



Ayuntamiento de Arganda del Rey

ARGANDA DEL REY

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA

BLOQUE II-2 ESTUDIOS SECTORIALES ESTUDIO ACÚSTICO

AVANCE DE PLANEAMIENTO

DICIEMBRE 2022



RUEDA Y VEGA ASOCIADOS, S.L.P.
Jesús Rueda- M^o Ángeles Vega, arquitectos
www.ruedavega.com



paisaje transversal
escuchar y transformar la ciudad



IYCMA

ARGANDA DEL REY

P L A N G E N E R A L

ESTUDIOS SECTORIALES

II-2 ES-2 ESTUDIO ACÚSTICO

AVANCE DE PLANEAMIENTO

DICIEMBRE 2022

ÍNDICE**ÍNDICE 3**

0.	PRESENTACIÓN	1
1.	OBJETO DEL ESTUDIO Y ANTECEDENTES	3
1.1.	OBJETO DEL ESTUDIO	3
1.2.	LOCALIZACIÓN	3
1.3.	ANTECEDENTES	5
2.	MARCO ADMINISTRATIVO Y TRAMITACIÓN	7
2.1.	LEY 37/2003, DE 17 DE NOVIEMBRE.	7
2.2.	REAL DECRETO 1513/2005, DE 16 DE DICIEMBRE.	7
2.3.	REAL DECRETO 1367/2007, DE 19 DE OCTUBRE.	8
2.4.	ORDEN PCI/1319/2018, DE 7 DE DICIEMBRE, POR LA QUE SE MODIFICA EL ANEXO II DEL REAL DECRETO 1513/2005	11
3.	DESCRIPCIÓN DEL PLANEAMIENTO PROPUESTO	13
3.1.	LA ESTRUCTURA URBANA	13
3.1.1.	EL MODELO DE OCUPACIÓN DEL TERRITORIO	13
3.1.2.	EL ESPACIO ENTRE LA POVEDA Y EL CASCO	14
3.1.3.	LA INFRAESTRUCTURA VERDE	18
3.1.4.	ENCLAVES AISLADOS	21
3.2.	NUEVOS DESARROLLOS RESIDENCIALES	22
3.2.1.	VALDEMARÍA	23
3.2.2.	EL GRILLERO 2.	23
3.2.3.	ENSANCHE DE LOS VILLARES	24
3.2.4.	ENSANCHE SUR	24
3.3.	LAS ACTIVIDAD ECONÓMICA Y EMPRESARIAL	25
3.3.1.	EL POLÍGONO INDUSTRIAL	25
3.3.2.	ACTIVIDADES LOGÍSTICAS	26
3.3.3.	ACTIVIDADES TERCARIAS	28
3.3.4.	AVENIDA DE VALENCIA / CALLE ÁLAVA	28
3.3.5.	POTENCIACIÓN DE EJES ESTRUCTURANTES DE ACTIVIDAD	29
3.4.	EL SUELO URBANO	33
3.4.1.	CRITERIOS PARA EL SUELO URBANO	33
3.4.2.	ÁMBITOS DEL PGOU-99 YA EJECUTADOS	33
3.4.3.	ACTUACIONES ASISTEMÁTICAS PENDIENTES DE COMPLETAR EJECUCIÓN	34
3.4.4.	ACTUACIONES SISTEMÁTICAS PENDIENTES DE COMPLETAR EJECUCIÓN	35
3.4.5.	SUELO URBANO NO CONSOLIDADO	36
3.5.	EL SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO	37
3.5.1.	CAPACIDAD DE LOS SECTORES	37
3.5.2.	JUSTIFICACIÓN DEL DIMENSIONADO DE LOS NUEVOS SUELOS	38
3.6.	EL SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO	38

3.6.1.	CRITERIO	38
3.6.2.	DESCRIPCIÓN DE ÁMBITOS	38
3.7.	EL SUELO NO URBANIZABLE	38
3.7.1.	DEFINICIÓN	38
3.7.2.	CATEGORÍAS	39
3.8.	CUADRO DE ORDENACIÓN Y PARÁMETROS URBANÍSTICOS	40
4.	ZONIFICACIÓN ACÚSTICA, OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA Y LÍMITES APLICABLES.	41
5.	FUENTES DE RUIDO EN EL ENTORNO Y CARACTERÍSTICAS DE INTERÉS PARA EL ESTUDIO.	43
5.1.	CARRETERAS DEL ENTORNO	43
5.2.	OTRAS FUENTES DE RUIDO	44
6.	MODELO PARA LOS CÁLCULOS ACÚSTICOS	46
7.	ANÁLISIS DE LOS NIVELES DE RUIDO EXISTENTES EN EL ENTORNO Y SU COMPATIBILIDAD CON LOS USOS PLANTEADOS.	48
7.1.	RESULTADOS POR HOJAS: SITUACIÓN PREOPERACIONAL	49
7.1.1.	HOJA 1	49
7.1.2.	HOJA 2	50
7.1.3.	HOJA 3	52
7.1.4.	HOJA 4	53
7.1.5.	HOJA 5	55
7.1.6.	HOJA 6	56
7.1.7.	HOJA 7	58
7.1.8.	HOJA 8	59
7.1.9.	HOJA 9	61
7.2.	RESULTADOS PARA LOS NUEVOS SECTORES: SITUACIÓN PREOPERACIONAL	63
7.2.1.	SUS-R1	63
7.2.2.	SUS-R1	64
7.2.3.	SUS-R3	65
7.2.4.	SUS-R4	66
7.2.5.	SUS-T1	67
7.2.6.	SUS-I1	67
7.2.7.	SUS-I2	69
7.2.8.	SUS-I3	70
7.2.9.	SUS-L1	71
7.2.10.	SUS-L2	73
7.2.11.	SUS-E1	74
8.	ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS. CONCLUSIONES.	75
8.1.	SUS-R1	75
8.1.1.	PERIODO DE DÍA	75
8.1.2.	PERIODO DE NOCHE	75
8.2.	SUS-R2	76
8.2.1.	PERIODO DE DÍA	76
8.2.2.	PERIODO DE NOCHE	76
8.3.	SUS-R3	77

8.3.1.	PERIODO DE DÍA	77
8.3.2.	PERIODO DE NOCHE	77
8.4.	SUS-R4	78
8.4.1.	PERIODO DE DÍA	78
8.4.2.	PERIODO DE NOCHE	78
8.5.	SUS-T1	79
8.5.1.	PERIODO DE DÍA	79
8.5.2.	PERIODO DE NOCHE	79
8.6.	SUS-I1	80
8.6.1.	PERIODO DE DÍA	80
8.6.2.	PERIODO DE NOCHE	80
8.7.	SUS-I2	81
8.7.1.	PERIODO DE DÍA	81
8.7.2.	PERIODO DE NOCHE	81
8.8.	SUS-I3	82
8.8.1.	PERIODO DE DÍA	82
8.8.2.	PERIODO DE NOCHE	82
8.9.	SUS-L1	83
8.9.1.	PERIODO DE DÍA	83
8.9.2.	PERIODO DE NOCHE	83
8.10.	SUS-L2	84
8.10.1.	PERIODO DE DÍA	84
8.10.2.	PERIODO DE NOCHE	84
8.11.	SUS-E1	85
8.11.1.	PERIODO DE DÍA	85
8.11.2.	PERIODO DE NOCHE	85
9.	ÍNDICE DE PLANOS	87

0. PRESENTACIÓN

El presente documento contiene el ESTUDIO ACÚSTICO del Plan General de Arganda del Rey, en cumplimiento del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, y complementándose con el resto de documentación que integra el Plan General.

Los trabajos de revisión del PGOU de Arganda del Rey fueron adjudicados al equipo redactor integrado por el estudio de arquitectura y urbanismo RUEDA Y VEGA ARQUITECTOS, entidad adjudicataria desde la que se coordina el equipo, junto con las consultoras PAISAJE TRANSVERSAL y ARTESA ESTUDIOS AMBIENTALES.

En la redacción del presente Estudio Acústico han intervenido las siguientes personas, pertenecientes a IYCA (CIF: B80251168)

Fernando González García

Título: Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Máster en ordenación del Territorio y Urbanismo

Claudia Lloret Encinas

Título: Ingeniero del Medio Natural

Dianet Saldaña González

Título: Técnico Superior en Proyectos de Obra Civil

Madrid, noviembre de 2022



Fdo: Fernando González García

1. OBJETO DEL ESTUDIO Y ANTECEDENTES

1.1. OBJETO DEL ESTUDIO

El presente estudio se redacta al objeto de incorporar al documento de Avance de la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Arganda del Rey, las determinaciones que sean necesarias con relación al ruido y la legislación aplicable en la materia. En particular se pretende:

- Estudiar los usos planteados en la modificación propuesta, y su correspondencia con las áreas acústicas establecidas en la normativa, en las que habrá de perseguirse unos Objetivos de Calidad acústica igualmente regulados. Hacer una propuesta de Zonificación Acústica a aprobar por la Autoridad competente.
- Analizar las fuentes de ruido en el entorno de ordenación, los niveles de ruido que estas puedan suponer, y la compatibilidad de estos con los usos planteados.
- En caso de que fuese necesario, estudiar aquellas medidas a adoptar e incorporar en el proyecto de urbanización para que los usos planteados sean compatibles con los niveles de ruido.
- Por último, sintetizar las restricciones más importantes que han de respetar los usos futuros del ámbito para minimizar sus posibles impactos acústicos.

1.2. LOCALIZACIÓN

El presente documento tiene como objeto iniciar el proceso de reflexión sobre la situación actual de Arganda del Rey y el futuro de la ciudad y el territorio bajo un nuevo modelo de desarrollo urbano sostenible, capaz de afrontar los retos globales desde una perspectiva local.

Arganda del Rey es un municipio de la Comunidad de Madrid situado a una altitud de 613 metros sobre el nivel del mar. Ocupa una superficie de 80,28 kilómetros cuadrados y se encuentra rodeado por los municipios de Rivas-Vaciamadrid, Velilla de San Antonio, Loeches, Campo Real, Perales de Tajuña, Morata de Tajuña y San Martín de la Vega.



Figura 1: Situación de Arganda en el conjunto metropolitano de Madrid

Se encuentra en el corredor sureste, a unos 25 kilómetros de la capital, con comunicación directa a través de la Autovía del Este (E-901/A-3 Madrid-Valencia) y la Autopista de Peaje (R-3 Autopista Radial 3 Madrid-Arganda del Rey) con conexión con las principales vías de circunvalación de Madrid (M-30, M-40, M-45, M-50) y a 30 kilómetros aproximadamente del Aeropuerto de Madrid.



Figura 2: TM de Arganda sobre Ortofoto

1.3. ANTECEDENTES

En 2012 el CEDEX elaboró la segunda fase de los “Mapas Estratégicos de Ruido”, mapas diseñados para poder evaluar globalmente la exposición al ruido en una zona determinada, debido a la existencia de distintas fuentes de ruido, o para poder realizar predicciones globales para dicha zona.

La infraestructura valorada en esta campaña de Mapas Estratégicos es la A-3, obteniéndose los siguientes resultados:

- Periodo diurno

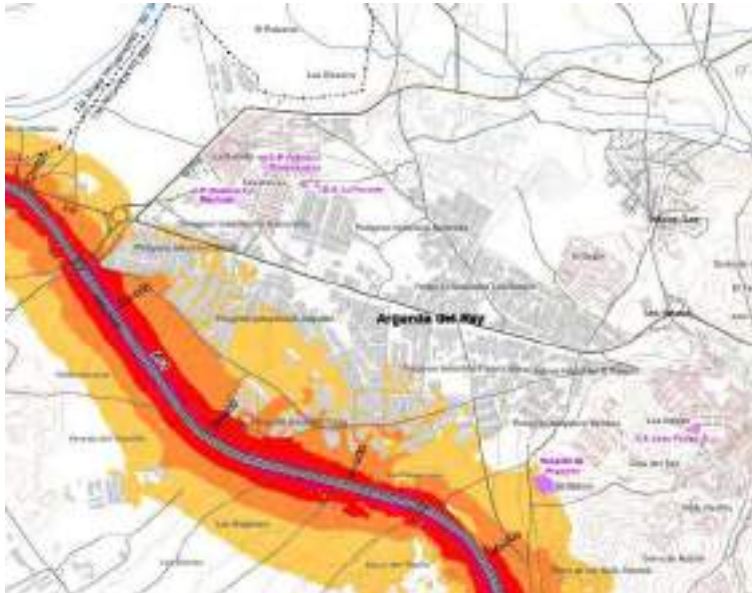


Figura 3: Mapas Estratégicos SICA. Periodo diurno.

- Periodo de tarde

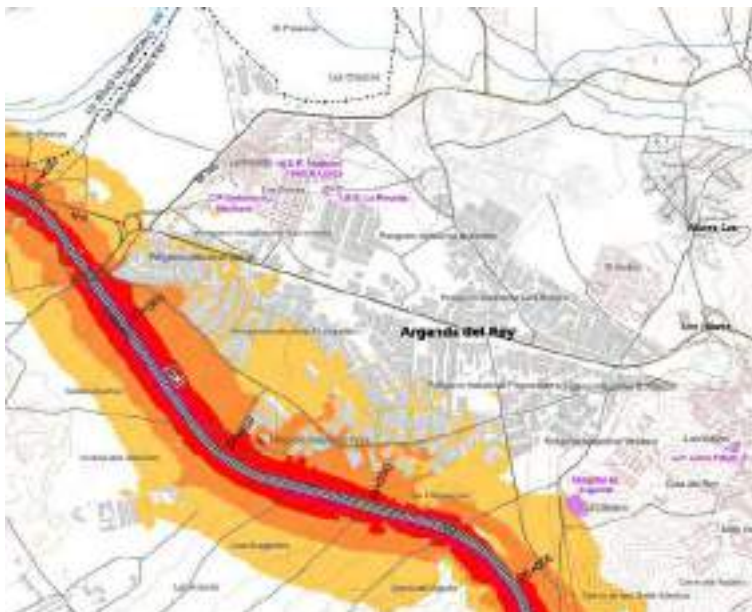


Figura 4: Mapas Estratégicos SICA. Periodo de tarde.

- Periodo nocturno

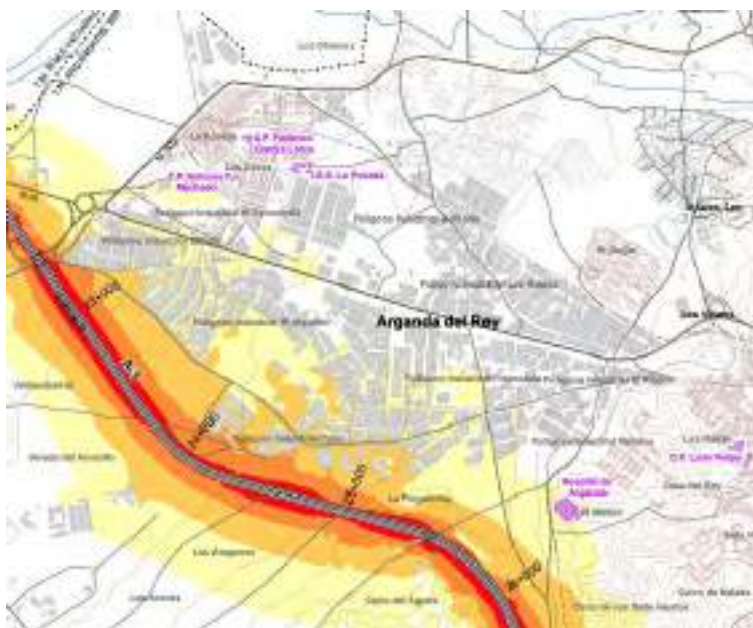


Figura 5: Mapas Estratégicos SICA. Periodo nocturno.

En estos Mapas Estratégicos, los niveles sonoros resultantes son superiores a los obtenidos en el presente estudio. Esto se debe a dos motivos, en primer lugar, el cambio de normativa en la evaluación de ruidos, en el presente estudio se ha aplicado el nuevo método de cálculo común europeo CNOSSOS-EU, mientras que en 2012 no estaba vigente esta normativa. En segundo lugar, en los planos del CEDEX no están actualizadas las pantallas acústicas existentes en la actualidad.

2. MARCO ADMINISTRATIVO Y TRAMITACIÓN

El marco regulatorio aplicable en relación al ruido ambiental en el entorno de estudio está constituido por la normativa estatal, autonómica y regional.

Las normas vigentes en la materia son las siguientes:

- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.
- Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.
- Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
- Orden PCI/1319/2018, de 7 de diciembre, por la que se modifica el Anexo II del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a la evaluación del ruido ambiental.

De la normativa vigente en materia acústica, citada arriba, las prescripciones más importantes de estas regulaciones que resultan aplicables al caso de estudio son las siguientes analizadas en los subapartados que siguen.

2.1. LEY 37/2003, DE 17 DE NOVIEMBRE.

Establece el marco general en materia acústica en el Estado, estableciendo en sus artículos 11 y 17 los indicadores acústicos a emplear a efectos de aplicación de la legislación, y la obligación de tener en cuenta la legislación acústica en las actuaciones administrativas que se derivan de la planificación urbanística.

Artículo 11. Determinación de los índices acústicos. 1. A los efectos de esta ley, se emplearán índices acústicos homogéneos correspondientes a las 24 horas del día, al período diurno, al período vespertino y al período nocturno.

Artículo 17. Planificación territorial. La planificación y el ejercicio de competencias estatales, generales o sectoriales, que incidan en la ordenación del territorio, la planificación general territorial, así como el planeamiento urbanístico, deberán tener en cuenta las previsiones establecidas en esta ley, en las normas dictadas en su desarrollo y en las actuaciones administrativas realizadas en ejecución de aquéllas.

Deben mencionarse igualmente los artículos 7 y 8, que establecen las tipologías de áreas acústicas y habilitan al Gobierno para establecer objetivos de calidad acústica para estas.

2.2. REAL DECRETO 1513/2005, DE 16 DE DICIEMBRE.

Este Real Decreto desarrolla aspectos técnicos relativos a la evaluación del ruido ambiental, metodologías, elaboración de indicadores, y las características de los dos instrumentos básicos de los que ha dotado la regulación a las administraciones para abordar la gestión del ruido ambiental: los Mapas Estratégicos de Ruido, y los Planes de Acción. Muchos de estos aspectos son de particular interés para las administraciones gestoras de infraestructuras, consideradas como emisores acústicos, o a las administraciones locales que gestionan el ruido en las aglomeraciones urbanas.

Debe tenerse en cuenta la definición de los indicadores de ruido y de los diferentes periodos horarios que se establecen en el Anexo I (7:00-19:00, 19:00-23:00 y 23:00-7:00).

2.3. REAL DECRETO 1367/2007, DE 19 DE OCTUBRE.

Esta norma es la que incluye los preceptos legales de mayor relevancia para el estudio que se pretende, ya que desarrolla en detalle la zonificación acústica, objetivos de calidad, y limitaciones aplicables a emisores acústicos. Especialmente relevantes para este trabajo son los artículos 5, 13 y 14 que forman parte del CAPÍTULO III (Zonificación acústica. Objetivos de calidad acústica):

Artículo 5. Delimitación de los distintos tipos de áreas acústicas.

