

3 PRÓGNOSIS DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN

3.1 DESARROLLO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL PROPUESTA

La delimitación del ámbito de ordenación pormenorizada propuesta en la modificación puntual es análoga a la delimitada por las UE-30 a, b y c, ajustada a la realidad parcelaria existente a fin de excluir de la ordenación las parcelas colindantes ocupadas actualmente por viviendas unifamiliares.

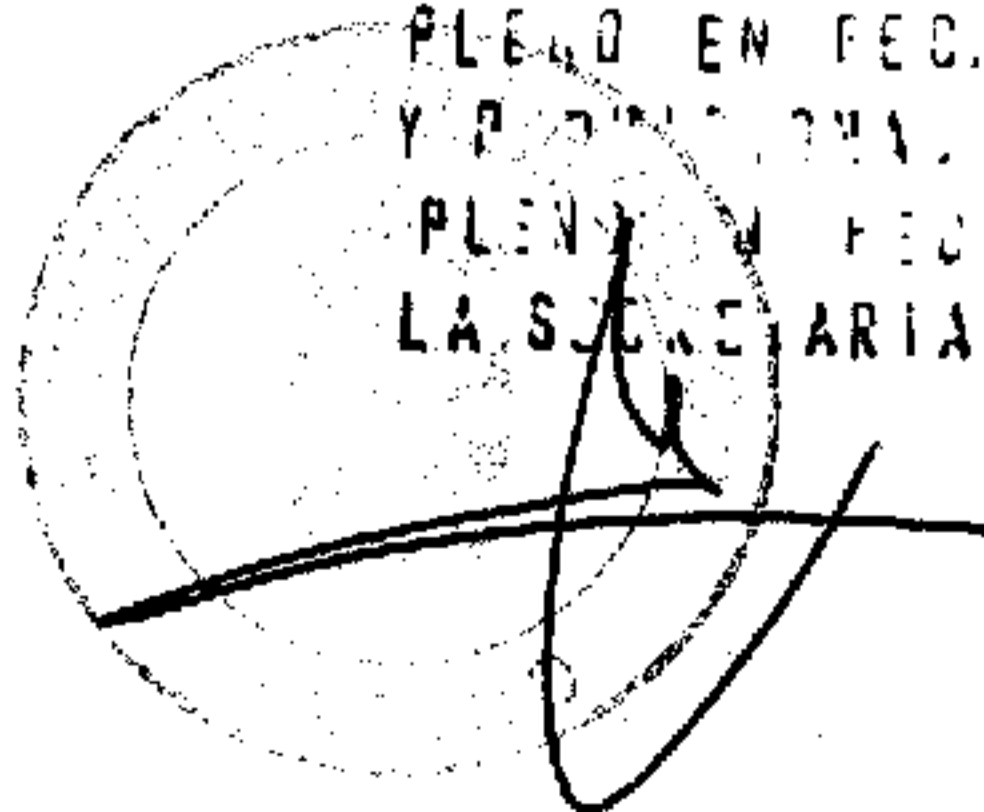
La modificación puntual propuesta se concreta en las determinaciones siguientes:

1. Se ajusta la delimitación en el borde norte del ámbito de actuación a la realidad cartográfica actual.
2. Se ajusta la delimitación en el borde noreste del ámbito al límite de las parcelas propiedad del Canal de Isabel II: parcelas nº 88, 69 y 70 del polígono 2º del Catastro Parcelario del municipio de Griñón.
3. Se recoge la totalidad del suelo de la calle Olivar del Patrón a la que da frente el ámbito de ordenación.
4. Se realizan pequeños ajustes en todo el perímetro del ámbito a la cartografía actual.

A continuación se adjunta un cuadro comparativo entre la ordenación del ámbito en las NN. SS. vigentes y en la modificación puntual propuesta; y copia del plano de calificación pormenorizada de los usos del suelo propuestos (Plano Nº 2. Calificación Pormenorizada de los Usos del Suelo).

ZONAS		NN. SS. VIGENTES		MODIFICACIÓN PUNTUAL	
		SUELO [m ^s ²]	EDIF. [m ^e ²]	SUELO [m ^s ²]	EDIF. [m ^e ²]
SUPERFICIE TOTAL DEL ÁMBITO TERRITORIAL DE LA MODIFICACIÓN		65.642	-	66.267	-
SUPERFICIE LUCRATIVA	RESIDENCIAL	23.107	14.775 (37 viv.)	13.308	14.775 (195 viv.)
SUPERFICIE NO LUCRATIVA	INFRAESTRUCTURA DE ABASTECIMIENTO (ETAP)	22.225	21.840	22.398	21.840
	INFRAESTRUCTURA ENERGÍA ELÉCTRICA (CT)	-	-	50	45
	VIARIO	11.880	-	11.830	-
	ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES-	-	20.310	10.201	-
	EQUIPAMIENTOS SOCIALES	8.480	-	8.480	-

APROBADO INICIALMENTE POR
PLENO EN FECH 14.12. 8
Y REVISADO INICIALMENTE POR
PLENO EN FECH 21.09 2009
LA SECRETARIA.



50



Ilustración 23. Plano Nº 2. Calificación Pormenorizada de los Usos del Suelo.

