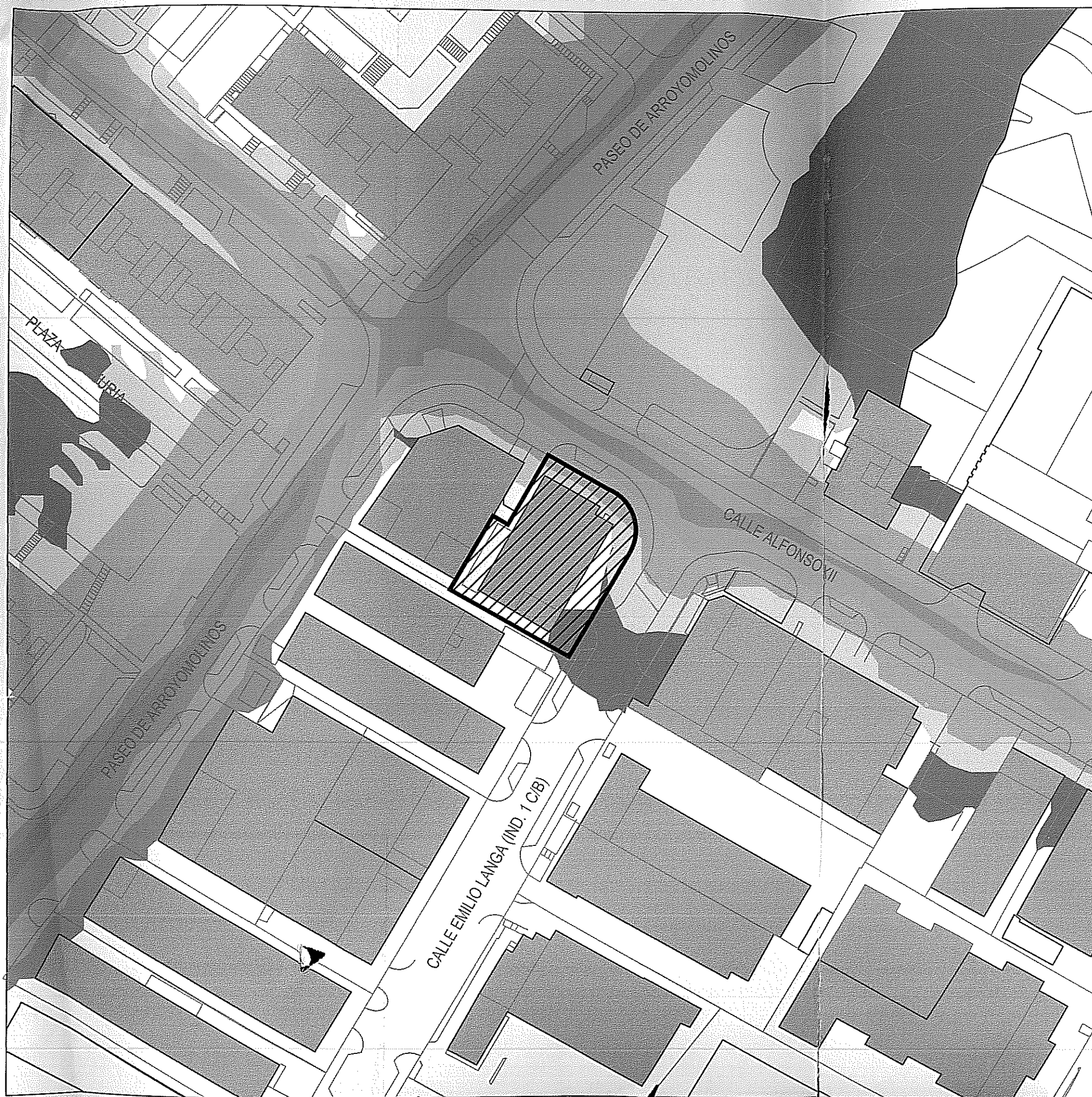
Luis Rodríguez Avial Uardent  
Colegiado COAM nº 1.873

Fernando Meléndez Andrade  
Colegiado COAM nº 1.885

Luis Climent Soto  
Colegiado COAM nº 2.423

Iniciativa: I ECOT S A





## LEYENDA

|  |           |
|--|-----------|
|  | 35 -40dBA |
|  | 40 -45dBA |
|  | 45 -50dBA |
|  | 50 -55dBA |
|  | 55 -60dBA |
|  | 60 -65dBA |

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA  
PARCELA SITUADA EN LA C/. EMILIO LANGA  
Nº. 2 C/V. C/. ALFONSO XII, EN EL POLIGONO  
INDUSTRIAL "ARROYO MOLINOS" EN  
MOSTOLES. (MADRID)