1. A los efectos del desarrollo del artículo 7.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, en la planificación territorial y en los instrumentos de planeamiento urbanístico, tanto a nivel general como de desarrollo, se incluirá la zonificación acústica del territorio en áreas acústicas de acuerdo con las previstas en la citada Ley.

Las áreas acústicas se clasificarán, en atención al uso predominante del suelo, en los tipos que determinen las comunidades autónomas, las cuales habrán de prever, al menos, los siguientes:

Residencial (a); industrial (b); recreativo y de espectáculos (c); uso terciario distinto del anterior (d); sanitario, docente y cultural -requiere especial protección- (e); sistemas generales de infraestructuras de transporte -equipamientos públicos, se entiende que ruidosos- (f); espacios naturales que requieran protección (g)

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, y de este real decreto.

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 los tipos f) y g), a las áreas urbanizadas y a los nuevos desarrollos urbanísticos....

4. La zonificación del territorio en áreas acústicas debe mantener la compatibilidad, a efectos de calidad acústica, entre las distintas áreas acústicas y entre estas y las zonas de servidumbre acústica y reservas de sonido de origen natural, debiendo adoptarse, en su caso, las acciones necesarias para lograr tal compatibilidad....

Artículo 13. Zonificación acústica y planeamiento.

1. Todas las figuras de planeamiento incluirán de forma explícita la delimitación correspondiente a la zonificación acústica de la superficie de actuación. Cuando la delimitación en áreas acústicas esté incluida en el planeamiento general se utilizará esta delimitación.

2. Las sucesivas modificaciones, revisiones y adaptaciones del planeamiento general que contengan modificaciones en los usos del suelo conllevarán la necesidad de revisar la zonificación acústica en el correspondiente ámbito territorial.

3. Igualmente será necesario realizar la oportuna delimitación de las áreas acústicas cuando, con motivo de la tramitación de planes urbanísticos de desarrollo, se establezcan los usos pormenorizados del suelo.

Artículo 14. Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas acústicas.

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: ...

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

El artículo 5 recoge que la zonificación acústica ha de formar parte de la planificación urbanística.

Tabla A. Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes

Tipo de área acústica		Índices de ruido		
		L _d	L _e	L _n
e	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica.	60	60	50
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	70	70	65
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	73	73	63
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	75	75	65
f	Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen. (1)	(2)	(2)	(2)

(1) 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, de acuerdo con el apartado a), del artículo 18.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre.

(2) En el límite perimetral de estos sectores del territorio no se superarán los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al resto de áreas acústicas colindantes con ellos.

Nota: Los objetivos de calidad aplicables a las áreas acústicas están referenciados a una altura de 4 metros.

En la elaboración de este estudio se incorporará si es necesaria la determinación de las servidumbres acústicas generadas por las infraestructuras afectadas, resultan relevantes los preceptos aplicables a este tipo de servidumbre, que son los siguientes:

Artículo 7. Servidumbre acústica.

1. A los efectos de la aplicación de este real decreto 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. Podrán quedar gravados por servidumbres acústicas los sectores del territorio afectados al funcionamiento o desarrollo de las infraestructuras de transporte viario, ferroviario, aéreo, y portuario, así como los sectores de territorio situados en el entorno de tales infraestructuras, existentes o proyectadas.
3. En los sectores del territorio gravados por servidumbres acústicas las inmisiones podrán superar los objetivos de calidad acústica aplicables a las correspondientes áreas acústicas.
4. En los sectores del territorio gravados por servidumbres acústicas se podrán establecer limitaciones para determinados usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones, con la finalidad de, al menos, cumplir los valores límites de inmisión establecidos para aquéllos.

5. La delimitación de los sectores del territorio gravados por servidumbres acústicas y la determinación de las limitaciones aplicables en los mismos, estará orientada a compatibilizar, en lo posible, las actividades existentes o futuras en esos sectores del territorio con las propias de las infraestructuras, y tendrán en cuenta los objetivos de calidad acústica correspondientes a las zonas afectadas.

6. En relación con la delimitación de las zonas de servidumbre acústica de las infraestructuras nuevas de competencia estatal, se solicitará informe preceptivo de las administraciones afectadas, y se realizará en todo caso el trámite de información pública y se tomarán en consideración las sugerencias recibidas. Asimismo, se solicitará informe preceptivo de la administración afectada en relación con la determinación de las limitaciones de aplicación de tal zona, a que hace referencia el apartado 4.

Artículo 8. Delimitación de zonas de servidumbre acústica.

Las zonas de servidumbre acústica se delimitarán por la administración competente para la aprobación de mapas de ruido de infraestructuras, mediante la aplicación de los criterios técnicos siguientes:

a) Se elaborará y aprobará el mapa de ruido de la infraestructura de acuerdo con las especificaciones siguientes:.....

b) La zona de servidumbre acústica comprenderá el territorio incluido en el entorno de la infraestructura delimitado por la curva de nivel del índice acústico que, representando el nivel sonoro generado por esta, esté más alejada de la infraestructura, correspondiente al valor límite del área acústica del tipo a), sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial, que figura en la tabla A1, del anexo III.

Artículo 9. Delimitación de las zonas de servidumbre acústica en los mapas de ruido.

Las zonas de servidumbre acústica, establecidas por aplicación de los criterios del artículo anterior se delimitarán en los mapas de ruido elaborados por las administraciones competentes en la elaboración de los mismos. Asimismo, estas zonas se incluirán en los instrumentos de planeamiento territorial o urbanístico de los nuevos desarrollos urbanísticos.

Artículo 11. Servidumbres acústicas y planeamiento territorial y urbanístico.

1. El planeamiento territorial y urbanístico incluirá entre sus determinaciones las que resulten necesarias para conseguir la efectividad de las servidumbres acústicas en los ámbitos territoriales de ordenación afectados por ellas. En caso de que dicho planeamiento incluya la adopción de medidas correctoras eficaces que disminuyan los niveles sonoros en el entorno de la infraestructura, la zona de servidumbre acústica podrá ser modificada por el órgano que la delimitó. Cuando estas medidas correctoras pierdan eficacia o desaparezcan, la zona de servidumbre se restituirá a su estado inicial.

2. Con el fin de conseguir la efectividad de las servidumbres acústicas, los instrumentos de planeamiento territorial y urbanístico que ordenen físicamente ámbitos afectados por las mismas deberán ser remitidos con anterioridad a su aprobación inicial revisión o modificación sustancial, al órgano sustantivo competente de la infraestructura, para que emita informe preceptivo. Esta regla será aplicable tanto a los nuevos instrumentos como a las modificaciones y revisiones de los ya existentes.

3. Los titulares de las infraestructuras para cuyo servicio se establecen las servidumbres acústicas podrán instar en la vía procedente su aplicación, sin perjuicio de que el incumplimiento sea imputable en cada caso al responsable del mismo.

Estos preceptos establecen que las servidumbres acústicas han de ser delimitada por las autoridades competentes en la elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido de estas infraestructuras, y se derivan de la elaboración de tales mapas, determinándose como la envolvente de los límites de inmisión para nuevas infraestructuras y uso residencial recogidos en la tabla A1 del Anexo III.

Tabla A1. Valores límite de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias

Tipo de área acústica		Índices de ruido		
		L _d	L _e	L _n
e	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica.	55	55	45
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	60	60	50
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c.	65	65	55
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	68	68	58
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	70	70	60

Lo que se va a realizar en este estudio es:

- Graficar las isófonas que generan las mismas infraestructuras correspondientes a los anteriores límites de inmisión (uso residencial, y otros usos).
- Identificar las limitaciones a los posibles usos que vengan impuestas por las superaciones de los OCAs.

Anexo V. Criterios para determinar la inclusión de un sector del territorio en un tipo de área acústica.

Áreas acústicas de tipo a) Sectores del territorio de uso residencial:

Se incluirán tanto los sectores del territorio que se destinan de forma prioritaria a este tipo de uso, espacios edificados y zonas privadas ajardinadas, como las que son complemento de su habilidad tales como zonas verdes destinadas a la estancia....

Las zonas verdes que se dispongan para obtener distancia entre las fuentes sonoras y las áreas residenciales no se asignarán a esta categoría acústica... y no podrán considerarse de estancia.

2.4. ORDEN PCI/1319/2018, DE 7 DE DICIEMBRE, POR LA QUE SE MODIFICA EL ANEXO II DEL REAL DECRETO 1513/2005

Esta orden consta de un artículo único con el siguiente contenido:

Artículo único. Modificación del anexo II del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación del ruido ambiental.

Se sustituye el contenido del anexo II del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación del ruido ambiental, por el nuevo contenido del anexo incluido en esta orden.

Con la modificación del anexo II del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, se sustituyen los métodos de cálculo de los índices de ruido L_{den} y L_n utilizados actualmente para la evaluación del ruido industrial, del ruido de aeronaves, del ruido de trenes y del ruido del tráfico rodado, por una metodología común de cálculo desarrollada por la Comisión Europea a través del proyecto «Métodos comunes de evaluación del ruido en Europa (CNOSSOS-EU)». La utilización de esta metodología será vinculante para los Estados miembros a

partir del 31 de diciembre de 2018, dejando pues de ser aplicables los métodos del actual anexo II que, tal y como señalan los respectivos artículos 6.2 de la Directiva 2002/49/CE y del propio Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, solo estarían en vigor en tanto no se adoptaran los métodos que ahora se establecen.

3. DESCRIPCIÓN DEL PLANEAMIENTO PROPUESTO

3.1. LA ESTRUCTURA URBANA

3.1.1. EL MODELO DE OCUPACIÓN DEL TERRITORIO

Buscando un modelo sostenible de utilización del territorio, antes que recurrir a clasificaciones extensas de nuevo suelo urbanizable, se propone optimizar el aprovechamiento del suelo ya transformado por los procesos de urbanización. Se trata de orientar el desarrollo urbanístico hacia la ocupación de suelos que han quedado vacantes en el interior del tejido urbanístico, hacia la regeneración urbana de ámbitos consolidados a través de cambios de usos y aumento de su intensidad de implantación; hacia la densificación de zonas con masa crítica poblacional insuficiente para generar dinámicas socioeconómicas de ciudad; hacia la optimización de las dotaciones públicas, concentrando sus ámbitos de servicio y evitando su dispersión, etc.



Este criterio no es incompatible con la clasificación de nuevos terrenos urbanizables para futuros desarrollos, en el caso de que el análisis de necesidades reales de suelo lo aconsejen; pero deben quedar relegadas como última opción, una vez constatado que tales necesidades no pueden satisfacerse en los suelos ya incorporados a la trama urbana.

En definitiva, se trata de apostar por un modelo urbanístico que aspire a sustituir un “urbanismo del crecimiento” por un “urbanismo de la transformación”, dirigido desde el interés colectivo, buscando un planeamiento más responsable con el medio ambiente, más eficiente en cuanto al balance energético, más comprometido con la mitigación de los efectos del cambio climático y más equilibrado respecto a los entornos social y económico.

3.1.2. EL ESPACIO ENTRE LA POVEDA Y EL CASCO

Desde los años 60 del pasado siglo, el crecimiento de Arganda se ha ido desarrollando entorno a tres núcleos residenciales; el casco histórico de la Villa, el Barrio de Los Villares y el núcleo de la Poveda, surgido a partir de las viviendas de trabajadores de la antigua Azucarera. La unión entre el Casco y los Villares se ha ido consolidando con las expansiones más recientes, con el conjunto dotacional de la Ciudad Deportiva y con la nueva Área de Centralidad (UE-124) prevista en el PGOU-99.

Por su parte, la llanura entre el conjunto Casco-Villares y el núcleo de la Poveda, delimitada al sur por la antigua N-III y atravesada por la plataforma del antiguo ferrocarril, se ha ido desarrollando urbanísticamente como espacio industrial de una forma un tanto desordenada, si bien persisten grandes bolsas de suelo aún vacantes.

Las necesidades espaciales de las actividades económicas productivas han ido evolucionando en los últimos años hacia parcelas de mayor tamaño, tramas viarias con geometría más clara y condiciones ambientales de mayor calidad. En tal sentido, la trama industrial desplegada entre el camino del Puente Viejo, la M-300 y la Avenida de Valdearganda, ha quedado un tanto obsoleta, representando un obstáculo para la deseable integración de las tramas residenciales del Casco y la Poveda.

Con estas premisas, la ordenación del nuevo PGOU plantea sobre el ámbito la reconversión hacia residencial de los usos industriales previstos por el PGOU-99 en la zona, especialmente los que aún no han sido desarrollados; junto con la obtención de las dotaciones públicas exigibles conforme al artículo 36 LSCM. El planteamiento se definirá a través de las siguientes propuestas:

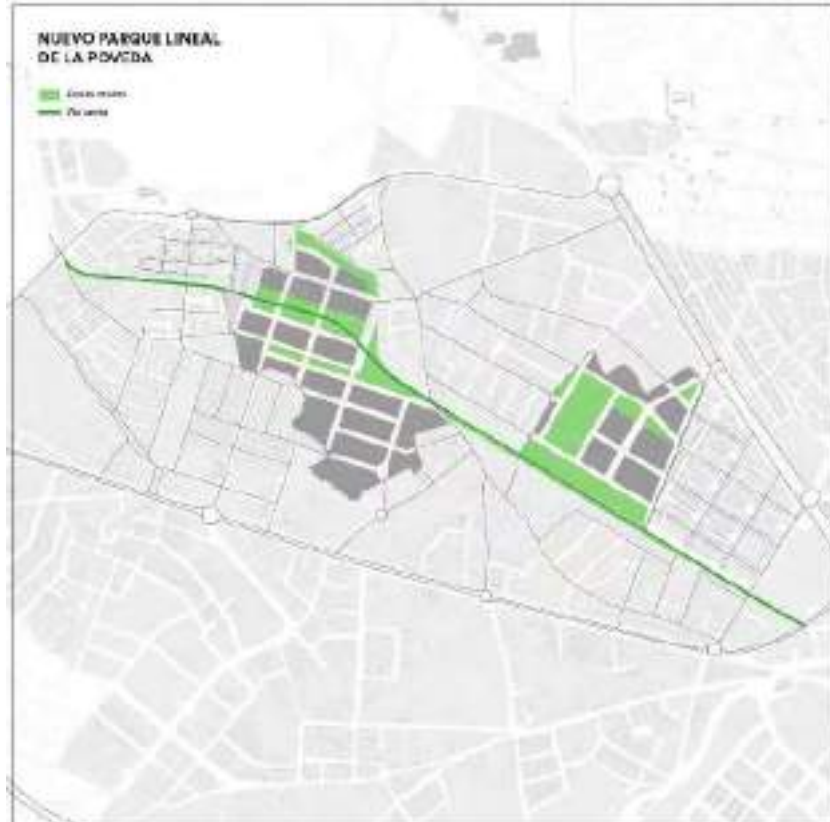
1. Asignación de uso global residencial y usos de actividades económicas compatibles con las residenciales en los suelos vacantes aún no desarrollados: UE-40, UE-16, UE-17 y otras.



2. Establecimiento de una serie de “ámbitos de transformación”, donde se establezca como nuevo uso característico el residencial, pero habilitando la continuidad transitoria de las actividades industriales existentes, para no dejarlas en situación de fuera de ordenación. La transformación podría realizarse a través de figuras de planeamiento de regeneración urbana (PERI, PPRI, PPMU, etc.), con ámbitos de dimensiones abarcables que garanticen su viabilidad. Se trataría fundamentalmente de terrenos pertenecientes a los antiguos P-10, 11 y 12.



3. Nuevo Parque Lineal de la Poveda. Articulación de los nuevos desarrollos a lo largo de un nuevo parque lineal, apoyado en el eje de la Vía Verde actual, que atraviese toda la pieza en su parte central. Se trata de ir ligando los nuevos desarrollos residenciales con un corredor verde, que integre la conectividad peatonal, ciclista y de otros modos de transporte alternativos al vehículo particular motorizado separada de los grandes ejes de viario rodado del perímetro, y que cualifique ambientalmente el conjunto de nuevos desarrollos.



4. Concentración de la accesibilidad viaria a través del perímetro: Avenida de Madrid, M-300 y Avenida de Valdearganda, con las siguientes propuestas:

- a. Reconversión en travesía de la M-300. La nueva variante de la M-300 al norte, proyectada por la Comunidad de Madrid, permitirá integrar en la trama urbana la antigua travesía de la Poveda, admitiendo algún acceso más desde los terrenos colindantes.
- b. Eje Cañal: Prolongación hacia el norte de la actual avenida, hasta alcanzar la M-300 entre el P-3 y la UE-17.
- c. Aumento de la permeabilidad desde la Avenida de Valdearganda hacia los Villares, con algún paso más sobre la trinchera del metro. Propuesta de cubrimiento de las vías.
- d. Aumento de la permeabilidad de la Avda. de Madrid (travesía de la N-III), con algún acceso más a la calzada central.



5. Nuevo sector residencial Guijar Oeste. El gran vacío surgido de la ausencia de desarrollo del sector UE-40 como zona industrial, representa una gran oportunidad de regeneración urbana. Aprovechando su dimensión y la idoneidad de su localización, en el límite entre la ciudad residencial y las áreas industriales, podrá definirse con las siguientes características.



- e. Se plantea para el ámbito una densidad media-alta, con el objetivo de generar un tejido compacto, funcional y socialmente diversificado, huyendo del monocultivo de usos y tipologías con el que se han configurado otros sectores del entorno.

- f. Se propone un diseño urbano con referentes que aporten identidad al barrio, contribuyendo colateralmente a cualificar el impersonal paisaje urbano de los sectores residenciales próximos.
 - g. Las dotaciones públicas que podrán obtenerse en el desarrollo del sector (redes públicas generales y locales) podrán contribuir a paliar los déficits identificados en los Villares y en Guijares Este, especialmente en materia asistencial y cultural.
6. Nuevo Parque del Guijar. La conversión de la UE-40 en un nuevo sector urbanizable residencial, permite ordenar su desarrollo concentrando las viviendas junto a la ya desarrollada UE-39, para liberar una gran pieza de suelo como Parque Central de los nuevos desarrollos residenciales de la zona, conectado y accesible a través del parque Lineal de la Poveda.
 7. Ensanche Este de la Poveda, sobre terrenos de las antiguas UE-16 y 17, configurada en 3 piezas de diferente carácter:



- h. Una zona verde lineal al sur, concebida como “colchón” ambiental respecto al colindante Polígono Borondo Industrial (P-2), integrada en el Parque Lineal de la Poveda. Recoge al este la traza de la Vía Verde, conduciéndola en paralelo a la Calle Monte Potrero hasta el IES La Poveda, aportando conectividad al centro mediante modos de transporte alternativos al vehículo particular motorizado. Habrá de articularse con el resto de zonas verdes del ámbito para dotar de continuidad a la vía pecuaria “Vereda de las Yeguas”.
- i. Al norte del Parque Lineal se concentraría la edificabilidad residencial, articulando una pieza entre ese parque y el Camino de Puente Viejo. Se extendería hacia el norte sobre terrenos de la UE-17, acompañando al Eje Cañal hasta su conexión con la M-300.
- j. Campus Empresarial y Formativo Valdepenas. Ocupando la parte sur de la antigua UE-16, se propone un área mixta de actividad económica y empresarial.