ED

3.2 EVOLUCIÓN DE LAS FUENTES DE RUIDO AMBIENTAL. EL TRÁFICO RODADO

3.2.1 Metodología

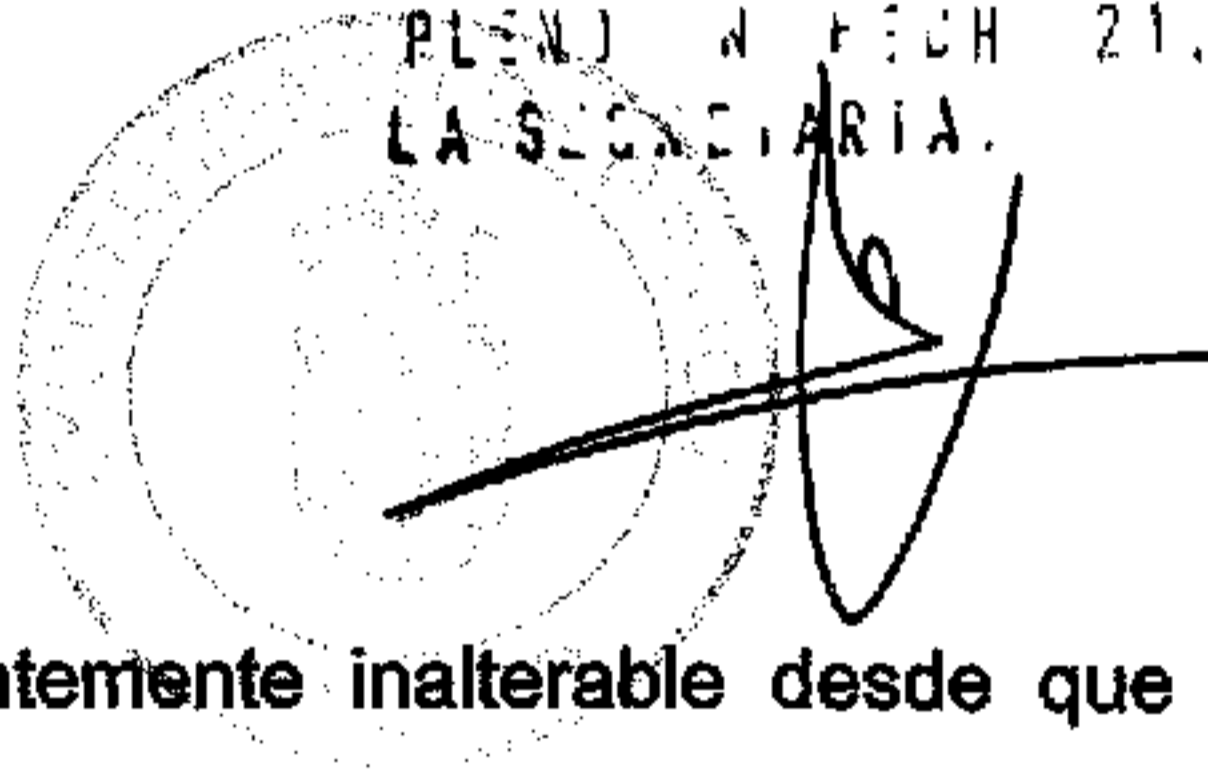
El estudio de tráfico del ámbito de actuación objeto de la modificación puntual propuesta se realizó aplicando el modelo clásico de demanda en el transporte de viajeros.

Los modelos de demanda en el transporte de viajeros se apoyan en la división de la acción del transporte en 4 fases sucesivas para cada una de las cuales el analista utilizará un modelo específico, enlazando los resultados de la fase anterior con la siguiente.

Las fases en las que se divide el modelo se relacionan directamente con la supuesta conducta racional del usuario frente al hecho del transporte:

1. Decisión de viajar.
2. Elección del destino.
3. Elección del modo de transporte.
4. Elección del itinerario para alcanzar el destino.

APROBADO INICIALMENTE POR
PLENO EN FECH 14.12. 8
Y REAFIRMADO POR
PLENO EN FECH 21.09 2008
LA SECRETARIA.



La estructura del modelo se ha mantenido aparentemente inalterable desde que fuera formulada a fines de los años 60.

Cada una de las fases en las que se divide en modelo ha sido desarrollada a lo largo de los años generando una gran variedad de submodelos. Baste indicar que son muy numerosos los programas informáticos de planificación del transporte urbano existentes actualmente en el mercado y que estos a su vez permiten modelar varios grupos metodológicos diferentes (4) (5).

En los últimos años se han superado los objetivos de los modelos de demanda ganando principalmente en: mayor grado de intermodalidad, planificación continuada y sostenibilidad. Estos nuevos objetivos se han recogido en una nomenclatura mucho más ambiciosa, modelos de movilidad urbana. En este sentido la Unión Europea realiza grandes esfuerzos (6) y desde España también se aúnan impulsos para su estudio (7).

LD

Los modelos de demanda de transporte de viajeros en el ámbito de la planificación urbana se caracterizan por un incremento en el origen exógeno de los datos. En fase de planificación el objeto de análisis no ha sido desarrollado, las técnicas demoscópicas: encuestas cordón, encuestas pantalla, domiciliarias, etc.; no son de aplicación directa.

La necesidad de inferir el comportamiento del tráfico asociados a nuevos usos en un contexto determinado exige la aplicación de modelos próximos a dicho comportamiento. Los modelos internacionales son menos recomendables que los aplicados en países de nuestro entorno socio-económico, los modelos de ámbito autonómico o municipal son más deseables que los modelos nacionales, etc.

En el presente estudio se han aplicado los modelos publicados más cercanos al entorno socio-económico a analizar, prefiriendo siempre fuentes documentales próximas a otras de mayor detalle pero desasociadas de la problemática a estudiar.

Desde el punto de vista del planeamiento urbanístico el modelo de demanda de transporte de viajeros asumió las características siguientes:

1. La modificación puntual propuesta es una herramienta de planeamiento general y como tal permite al promotor un margen de maniobra necesario para que el mercado inmobiliario focalice sus esfuerzos en la propuesta presentada. En aquellos casos donde fue necesario objetivar un mayor nivel de detalle se estableció como hipótesis la más ventajosa para el bien común de la ciudadanía.
2. El desarrollo de las redes públicas adscritas a la modificación puntual es potestad de las Administraciones, no siendo competente el presente estudio en referencia a los usos pormenorizados de las dotaciones públicas y por ende, del tráfico generado – atraídos por dichos usos. Respecto a dichos usos el modelo contabilizó la capacidad de generación – atracción de los mismos estableciendo las hipótesis más verosímiles.

El estudio de tráfico se dividió en las fases siguientes:

1. Tráfico generado por los nuevos desarrollos previstos en la modificación puntual propuesta a techo de planeamiento, escenario postoperacional año 2013.

APROBADO INICIALMENTE POR
PLENO EN FECH 14.12. 8
Y PUNTALEAMENTE POR
PLENO EN FECH 21.09 2009
LA SECRETARÍA.

ED

MUNICIPIO DE GRIÑÓN	
Tamaño del hogar [nº hab./hogar]	3,48
Nº de ocupados por hogar [nº ocup./hogar]	1,50
Nº de turismos por hogar [nº veh./hogar]	1,16

La modificación puntual propuesta prevé la construcción de 195 viviendas en tipología multifamiliar de Protección Pública para Arrendamiento con Opción a Compra (VPPA-OC).

Por otra parte los equipamientos sociales previstos mantienen la misma superficie de suelo conocida en las NN. SS. vigentes, si bien se califica de forma genérica como «equipamientos» y será el Ayuntamiento quien asigne el uso específico en función de las necesidades de la zona.

Aunque se ignora el uso final de los equipamientos sociales, en lo referente a la capacidad de atracción de viajes son similares a los usos comercial e industrial. Se acepta de forma genérica que los usos comercial e industrial tienen una capacidad atractora comprendida entre 5 y 12 viajes/100 m_e²/día.