ESTADO ACUSTICO PREVIO ACTUACIÓN

**P-1**

Madrid , Abril 2010

escala 1/200

Arquitectos

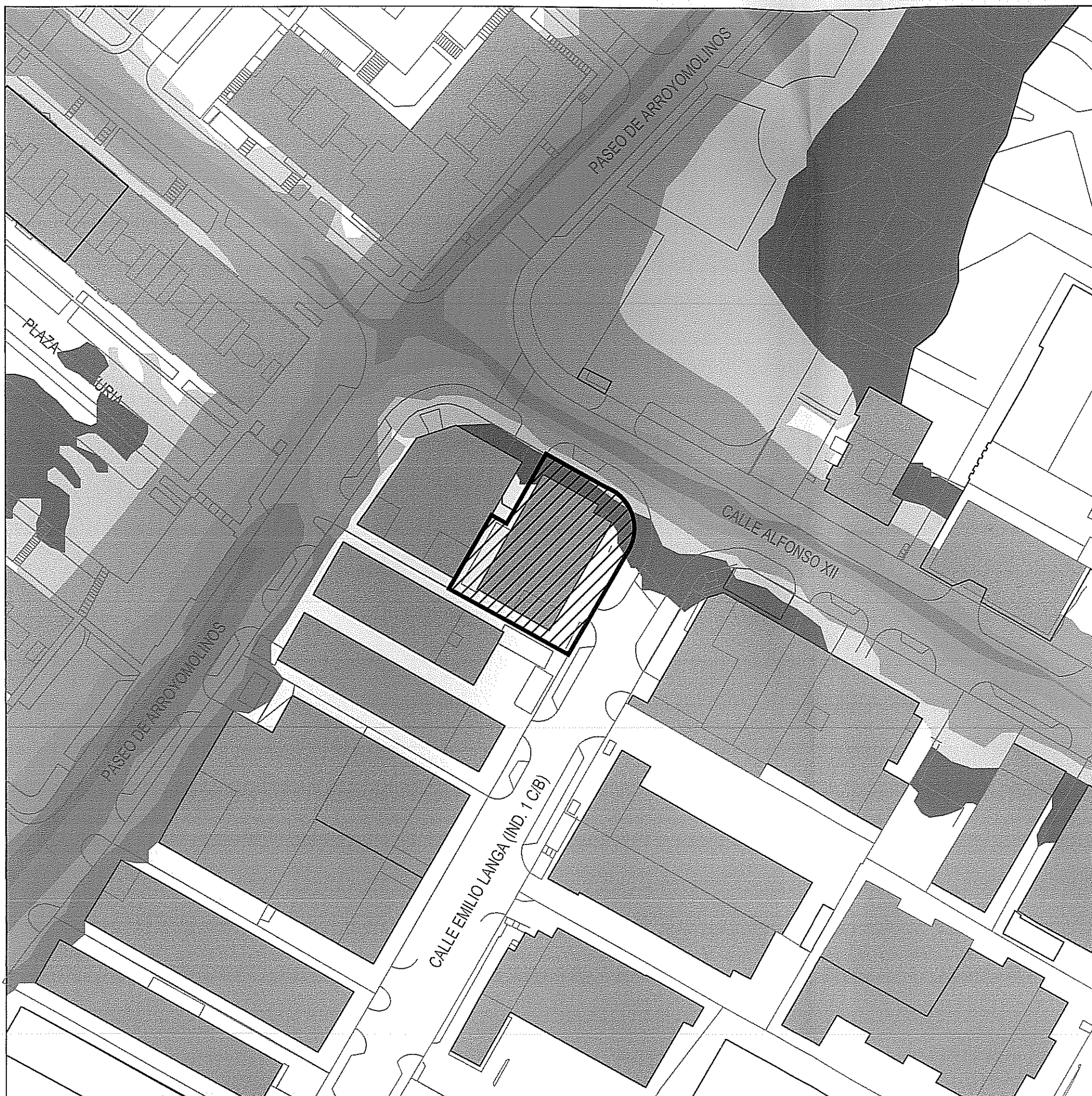
Luis Rodríguez Avial Uardent  
Colegiado CDAM nº 1.873

Fernando Meléndez Andrade  
Colegiado CDAM nº 1.885

Luis Climent Soto  
Colegiado CDAM nº 2.422

Iniciativa: LECOT S.A.





## LEYENDA

|  |           |
|--|-----------|
|  | 35 -40dBA |
|  | 40 -45dBA |
|  | 45 -50dBA |
|  | 50 -55dBA |
|  | 55 -60dBA |
|  | 60 -65dBA |

DILIGENCIA: Para hacer constar que el documento que antecede, compuesto de 54 páginas numeradas de la 1 a la 54 y rubricado marginalmente por el Secretario General que suscribe, ha sido aprobado DEFINITIVAMENTE por resolución de Pleno de fecha 9 SEPTIEMBRE 2010.

Mostoles, 9 SEPTIEMBRE 2010  
El Secretario General

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA PARCELA SITUADA EN LA C/. EMILIO LANGA Nº. 2 C/V. C/. ALFONSO XII, EN EL POLIGONO INDUSTRIAL "ARROYO MOLINOS" EN MOSTOLES. (MADRID)

ESTADO ACUSTICO POSTERIOR ACTUACIÓN

P-2

Madrid , Septiembre 2010

escala 1/200

Arquitectos Luis Rodríguez Avial Urdent  
Colegiado COAM nº 1.872 Fernando Meléndez Andrade  
Colegiado COAM nº 1.885 Luis Climent Soto  
Colegiado COAM nº 2.472

Iniciativa: LECOT S.A.