

ANEXO 10. ESTUDIO DE TRÁFICO

TRÁFICO

El objetivo principal el Estudio de Tráfico es su tratamiento como fuente de ruido, pero también la evaluación de los hipotéticos impactos que la implantación de una actividad terciaria de cualquiera de los usos que propone autorizar este Plan Especial pudiera suponer en la densidad de vehículos en la zona, tanto en el sentido de la movilidad como del estacionamiento. En todo caso, como ya hemos analizado anteriormente, la implantación de actividades terciarias en el polígono que sustituyen a las tradicionalmente industriales, siempre es favorable al tráfico, tanto desde un punto de vista acústico como de movilidad, ya que, al ir desapareciendo la presencia y movimiento de vehículos pesados y de gran tamaño en el interior del municipio ligados al funcionamiento del polígono, pero también en el interior y perímetro del propio polígono, y con ello los procesos de maniobra, carga y descarga, etc., el tráfico se ve muy beneficiado.

TRÁFICO ACTUAL Y PREVISTO.

Tráfico en la situación actual:

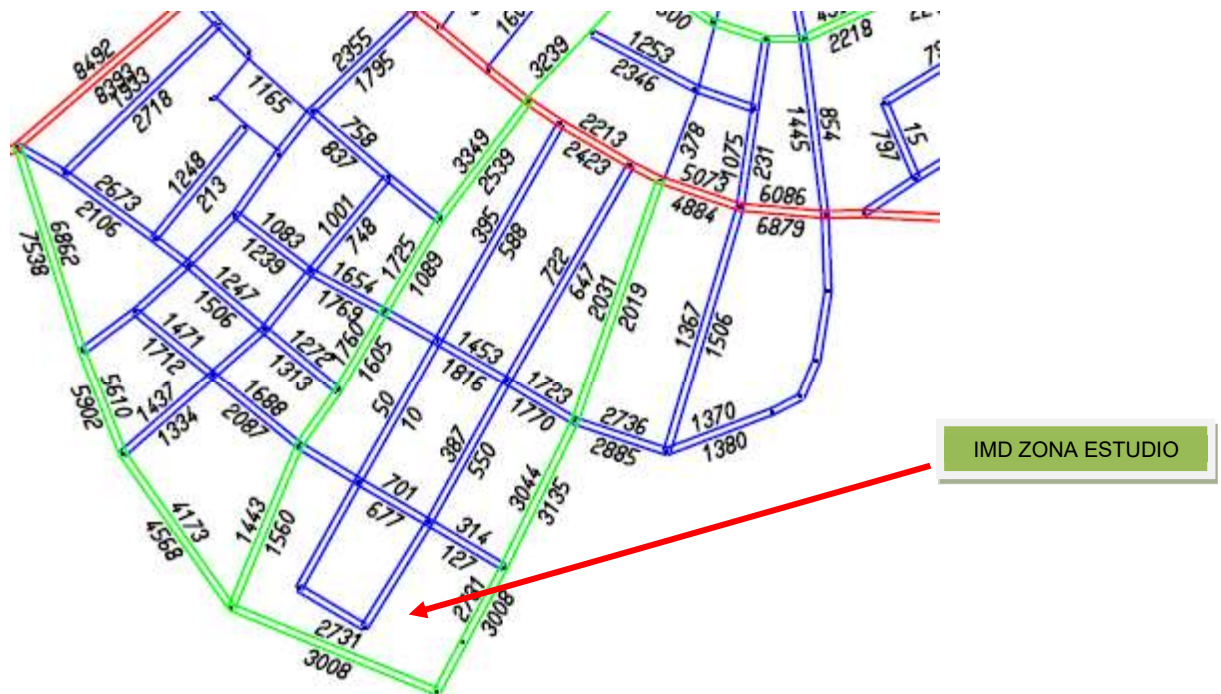
Las principales calles aledañas a la parcela de estudio son:

- Calle E
- Calle Marcelino Camacho
- Calle Moraleja de En medio
- Avenida de la Vía Láctea

Para estimar los datos de tráfico de las calles, se han considerado los datos del estudio de movilidad incluidos en el Plan General de Móstoles. Como el estudio de movilidad se realizó en el año 2005 se ha considerado oportuno aumentar proporcionalmente el tráfico introducido en el modelo acústico.

El tráfico se ha aumentado en la proporción que se indica en la “Orden FOM/3317/2010 de 17 de diciembre por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento”. Para el caso que nos ocupa se aumentará un promedio del 1,44% anual.