Analizadas las informaciones anteriormente citadas y las fuentes indicadas en la bibliografía: (12) (10) (8) (11) (5) (4) (7) (3), etc. se tomaron las hipótesis de cálculo siguientes:

1. Tasa de generación de viajes en transporte privado por vivienda (VPPA-OC) y día: 2,5 viajes/día.
2. Coeficiente de edificabilidad del equipamiento social: 0,6 m_e²/m_s².
3. Tasa de atracción de viajes en transporte privado por el equipamiento social: 5 viajes/100 m_e².

Aplicando dichas hipótesis se obtuvieron los resultados siguientes,

TRÁFICO NUEVOS DESARROLLOS GENERACIÓN Y ATRACCIÓN DE VIAJES DÍA LABORABLE MEDIO	
USO	IMD [nº viajes/día]
Residencial multivivienda VPPA-OC	488
Equipamientos sociales	254
TOTAL	742

➤ **Distribución zonal.**

En el modelo clásico de transporte la fase de distribución zonal trata de plantear procedimientos que permitan obtener, para cada zona, el reparto entre el número de viajes generados en ella y el resto de las zonas.

En el presente estudio la fase de distribución zonal exigiría un análisis detallado de ámbito municipal o superior que permitiera recoger todos los focos que son destino o fuente de los viajes generados y atraídos por el ámbito de actuación. El trabajo de campo necesario (encuestas pantalla, cordón, domiciliarias, etc.) no se pudo desarrollar al ser un estudio en fase de planeamiento, por tanto, se analizó el viario estructurante del núcleo urbano de Griñón, su conexión municipal y regional, y se consultó la distribución zonal obtenida en las campañas de aforo realizadas por la Comunidad de Madrid.

El municipio de Griñón dispone de una mala conexión regional, únicamente facilita la horizontalidad, posibilitando el desplazamiento en la corona metropolitana pero dificultando su conexión con la ciudad de Madrid.

Griñón conecta al norte con el municipio de Humanes de Madrid a través de la carretera secundaria M-405, de Fuenlabrada a Griñón; con los municipios de las lindes este y oeste a través de la M-404, carretera perteneciente a la red secundaria, de Navalcamero a Villarejo de Salvanes por Chichón, y con los municipios del sur con la carretera local M-417, de Griñón al límite de Comunidad de Madrid por Casarrubuelos.

A continuación se adjunta una copia del Mapa de Carreteras de la Comunidad de Madrid en el municipio de Griñón donde se presentan las infraestructuras anteriormente citadas,

APROBADO INICIALMENTE POR
PLENO EN FECH 14.12. 8
Y PERMANENTE POR
PLENO EN FECH 21.09 2009
LA SECRETARIA.






Ilustración 24. Mapa de Carreteras de la Comunidad de Madrid.

El pasado año se amplió la red existente con la inauguración de la nueva autovía M-407 que conecta Fuenlabrada y Griñón beneficiando a 215.000 vecinos. Debido a su reciente inauguración todavía no se han podido obtener datos de aforo de dicha infraestructura.

Los datos de aforos de la última campaña (año 2005) facilitados por la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid ponen de manifiesto que actualmente la carretera M-404 es la más transitada, siendo la vía habitual de conexión del municipio de Griñón con la ciudad de Madrid una vez abandonada la autovía A-42 en Torrejón de la Calzada.

A continuación se adjunta el mapa de aforos del año 2005 correspondiente al municipio de Griñón realizado por la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid,

APROBADO INICIALMENTE POR
 PLENO EN FECHA 14.12. 8
 Y PUNTO VALENTE POR
 PLENO EN FECHA 21.09.2009
 LA SECRETARIA.

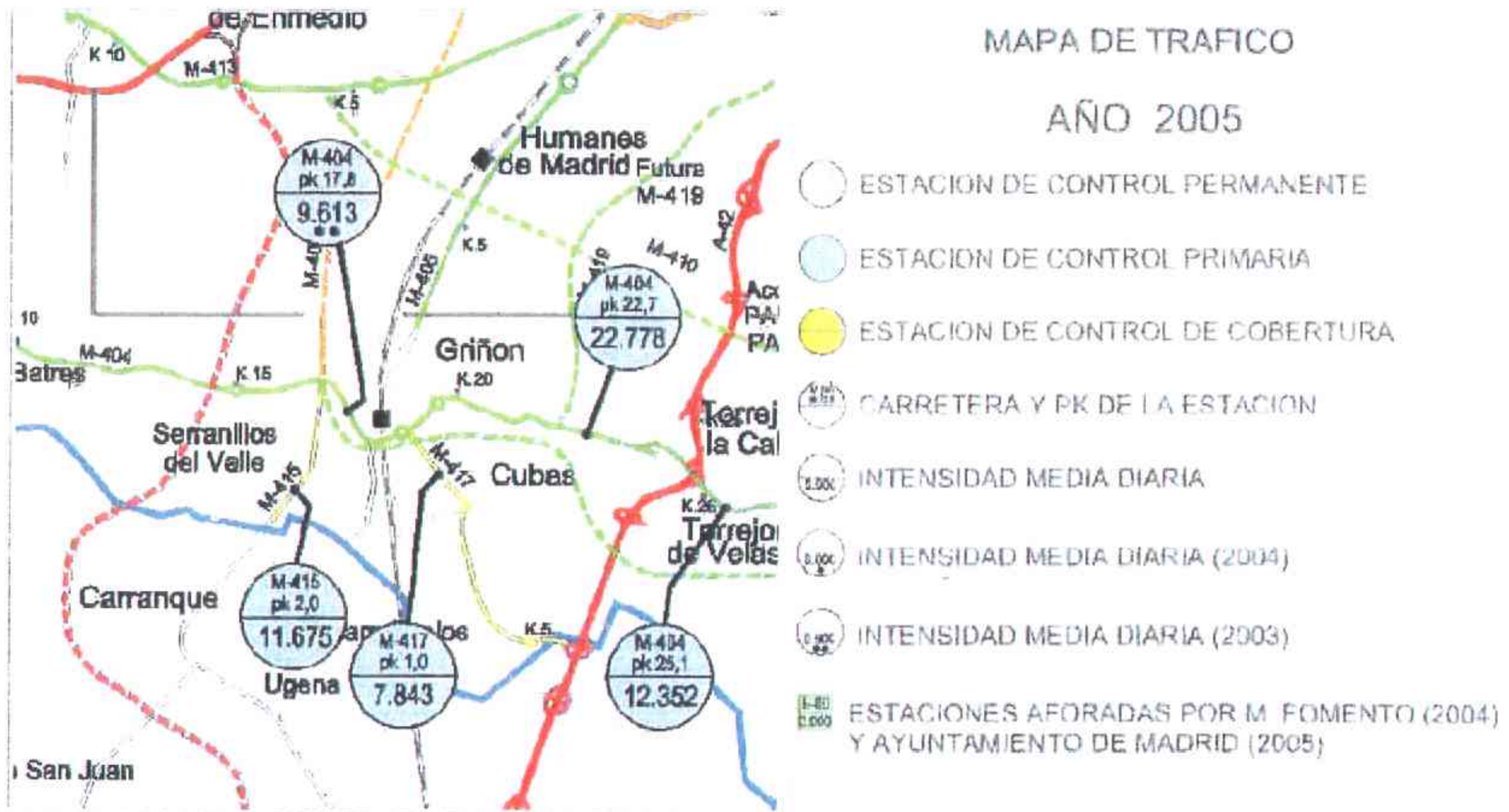


Ilustración 25. Campaña de aforos año 2005. Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid.