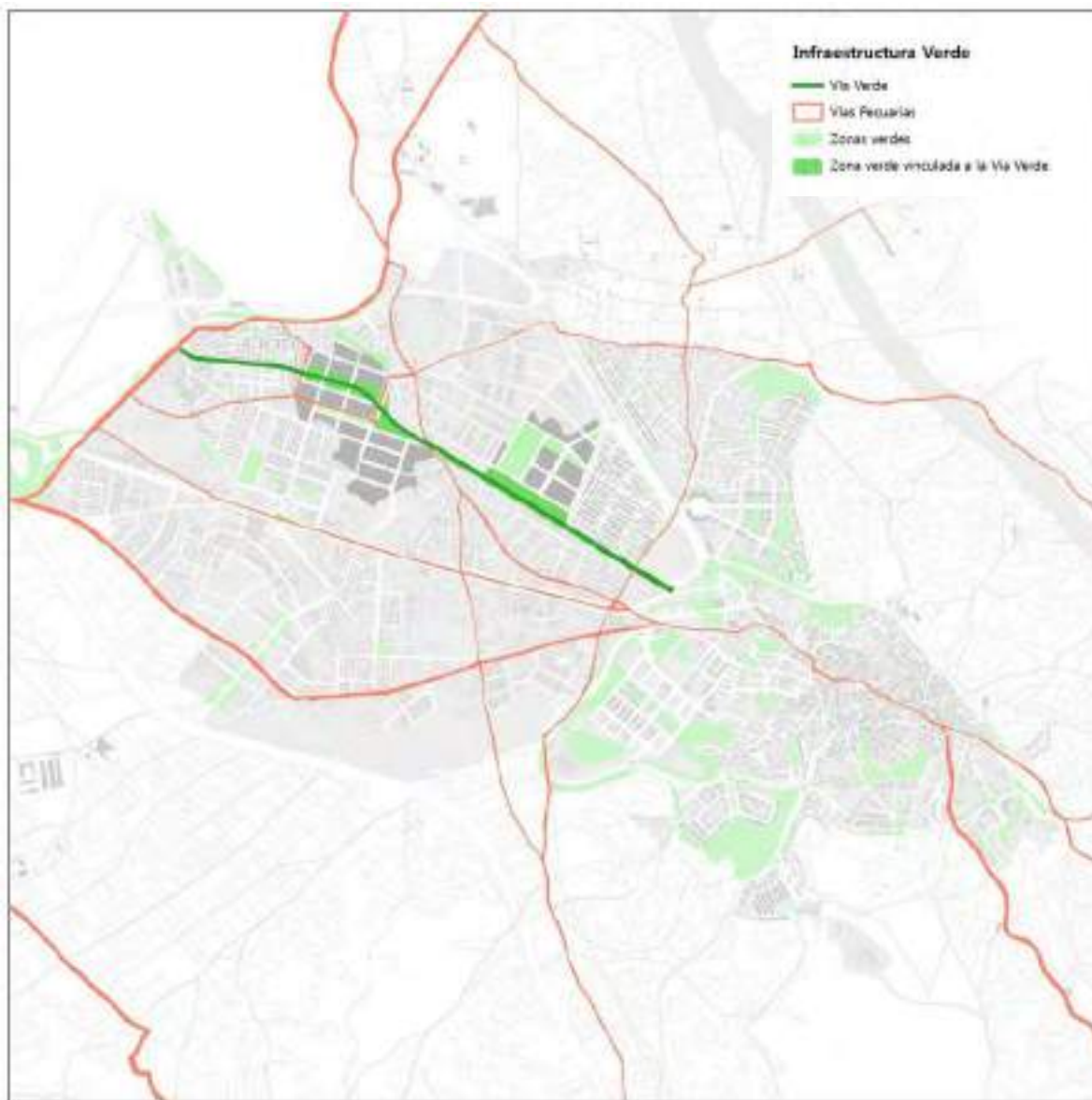
Se concentrarían las dotaciones públicas del sector (art. 36 LSCM) junto a la Incubadora de Empresas del CSIC, actualmente situada en el frente a la Avda. de Madrid (UE-14A). Se trata de un centro de investigación de referencia y prestigio a nivel internacional que puede potenciarse con la creación en su entorno de unas instalaciones de carácter docente y de investigación, tanto vinculadas con la universidad como diversificadas también hacia la formación profesional.

En su perímetro la pieza habrá de integrarse en el tejido urbanístico del entorno extendiendo los usos productivos actuales. Su trama viaria se articulará con la prolongación de la calle Cabo Finisterre, la conexión con la Avda. de Madrid (N-III) a

través del viario de nueva apertura tras Azulejos Peña (UE-14B), y hacia el norte con el viario de borde del Ensanche Oeste de la Poveda.

3.1.3. LA INFRAESTRUCTURA VERDE

La infraestructura verde es el sistema territorial básico compuesto por los ámbitos y lugares de más relevante valor ambiental, cultural, agrícola y paisajístico del municipio; las áreas críticas del territorio cuya transformación implique riesgos o costes ambientales para la comunidad; y el entramado territorial de corredores ecológicos y conexiones funcionales que ponen en relación todos los elementos anteriores.



El presente avance del PGOU identifica dentro de esta infraestructura verde los siguientes elementos:

3.1.3.1. LA VÍA VERDE

En la propuesta del nuevo PGOU la Vía Verde se plantea como un elemento estructurante que vertebrará las distintas piezas urbanas del municipio y su relación con el entorno, concebido con un doble carácter de corredor natural y de elemento de conectividad alternativa a la del viario rodado. Apoyada en la traza de la plataforma del antiguo ferrocarril Madrid-Arganda y Arganda-Alocén, se integra en la ordenación desde su entrada desde Rivas por la Poveda hasta su salida por el sur hacia Morata de Tajuña, conectando las distintas zonas residenciales e industriales. La propuesta

incluye intervenciones de renaturalización de su recorrido y de las piezas lineales dispuestas en sus márgenes, actuando como espina dorsal verde del municipio y aportando calidad ambiental al conjunto de ámbitos que atraviesa.

1. Tras cruzar la M-300 junto a la antigua Azucarera, se integra en la traza de la calle Montes Pirineos y altera levemente su actual trazado para tocar el Instituto e integrarse en el Parque Lineal de la Poveda, que en este primer tramo actúa de colchón ambiental entre la zona residencial y el área industrial de Borondo.
2. En este tramo se solapa con la restitución propuesta para la vía pecuaria Colada de las Yeguas, cruza el Eje Cañal y continua por la zona verde que remata por el norte el Campus de Valdepenas, integrada en el Parque Lineal de la Poveda.
3. Tras cruzar la Calle Brezo se encajona en un espacio de ancho más reducido, entre los vallados de las naves existentes. Al no tratarse de espacio público, el PGOU limita la intervención en este tramo una actuación específica que fomente el adecentamiento y mantenimiento en condiciones ambientales dignas del espacio libre privado de retranqueo situado entre las naves y el vallado.
4. Llegando al nuevo sector de El Guijar, el Parque Lineal recupera un mayor ancho buscando integrarse con el nuevo parque central y el nuevo desarrollo residencial propuesto.
5. La Vía Verde continua hacia el centro de Arganda por el lateral de la Ciudad Deportiva, cruzando la Avenida de Valencia por el paso inferior existente e internándose en el Área de Centralidad (UE-124), utilizando el carril bici dispuesto en su urbanización.
6. En el cruce con la Calle Tren de Arganda deberá desprenderse un ramal del carril bici hacia el oeste, buscando la rotonda de la Avenida del Ejército y la continuidad hasta el inicio del tramo acondicionado como Vía Verde del Tajuña, descendiendo por esa plataforma hasta el Hospital.
7. Abandona la zona urbana tras cruzar la Ronda Sur por el paso inferior, pasando a solaparse con los trazados de restitución de las vías pecuarias Colada de las Calcavillas y Colada de San Sebastián, que deberá concretarse en el desarrollo del sector terciario de El Valle (UE-32).
8. Continúa hacia el sur del municipio remontando cota hasta la Cementera de Portland, ya en el término municipal de Morata de Tajuña.

3.1.3.2. LAS VÍAS PECUARIAS

Las Vías Pecuarias del municipio, descritas en el apartado “Condicionantes Ambientales” del presente avance, serán recogidas en el PGOU como Red Supramunicipal, incluyéndose en una categoría específica de Suelo No Urbanizable de Protección en sus tramos no urbanos.

En los tramos urbanos, el PGOU mantiene su trazado en aquellas zonas ya consolidadas por la urbanización, donde no resulta viable plantear alternativas. No obstante, en aquellos tramos donde se ven afectadas por nuevos desarrollos, se propondrán cambios de trazado para su restitución, integradas en la ordenación. Las propuestas preliminares de ordenación que se describen en este avance, requieren señalar determinadas actuaciones en tal sentido, en los siguientes tramos:

1. Colada de las Yeguas. Se propone su cambio de trazado en los terrenos del Ensanche de la Poveda, integrándose en la zona verde del Parque Lineal previsto en la ordenación.
2. Vereda de Valdecabañas. Se propone la modificación de su trazado entre el nudo de la M-506 al oeste (enlace 22 de la A3), y la Ronda Sur al Este. Se trata de sustituir su actual recorrido por el interior de las zonas industriales, para disponerla a lo largo de la zona verde prevista en el borde de la A-3, en desarrollo de los sectores de las Monjas y del Camino del Valle (UE-28, 30 y 31).
3. Colada de San Sebastián. Proveniente del sur solapada con la vía Verde del Tajuña, tras el paso inferior del Hospital se uniría con el nuevo trazado de la Vereda de Valdecabañas. Continuarían unidas con su trazado adaptado al de la Ronda Sur, aprovechando la traza del antiguo ferrocarril.

4. Colada de las Calcavillas. Su actual trazado proviene también del sur, acompañando al Arroyo del Valle y cruzando la Ronda Sur a la altura de la rotonda del enlace de la A-3. Posteriormente continúa hacia el norte diluyéndose en la trama viaria polígono industrial. La propuesta consiste en modificar su trazado tras su entrada en el sector UE-32, de forma que la ordenación de este sector dirija su trazado hasta fundirse con la Colada de San Sebastián en su recorrido hacia el casco.

3.1.3.3. CAUCES PRINCIPALES

Entre los numerosos Arroyos que descienden hacia la Vega de Arganda, destacan algunos de mayor entidad que, por su carácter de corredores ecológicos y elementos de drenaje natural, merecen una especial consideración en relación con su tratamiento en el planeamiento. Se trata de los siguientes:

1. Arroyo del Valle. Desciende desde las lomas de la Dehesa del Carrascal hacia Arganda. Alterada su margen izquierda por los drenajes de la A-3, continúa hasta la rotonda del acceso sur a Arganda, donde se interrumpe su trazado. A partir de este punto su desagüe natural se absorbe por la red de evacuación de pluviales del polígono industrial, apareciendo ocasionalmente problemas de capacidad en episodios torrenciales.
2. Arroyo de Vilches. Delimita el crecimiento urbano al norte de Los Villares, donde acoge en sus márgenes zonas de huerta, actuando como franja de transición hacia la Zona de Protección Periférica del Parque Regional del Sureste.
3. Arroyo de Valtierra. Desciende paralelo a la R3, próximo a su margen norte, regando una nutrida sucesión de huertos y regadíos dispuestos a lo largo de su traza, entre los restos de la Ermita del antiguo poblado de Valtierra y su confluencia con Arroyo Vilches.
4. Arroyo de Cacerón. Desciende desde Campo Real hacia la Vega del Jarama, juntándose con los de Valtierra y Vilches tras atravesar la R-3.

3.1.3.4. LA DEHESA DEL CARRASCAL.

Se trata de la principal masa forestal de Arganda del Rey, con una extensión de 131 hectáreas, que destaca como uno de los enclaves más significativos del municipio, en el sentido de que es tenido por la población como un referente de la identidad argandeña. A su singularidad por los valores ambientales que presenta, se une su condición de espacio público de ocio y esparcimiento utilizado de forma intensa por el conjunto de la población.

Situada al sur del municipio, contacta al norte con la zona urbana en el Cerro de la Castaña, el IES El Carrascal y la Residencia de Mayores de la Comunidad de Madrid. Al este limita con el camino de Los Jarales, al sur con la autovía A-3 y al oeste con la carretera comarcal C-300. Pertenece al Parque Regional del Sureste, protegiéndose en la zonificación del PORN del Parque como Zona B, de reserva natural.

Se trata del último reducto del original bosque mediterráneo que debió extenderse por la zona y la única representación de encinar manchego en todo el Parque del Sureste. La masa principal de vegetación presenta quejigos, encinas y coscojas junto con grandes extensiones de pino carrasco.

3.1.3.5. LAS LAGUNAS DE LAS MADRES

Las industrias de extracción de áridos han dado lugar a la aparición de estas lagunas. Las Madres son fruto de los restos de una antigua gravera recuperada por el Ayuntamiento de Arganda y la Comunidad de Madrid, sobre la base de un proyecto original de Amigos de la Tierra. Con una superficie de 24.4 hectáreas, este paraje es un gran ejemplo de recuperación ambiental, que ha reportado beneficios medioambientales y sociales a la localidad.

3.1.3.6. ZONAS VERDES URBANAS

Como último elemento integrante de la Infraestructura verde del municipio debe mencionarse el sistema de redes generales y locales de zonas verdes y espacios libres públicos del municipio, tanto los ya existentes como los previstos en desarrollo del planeamiento.

3.1.4. ENCLAVES AISLADOS

3.1.4.1. ENCLAVES EN ZONA F DEL PORN DEL PARQUE REGIONAL

Sobre esta zona, “periférica de protección”, la propia normativa del PORN permite dar cabida a instalaciones y actividades preexistentes, provisionales o permanentes, y a sus equipamientos derivados. Ello permitirá al nuevo PGOU establecer sobre la zona una categoría específica de suelo no urbanizable de protección que permita la regularización de este tipo de actividades existentes (VISAN y otras), siempre en el marco de lo regulado por el artículo 29 LSCM.

3.1.4.2. COTO CISNEROS

El PORN incluye en su Zona G una serie de ámbitos “a ordenar por el planeamiento urbanístico” donde la ausencia de valores ambientales o la preexistencia de construcciones e instalaciones consolidadas aconsejan permitir su regularización a través del planeamiento municipal.

En el caso de Arganda, se incluye en esta zona el conjunto de Coto Cisneros, situado en la M-832, donde se ubican una serie de industrias y la Granja Avícola del Jarama. Por su importancia y grado de consolidación, los terrenos deberán ser tratados en el nuevo PGOU con una figura que habilite su regularización; preferentemente a través de una categoría específica de Suelo No Urbanizable de Protección.

3.1.4.3. BARRIADA PUENTE DE ARGANDA

Otro ámbito que el PORN incluye en la Zona G es la “Barriada Puente de Arganda”, en el extremo occidental del término. Está integrada por un grupo de modestas viviendas, situada junto al cruce de la antigua Carretera de Valencia y la de Chinchón, tras el paso del Jarama por el Puente de Arganda. El PORN delimita el ámbito “a ordenar por el planeamiento urbanístico” acotando una bolsa de suelo entre la Colada del Camino Viejo de Chinchón y la M-832. En este caso, al incluir viviendas, para su regularización en el nuevo PGOU no bastará con una categoría habilitante dentro del suelo no urbanizable de protección, dado que el residencial no es un uso autorizable en esta clase de suelo (art. 29 LSCM).

Aunque exceda al ámbito de la Zona G, deberá estudiarse la posibilidad de incorporar el conjunto de instalaciones de RTVE situados a ambos lados de la carretera, destinados a Emisora de Onda Media, Emisora de Onda Corta, viviendas y almacenes de materiales, con indudable valor desde el punto de vista del patrimonio cultural. El edificio más representativo es el de la Emisora de Onda Corta, situada en una parcela conocida como “La Isla”, en su día propiedad del Ayuntamiento de Arganda y cedida al Estado en 1951. El autor del proyecto fue el arquitecto Diego Méndez, siendo inaugurado por Francisco Franco en 1.954, junto con los edificios de la Emisora de Onda Media y las viviendas para los trabajadores.

También pertenece al conjunto la Casa Cuartel de la Guardia Civil construida entre los años 1943 y 1946. Se conserva el primer proyecto del arquitecto Enrique García Ormaechea. Actualmente presenta un estado de conservación deteriorado. Se trata de un bien sometido al régimen de protección previsto para los bienes incluidos en el Inventario de Bienes Culturales de Madrid. Disposición 2ª de la Ley 3/2013, de 18 de junio, de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid. Se plantea la posibilidad de su recuperación a través de un nuevo uso que deberá facilitarse desde el Plan General.

3.1.4.4. VALDECORZAS

La Urbanización de Valdecorzas aparece en los años 70 del pasado siglo como una parcelación sobre suelos clasificados como rústicos por las NNSS de 1976 (COPLACO), aprovechando una interpretación laxa de los artículos 85 y 86 del entonces vigente Texto Refundido de la Ley del Suelo de 1978.

La urbanización fue recogida con el nº 14 en el Catálogo de la Ley 91/1985, de actuaciones ilegales de la Comunidad de Madrid, quedando habilitada su posible regularización mediante Plan de Ordenación de Núcleo de Población (PONP). No obstante, esta vía no llegó a sustanciarse.

Obviando el prolijo historial de hitos administrativos, judiciales y políticos que desde su aparición se han ido sucediendo sobre esta urbanización, a día de hoy sólo cabe constatar que subsiste la valoración que en 1999 hacía ya la memoria del PGOU vigente; sólo caben dos alternativas, promover su desaparición o habilitar su integración en el suelo urbano mediante el nuevo PGOU, previos los requisitos de planeamiento de desarrollo y gestión urbanística que legalmente proceden.

Tras el examen de alternativas, subsisten también las conclusiones que igualmente concluía el vigente PGOU en 1999:

- Valdecorzas resulta inintegrable en la estructura municipal e inviable desde el punto de vista económico.
- El submercado ilegal de parcelas, alentado por operadores marginalistas, es una permanente fuente de estafa que debería eliminarse.
- La inclusión de Valdecorzas en el Parque del Sureste conduce inexorablemente a la dilación de la solución al problema, dado que el Ayuntamiento ha perdido su capacidad decisora a favor del Consejo Rector del Parque.

Aún más, la capacidad del Ayuntamiento para abordar la cuestión desde el planeamiento urbanístico municipal ha quedado eliminada. En 1999 se aprobó el Plan de Ordenación de Recursos Naturales del Parque (Decreto 27/1999, de 11 de febrero), que protegió los terrenos al incluirlos en las zonas D-2 y E-1, donde el uso residencial es incompatible. En consecuencia, cualquier propuesta regularizadora que pudiera plantearse desde el planeamiento municipal, requeriría previamente la modificación de esa zonificación del PORN, competencia de la Comunidad de Madrid.

3.2. NUEVOS DESARROLLOS RESIDENCIALES

Teniendo siempre presente que la primera opción para satisfacer necesidades de suelo residencial debe ser aprovechar y regenerar piezas urbanas ya transformadas, no debe descartarse el análisis de opciones de crecimiento, en caso de ser finalmente necesario.