La siguiente imagen muestra los datos de la IMD obtenidos del plan del estudio de movilidad:



La siguiente tabla muestra la IMD considerando el aumento del tráfico hasta el año 2034:

INCREMENTO DE TRAFICO CONSIDERADO PARA AÑO 2034			
CALLE	IMD	% VEHÍCULOS PESADOS	VELOCIDAD MÁXIMA (km/h)
Calle E	895	30%	30
Calle Marcelino Camacho	1953	30%	30
Calle Moraleja de Enmedio	5077	30%	50
Avenida de la Vía Láctea	9839	30%	50
Calle de Aldebarán	1269	30%	30
Calle Unicornio	635	30%	30

A partir de estos datos se procede a calcular las IMH (intensidad media horaria, expresado en número de vehículos/hora) de cada periodo teniendo en cuenta, que para el periodo día y noche se calculará dividiendo su correspondiente IMD entre el número de horas que comprende el periodo completo (16h para el periodo diurno y 8 horas para el periodo nocturno), conforme a los siguientes algoritmos de cálculo:

IMH día (periodo diurno) = $IMD \cdot 0,85/16$

IMH noche (periodo noche) = $IMD \cdot 0,15/8$

Siguiendo estos criterios, en la siguiente tabla quedan reflejados los datos de tráfico específicos que se asignaron en el modelo de predicción acústica a cada uno de los viales.

IMH CONSIDERADO SITUACION ACTUAL				
CALLE	IMH DIA Veh/h	IMH NOCHE Veh/h	% VEHÍCULOS PESADOS	VELOCIDAD MÁXIMA (km/h)
Calle E	50	8	30%	30
Calle Marcelino Camacho	109	16	30%	30
Calle Moraleja de Enmedio	282	44	30%	50
Avenida de la Via Laceta	546	86	30%	50
Calle de Aldebaran	71	11	30%	30
Calle Unicornio	36	6	30%	30

5.2. Tráfico en la situación postoperacional:

En la parcela objeto de estudio existe una nave que se va a mantener, si bien en la cual se implantará un nuevo uso terciario que será compatible con los siguientes usos que quedan autorizados por este Plan Especial:

- Del uso genérico “estancia y residencia”:
 - o Hotelero
- Del uso genérico “abastecimiento y consumo”:
 - o Comercio especializado incluido alimentario hasta 2500 m2
 - o Hostelería y ocio
- Del uso genérico “productivo”:
 - o Terciario productivo y de servicios
 - o Comercio industrial
 - o Abastecimiento de combustibles (previa autorización expresa de la Comisión de Gobierno Municipal)
- Del uso genérico “equipamientos”:
 - o Deportivo: gimnasio
 - o Docente: guarderías al servicio del polígono, centros de enseñanza relacionados con el uso genérico del polígono y centros de investigación, centros y talleres de formación, centros de ensayos musicales, estudios de grabación y similares.
 - o Sanitario: dispensarios, consultorios, oficinas de farmacia y centros ópticos.
 - o Servicios administrativos: oficinas de la Administración, bomberos, policía y servicios de seguridad.
- Centros de servicios en los que, además de los usos antes explicitados, se autorizan en edificio exclusivo:
 - o Pequeño y mediano comercio
 - o Hostelería y ocio.

De cara a los usos definidos en la Ordenanza general para la prevención de la contaminación acústica del Ayuntamiento de Móstoles de 2019 estos usos de suelo se corresponderían con:

Tipo III (d): área tolerablemente ruidosa. — Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en (c). En ella se incluyen las zonas con predominio de los siguientes usos del suelo:

- Uso de hospedaje.
- Uso de oficinas o servicios.
- Uso comercial.
- Uso deportivo.
- Servicios públicos.

Tipo IV (c): área ruidosa. Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos. En ella se incluyen las zonas con predominio de los siguientes usos del suelo:

- Uso terciario recreativo y espectáculos.

Estos usos de suelo se tendrán en cuenta para calcular el tráfico inducido por la futura actividad a desarrollar en el edificio existente.

Teniendo en cuenta las dimensiones de la parcela y del edificio existente, se ha estimado añadir una circulación media de 30 vehículos por hora (incluyendo las operaciones de carga y descarga necesarias para el mantenimiento de la actividad) desde las 08:00 h hasta las 22:00 h (periodo día) y una circulación de 10 vehículos hora desde las 22:00 h hasta las 08:00 h (periodo noche) a la situación postoperacional, para las calles aledañas a la parcela.

Siguiendo estos criterios, en la siguiente tabla quedan reflejados los datos de tráfico específicos que se asignaron en el modelo de predicción acústica a cada uno de los viales.