Por otra parte, el viario urbano de Griñón está fuertemente influenciado por la infraestructura ferroviaria que de norte a sur divide el núcleo urbano, existiendo únicamente dos puntos de paso entre las zonas este y oeste. El ámbito de actuación objeto de la modificación propuesta se encuentra en el cuadrante noroccidental siendo necesario el acceso a la zona este o sur de la ciudad para poder conectar con las infraestructuras viarias supramunicipales.

A continuación se adjunta un plano a escala 1:5.000 de la Comunidad de Madrid (1) donde se representaron las vías colectoras – distribuidoras en las inmediaciones del ámbito de actuación y los puntos de paso sobre la infraestructura ferroviaria.

APROBADO INICIALMENTE POR
PLENO EN FECH 14.12. 08
Y POSTERIORMENTE POR
PLENO EN FECH 21.09. 2009
LA SECRETARIA.

➤ **Asignación de itinerarios.**

La fase de asignación a las redes de transporte, entendida en el presente estudio como la asignación de itinerarios de los viajes realizados en vehículo privado, constituye la última fase del modelo. Tiene por objeto la distribución de los flujos de tráfico entre las distintas rutas alternativas que comunican cada zona.

Los modelos de asignación a las redes de transporte se sustentan en la hipótesis de suponer que el viajero decide su itinerario como resultado de una minimización de los costes de transporte, concepto que puede tener muy diferentes acepciones.

Es habitual la elección del tiempo de viaje como medida de este coste porque resulta simple y probablemente bastante expresiva de la conducta del usuario. Más simple, aunque habitualmente menos significativa, es la propia distancia, que es usada sólo cuando no se dispone de mejor información.

La otra posible variable explicativa es el propio coste monetario del transporte, útil sobre todo en el caso del transporte privado, medido en forma de coste de consumo de combustible.

Debido a que la modificación puntual propuesta afecta a una superficie de suelo de 6,63 ha únicamente se prevé como viario interior del ámbito el segmento continuación del Pso. de la Atalaya en su intersección con la c/ Olivar del Patrón hasta el encuentro del mismo en la intersección de la c/ Tomillar. Además al no estar previsto ningún desarrollo al noroeste del núcleo urbano y ser necesaria la circulación en dirección sur y oeste para conectar con la red viaria supramunicipal el viario existente en la zona no canaliza tráficos de paso provenientes de otros usos distintos al residencial unifamiliar. Aplicando los criterios anteriormente citados se obtuvo la asignación de itinerarios siguiente,

TRÁFICO NUEVOS DESARROLLOS ASIGNACIÓN DE ITINERARIOS		
VÍA	% DE TRÁFICO ATRAÍDO	IMD [viajes/día]
c/ Olivar del Patrón entre Pso. de la Atalaya y la c/ La Rosa	25,0	185,5
Pso. de la Atalaya al sur del sector.	25,0	185,5
Pso de la Atalaya al norte del sector.	25,0	185,5
c/ Tomillar	25,0	185,5
TOTAL	100,0	742,0

3.2.3 Tráfico zonal.

Debido a que la zona noroccidental del núcleo urbano de Griñón, al que pertenece el ámbito de actuación objeto de la modificación puntual propuesta, se encuentra colmatada urbanísticamente no se prevé la variación del tráfico de paso en el escenario postoperacional, año 2013, aunque se producen dos modificaciones en el viario que se han de justificar suficientemente:

1. El desarrollo del viario interior al ámbito de actuación completa el Pso. de la Atalaya pudiendo modificar la movilidad en la zona. Si bien la actuación facilita la conexión norte – sur en el cuadrante noroccidental del núcleo urbano de Griñón ésta no absorberá un tráfico de paso significativo debido a que los suelos situados al norte del ámbito se alejarán de los puntos de paso de la infraestructura ferroviaria al tener el Pso. de la Atalaya en dicha zona una orientación noroeste.

Por otra parte los ciudadanos de los suelos aledaños al Pso. de la Atalaya situados en la zona norte seleccionarán con mayor frecuencia circular por la c/ Los Manantiales al ser una vía perteneciente al viario colector – distribuidor y conectar casi de forma directa con los puntos de paso de la infraestructura ferroviaria y la zona sur del núcleo urbano por la Avda. de Cañada Toledana.

2. La conexión de los dos extremos del Pso. de la Atalaya por el viario interior del ámbito de actuación también recoge el entronque de la c/ Amapolas, dejando de ser por un vial de fondo de saco para formar parte del viario local permitiendo la circulación del tráfico de paso.

En el estudio de tráfico de la situación preoperacional, año 2008, no se consideró el tráfico existente en la c/ Amapolas por dar servicio de acceso a únicamente a 12 viviendas unifamiliares desde la c/ Manantiales, quedando apantallado el tráfico circulante por la edificación existente a ambos lados de la vía.

Para el cálculo del tráfico agregado es necesario computar el tráfico generado por los usos existentes en la c/ Amapolas. Aplicando los mismos criterios que los enunciados en el cálculo de la etapa de generación – atracción del tráfico generado por los nuevos desarrollos e incrementado la tasa de generación de viajes en transporte privado por vivienda a 4 viajes/día por ser de tipología unifamiliar se obtuvo una IMD de 48 viajes/día, a repartir entre los dos accesos a la c/ Amapolas.