Para la elección de tales opciones deben considerarse prioritariamente terrenos en continuidad con el tejido residencial actual, que vengan a completar las tramas existentes, y con condiciones favorables de accesibilidad y topografía, ausencia de valores ambientales y afecciones territoriales.

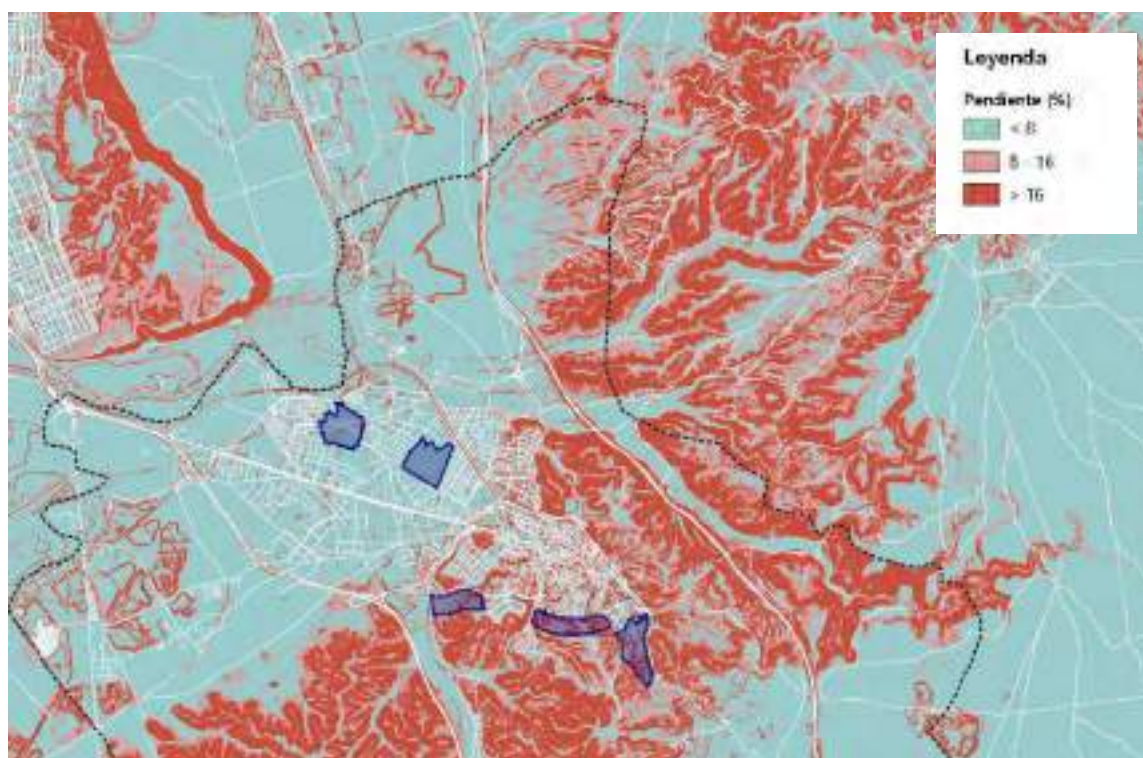
Así, en un primer análisis, se descartan a priori los siguientes terrenos:

1. Los situados entre la zona industrial y la A-3, más aptos para usos industriales.
2. Los que se extienden al norte de los Villares, debido a su condición de zona inundable por la presencia del Arroyo Vilches y por la clasificación como Zona F, Periférica de Protección, en el PORN del Parque Regional del Sureste.
3. El frente oriental de la Avenida de Valencia, entre el Recinto Ferial, la Urbanización El Romeral y la Carretera de Valdilecha, por las condiciones topográficas desfavorables y por el efecto barrera de la Avda. de Madrid (antigua N-III), que dificultaría la integración de la zona con el conjunto del casco.

Excluidas las piezas anteriores, se analiza la aptitud de distintas zonas atendiendo a las condiciones topográficas que pueden valorarse a través del esquema clinométrico. Se trata de las siguientes zonas:

1. Valdemaría.
2. El Grillero II.
3. Ensanche de Los Villares.
4. Ensanche Sur.
5. El Guijar.
6. Ensanche de la Poveda.

El esquema clinométrico del municipio, permite valorar los condicionantes topográficos de las distintas zonas.



3.2.1. VALDEMARÍA

La transformación de estos terrenos supondría avanzar con la urbanización hacia el límite del Parque Regional del Sureste y hacia la masa forestal de la Dehesa del Carrascal; singular enclave, de fuerte valor identitario en el imaginario colectivo argandeño, hacia el que no parece acertado acercar la presión urbanística; máxime cuando la accidentada topografía del terreno natural obligaría a unos movimientos de tierra de gran entidad que transformarían de forma radical el paisaje.

A ello debemos añadir la pérdida de terreno natural en una zona sensible, cual es perímetro del Parque Regional, con presencia de arbolado natural de encina y pino, especies arbustivas de jara, romero y cantueso, cultivos de olivar, etc. Todo ello configura unas condiciones de paisaje y medio ambiente muy valiosas para una zona de contacto con el medio urbano, que desde la óptica del interés general no interesa perder.

Por otra parte, el diseño del Sector Puerta de la Dehesa (UE-105) configuró en su día el remate sur del casco de Arganda de forma acertada, integrando una zona verde lineal de borde, una vía perimetral contenida, que no rompía la transición entre la ciudad y el entorno natural; y una fachada urbana de baja densidad, que buscaba una transición suave hacia el entorno rústico. El resultado que percibimos hoy, una vez ejecutada la actuación, presenta un equilibrio que parece razonable preservar, manteniendo la afortunada solución de transición ciudad-campo, que se rompería en caso de extender hacia el sur la trama urbana sobre los terrenos de este paraje.

3.2.2. EL GRILLERO 2.

Los terrenos situados al sur del sector El Grillero (UE-110) han sido objeto de iniciativa de transformación, iniciándose la tramitación de un Plan de Sectorización con Plan Parcial, con la denominación Grillero 2, que ha recibido el Informe de Impacto territorial del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid (10/11/2011). En tal punto de tramitación se han cedido al Ayuntamiento de forma anticipada los terrenos dotacionales previstos en la ordenación, correspondientes a la Ciudad del Fútbol.

La valoración de la idoneidad de la transformación urbanizadora de estos terrenos presenta inconvenientes análogos a los expuestos en el caso de Valdemaría, referidos a la proximidad al límite del Parque Regional y a la masa forestal de la Dehesa del Carrascal. A ellos se añade en este caso la afección de la vía pecuaria Vereda de Valdecabañas, en su límite oeste.

Por otra parte, el plan de sectorización presentado plantea un total de 1.160 viviendas, lo que supondría aproximadamente 3.300 habitantes. Su posición, totalmente segregada del casco, generará previsiblemente dificultades para prestar los servicios a esa población de forma integrada y sinérgica con los de la ciudad existente, redundando en las conocidas ineficiencias que se derivan de modelos urbanísticos dispersos.

No obstante, el hecho de que se haya iniciado la tramitación del PS y se hayan formalizado las cesiones de forma anticipada, podría aconsejar soslayar los inconvenientes identificados y asumir la clasificación de este sector como suelo urbanizable en el nuevo PGOU. En todo caso, cabe la alternativa de asignar las dotaciones ya cedidas a otro sector, de forma discontinua, de tal manera que se pudieran alojar en él los derechos de edificabilidad de los terrenos ya cedidos. Se trata de una decisión municipal que deberá ser adoptada por la corporación.

3.2.3. ENSANCHE DE LOS VILARES

El desarrollo de los sectores UE-35 y 36 del PGOU-99 inició hacia el este el ensanche de los Villares, alcanzando el actual Paseo de la Ilusión. Las condiciones de los terrenos al este de dicho paseo permiten extender la ocupación urbana al menos en una primera franja de suelo urbanizable, completando la trama unifamiliar existente y enriqueciéndola con algún enclave de mayor compacidad que aporte diversidad e intensidad al conjunto.

La pieza podría extenderse hasta el Camino de Alcalá y las traseras del Recinto Ferial, si bien con criterios de baja densidad para poder adaptar la ordenación a la escarpada topografía de los cerros de la Horca y Valdepozuelos.

3.2.4. ENSANCHE SUR

En el flanco meridional de la Ronda Sur, entre los sectores de la Perlita (UE-108) y el Acceso Sur desde la A-3 (UE-32), existen unos terrenos que el PGOU-99 mantuvo como suelo no urbanizable, si bien no presentan condicionantes ambientales que impidieran su transformación. Se encuentran a gran distancia de los límites del Parque Regional y de la Dehesa del Carrascal, no albergando vegetación ni valor natural alguno. Antes al contrario, se trata de un terreno yermo, con escasa vegetación arbustiva, utilizado en gran parte como explanada de aparcamiento por usuarios y visitantes del Hospital del Sureste, situado en la margen opuesta de la Ronda Sur.

Por otra parte, presenta unas singulares condiciones de oportunidad desde el punto de vista de su potencial urbanístico, toda vez que dispone de accesibilidad directa desde la A-3 a través del enlace 25; fachada a la Ronda Sur y conexión con ella a través de la rotonda de la Avenida de Praga; continuidad con los barrios colindantes de Valdelarcipreste y La Perlita; conectividad peatonal y ciclista a través de la vía verde, etc.

Las condiciones descritas, junto con la presencia del Hospital como foco de atracción de actividades y demanda residencial, contribuye a entender esta zona como un espacio de oportunidad para la clasificación de un nuevo sector urbanizable. En correspondencia con esta aptitud, ya fue objeto de una iniciativa de transformación con la presentación de un Avance de Plan de Sectorización (2006) posteriormente retirado.

Aquella propuesta planteaba un sector de 118 ha, con capacidad para 4.200 viviendas y una población estimada entorno a los 12.000 habitantes; dimensionado totalmente excesivo. El nuevo PGOU recogerá un sector urbanizable en la zona, pero acotado a la zona topográficamente más favorable. Se extenderá entre la Ronda Sur y el Cerro de los Siete Vientos, manteniéndose alejado en todo momento de los límites del Parque Regional.

A. EL GUIJAR Y ENSANCHE DE LA POVEDA

Estas zonas, situadas entre el casco de Arganda y la Poveda, no presentan condicionantes topográficos que dificulten su transformación urbanizadora.

3.3. LAS ACTIVIDAD ECONÓMICA Y EMPRESARIAL

3.3.1. EL POLÍGONO INDUSTRIAL

Tal y como apunta el Plan Estratégico Industrial (PEI) de Arganda del Rey, se debe cambiar conceptualmente el discurso sobre la actividad industrial en el municipio, hablando de UN único Polígono Industrial de Arganda, más allá de su configuración como agregación de 17 enclaves industriales. Debe así ponerse en valor su dimensión de más de 400 Hectáreas, que le posiciona como uno de los polígonos industriales más grandes de la Comunidad de Madrid.

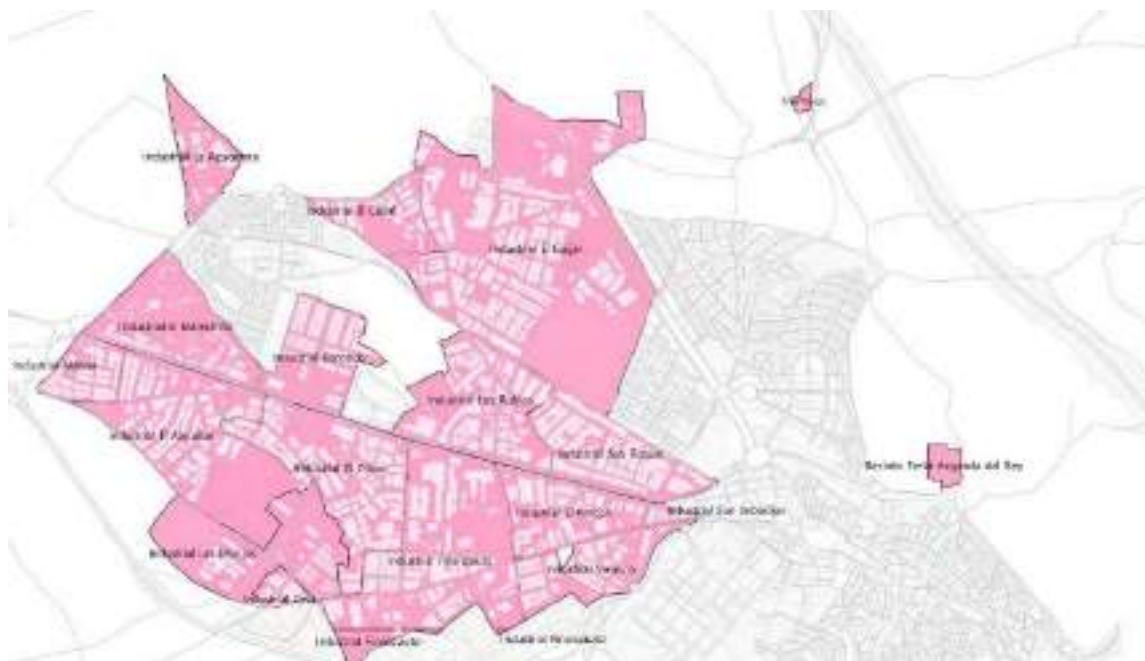
En relación con el planeamiento, el PEI identifica el vigente PGOU-99 como un elemento NO facilitador de la actividad económica, y en algunas circunstancias un obstáculo al desarrollo y crecimiento de la actividad empresarial. Ello es debido, según las conclusiones del PEI, a la excesiva rigidez de algunos aspectos de su normativa de usos y edificación. Será este el campo fundamental de despliegue de las propuestas del PGOU en el polígono, persiguiendo los objetivos identificados en el Plan de Acción P5 del PEI; a saber:

- Adecuar y adaptar determinados aspectos del PGOU a la realidad empresarial del siglo actual.
- Eliminar las barreras actuales al fomento de la inversión e implantación de empresas y desarrollo de actividades empresariales en el municipio de Arganda del Rey, optimizando procesos.
- Reducir el parque de naves y parcelas en alquiler y/o venta con dificultad para la implantación de determinadas actividades incompatibles según el Plan.

Por otra parte, el alto grado de consolidación de la zona impide desplegar grandes intervenciones de transformación del tejido físico existente, buscando un mayor esponjamiento o un dimensionado viario más acorde con la naturaleza de los tráficos que soporta. Por tanto, las propuestas deben centrarse en las que recoge el Plan P6 de Inversiones y Revitalización del PEI.

En dichas actuaciones de inversión hay que destacar la importancia de la priorización de acciones relacionadas con la sostenibilidad, ahorro energético, gestión de residuos y el uso de nuevas tecnologías para la mejora de la eficiencia dentro de los parámetros que sigue la innovación social, así como la promoción de proyectos que incorporen soluciones tecnológicas novedosas provenientes de acuerdos público-privados o procesos de compra pública innovadora.

En cuanto a las posibles ampliaciones del polígono, debe señalarse que la rotación y renovación que se experimenta en el entramado empresarial existente absorbe sin disfunciones las necesidades detectadas de parcelas de tamaño pequeño y mediano. No obstante, se plantea su ampliación hacia los terrenos vacantes situados entre el actual polígono y la A-3 (UE-28 y 30 del vigente PGOU-99), buscando aportar parcelas de mayor tamaño y aprovechar la visibilidad y accesibilidad que genera la autovía.



3.3.2. ACTIVIDADES LOGÍSTICAS

3.3.2.1. PLATAFORMA LOGÍSTICA ARGANDA SUR

La principal propuesta que recoge el presente avance en materia de espacio para actividad económica es la Plataforma Logística proyectada al sur del municipio, en la confluencia de la A3, R3 y N-III. Clasificada ya para usos de actividades empresariales en el PGOU-99 (UE-141, Gallina Blanca), su planeamiento se desarrolló con la participación de la Comunidad de Madrid a través de ARPEGIO S.A., aprobándose definitivamente un plan parcial el 7/4/2010 (BOCM 23/7/2010).

El emplazamiento reúne condiciones óptimas para la implantación de una Plataforma Logística de carácter metropolitano, dada su privilegiada situación en el acceso a Madrid desde el corredor mediterráneo, así como su conexión con los grandes ejes viarios regionales y nacionales. Detectadas estas condiciones de oportunidad, se constató que las demandas específicas de las actividades logísticas requieren parcelas de mayor dimensión y distinta geometría que las planteadas en el plan parcial aprobado, lo que requeriría su modificación para acomodarlo a estas necesidades. En consecuencia, en 2019 se inició la tramitación de una modificación del plan parcial y del plan especial de infraestructuras que lo acompañaba. A la fecha de redacción del presente avance aún se encuentran pendientes de completar su evaluación ambiental estratégica.

El nuevo PGOU se limitará a incorporar como planeamiento asumido la ordenación que finalmente establezca la versión del plan parcial y el especial que se apruebe definitivamente.



3.3.2.2. EL HOYÓN

Colindante con la Plataforma Logística de Arganda, en la margen norte de la A-3, se ha planteado ante el ayuntamiento una iniciativa de plan de sectorización para otro sector, también de uso logístico, denominado el Hoyón. Apoyado también el enlace 33-B de la Autovía de Levante con la N-III, comparte también las condiciones de visibilidad y accesibilidad que hacen de este enclave un emplazamiento especialmente apropiado para estas actividades.

El presente avance plantea recoger la iniciativa asumiendo la propuesta en el nuevo PGOU, como posible ampliación de la plataforma logística y espacio para actividades empresariales complementarias.



3.3.3. ACTIVIDADES TERCIARIAS

El PGOU vigente plantea el sector El Valle (UE-32) como área para implantación de usos terciarios comerciales, situada junto al acceso sur del enlace 25 de la A-3 (UE-32). Pretende aprovechar las óptimas condiciones de accesibilidad exterior, sin interferencias con el tráfico local, así como su visibilidad desde la A-3.



Todas estas condiciones hacen del enclave un emplazamiento idóneo para tales usos, máxime valorando la ausencia de alternativas de este tipo dentro del municipio. No obstante, el nuevo PGOU deberá resolver en el sector las siguientes cuestiones:

1. Introducción de usos complementarios diversificados, huyendo del monocultivo del comercial de gran superficie. Actividades de ocio, deportivas, de espectáculos, etc., deberán posibilitarse desde el régimen de uso que el planeamiento de desarrollo establezca sobre el sector.
2. Deberá evaluarse mediante un estudio de tráfico la incidencia del incremento de tráfico que en horas punta puedan generar estas actividades, sobre el nivel de servicio de la rotonda del enlace, desde la cual se accederá al sector.
3. El sector recibe por el sur el caudal del Arroyo del Valle, para el que debe resolverse el drenaje sin generar puntos de acumulación que pudieran determinar episodios de inundabilidad en su entorno.
4. Continuidad de las vías pecuarias Vereda de Valdecabañas y Colada de San Sebastián, integrando en la ordenación la restitución de su trazado.