IMH CONSIDERANDO LA SITUACION FUTURA				
CALLE	IMH DIA Veh/h	IMH NOCHE Veh/h	% VEHÍCULOS PESADOS	VELOCIDAD MÁXIMA (km/h)
Calle E	58	9	30%	30
Calle Marcelino Camacho	125	20	30%	30
Calle Moraleja de Enmedio	325	51	30%	50
Avenida de la Vía láctea	630	99	30%	50
Calle de Aldebarán	82	13	30%	30
Calle Unicornio	41	7	30%	30

Vemos que el aumento de tráfico en la zona derivado del cambio de uso es moderado. Se trataría de un incremento de en torno a un 15% tanto en la calle Marcelino Camacho como en la calle Moraleja de Enmedio. Esto en lo que se refiere a cantidad bruta de vehículos, ya que hay que tener en cuenta la reducción del número de vehículos pesados y de gran tamaño al sustituirse un uso industrial por un uso terciario, lo cual supone en cualquier caso un impacto positivo en la zona como hemos visto al principio.

APARCAMIENTO

El otro gran aspecto que hay que tratar al hablar de tráfico en el municipio de Móstoles es el del aparcamiento. La ciudad adolece tradicionalmente de una escasez de plazas de aparcamiento, especialmente en el centro, que aparte de ser un problema en sí mismo dificulta además la movilidad debido a la gran cantidad de vehículos circulando en busca de aparcamiento.

Se ha llevado a cabo un estudio de las necesidades de aparcamiento que llevará aparejada la implantación de cualquiera de los usos terciarios que quedan autorizados con la aprobación de este plan Especial (centrando el estudio en el uso hotelero por las razones expuestas más arriba).

El siguiente cálculo se ha realizado en base al método “Criterios para la estimación del tráfico en hora punta” de la Diputación Foral de Vizcaya.

Estimación de vehículos atraídos por el nuevo uso:

Vamos a hacer una estimación de la demanda de aparcamiento para la implantación de un deportivo (gimnasio) en la parcela.

Hemos visto en el apartado anterior que el nuevo uso terciario puede suponer añadir una circulación media de 30 vehículos por hora (incluyendo las operaciones de carga y descarga necesarias para el mantenimiento de la actividad) desde las 08:00 h hasta las 22:00 h (periodo día) y una circulación de 10 vehículos hora desde las 22:00 h hasta las 08:00 h (periodo noche) a la situación postoperacional, para las calles aledañas a la parcela.

Con este incremento sobre la situación preoperacional tenemos en la calle Marcelino Camacho:

IMH CONSIDERANDO LA SITUACION FUTURA				
CALLE	IMH DIA Veh/h	IMH NOCHE Veh/h	% VEHÍCULOS PESADOS	VELOCIDAD MÁXIMA (km/h)
Calle Marcelino Camacho	125	20	30%	30

Tendríamos por tanto en total 145 viajes al día de media. Extrapolando esa media a una semana, tendríamos 1015 viajes a la semana. Si suponemos que se trata de viajes de ida y vuelta por visitas al establecimiento, podemos inferir que cada dos viajes implica un vehículo que debe estacionar mientras hace uso de la instalación. Por tanto tendríamos 508 vehículos a la semana.

Podemos estimar que no todos los días tendrán la misma afluencia de público y que, de acuerdo a estudios realizados para establecimientos deportivos, el día máxima afluencia de público de la semana es el lunes, día en que se produce el 20% del tráfico semanal. Así pues, el establecimiento atraerá 102 coches en un sábado medio.

Dentro del lunes, la hora punta se produce por la tarde entre 18:00 y 19:00, con un 15% del tráfico diario, por lo que en la hora punta del lunes accederán 15 coches.

La duración media del tiempo de visita al gimnasio es de 1.25 horas. Por tanto, tendremos una necesidad de aparcamiento dentro de la parcela de $15 \times 1.25 = 18.75$

plazas en la hora punta del lunes. Por tanto la necesidad de plazas de aparcamiento en hora punta será de 19.

Comprobamos que esta demanda punta de plazas de aparcamiento es inferior a la dotación mínima obligatoria que exige la Ordenanza del Plan Especial en correspondencia con el P.G.O.U.

Si tomamos la dotación mínima de 1.5 plazas por cada 100 m² construidos (estándar Comunidad de Madrid) obtendríamos un mínimo de 20 plazas ($1310.44 / 100 \times 1.5$). Por tanto, la dotación mínima de la LSCM'01 es superior a las 19 plazas que serían necesarias en base al cálculo de necesidades en hora punta anterior.

Por tanto, en base al cálculo efectuado para el uso de gimnasio, **la demanda de plazas de aparcamiento que la implantación de un establecimiento de este uso demandaría queda cubierta por la dotación mínima obligatoria que exige la Ordenanza del Plan Especial y el P.G.O.U. de Móstoles, por lo que los usos propuestos no van a implicar impacto negativo alguno sobre las condiciones de estacionamiento en la zona.**