3.2.4 Tráfico agregado.

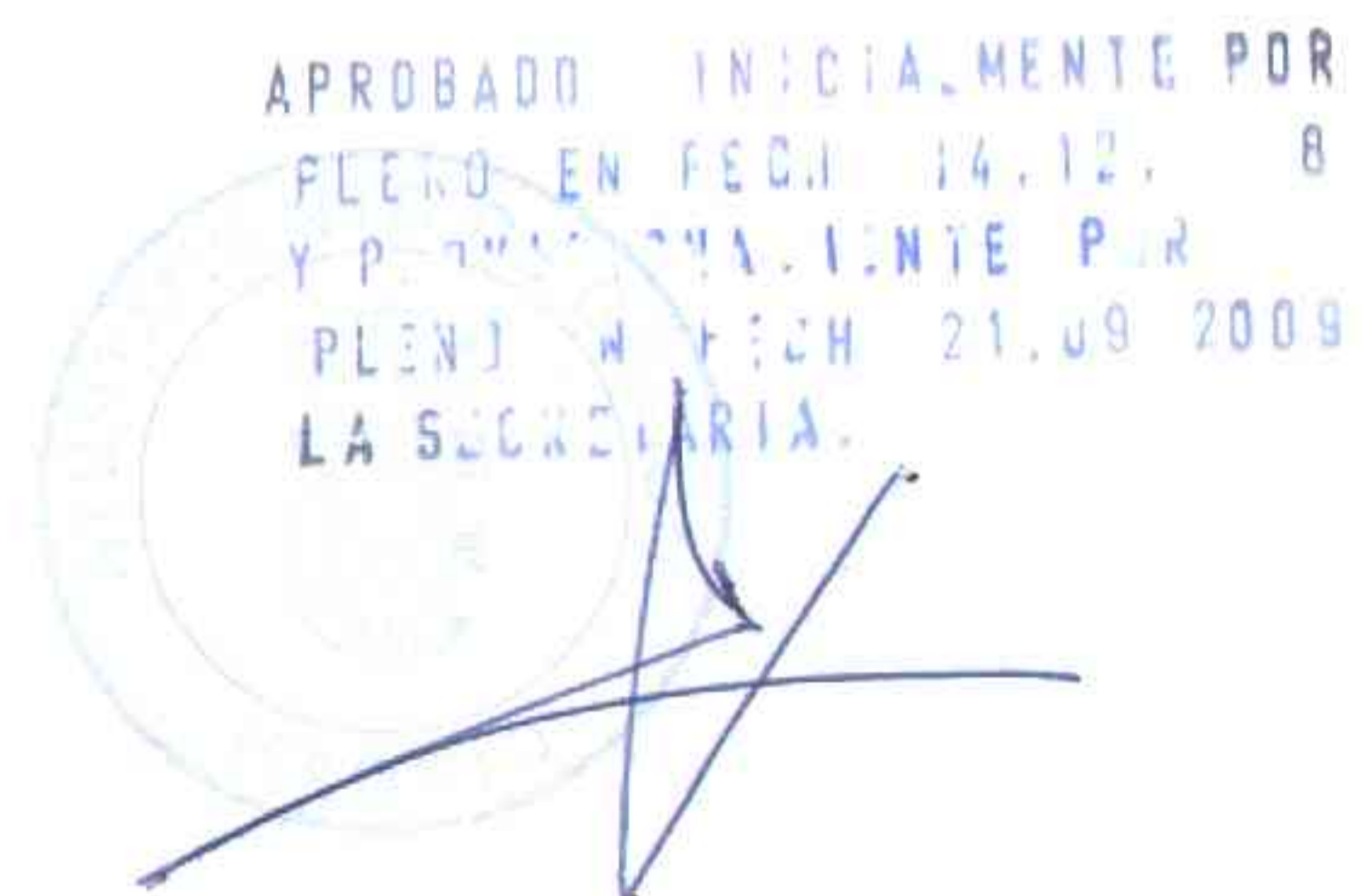
El tráfico agregado es suma del tráfico generado por la nueva ordenación y el tráfico zonal en el año 2013.

A continuación se adjuntan una tabla del tráfico agregado en el escenario postoperacional día laborable medio, año 2013.

TRÁFICO AGREGADO			
VÍA	IMD [viajes/día]		
	ÁMBITO	DE PASO	TOTAL
Pso. de la Atalaya en el sector	185,5	-	185,5
Pso. de la Atalaya al sur del sector.	185,5	-	185,5
Pso de la Atalaya al norte del sector.	185,5	109,5	295,0
c/ Olivar del Patrón anterior al Pso. de la Atalaya	-	255,5	255,5
c/ Olivar del Patrón entre Pso. de la Atalaya y la c/ La Rosa	185,5	255,5	440,9
c/ Tomillar	185,5	109,5	295,0
c/ Amapolas	-	24,0	24,0

En referencia a las otras variables que definen el tráfico: % de pesados, velocidad de circulación, etc., se mantuvieron los criterios del escenario preoperacional, año 2008.

APROBADO INICIALMENTE POR
PLENO EN FECH 14.12. 8
Y REAFIRMADO INICIALMENTE POR
PLENO EN FECH 21.09 2009
LA SECRETARIA.



53

4 CRITERIOS DE VALORACIÓN DEL IMPACTO ACÚSTICO

4.1 DECRETO 78/1999 RÉGIMEN DE PROTECCIÓN CONTRA LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

El marco legislativo de los municipios de la Comunidad en materia de contaminación acústica se desarrolla en el Decreto 78/99 «Régimen de Protección contra la Contaminación Acústica de la Comunidad de Madrid», B.O.C.M. nº 134 de 8 de junio de 1999.

A continuación se adjunta un resumen de los artículos más significativos del Decreto para el desarrollo del estudio acústico que nos ocupa, la evaluación del impacto acústico que la modificación puntual propuesta producirá en medio ambiente sonoro.

El ámbito territorial que se pretende presenta una determinada calidad acústica homogénea, defina Área de Sensibilidad Acústica. En el artículo 10 se precisan las siguientes Áreas de Sensibilidad Acústica.

	ÁREA DE SENSIBILIDAD ACÚSTICA	USOS PREDOMINANTES
AMBIENTE EXTERIOR	Tipo I: Área de silencio.	- Sanitario. - Docente o Educativo. - Cultural. - Espacios protegidos.
	Tipo II: Área levemente ruidosa.	- Uso residencial. - Zona verde, excepto en casos en que constituyen zonas de transición.
	Tipo III: Área tolerablemente ruidosa.	- Uso de hospedaje. - Uso de oficinas o servicios. - Uso comercial. - Uso deportivo. - Uso recreativo.
	Tipo IV: Área ruidosa.	- Uso industrial. - Servicios públicos.
	Tipo V: Área especialmente ruidosa.	- Zonas de nula sensibilidad acústica (espectáculos al aire libre, servidumbres sonoras, etc.).
AMBIENTE INTERIOR	Tipo VI: Área de trabajo.	- Zona interior de los centros de trabajo.
	Tipo VII: Área de vivienda.	- Zona del interior de las viviendas y usos equivalentes.