3.3.4. AVENIDA DE VALENCIA / CALLE ÁLAVA

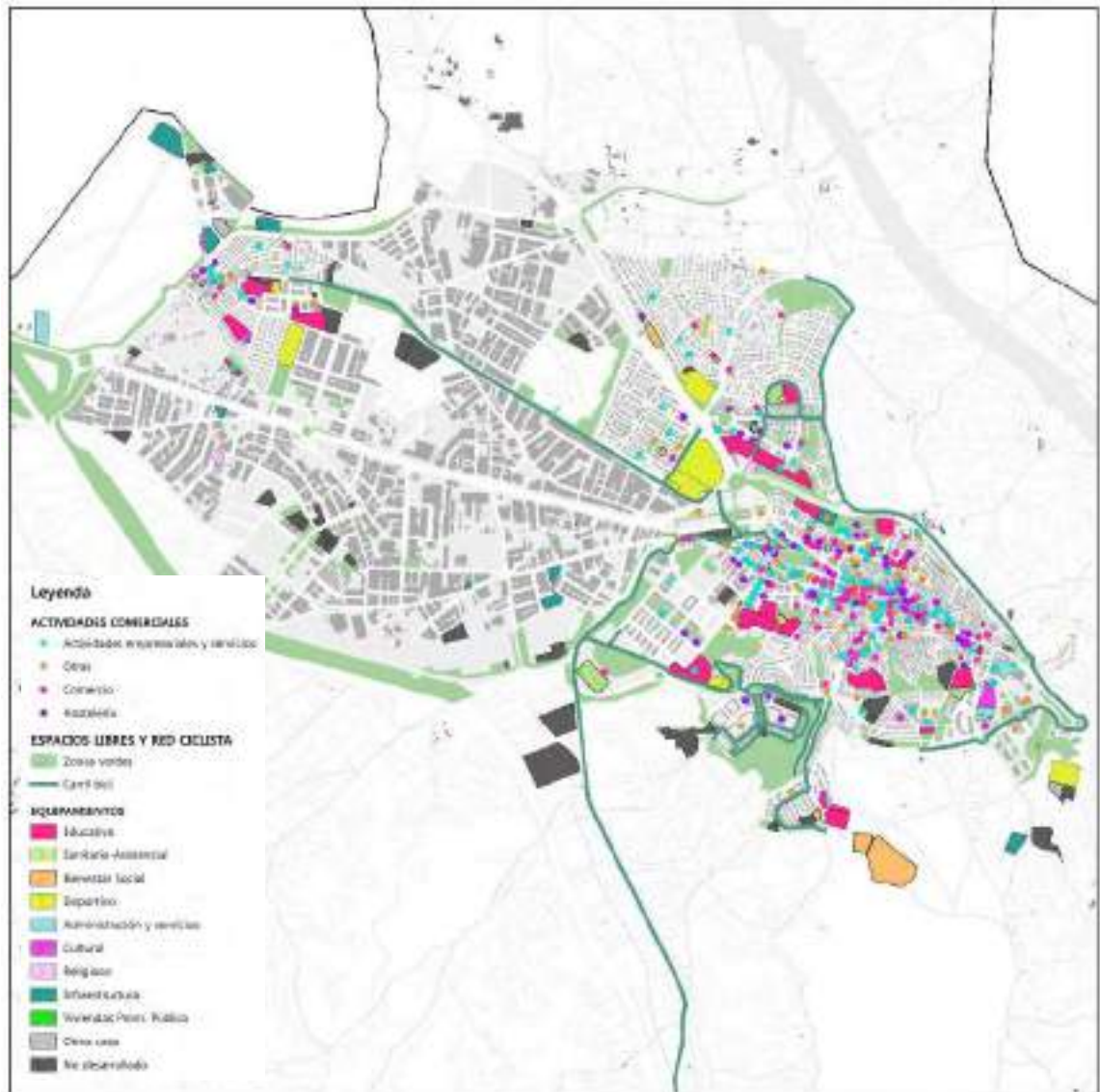
La pieza situada entre la Avenida de Valencia y la Calle San Sebastián ocupa un enclave estratégico en la articulación de las zonas industriales y residenciales de Arganda. Ocupada en su mayor parte por las instalaciones de Conforama, su posición privilegiada en la trama urbana determina una vocación funcional y representativa que debe recoger el planeamiento, configurando un conjunto acorde con su centralidad y valor de posición. La transformación de su actual uso industrial hacia otros de carácter más singular y representativo, terciario, comercial o de oficinas, debe acompañarse de una ordenación que busque un esponjamiento de su configuración física, dotando de continuidad a la alineación de la Calle San Sebastián en el frente de la Ciudad Deportiva, desahogando el ancho de la Calle Álava, o creando un espacio público que singularice el encuentro entre las Avenidas de Madrid, Valencia y del Ejército, y relacionada con el Área de Centralidad.



3.3.5. POTENCIACIÓN DE EIES ESTRUCTURANTES DE ACTIVIDAD

Una de las cuestiones que desde el propio Ayuntamiento se identifica como problemática a la que atender a través del Plan General es la sostenida pérdida de actividad comercial que se produce en la ciudad. Esta situación ha conllevado la paulatina reconversión de locales comerciales en viviendas, una tendencia que se produce en multitud de ciudades y espacios urbanos. En realidad, estos fenómenos tienen su causa en dinámicas que a menudo escapan a la escala municipal, y que tienen que ver con la transformación de los modelos familiares y los cambios en los hábitos de consumo.

Se trata en todo caso de un tema relevante pues la actividad comercial a pie de calle –así como otros usos no productivos, como los culturales, los deportivos o el ocio- proporcionan a las ciudades no solo un motor económico, sino que también son un factor esencial para la vitalidad, la diversidad y la seguridad del espacio público urbano.



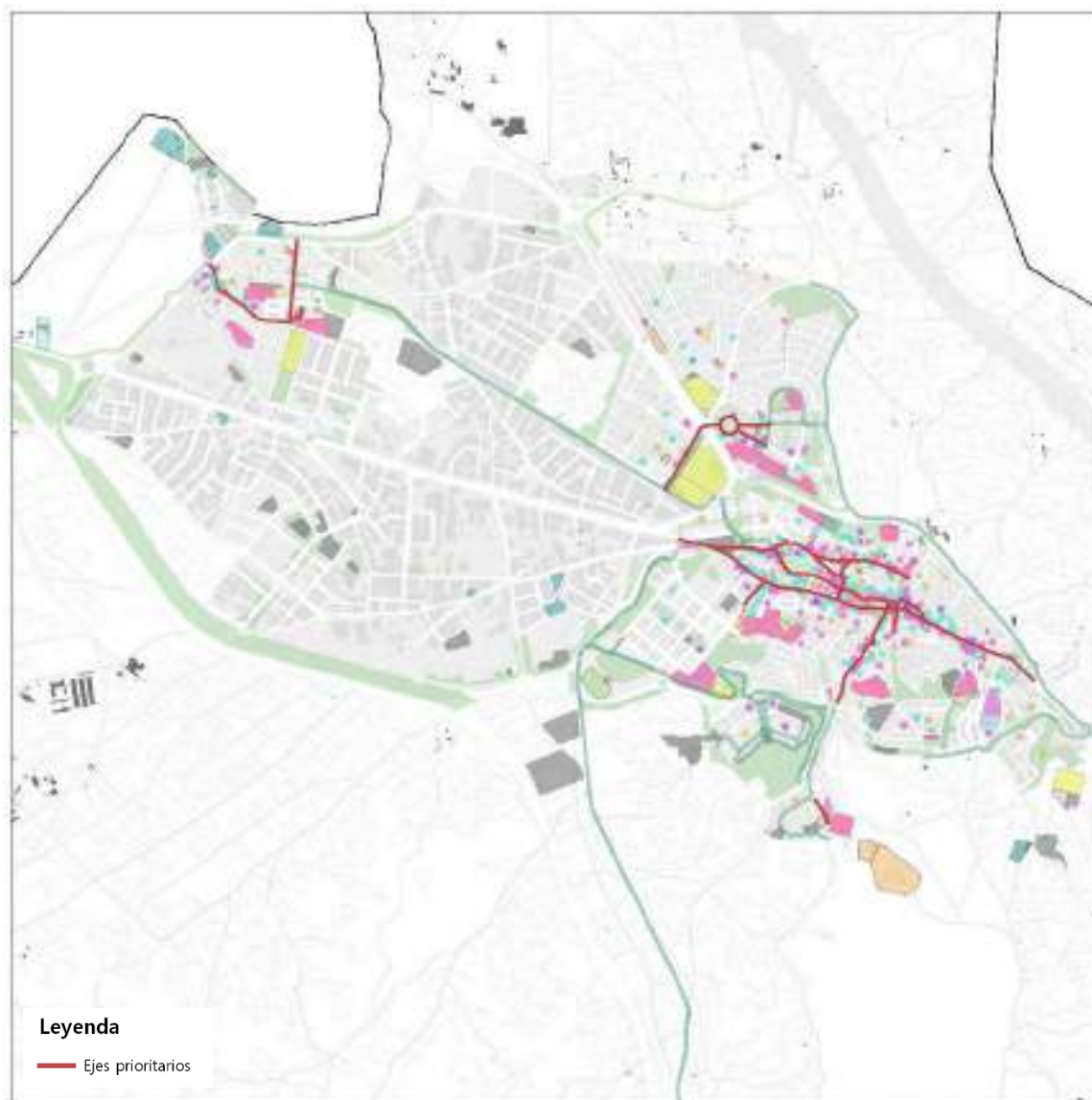
Elementos de soporte de la actividad. Fuente: elaboración propia.

Por tanto, la propuesta que aquí se plantea se orienta no tanto hacia la paralización en su conjunto del proceso de reconversión de locales en vivienda, sino a la identificación y preservación de una serie de ejes y nodos de actividad a través de los cuales se garantice una adecuada dotación comercial y de espacios destinados a la actividad económica.

Estos ejes deberán en todo caso identificarse sobre la base de:

- La actividad comercial existente
- La red de equipamientos y zonas verdes
- La jerarquía viaria y la red ciclista existente y prevista.

En el siguiente plano se recoge una identificación inicial de estos ejes.



Ejes de actividad. Fuente: elaboración propia.

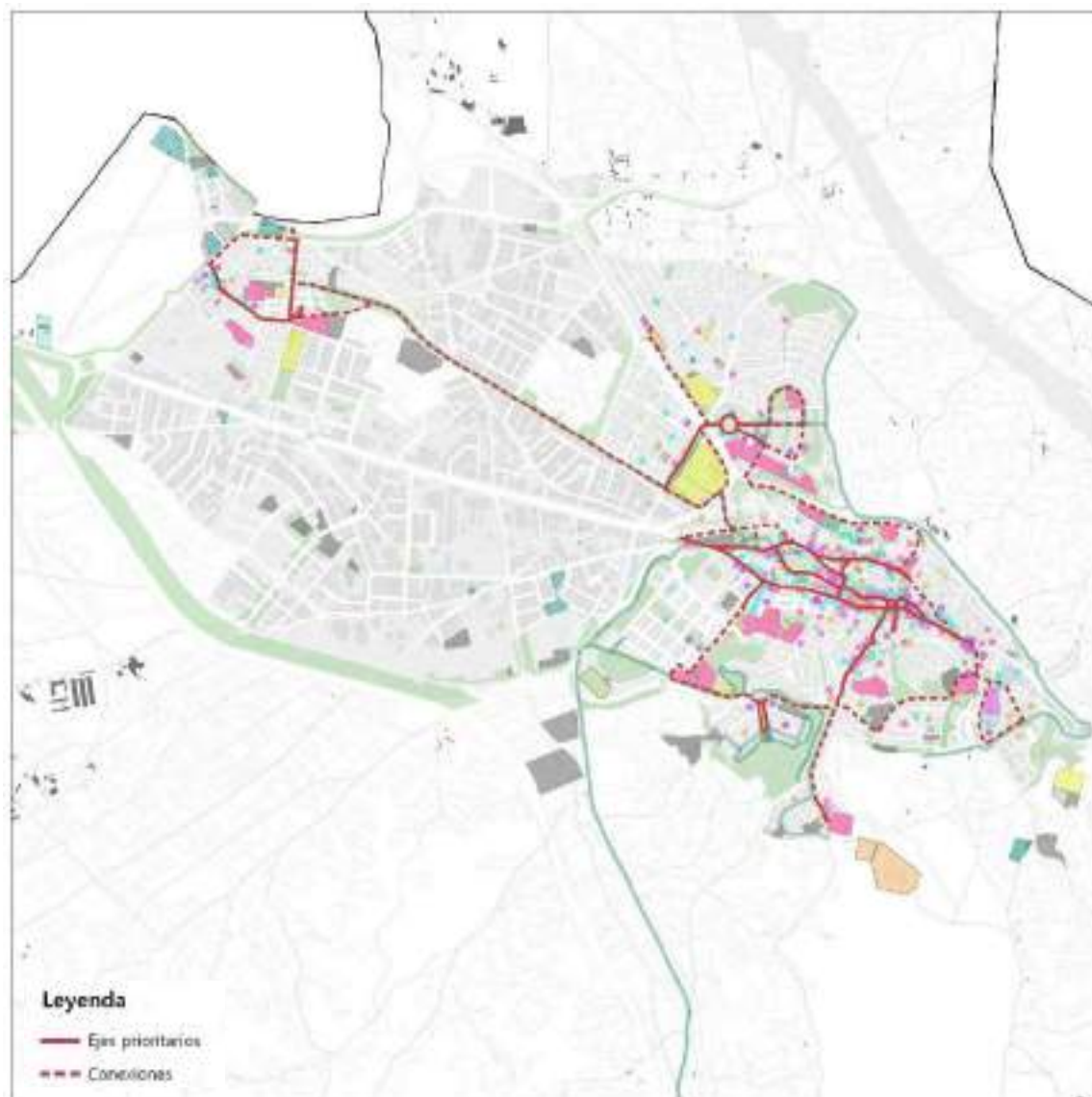
El Plan General podría de esta manera recoger determinaciones específicas para los locales comerciales situados en estos ejes, imposibilitando su transformación en vivienda con el objetivo de garantizar la dotación comercial.

Sin embargo, la mera imposibilidad de su reconversión en vivienda no garantiza la actividad comercial, por lo que el Plan General deberá establecer condiciones adicionales para potenciar el atractivo comercial de estos espacios:

- Priorizar estos ejes para la localización de nuevos equipamientos o para el desarrollo de los no ejecutados, buscando complementariedades entre estos usos, el espacio público y las actividades comerciales.
- Potenciar las cualidades del espacio público y los espacios libres de estos ejes, así como el tratamiento de estas vías (mobiliario, arbolado, etc.)
- Revisión de las normas urbanísticas y de las determinaciones sobre los usos comerciales, así como las condiciones de ocupación en planta baja, fondos edificables, etc. en las ordenanzas del casco.

Asimismo, será necesario garantizar la accesibilidad a estos ejes y espacios, así como la continuidad entre los mismos. Ya que en muchos casos no parece posible la continuidad del zócalo de actividad económica, deberá buscarse la conexión de estos ejes en relación con la red equipamientos, al transporte público, la red ciclista tanto existente como futura, las calles

peatonales o los ejes viarios con buena accesibilidad que permitan conectar estos ejes entre sí y con el conjunto de la ciudad.



Ejes de actividad y conexiones. Fuente: elaboración propia.

3.4. EL SUELO URBANO

3.4.1. CRITERIOS PARA EL SUELO URBANO

El PGOU de 1999 dividía el suelo urbano en ámbitos necesitados de algún tipo de actuación de ordenación, gestión o urbanización. A todas ellas se las denomina Unidades de Ejecución, independientemente de la modalidad de gestión necesaria (sistemática o asistemática) o del alcance de la intervención (urbanización, reparcelación, cesiones, etc.).

Posteriormente a la aprobación del PGOU-99, entro en vigor la Ley 9/2001, del suelo de la Comunidad de Madrid. En su Disposición Transitoria 1ª-a), el régimen del suelo para estos ámbitos pasa a ser el del Suelo Urbano No Consolidado (SUNC). Ello convertía en ámbitos de actuación sistemática situaciones no previstas como tales en el PGOU; además de modificar sustancialmente el régimen de derechos y deberes de estos ámbitos (art. 15 LSCM). Ello supuso el bloqueo del desarrollo de zonas que antes podrían haberse ocupado mediante licencia directa, en su caso con obras simultáneas para completar la condición de solar, para las que ahora se requería desarrollo conjunto mediante sistema de actuación reglado, generando una complejidad de gestión insalvable en algunos casos.

Un objetivo prioritario del nuevo PGOU será la eliminación de estas disfunciones, clasificando como Suelo Urbano Consolidado (art.14.2-a LSCM) los siguientes ámbitos:

1. Los que el PGOU clasificaba como Suelo Urbano directo sin incluirlos en unidades de ejecución (UE ó P).
2. Los ámbitos, tanto de suelo urbano como de suelo urbanizable, que han completado su desarrollo al haber culminado su proceso de ejecución con la recepción de las obras.
3. Ámbitos que pueden completar su urbanización mediante actuaciones asistemáticas. Algunos ya venían categorizados como tales en el PGOU-99 y otros serán delimitados por el nuevo. En todo caso, su régimen será el del suelo urbano consolidado (art. 17 LSCM). Entre ellos se diferenciarán:
 - a. AR: Actuaciones de Reforma o Renovación de la urbanización (art. 7.1-a.2 del TRLS-2015). Se delimitarán estos ámbitos sobre aquellos terrenos urbanos consolidados pero necesitados de actuaciones de este tipo para mejorar, completar o renovar sus dotaciones.
 - b. AD: Actuaciones de Dotación (art. 7.1-b TRLS-2015). Ámbitos consolidados pero necesitados de aumentar su nivel de dotaciones públicas (viario, zonas verdes, equipamiento, etc.), para ajustar su proporción a la edificabilidad existente o a los incrementos previstos por el nuevo PGOU. En caso de plantearse estos incrementos de edificabilidad o densidad, la ordenación reajustará la proporción de dotaciones previendo nuevas redes locales a razón de 30 m²s/m²c de incremento, así como la preceptiva cesión al ayuntamiento del 10% del incremento de aprovechamiento.
4. Ámbitos de transformación industrial a residencial. Se habilita la continuidad transitoria de las actividades industriales existentes, para no dejarlas en situación de fuera de ordenación, pero se prevé su transformación a residencial a través de Actuaciones de Dotación y Reurbanización (AD+AR), ordenadas a través de figuras de planeamiento de regeneración urbana (PERI, PPRI, PPMU, etc.), con ámbitos de dimensiones abarcables que garanticen su viabilidad. Se trataría fundamentalmente de terrenos pertenecientes a los antiguos P-10, 11, 12 y UE-37 y 41.

3.4.2. ÁMBITOS DEL PGOU-99 YA EIECUTADOS

Se recogen en la siguiente tabla los ámbitos que pueden ya darse por ejecutados al haberse producido la recepción de las obras de urbanización por parte del Ayuntamiento, pudiendo por tanto clasificarse con suelo urbano consolidado. Se incluyen ámbitos tanto en suelo urbano como urbanizable, programado y no programado.