APROBADO INICIALMENTE POR
PLENO EN FECHA 14.12. 8
Y PERMISIVOAMENTE POR
PLENO EN FECHA 21.09.2009
LA SECRETARÍA.

50

En el Art. 12 se establecen los niveles de emisión máximos al ambiente exterior en aquellas zonas donde se prevean nuevos desarrollos urbanísticos. En la tabla siguiente se adjuntan los niveles de emisión máximos permitidos.

ÁREA DE SENSIBILIDAD ACÚSTICA	VALORES LÍMITE EXPRESADOS EN L_{Aeq}	
	Periodo diurno	Periodo nocturno
Tipo I (Área de silencio)	50	40
Tipo II (Área levemente ruidosa)	55	45
Tipo III (Área tolerablemente ruidosa)	65	55
Tipo IV (Área ruidosa)	70	60
Tipo V (Área especialmente ruidosa)	75	65

Los periodos de referencia para la evaluación del ruido, diurno o nocturno, (art.16) son los siguientes:

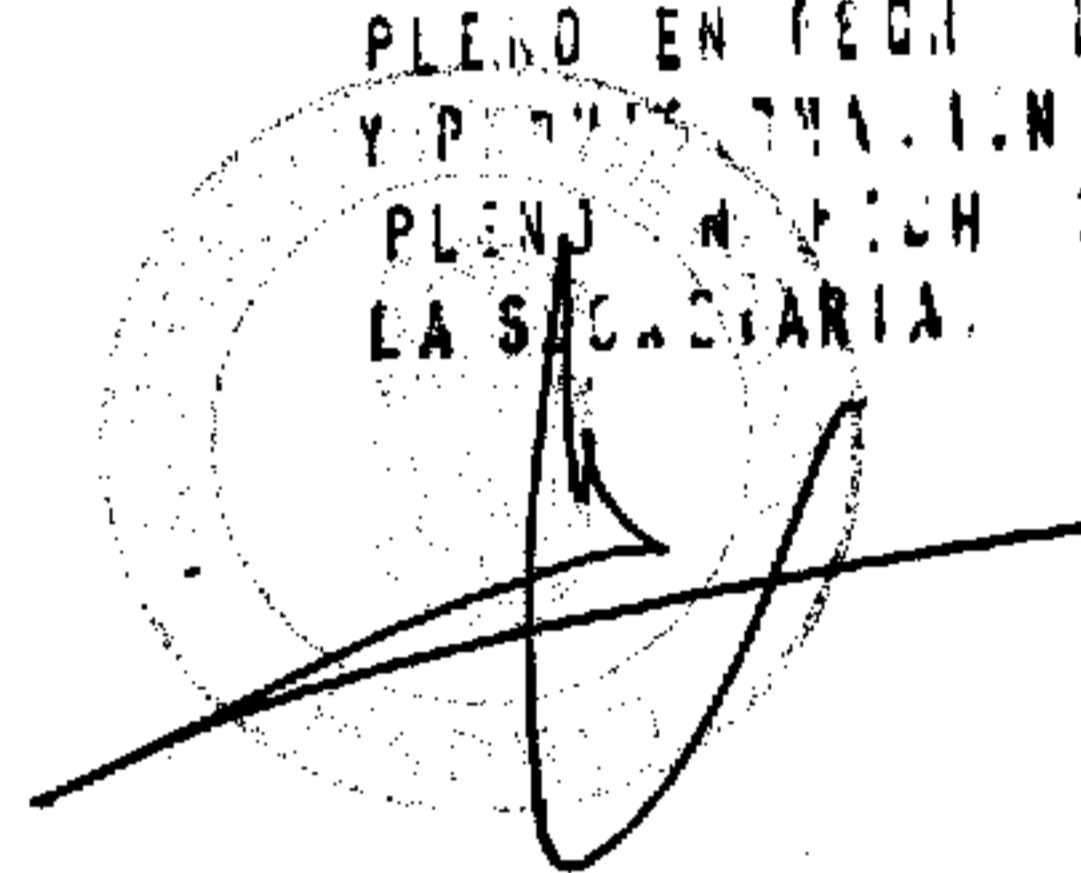
PERIODOS DE REFERENCIA	
PERIODO DÍA	08:00 a 22:00
PERIODO NOCHE	22:00 a 08:00

En el Art. 23 se establecen los criterios generales para la determinación de medidas correctoras de las actividades sometidas a Evaluación de Impacto Ambiental o Calificación Ambiental:

1. Con carácter general, será preciso incorporar medidas correctoras de la contaminación acústica a aquellas actividades cuyos niveles acústicos estimados para el estado postoperacional superen los valores límite establecidos en el Decreto.
2. Las medidas correctoras necesarias se establecerán otorgando prioridad al control del ruido en la fuente o en su propagación frente a la adopción de medidas correctoras en los receptores. En este último caso, la aprobación ambiental de la actividad está condicionada al consentimiento de los receptores para la implantación de tales medidas.
3. Las medidas correctoras en los receptores habrán de garantizar que los niveles de inmisión de ruido en ambiente interior no superan lo establecido en el Art. 13.

4. Los costes asociados al estudio, proyecto e implantación de medidas correctoras de la contaminación acústica en los receptores correrán a cargo del promotor de la actividad una vez sea aprobada.

APROBADO INICIALMENTE POR
PLENO EN FECH 14.12. 8
Y PLENITARIO EN FECH 21.09.2008
LA SECRETARIA.



50

4.2 REAL DECRETO 1367/2007 DESARROLLO DE LA LEY 37/2003 DEL RUIDO

La Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002, sobre «Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental» fue recientemente transpuesta a la legislación nacional mediante la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, desarrollada en el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