UE-3	UNIFAMILIAR LA POVEDA: "A"
UE-5	UNIFAMILIAR LA POVEDA: "C"

UE-10	CAMINO DEL ESTRECHILLO
UE-11-B	SALCA
UE-12	AMPLIACIÓN OESTE LOS VILLARES
UE-15	VACANTE EL GUIJAR
UE-20	EL CAÑAL
UE-21	LA ISLA
UE-24	LAS MONJAS
UE-25	C.Y.S.A.
UE-27	FINANZAUTO NAVES
UE-35	AMPLIACIÓN ESTE LOS VILLARES 1º
UE-36	AMPLIACION ESTE LOS VILLARES 2º
UE-39	EL GUIJAR 1º
UE-102	VALDEMARÍA
UE-103	NUEVO CENTRO CULTURAL
UE-105	PUERTA DE LA DEHESA
UE-107	VALDELARCIPRESTE
UE-108	LA PERLITA
UE-109	CERRO DE LA CASTAÑA
UE-110	EL GRILLERO
UE-115	KODAM
UE-116	C/ DE LOS HUERTOS
UE-119	PEÑON DE GIBRALTAR
UE-120	C/ LOS ÁNGELES
UE-123	COOPERATIVA VINÍCOLA
UE-129	C/ VELÁZQUEZ
UE-135	MANZANA C/ SILOS - DE LA HOZ
UE-138	BLOQUE 2º ROSALIA DE CASTRO
UE-139	BLOQUE 1º ROSALIA DE CASTRO
P-6	GASOLINERA
P-9	CAMINO DE SAN MARTIN
P-9 A	CAMINO DE SAN MARTIN
P-10 A	HUTCHINSON - Aceites Ecológicos
P-11	GUIJAR ALTO
P-12	GUIJAR BAJO

3.4.3. ACTUACIONES ASISTEMÁTICAS PENDIENTES DE COMPLETAR EIECUCIÓN

Se trata de ámbitos consolidados, con independencia de la necesidad de abordar alguna actuación de dotación, correspondiendo su régimen al del suelo urbano consolidado.

UE-6	UNIFAMILIAR LA POVEDA (NORTE)
UE-29	CARRETERA DE LOECHES M-300
UE-42	GLORIETA CALLE BREZO
UE-117	EL CASTILLO
UE-134	ANTIGUA CNIII
UE-136	URB. EL ROMERAL
UE-144	NORTE POLIGONO OCUPADO Debería excluirse del suelo urbano por estar en zona inundable
P-1	CASCO POVEDA

P-3	POLIGONO VEREDA YEGUAS
P-4	EL MALVAR I
P-5	EL MALVAR II
P-7.1	CAMINO DEL VALLE-FINANZAUTO
P-7.2	CALLE ALUMINIO
P-7.3	CAMINO DE VALDECABAÑAS
P-8	FINANZAUTO
P-13	VILLARES
P-14	CAMINO PUENTE VIEJO

3.4.4. ACTUACIONES SISTEMÁTICAS PENDIENTES DE COMPLETAR EIECUCIÓN

Se trata de ámbitos categorizados como de actuación sistemática del el PGOU-99, pero que pueden pasar a Suelo Urbano Consolidado al poderse desarrollar mediante actuaciones de dotación y/o reurbanización.

UE-1	AMPLIACION ENSANCHE
UE-2	ENSANCHE POVEDA (SUR)
UE-4	INIFAMILIAR LA POVEDA: "B"
UE-7	ZONA ZAMARREÑO
UE-8	AMPLIACION UNIFAMILIAR LA POVEDA
UE-9	BORONDO UNIFAMILIAR
UE-11-A	SALCA
UE-13	BORONDO TERCARIO
UE-14-A	C.S.I.C.
UE-14-B	JHONSON & JHONSON
UE-17	VEREDA DE LAS YEGUAS
UE-18	DEL SOL
UE-19	AZUCARERA
UE-22	VEREDA DEL ALQUITON
UE-23	LA ESTRELLA
UE-26	EL OLIVAR
UE-34	P.U. TETRAPAK
UE-38	LA GRANJA
UE-47	DUERO
UE-101	CUESTA DE LOS POETAS
UE-104	VALDEMARIA - CIRCUNVALACIÓN
UE-106	NAVE GTA. MORATA
UE-111	CIRCULO DE AGRICULTORES
UE-112	APARCAMIENTO CALLES SILOS
UE-113	CARMEN CONDE
UE-114	RONDA ISAAC PERAL
UE-118	MARMOLISTA
UE-121	MIGUEL CHICOTE
UE-122	KODAM DOTACIONAL
UE-124	ÁREA DE CENTRALIDAD
UE-125	RONDA DE LOS ALMENDROS
UE-126	SOLAR CALLE REAL
UE-127	C/ DE LA POZA
UE-128	C/ REAL-NIII

UE-130	TRANSFORMACION NAVES CALLE ORIENTE
UE-131	C/ DE NEPTUNO
UE-132	PUERTA DEL CAMPO
UE-133	REHABILITACION ZOCO
UE-137	CONEXIÓN DR. ESCRIBANO CON CN-III ANTIGUA
UE-140	ARGABUS
UE-142	SANTA TERESA
UE-143	IVIMA

3.4.5. **SUELO URBANO NO CONSOLIDADO**

Se clasificarán como Suelo Urbano No Consolidado los ámbitos en suelo urbano que precisen actuación sistemática para su desarrollo, por representar transformación urbanizadora respecto a la situación preexistente; junto con las UE de actuación sistemática del PGOU-99 que hubieran iniciado su desarrollo como SUNC y que aún no lo hayan completado.

UE-17	VEREDA DE LAS YEGUAS
UE-33	FACOSA CALLE
UE-43	CSIC/M-300
UE-50	NORTE POLIGONO VACANTE Debería excluirse del suelo urbano por estar en zona inundable
P-2	BORONDO INDUSTRIAL

3.5. EL SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO

3.5.1. CAPACIDAD DE LOS SECTORES

La ordenación del presente avance de PGOU descrita en el apartado 4.2, plantea inicialmente los siguientes sectores de suelo urbanizable.

SECTOR	NOMBRE	USO	SUPEFICIE (m ²)	DENS. (viv/ha)	Nº DE VIVIENDAS ESTIMADO
R1	EL GUIJAR	RESIDENCIAL	223.213	50	1.116
R2	ENSANCHE POVEDA	RESIDENCIAL	166.817	40	667
R3	HOSPITAL (1)	RESIDENCIAL	151.840	50	888
		SG Exterior	25.807		
		Total	177.647		
R4	GRILLEROS (1)	RESIDENCIAL	210.862	40	740
		SG Exterior	-25.807		
		Total	185.055		
R5	VALDEMARÍA	RESIDENCIAL	189.486	40	758
D1	CAMPUS VALDEPENCAS	DOTACIONAL-EMPRESARIAL	194.160		
T1	NUDO SUR	TERCIARIO	249.546		
AE1	LAS MONJAS	ACTIVIDADES EMPRESARIALES	418.112		
AE2	CAMINO DEL VALLE	ACTIVIDADES EMPRESARIALES	390.022		
L1	PLATAFORMA LOGÍSTICA DE ARGANDA	LOGÍSTICO	2.746.560		
L2	EL HOYÓN	LOGÍSTICO	559.425		
TOTAL			5.500.043		4.170

(1) El sector "R3 Hospital" asume la carga de los Sistemas Generales correspondientes a la Ciudad del Fútbol, situados dentro del ámbito del "R4 Grilleros".

3.5.2. IUSTIFICACIÓN DEL DIMENSIONADO DE LOS NUEVOS SUELOS

Para satisfacer la necesidad de vivienda cuantificada en el epígrafe anterior, la propuesta del avance plantea los siguientes sectores urbanizables de uso residencial.

SECTOR	NOMBRE	USO	SUPEFICIE (m ²)	DENS. (viv/ha)	Nº DE VIVIENDAS ESTIMADO
R1	EL GUIJAR	RESIDENCIAL	223.213	50	1.116
R2	ENSANCHE POVEDA	RESIDENCIAL	166.817	40	667
R3	HOSPITAL (1)	RESIDENCIAL	151.840	50	888
		SG Exterior	25.807		
		Total	177.647		
R4	GRILLEROS (1)	RESIDENCIAL	210.862	40	740
		SG Exterior	-25.807		
		Total	185.055		
R5	VALDEMARÍA	RESIDENCIAL	189.486	40	758
TOTAL			5.500.043		4.170

(1) El sector "R3 Hospital" asume la carga de los Sistemas Generales correspondientes a la Ciudad del Fútbol, situados dentro del ámbito del "R4 Grilleros".

Así pues, puede apreciarse que la capacidad de 4.170 nuevas viviendas del suelo urbanizable residencial propuesto satisface la necesidad de 4.076 nuevas viviendas detectada. Tratándose de valores similares, queda así justificada la adecuación del modelo propuesto a las necesidades estimadas, conforme a lo requerido por el artículo 20.1 del TRLS-2015.

3.6. EL SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO

3.6.1. CRITERIO

3.6.2. DESCRIPCIÓN DE ÁMBITOS

3.7. EL SUELO NO URBANIZABLE

3.7.1. DEFINICIÓN

Constituyen el Suelo No Urbanizable aquellos terrenos del término municipal que son excluidos del desarrollo urbano por este Plan General, siendo objeto de medidas de protección y control tendientes a evitar su degradación y a potenciar y regenerar las condiciones de los aprovechamientos propios del mismo. Los terrenos que lo constituyen se delimitan en el plano de ordenación PO-1, a escala 1/10.000.

Conforme al artículo 16 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, tendrán la condición de suelo no urbanizable de protección los terrenos en que concurren alguna de estas dos circunstancias:

1. Suelo No Urbanizable Protegido por Legislación o Normativa Sectorial, correspondiente al planeamiento regional territorial o a legislación o normativa sectorial específica.

2. Suelo No Urbanizable Protegido por el Planeamiento Urbanístico, establecida por el PGOU en atención a sus valores agrícolas, forestales o ganaderos; por sus riquezas naturales o por su inadecuación para una transformación urbanizadora.

3.7.2. CATEGORÍAS

El Suelo No Urbanizable de Protección queda subdividido en las clases y categorías de suelo cuya definición y enumeración se recoge en este artículo. La delimitación de las distintas clases y categorías de Suelo No Urbanizable de Protección se recogen en el plano de ordenación PO-1, a escala 1/10.000. Son las siguientes:

1. SUELO NO URBANIZABLE DE PROTECCIÓN SECTORIAL.

- a. SNUP 01-PB. Zonas B1 y B2 del Parque Regional del Sureste: Reserva Natural.
- b. SNUP 02-PD: Zonas D1, D2 y D3 del Parque Regional del Sureste: Explotación Ordenada de los Recursos Naturales.
- c. SNUP 03-PE. Zonas E1 y E2 del Parque Regional del Sureste: Usos Agrario, Forestal, Recreativo, Educativo y/o Equipamientos Ambientales y/o Usos Especiales.
- d. SNUP 04-PF. Zona F1 del Parque Regional del Sureste: Zona Periférica de Protección.
- e. SNUP 05-RN. Terrenos pertenecientes a la Red Natura 2000. Se corresponde con los terrenos incluidos en la ZEPA "Cortados y Cantiles de los ríos Jarama y Manzanares" y ZEC "Vegas, Cuestas y Páramos del Sureste de Madrid", no incluidos en el Parque Regional del Sureste.
- f. SNUP 06-HN. Hábitats Naturales inventariados. Terrenos incluidos en los hábitats del Anexo I de la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres. Se hace extensivo a zonas colindantes con características naturales semejantes.
- g. SNUP 07-FM. Protección Forestal y de Montes. Incluye los Montes de Utilidad Pública y Preservados incluidos en el municipio, conforme a la Ley 16/1995, de la Comunidad de Madrid y además, otras zonas arboladas.
- h. SNUP 08-VP, de Vías Pecuarias. Las vías pecuarias se protegen conforme al artículo 25 de la Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.
- i. SNUP 09-ZI, de protección de zonas inundables. Incluyendo los terrenos definidos como inundables en el artículo 14.1 del reglamento del Dominio Público Hidráulico (Real Decreto 849/1986, de 11 de abril), según la documentación gráfica publicada por el MITMA en el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables. (<https://sig.mapama.gob.es/geoportal/>).
- j. SNUP 10-RV y RF, de Protección de Infraestructura Viaria y Ferroviaria.
 - i. Carreteras estatales: Zona de Dominio Público. Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.
 - ii. Carreteras autonómicas: Zona de Protección. Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid.
 - iii. Red de Metro: Zona de Dominio Público Ferroviario, conforme al artículo 13 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

2. SUELO NO URBANIZABLE DE PROTECCIÓN URBANÍSTICA. El Plan General de Arganda del Rey establece las siguientes categorías:

- a. SNUP 11-VR. Protección de Vegas y Regadíos.
- b. SNUP 12-PA. Protección del Paisaje Agrario Tradicional.

3.8. CUADRO DE ORDENACIÓN Y PARÁMETROS URBANÍSTICOS

Tabla A1. Ordenación nuevos sectores

SECTOR	NOMBRE	USO GLOBAL	SUPERFICIE (m ²)	EDIFICABILIDAD TOTAL (m ²)	COEF. EDIFIC. MÁXIMO (m ² /m ²)	Nº VIVIENDAS	DENSIDAD (viv./ha.)	Nº VIV. VPP	Nº VIV. LIBRES
SUS-R1	EL OLMAR	RESIDENCIAL	225.219,88	118.536,48	0,529	1.116	50	155	361
SUS-R2	EMBANCHE FONEDA	RESIDENCIAL	206.740,88	108.762,42	0,526	1.034	50	130	334
SUS-R3	HOSPITAL	RESIDENCIAL	161.267,88	85.013,96	0,528	905	50	340	260
SUS-R4	ORILLAS-2	RESIDENCIAL	204.276,88	108.792,20	0,533	1.000	49	322	478
SUS-T1	EL VALLE	TERCIARIO	247.236,88	149.610,20	0,605	0	0	0	0
SUS-I1	LAS MORNAS	INDUSTRIAL	411.862,21	280.621,96	0,682	0	0	0	0
SUS-I2	CAMINO DEL PORCAL	INDUSTRIAL	216.740,70	217.946,18	0,996	0	0	0	0
SUS-I3	TIENDA DEL SUR	INDUSTRIAL	87.539,32	59.668,15	0,681	0	0	0	0
SUS-L1	GALLINA BLANCA	INDUSTRIAL LOGÍSTICO	2.194.596,00	1.899.500,88	0,865	0	0	0	0
SUS-L2	EL HOYON	INDUSTRIAL LOGÍSTICO	496.811,29	187.137,59	0,375	0	0	0	0
SUS-E1	WILDEPENSAS	CAMPUS EMPRESARIAL	100.876,77	87.336,72	0,865	0	0	0	0
TOTAL SUS			8.348.224,21	3.292.812,85		3.055,00		3.521	1.831

CLASE DE SUELO		CAPACIDAD TEÓRICA	
		Nº VIVIENDAS	POBLACIÓN
URBANO CONSOLIDADO EDIFICADO (Censo 2011)	Viv. principales	18.926	54.220
	Viv. secundarias	430	1.232
		19.356	55.452
URBANO CONSOLIDADO REMANENTE	Viv. vacías	1.105	
	Solares	301	
		1.406	4.028
URBANO NO CONSOLIDADO		479	1.371
		3.955	11.331
TOTAL		25.196	72.182

4. ZONIFICACIÓN ACÚSTICA, OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA Y LÍMITES APLICABLES.

ZONIFICACIÓN DE ACUERDO CON LA LEGISLACIÓN ESTATAL

La legislación estatal establece unos Tipos de Áreas Acústicas según el uso que se dé a cada parcela examinada y posteriormente se les asignan, a estos tipos, unos índices de ruido máximo a los que pueden estar sometidas:

Tabla II. Tipos de Áreas Acústicas.

Tipo de área acústica		Índices de ruido		
		L _d	L _e	L _n
e	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica.	60	60	50
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	70	70	65
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	73	73	63
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	75	75	65

De acuerdo con la normativa vigente, en los casos de sectores cuyo suelo no sea urbano consolidado, se reducirán en 5 dB estos máximos permitidos.

La Zonificación Acústica propuesta en este estudio, que se presenta en el plano 2, deberá ser aprobada por la correspondiente Autoridad Municipal.

5. FUENTES DE RUIDO EN EL ENTORNO Y CARACTERÍSTICAS DE INTERÉS PARA EL ESTUDIO.

En la realización del presente estudio se han tenido en cuenta, como fuentes de ruido, las principales infraestructuras existentes en el Término municipal, considerándose así los grandes ejes que construyen la malla principal de la zona urbana y las tres grandes vías que atraviesan el municipio: A-3, N-III y R-3.

Así mismo, se ha considerado como fuente de ruido el tramo de metro en superficie de la línea 9 que cruza parte de la ciudad.

5.1. CARRETERAS DEL ENTORNO

El T.M. de Arganda del Rey se ve atravesado por 3 carreteras principales, que son:

- A-3: La autovía del Este o A-3 es una de las seis autovías radiales de España y la autovía destinada a sustituir a la carretera N-III, uniendo Madrid y la Comunidad Valenciana, concretamente con Valencia. Su trazado forma parte íntegra de la Ruta Europea 901.
- N-III: La N-3 conocida popularmente como Carretera de Valencia, es una carretera nacional perteneciente a la red radial de carreteras españolas.
- R-3: La Autopista Radial 3 o R-3 es una autopista de peaje inaugurada el 16 de febrero de 2004 con el propósito de descongestionar las salidas de Madrid en dirección este.



Figura XX: Principales infraestructuras

Además, se han considerado, por el tráfico que llevan y por su localización y distribución, las siguientes calles del viario urbano de Arganda:

- M-300 entre la A-3 y la R-3
- El Camino de Valdecabañas
- AR-30 que desemboca en el Camino de la Carrera Toledana, posteriormente desemboca en la Calle San Sebastián y después en la Avda. de Alcalá hasta la M-300

- Rda. Del Sur, que desemboca en la Calle Valdemarín, que a su vez se une con el Paseo de los Navegantes y termina en la M-229 hasta cortar con la R-3.

El resto del viario urbano no se ha considerado como fuente de ruido significativa ya que el ruido emitido por el tráfico en esas calles es irrelevante en relación al de los principales viarios que han sido considerados.

Los tráficos de la red viaria e infraestructuras descritas se han obtenido a partir del estudio de tráfico de TEMA, complementados con la información del Mapa de tráfico de 2018.

Los IMD se han distribuido en los periodos de día (de 7:00 a 19:00), tarde (de 19:00 a 23:00) y noche (de 23:00 a 7:00), para poder hacer simulaciones acústicas en los tres periodos.

También se ha analizado el ancho de plataforma y sus características (número de calzadas y de carriles) a partir de la observación de las ortofotos más actuales del PNOA disponibles en el Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG). Las velocidades de circulación se basan en las observadas en la señalización vertical de las mimas en la web Google Maps/Street view y también del Estudio de Tráfico. El firme se considera bituminoso normal en todos los casos.

5.2. OTRAS FUENTES DE RUIDO

Se ha considerado como fuente de ruido representativa la línea 9 de metro, que en parte de la ciudad transcurre por la superficie.

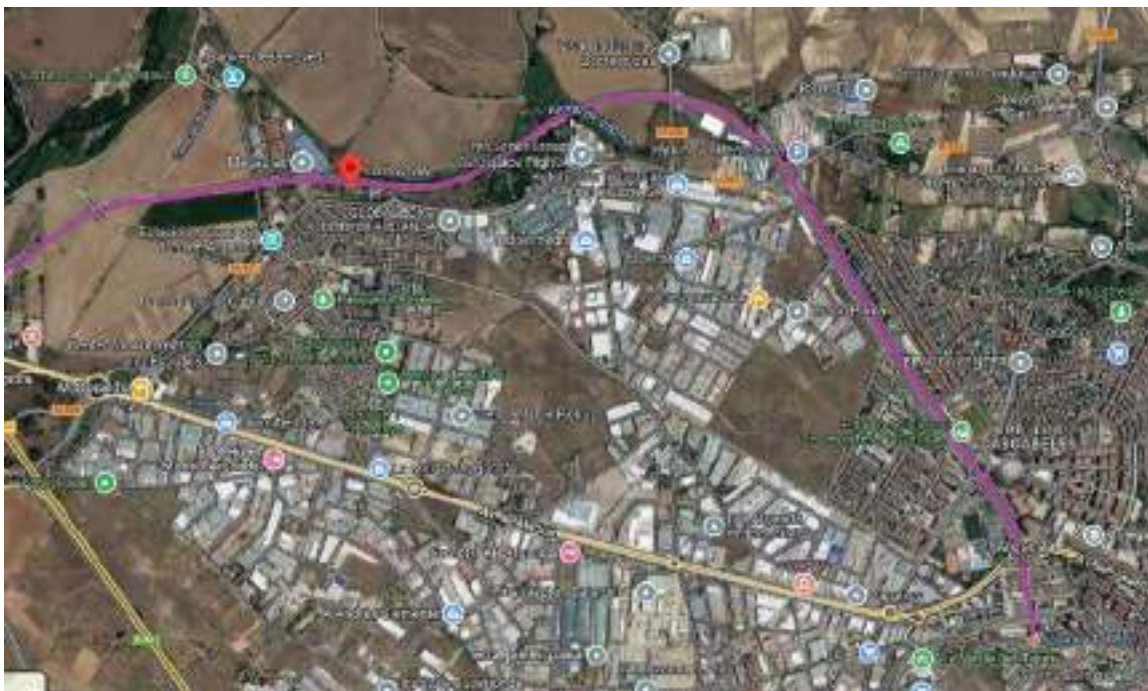


Figura XX: Línea 9 de Metro en el T.M.

Se consultó también la información provista por Metro para estimar el tránsito de trenes en este tramo de la línea.

Horario de trenes / Train timetable

Línea / Line 9 Tramo / Section **Puerta de Arganda - Arganda del Rey**
Sentido / To **Arganda del Rey**

Operación de lunes a viernes, todo el día / Working days from Monday to Friday, the whole day

Estación	Hora	24 de Julio	25 de Julio	26 de Julio	27 de Julio	28 de Julio	29 de Julio	30 de Julio	31 de Julio	1 de Agosto	2 de Agosto	3 de Agosto	4 de Agosto	5 de Agosto	6 de Agosto	7 de Agosto	8 de Agosto	9 de Agosto	10 de Agosto	11 de Agosto	12 de Agosto	13 de Agosto	14 de Agosto	15 de Agosto	16 de Agosto	17 de Agosto	18 de Agosto	19 de Agosto	20 de Agosto	21 de Agosto	22 de Agosto	23 de Agosto	24 de Agosto	25 de Agosto	26 de Agosto	27 de Agosto	28 de Agosto	29 de Agosto	30 de Agosto	31 de Agosto	
Estación	Nombre	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
Puerta de Arganda	06:30																																								
Arganda del Rey	07:30																																								

Estación	Nombre	De 06:00 a 06:30	De 06:30 a 07:00	De 07:00 a 07:30	De 07:30 a 08:00	De 08:00 a 08:30	De 08:30 a 09:00	De 09:00 a 09:30	De 09:30 a 10:00	De 10:00 a 10:30	De 10:30 a 11:00	De 11:00 a 11:30	De 11:30 a 12:00	De 12:00 a 12:30	De 12:30 a 13:00	De 13:00 a 13:30	De 13:30 a 14:00	De 14:00 a 14:30	De 14:30 a 15:00	De 15:00 a 15:30	De 15:30 a 16:00	De 16:00 a 16:30	De 16:30 a 17:00	De 17:00 a 17:30	De 17:30 a 18:00	De 18:00 a 18:30	De 18:30 a 19:00	De 19:00 a 19:30	De 19:30 a 20:00	De 20:00 a 20:30	De 20:30 a 21:00	De 21:00 a 21:30	De 21:30 a 22:00	De 22:00 a 22:30	De 22:30 a 23:00	De 23:00 a 23:30	De 23:30 a 00:00	De 00:00 a 00:30	
Puerta de Arganda	06:30																																						
Arganda del Rey	07:30																																						

Figura XX: Horario de trenes L9 Metro

6. MODELO PARA LOS CÁLCULOS ACÚSTICOS

Para poder hacer la simulación, se ha preparado un modelo tridimensional de cálculo, consistente en un modelo alámbrico en el que se encuentren todos los elementos suficientes para que el terreno y sus aristas de difracción y topografía quede descrito con suficiente detalle. Entre estos elementos, que se han dividido en 9 hojas que cubren todo el área urbana y los nuevos sectores, se encuentran las edificaciones, las aristas exteriores de los taludes de las carreteras, y las plataformas de los ejes viarios y ferroviarios (explanada sobre la que se encuentran las calzadas por las que se circula).

La información de origen que permite construir este modelo es:

- Modelo digital del terreno a partir de la cartografía LIDAR.
- Ortofotografía del PNOA, que permite analizar los anchos de plataforma para construcción de la hoja, la ubicación de los tableros de los puentes, las aristas exteriores de los taludes, pantallas acústicas existentes, etc.
- Las edificaciones del municipio de estudio, que pueden definirse a partir de la información del Catastro y las ortofotografías que permiten extraer las edificaciones existentes y conocer sus características.
- Streetview y GoogleEarth para confirmar los anteriores datos.

El plano 01 de este documento recoge los diferentes elementos que integran este modelo alámbrico y las edificaciones, coloreadas en función de si son propuestas o ya existentes.

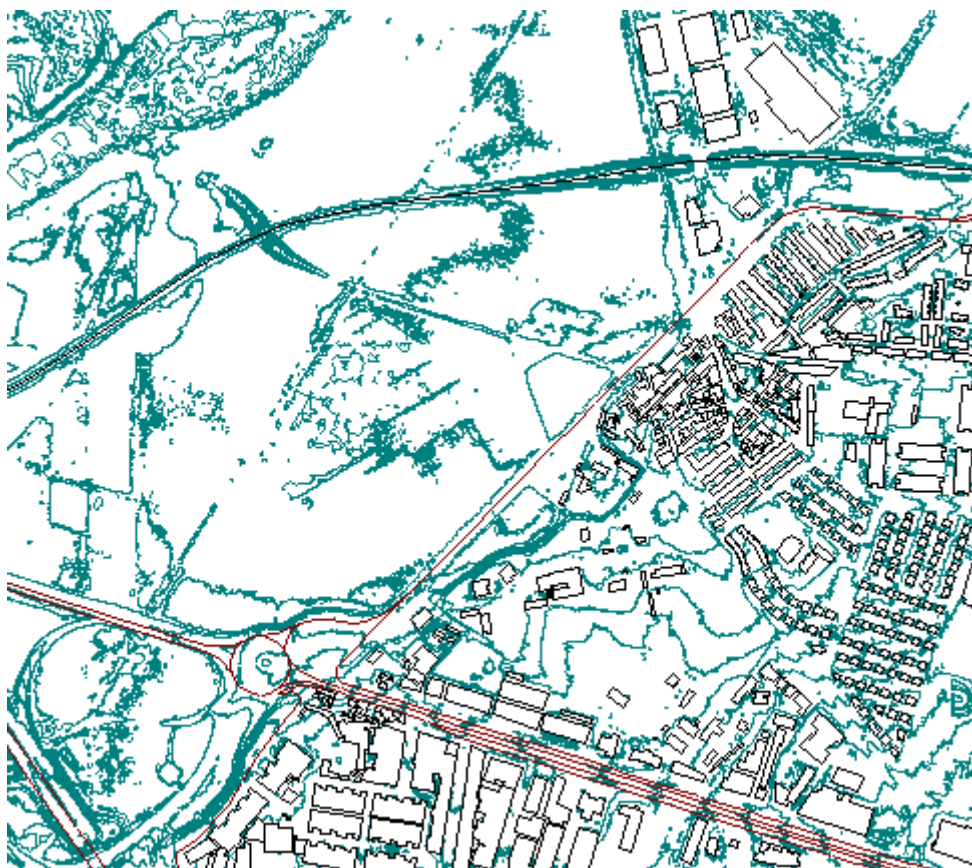


Figura XX: Modelo alámbrico del terreno

En el plano 01, por otra parte, los ejes viarios que han servido para generar las plataformas de las infraestructuras, y que han de introducirse como carreteras en el programa de cálculo con sus parámetros necesarios para caracterizarlas como fuentes de ruido, se representan etiquetados con su código único identificativo.

Una vez introducidas en el modelo de cálculo las fuentes de ruido, con las características vistas, el programa de cálculo que se va a emplear en este trabajo es el Software CADNA-A, empleando la metodología CNOSSOS-EU, derivada de la directiva europea y de obligada aplicación desde el año 2018.

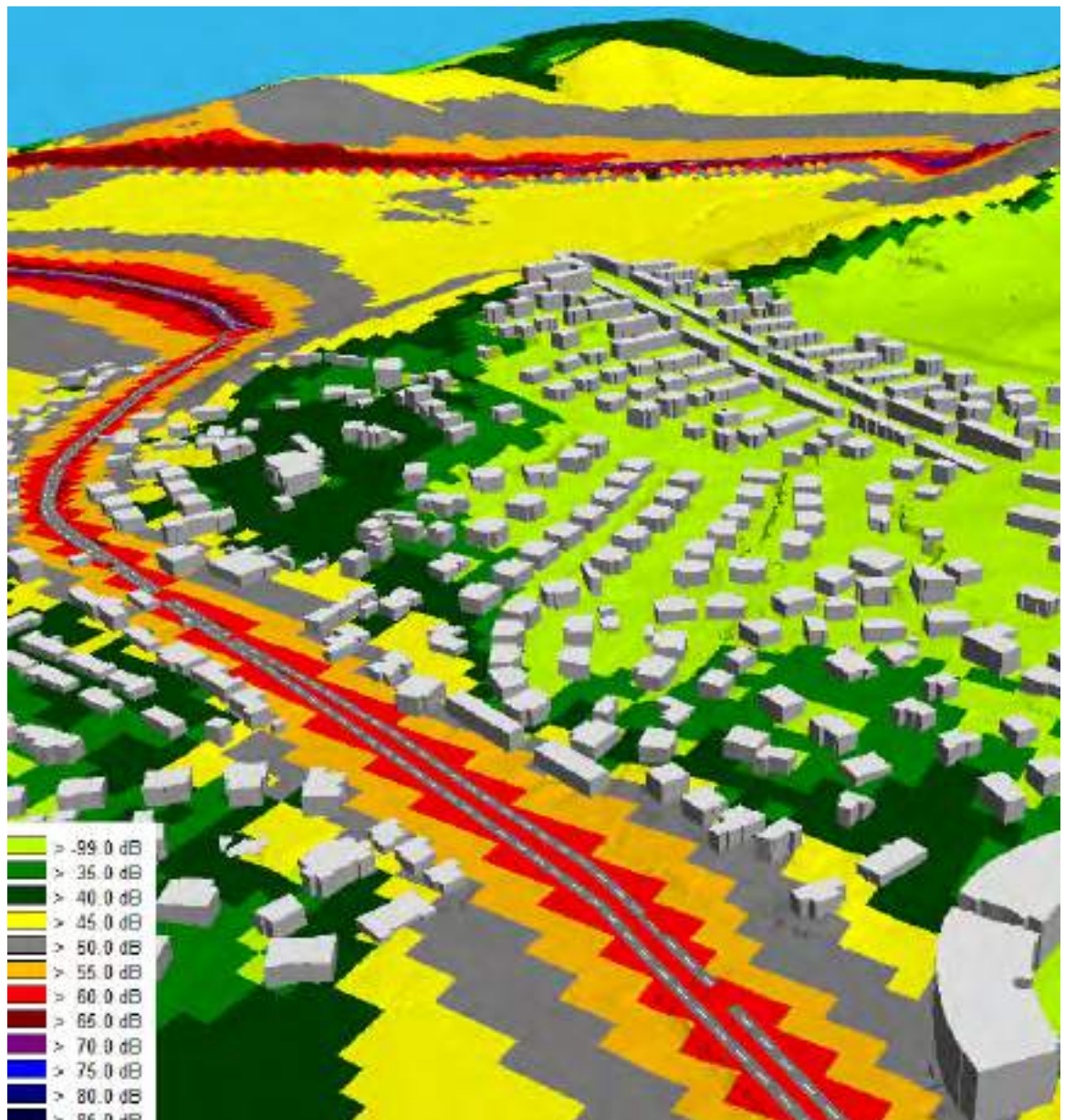


Figura XX: Modelo de cálculo en CADNA-A 3D

7. ANÁLISIS DE LOS NIVELES DE RUIDO EXISTENTES EN EL ENTORNO Y SU COMPATIBILIDAD CON LOS USOS PLANTEADOS.

Se han realizado cálculos de los niveles sonoros que causan las fuentes de ruido a 4 m de altura, en las superficies objeto de estudio, para los diferentes periodos horarios, día, tarde y noche.

Se ha analizado el escenario actual, considerando el tráfico preoperacional y las edificaciones existentes. No obstante, el modelo también abarca los nuevos sectores.

Los planos del 3 al 11 recogen los niveles de ruido en dB(A) existentes para cada una de las hojas a 4m de altura sobre el terreno.

Para analizar si existen o no conflictos acústicos, definidos esto como superación de los Objetivos de Calidad Acústica establecidos para cada ordenación, se ha contrastado el modelo calculado mediante el software CADNA-A con los OCAs de cada área.

Los OCAs correspondientes a las ordenaciones propuestas son los siguientes:

ORDENACIÓN	OCAs		
Dotacional	70	70	65
Dotacional en suelo urbanizable	65	65	60
Equipamiento	*	*	*
Industrial	75	75	65
Logístico en suelo urbanizable	65	65	60
Residencial	65	65	55
Residencial de transformación	65	65	55
Residencial en suelo urbanizable	60	60	50
Terciario en suelo urbanizable	65	65	60

(*) En el límite perimetral de estos sectores del territorio no se superarán los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al resto de áreas acústicas colindantes con ellos.

Se recogen a continuación los modelos para periodo de día, tarde y noche en el entorno del ámbito de la modificación.

7.1. RESULTADOS POR HOJAS: SITUACIÓN PREOPERACIONAL

7.1.1. HOJA 1

A. PERIODO DE DÍA



B. PERIODO DE TARDE



C. PERIODO DE NOCHE



7.1.2. HOJA 2

A. PERIODO DE DÍA



B. PERIODO DE TARDE



C. PERIODO DE NOCHE



7.1.3. HOJA 3**A. PERIODO DE DÍA****B. PERIODO DE TARDE**

C. PERIODO DE NOCHE



7.1.4. HOJA 4

A. PERIODO DE DÍA



B. PERIODO DE TARDE



C. PERIODO DE NOCHE



7.1.5. HOJA 5**A. PERIODO DE DÍA****B. PERIODO DE TARDE**

C. PERIODO DE NOCHE**7.1.6. HOIA 6****A. PERIODO DE DÍA**

B. PERIODO DE TARDE



C. PERIODO DE NOCHE

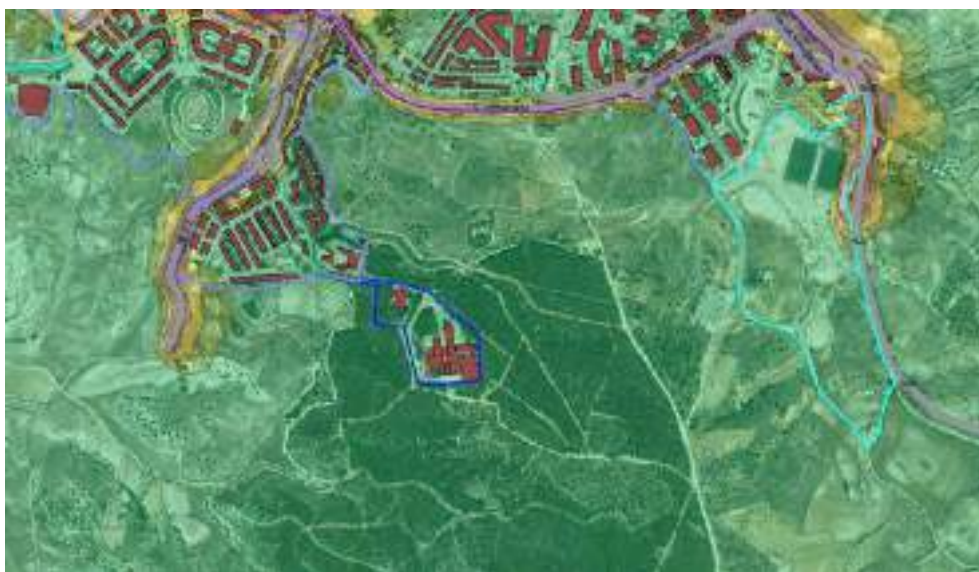


7.1.7. HOJA 7

A. PERIODO DE DÍA



B. PERIODO DE TARDE



C. PERIODO DE NOCHE



7.1.8. HOJA 8

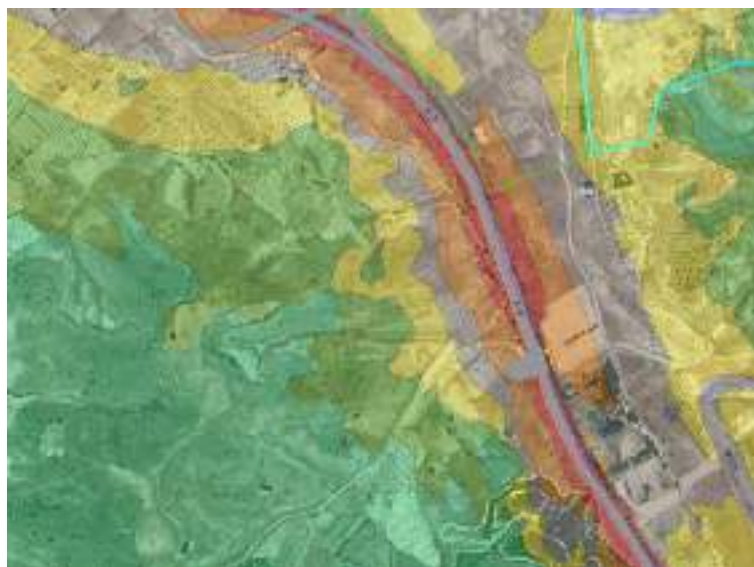
A. PERIODO DE DÍA



B. PERIODO DE TARDE

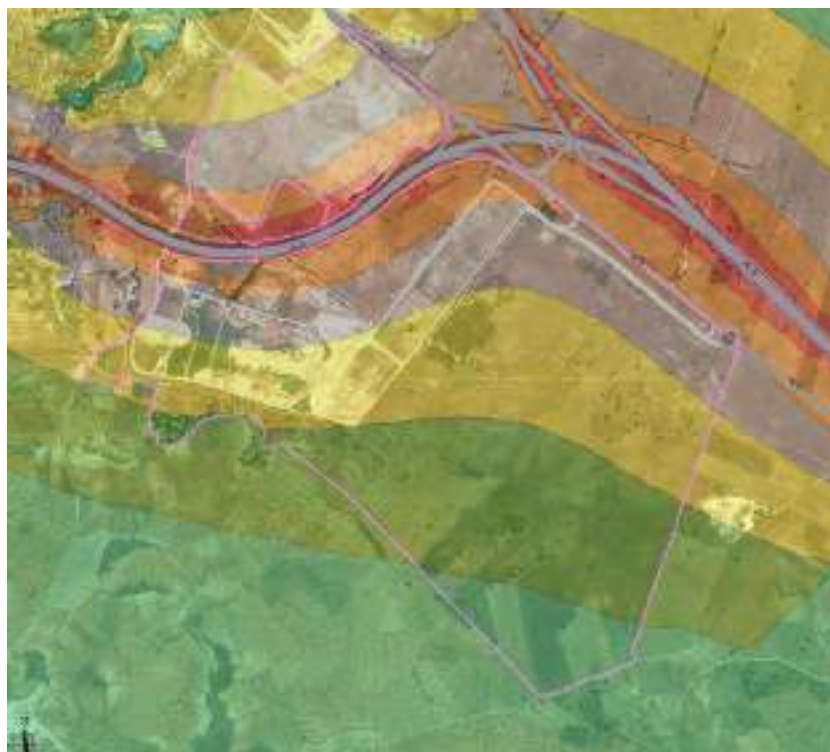


C. PERIODO DE NOCHE



7.1.9. HOJA 9**A. PERIODO DE DÍA****B. PERIODO DE TARDE**

C. PERIODO DE NOCHE






7.2. RESULTADOS PARA LOS NUEVOS SECTORES: SITUACIÓN PREOPERACIONAL




7.2.1. SUS-R1

PLANEAMIENTO VIGENTE	PLANEAMIENTO PROPUESTO	NÚMERO Y DENOMINACIÓN	USO GLOBAL	SUP. (m ²)	EDIFICABILIDAD (m ²)
Suelo residencial no programado	Suelo Urbanizable Sectorizado Residencial	SUS-R1	Residencial	223.213,00	118.508,48
		El Guijar			
Localización					
Niveles sonoros día					
Niveles sonoros noche					