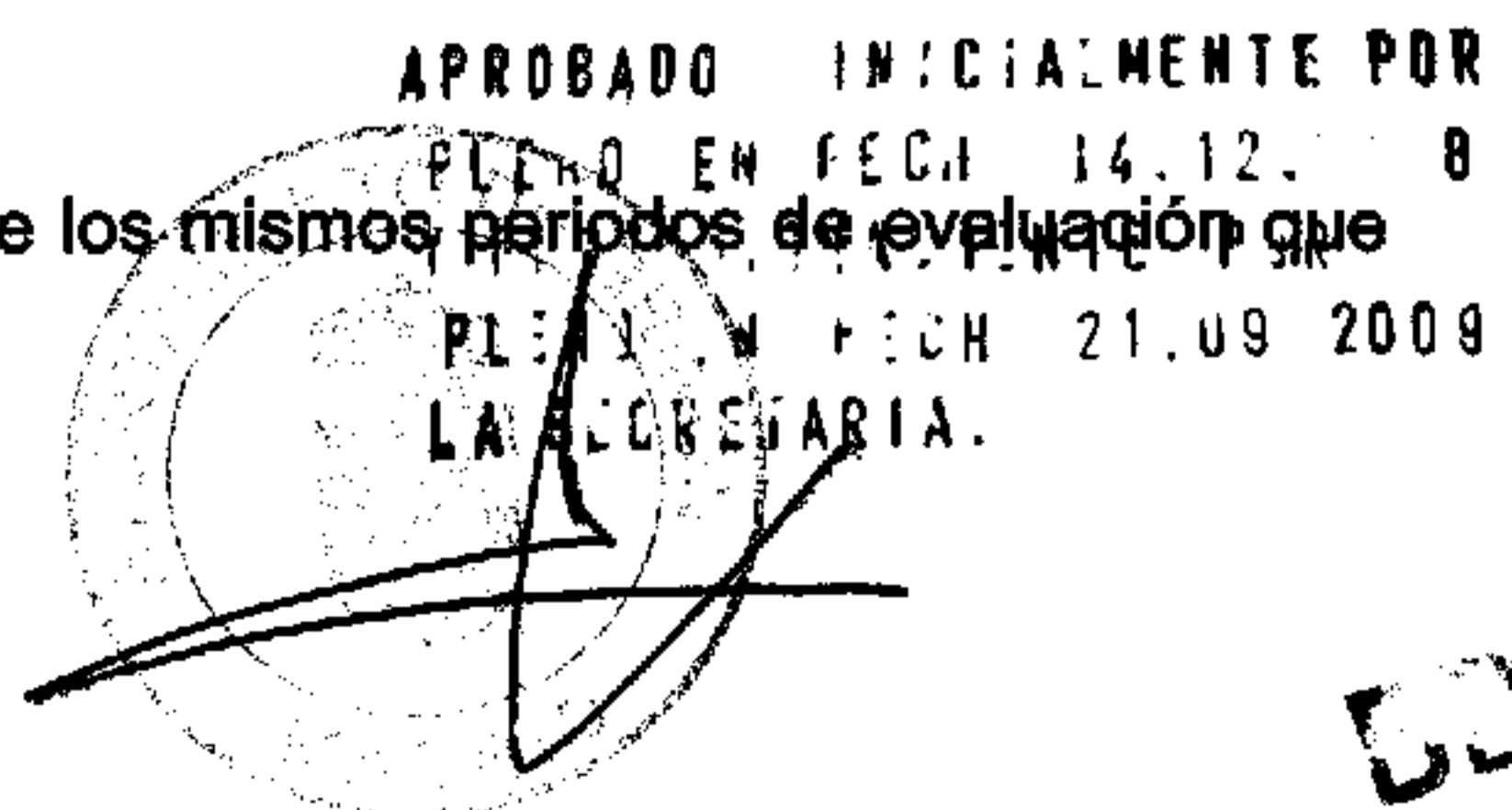
Por otra parte, la Comunidad de Madrid dispone para su ordenación acústica del Decreto 78/99 «Régimen de Protección contra la Contaminación Acústica de la Comunidad de Madrid», B.O.C.M. nº 134 de 8 de junio de 1999. Anterior a la corriente emprendida por la Unión Europea, adelantándose a los criterios de prevención y corrección de la contaminación del medio ambiente sonoro.

En su afán de mantener los niveles de prevención más adecuados, la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid recoge la necesidad de someter a los estudios acústicos al análisis de ambas legislaciones. Por una parte se mantienen los criterios establecidos en el Decreto 78/99 y, por otra, se consideran aquellos publicados a tal fin en el RD 1367/2007, en tanto en cuanto no sean trasladados de forma directa a la legislación autonómica.

A continuación se adjunta un resumen de los artículos más significativos del Real Decreto 1367/2007 para el desarrollo del estudio acústico que nos ocupa, la evaluación del impacto acústico que la modificación puntual propuesta en medio ambiente sonoro, adaptado a los criterios establecidos por la Comunidad de Madrid.

En el art. 4 se relacionan los índices de ruido L_d , L_e y L_n , tal como se definen en el Real Decreto 1513/2005, para la verificación del cumplimiento de los objetivos de calidad acústica aplicables a las áreas acústicas y al espacio interior de los edificios. Así como, para la evaluación de los niveles sonoros producidos por las infraestructuras, a efectos de la delimitación de las servidumbres acústicas.

A este respecto la Comunidad de Madrid establece los mismos periodos de evaluación que los señalados por defecto en el Real Decreto:



1. L_d , índice de ruido día, desde las 07:00 h hasta las 19:00 h. Es el nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A definido en la norma ISO 1996-2:1987, y determinado a lo largo de todos los periodos día de un año.
2. L_e , índice de ruido tarde, desde las 19:00 h hasta las 23:00 h. Es el nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A definido en la norma ISO 1996-2:1987, y determinado a lo largo de todos los periodos tarde de un año.
3. L_n , índice de ruido noche, desde las 23:00 h hasta las 07:00 h. Es el nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A definido en la norma ISO 1996-2:1987, y determinado a lo largo de todos los periodos noche de un año.

En el art. 5, «Delimitación de los distintos tipos de áreas acústicas» se establece la siguiente clasificación en áreas de sensibilidad acústica en función de los usos predominantes del suelo

CLASIFICACIÓN EN ÁREAS ACÚSTICAS	
ÁREA ACÚSTICA	USOS PREDOMINANTES
A	Residencial.
B	Industrial.
C	Recreativo y espectáculos.
D	Terciario no contemplado en C.
E	Sanitario, docente y cultural que requiera de especial protección contra la contaminación acústica.
F	Afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen.
G	Espacios naturales que requieran una especial protección contra la contaminación acústica.

Al proceder a la zonificación acústica de un territorio, en áreas acústicas, se deberá tener en cuenta la existencia en el mismo de zonas de servidumbre acústica y de reservas de sonido de origen natural establecidas de acuerdo con las previsiones de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre.

La delimitación territorial de las áreas acústicas y su clasificación se basará en los usos actuales o previstos del suelo. Por tanto, la zonificación acústica de un término municipal únicamente afectará, excepto en lo referente a las áreas acústicas de tipo F y G, a las áreas urbanizadas y a los nuevos desarrollos urbanísticos.

Para el establecimiento y delimitación de un sector del territorio como de un tipo de área acústica determinada se tendrán en cuenta los criterios y directrices que se describen en el anexo V, de entre las directrices para la delimitación de las áreas acústicas destaca el estudio de la transición entre áreas acústicas colindantes cuando la diferencia entre objetivos de calidad aplicables a cada una de ellas superen los 5 dB(A).