7.2.2. **SUS-R2**

PLANEAMIENTO VIGENTE	PLANEAMIENTO PROPUESTO	NÚMERO Y DENOMINACIÓN	USO GLOBAL	SUP. (m ²)	EDIFICABILIDAD (m ²)
Suelo industrial no programado	Suelo Urbanizable Sectorizado Residencial	SUS-R2 Ensanche Poveda	Residencial	206.740,00	109.762,62
Localización					
Niveles sonoros día					
Niveles sonoros noche					

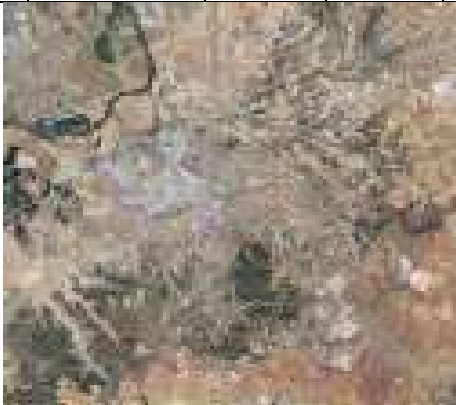


7.2.3. **SUS-R3**

PLANEAMIENTO VIGENTE	PLANEAMIENTO PROPUESTO	NÚMERO Y DENOMINACIÓN	USO GLOBAL	SUP. (m ²)	EDIFICABILIDAD (m ²)
Suelo no urbanizable protegido	Suelo Urbanizable Sectorizado Residencial	SUS-R3	Residencial	161.067,00	85.513,86
		Hospital			
Localización					
Niveles sonoros día					
Niveles sonoros noche					

7.2.4. **SUS-R4**




PLANEAMIENTO VIGENTE	PLANEAMIENTO PROPUESTO	NÚMERO Y DENOMINACIÓN	USO GLOBAL	SUP. (m ²)	EDIFICABILIDAD (m ²)
Suelo residencial no programado	Suelo Urbanizable Sectorizado Residencial	SUS-R4	Residencial	204.276,00	106.792,00
		Grillero-2			
Localización					
Niveles sonoros día					
Niveles sonoros noche					

7.2.5. **SUS-T1**



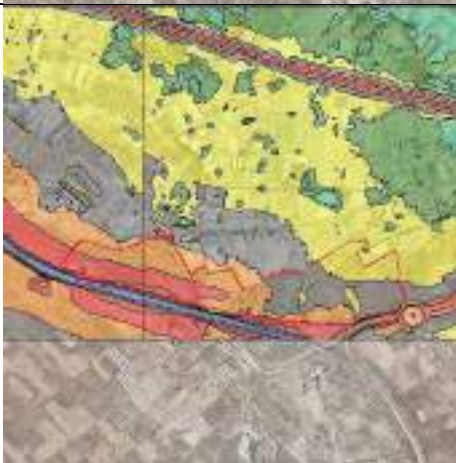
PLANEAMIENTO VIGENTE	PLANEAMIENTO PROPUESTO	NÚMERO Y DENOMINACIÓN	USO GLOBAL	SUP. (m ²)	EDIFICABILIDAD (m ²)
Suelo industrial no programado	Suelo Urbanizable Sectorizado Terciario	SUS-T1	Terciario	347.236,00	149.618,00
		El Valle			
Localización					
Niveles sonoros día					
Niveles sonoros noche					

7.2.6. **SUS-I1**

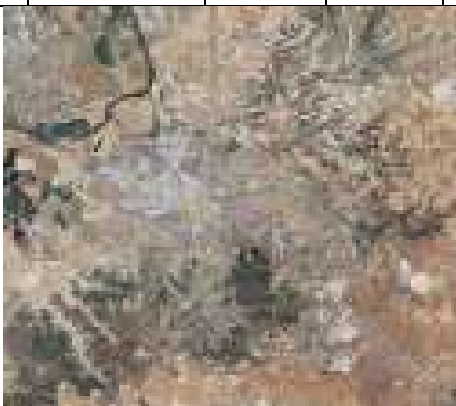


PLANEAMIENTO VIGENTE	PLANEAMIENTO PROPUESTO	NÚMERO Y DENOMINACIÓN	USO GLOBAL	SUP. (m ²)	EDIFICABILIDAD (m ²)
	Suelo Urbanizable	SUS-I1	Industrial	411.992,21	280.827,96

Suelo industrial no programado	Sectorizado Industrial	Las Monjas			
Localización					
Niveles sonoros día					
Niveles sonoros noche					


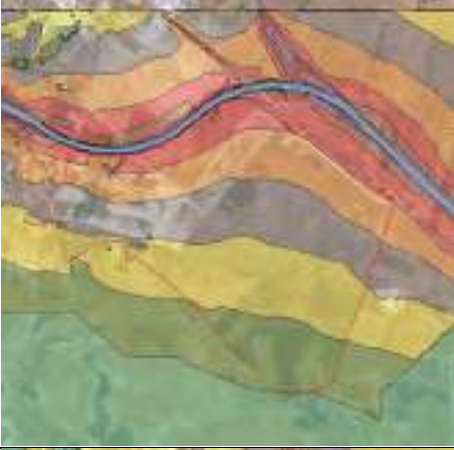
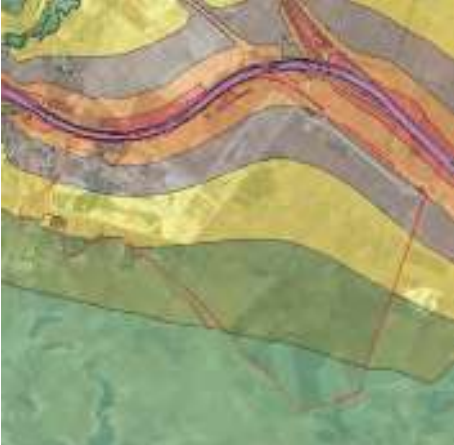
7.2.7. **SUS-I2**

PLANEAMIENTO VIGENTE	PLANEAMIENTO PROPUESTO	NÚMERO Y DENOMINACIÓN	USO GLOBAL	SUP. (m ²)	EDIFICABILIDAD (m ²)
Suelo industrial programado	Suelo Urbanizable Sectorizado Industrial	SUS-I2 Camino del Porcal	Industrial	319.740,70	217.946,18
Localización					
Niveles sonoros día					
Niveles sonoros noche					

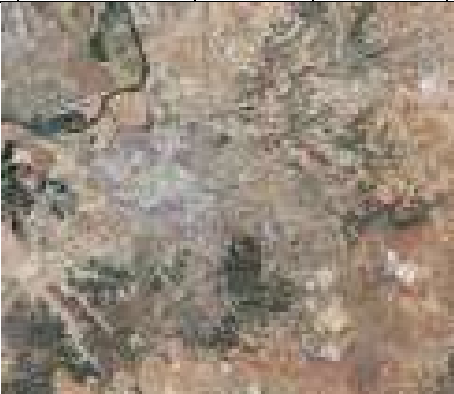


7.2.8. **SUS-13**

PLANEAMIENTO VIGENTE	PLANEAMIENTO PROPUESTO	NÚMERO Y DENOMINACIÓN	USO GLOBAL	SUP. (m ²)	EDIFICABILIDAD (m ²)
Suelo industrial programado	Suelo Urbanizable Sectorizado Industrial	SUS-13 Ronda del Sur	Industrial	87.536,92	59.668,15
Localización					
Niveles sonoros día					
Niveles sonoros noche					




7.2.9. SUS-L1

PLANEAMIENTO VIGENTE	PLANEAMIENTO PROPUESTO	NÚMERO Y DENOMINACIÓN	USO GLOBAL	SUP. (m ²)	EDIFICABILIDAD (m ²)
Suelo urbanizable no sectorizado	Suelo Urbanizable Sectorizado Industrial	SUS-L1	Industrial Logístico	2.766.590,00	1.099.500,88
		Gallina Blanca			
Localización					
Niveles sonoros día					
Niveles sonoros noche					

7.2.10. SUS-L2

PLANEAMIENTO VIGENTE	PLANEAMIENTO PROPUESTO	NÚMERO Y DENOMINACIÓN	USO GLOBAL	SUP. (m ²)	EDIFICABILIDAD (m ²)
Suelo urbanizable no sectorizado	Suelo Urbanizable Sectorizado Industrial	SUS-L2	Industrial Logístico	2.766.590,00	1.099.500,88
		El Hoyón			
Localización					
Niveles sonoros día					
Niveles sonoros noche					

7.2.11. SUS-E1

PLANEAMIENTO VIGENTE	PLANEAMIENTO PROPUESTO	NÚMERO Y DENOMINACIÓN	USO GLOBAL	SUP. (m ²)	EDIFICABILIDAD (m ²)
Suelo industrial no programado	Suelo Urbanizable Sectorizado Campus Empresarial	SUS-E1 Valdepenas	Campus Empresarial	160.818,11	87.336,72
Localización					
Niveles sonoros día					
Niveles sonoros noche					

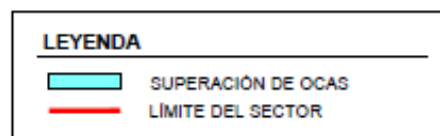
8. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS. CONCLUSIONES.

Con la finalidad de estimar si es necesaria la implantación de medidas correctoras, se han elaborado unos planos de superación de los OCAs para cada uno de los nuevos sectores, en los periodos de día y de noche, siendo este último el más exigente.

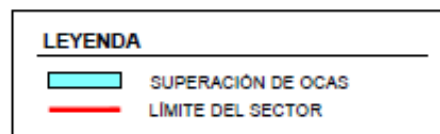
Los resultados se muestran a continuación.

8.1. SUS-R1

8.1.1. PERIODO DE DÍA



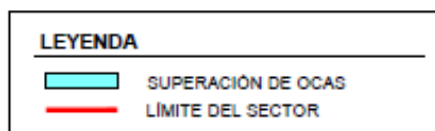
8.1.2. PERIODO DE NOCHE



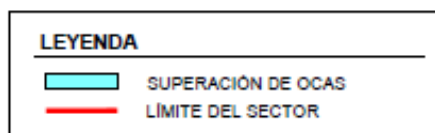
Este sector, con el tráfico preoperacional no presentaría ningún incumplimiento de los Objetivos de Calidad Acústica establecidos para el uso propuesto.

8.2. SUS-R2

8.2.1. PERIODO DE DÍA



8.2.2. PERIODO DE NOCHE



Este sector, con el tráfico preoperacional supera los Objetivos de Calidad Acústica establecidos para el uso propuesto en la zona norte. Deberán considerarse medidas correctoras tras el estudio de la situación postoperacional, que podrán ser pantallas acústicas o retranqueo de las edificaciones.

8.3. SUS-R3

8.3.1. PERIODO DE DÍA



LEYENDA	
	SUPERACIÓN DE OCAS
	LÍMITE DEL SECTOR

8.3.2. PERIODO DE NOCHE

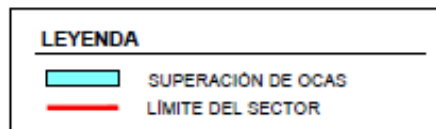


LEYENDA	
	SUPERACIÓN DE OCAS
	LÍMITE DEL SECTOR

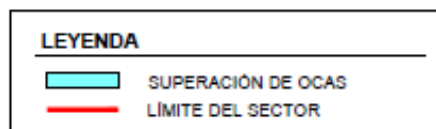
Este sector, con el tráfico preoperacional supera los Objetivos de Calidad Acústica establecidos para el uso propuesto en la zona norte en el periodo nocturno. Deberán considerarse medidas correctoras tras el estudio de la situación postoperacional, que podrán ser pantallas acústicas o retranqueo de las edificaciones.

8.4. SUS-R4

8.4.1. PERIODO DE DÍA



8.4.2. PERIODO DE NOCHE





Este sector, con el tráfico preoperacional supera los Objetivos de Calidad Acústica establecidos para el uso propuesto en la zona este. Deberán considerarse medidas correctoras tras el estudio de la situación postoperacional, que podrán ser pantallas acústicas o retranqueo de las edificaciones.

8.5. SUS-T1



8.5.1. PERIODO DE DÍA



LEYENDA	
	SUPERACIÓN DE OCAS
	LÍMITE DEL SECTOR

8.5.2. PERIODO DE NOCHE





LEYENDA	
	SUPERACIÓN DE OCAS
	LÍMITE DEL SECTOR

Este sector, con el tráfico preoperacional supera los Objetivos de Calidad Acústica establecidos para el uso propuesto en torno al vario que lo cruza y en la zona suroeste. Deberán considerarse medidas correctoras tras el estudio de la situación postoperacional, que podrán ser pantallas acústicas o retranqueo de las edificaciones.

8.6. SUS-I1



8.6.1. PERIODO DE DÍA



LEYENDA	
	SUPERACIÓN DE OCAS
	LÍMITE DEL SECTOR

8.6.2. PERIODO DE NOCHE



LEYENDA	
	SUPERACIÓN DE OCAS
	LÍMITE DEL SECTOR

Este sector, con el tráfico preoperacional supera los Objetivos de Calidad Acústica establecidos para el uso propuesto en la zona oeste. Deberán considerarse medidas correctoras tras el estudio de la situación postoperacional, que podrán ser pantallas acústicas o retranqueo de las edificaciones.

8.7. SUS-12

8.7.1. PERIODO DE DÍA



LEYENDA	
	SUPERACIÓN DE OCAS
	LÍMITE DEL SECTOR

8.7.2. PERIODO DE NOCHE

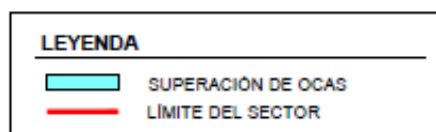


LEYENDA	
	SUPERACIÓN DE OCAS
	LÍMITE DEL SECTOR

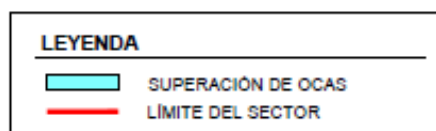
Este sector, con el tráfico preoperacional supera los Objetivos de Calidad Acústica establecidos para el uso propuesto en la zona oeste. Deberán considerarse medidas correctoras tras el estudio de la situación postoperacional, que podrán ser pantallas acústicas o retranqueo de las edificaciones.

8.8. SUS-13

8.8.1. PERIODO DE DÍA



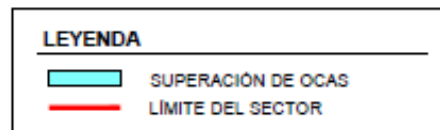
8.8.2. PERIODO DE NOCHE



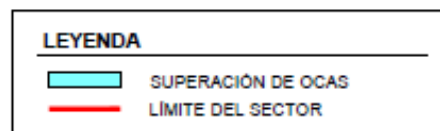
Este sector, con el tráfico preoperacional no presentaría ningún incumplimiento de los Objetivos de Calidad Acústica establecidos para el uso propuesto.

8.9. SUS-L1

8.9.1. PERIODO DE DÍA



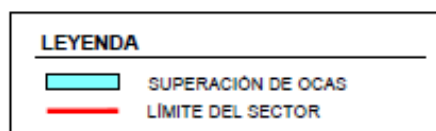
8.9.2. PERIODO DE NOCHE



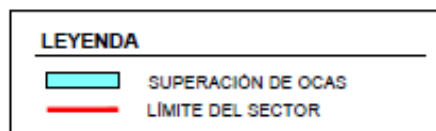
Este sector, con el tráfico preoperacional supera los Objetivos de Calidad Acústica establecidos para el uso propuesto en unas pequeñas áreas de la zona norte. Deberán considerarse medidas correctoras tras el estudio de la situación postoperacional, que podrán ser pantallas acústicas o retranqueo de las edificaciones.

8.10. SUS-L2

8.10.1. PERIODO DE DÍA



8.10.2. PERIODO DE NOCHE





Este sector, con el tráfico preoperacional supera los Objetivos de Calidad Acústica establecidos para el uso propuesto en la zona sur. Deberán considerarse medidas correctoras tras el estudio de la situación postoperacional, que podrán ser pantallas acústicas o retranqueo de las edificaciones.

8.11. SUS-E1



8.11.1. PERIODO DE DÍA



LEYENDA	
	SUPERACIÓN DE OCAS
	LÍMITE DEL SECTOR

8.11.2. PERIODO DE NOCHE



LEYENDA	
	SUPERACIÓN DE OCAS
	LÍMITE DEL SECTOR

Este sector, con el tráfico preoperacional no presentaría ningún incumplimiento de los Objetivos de Calidad Acústica establecidos para el uso propuesto.