En el art. 7 y siguientes se definen las servidumbres acústicas, su delimitación en los mapas del ruido y en áreas urbanizadas existentes, y su relación con el planeamiento territorial y urbanístico. A continuación se relacionan las principales determinaciones establecidas en dichos artículos:

1. Se consideran servidumbres acústicas las destinadas a conseguir la compatibilidad del funcionamiento o desarrollo de las infraestructuras de transporte viario, ferroviario, aéreo y portuario, con los usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones implantadas, o que puedan implantarse, en la zona de afección por el ruido originado en dichas infraestructuras.
2. En los sectores del territorio gravados por servidumbres acústicas las inmisiones podrán superar los objetivos de calidad acústica aplicables a las correspondientes áreas acústicas. A éste respecto la Comunidad de Madrid considera zona de servidumbre a la comprendida en las isófonas en las que se midan los objetivos de calidad acústica para las áreas de sensibilidad acústica que sean de aplicación.
3. En cuanto a la delimitación de «zonas de servidumbre acústica» la Comunidad de Madrid establece que cuando el planeamiento pueda verse afectado por los grandes ejes viarios de más de 6.000.000 vehículos/año, grandes ejes ferroviarios de más de 60.000 trenes/año o por el Aeropuerto de Madrid-Barajas, se aportará un mapa de las zonas de servidumbre aprobadas en el mapa acústico de la infraestructura correspondiente, o en su defecto, propuesta de delimitación de las zonas de servidumbre acústica sobre planos a escala 1:5.000.

En el art. 14. «Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas acústicas» se indica lo siguiente:

1. En las áreas urbanizadas existentes se establece como objetivo de calidad acústica para ruido el que resulte de la aplicación de los siguientes criterios:

APROBADO INICIALMENTE POR
PLENO EN FECH 14.12. 8
PLENO EN FECH 21.09.2009
LA SECRETARIA.

- a. Si en el área acústica se supera el correspondiente valor de alguno de los índices de inmisión de ruido establecido en la tabla A, en el anexo II, su objetivo de calidad acústica será alcanzar dicho valor.

Las autoridades competentes deberán adoptar las medidas necesarias para la mejora acústica progresiva del medio ambiente hasta alcanzar el objetivo de calidad fijado mediante la aplicación de planes zonales específicos.

- b. En caso contrario, el objetivo de calidad acústica será la no superación del valor de la tabla A, del anexo II, que le sea de aplicación.

2. Para el resto de las áreas urbanizadas se establece como objetivo de calidad acústica para ruido la no superación del valor que sea de aplicación a la tabla A, del anexo II, disminuido en 5 decibelios.

A continuación se adjunta copia de la tabla A del anexo II:

ANEXO II TABLA A OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA PARA RUIDO APLICABLES A ÁREAS URBANIZADAS EXISTENTES**			
ÁREA ACÚSTICA	ÍNDICES DE RUIDO [dB(A)]		
	L _d	L _e	L _n
E	60	60	50
A	65	65	55
D	70	70	65
C	73	73	63
B	75	75	65
F*	Sin determinar		

* En estos sectores del territorio se adoptarán las medidas adecuadas de prevención de la contaminación acústica, en particular mediante la aplicación de las tecnologías de menor incidencia acústica de entre las mejores técnicas disponibles.

** Los objetivos de calidad aplicables a las áreas acústicas están referenciados a una altura de 4 m.

En el art. 15 «Cumplimiento de los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas acústicas» se considera que se respetan los objetivos de calidad acústica establecidos en el art. 14, cuando, para cada uno de los índices de inmisión de ruido, L_d, L_e o L_n, los valores evaluados cumplan en el periodo de un año que:

1. Ningún valor supera los valores fijados en la correspondiente tabla A, del anexo II.

2. El 97% de todos los valores diarios no superan en 3 dB(A) los valores fijados en la correspondiente tabla A del anexo II.

En el art. 24 «Valores límite de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructuras portuarias y a nuevas actividades» se establece:

1. Toda nueva instalación, establecimiento o actividad portuaria, industrial, comercial, de almacenamiento, deportivo-recreativa o de ocio deberá adoptar las medidas necesarias para que no transmita al medio ambiente exterior de las correspondientes áreas acústicas niveles de ruido superiores a los establecidos como valores límite en la tabla B1, del anexo III.
2. De igual manera, cuando por efectos aditivos derivados, directa o indirectamente, del funcionamiento o ejercicio de una instalación, establecimiento o actividad de las relacionadas en el apartado anterior, se superen los objetivos de calidad acústica para ruido establecidos en el art. 14, esa actividad deberá adoptar las medidas necesarias para que tal superación no se produzca.

A continuación se adjunta copia de la tabla B1 del anexo III:

ANEXO III TABLA B1 VALORES LÍMITE DE INMISIÓN DE RUIDO APLICABLES A INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS Y A ACTIVIDADES**			
ÁREA ACÚSTICA	ÍNDICES DE RUIDO [dB(A)]		
	$L_{K,d}$	$L_{K,e}$	$L_{K,n}$
E	50	50	40
A	55	55	45
D	60	60	50
C	63	63	53
B	65	65	55

Donde:

1. $L_{K,d}$ es el índice de ruido continuo equivalente ponderado A corregido promedio asociado a las molestias, o a los efectos nocivos a largo plazo, determinado a lo largo de todos los periodos día del año.



2. $L_{K,e}$ es el índice de ruido continuo equivalente ponderado A corregido promedio asociado a las molestias, o a los efectos nocivos a largo plazo, determinado a lo largo de todos los periodos tarde del año.
3. $L_{K,n}$ es el índice de ruido continuo equivalente ponderado A corregido promedio asociado a las molestias, o a los efectos nocivos a largo plazo, determinado a lo largo de todos los periodos noche del año.

En el art. 25 «Cumplimiento de los valores límite de inmisión de ruido aplicables a los emisores acústicos» se considerará que se respetan los valores límite de inmisión de ruido establecidos en el art. 24, cuando los valores de los índices acústicos cumplan para el periodo de un año, que:

1. Ningún valor promedio del año superar los valores fijados en la correspondiente tabla B1 del anexo III.
2. Ningún valor diario supera en 3 dB(A) los valores fijados en la correspondiente tabla B1 del anexo III.

APROBADO INICIALMENTE POR
PLENO EN FECH 14.12. 0
Y PROVISIONALMENTE POR
PLENO EN FECH 21.09 2009
LA SECRETARIA.

