

## **ÁREA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DIVISIÓN EMPRENDIMIENTOS DE ALTA COMPLEJIDAD**

**Montevideo, 07 de enero de 2019**

**Ref: Ministerio de Transporte y Obras Públicas.  
Proyecto Ferroviario Montevideo - Paso de los Toros.**

### **Solicitud de información complementaria 05**

A partir del análisis del Anexo VI del EsIA "Estudio de Nivel de Presión Sonora" presentado como respuesta a la solicitud de información complementaria 03 (SIC 03) el 7 de noviembre del 2018, surge un conjunto de observaciones y necesidad de complementos que a continuación se presenta.

DINAMA evaluó la posible afectación al aumento del nivel de presión sonora en toda la traza de la vía, a partir de las isófonas de presión sonora equivalente en horario nocturno y diurno obtenidas por modelación numérica, según fuera presentado en la antedicha respuesta. Del análisis surge que existiría un conjunto de zonas para las que no fueron previstas medidas de mitigación ni monitoreo operacional, pero que por sus particularidades –a juicio de DINAMA– lo ameritarían:

- km 4+300 (Prado, Montevideo) Existen viviendas a 10 m al este de la vía, entre calles Valentín Gómez e Inocencia Raffo (aprox. 120 m), donde la posición de la isófona de 55 dBA indica que podría haber afectación por ruido durante la noche, además, dada la proximidad que tienen a la vía, podrían estar por encima del valor umbral de referencia para interiores. Por ello, debería existir allí al menos un punto de monitoreo para dar seguimiento a esta situación, de manera de confirmar si es necesario o no tomar medidas de mitigación.
- km 4+800 (Paso Molino, Montevideo) Frente a la zona de muro a ser elevado (al oeste de la vía) hay una zona (entre India Muerta y San Miguel) que podría potencialmente resultar afectada. La casa de la esquina de India Muerta, que tiene un muro con aberturas que la separa de la vía, sería la más

Primera firma: Milton Ituarte 07/01/2019  
Ing. Quím. Rosario Lucas - Gerente del Área  
Ing. Civ. Milton Ituarte - Técnico

comprometida. Debería ubicarse al menos un punto de monitoreo en San Miguel (al oeste de la vía), para definir la eventual necesidad de mejorar la aislación acústica entre la vía y las casas linderas.

- km 5+000 (Paso Molino, Montevideo) En la zona pasando Agraciada parecería que la definición del eje de la vía en el modelo numérico no hubiera sido la correcta. Aparentemente en la modelación la vía estaría desplazada, y por lo tanto algunas casas antes de llegar a Pilar Costa podrían llegar a quedar afectadas. Se solicita verificar esta situación y plantear las medidas de mitigación que eventualmente debieran aplicarse.
- km 5+550 (Prado, Montevideo) En Centro de Educación Inicial Cooperativa la Escuelita, el nivel de presión sonora equivalente en horario diurno supera el valor de referencia en 5 dBA, por lo que allí se debería incorporar medidas de mitigación.
- km 5+800 (Belvedere, Montevideo) Existe una casa en ZNC6 (en Gauchos y la vía al este) que se verá ciertamente afectada por ruido, en tanto se encuentra dentro de la faja de 15 m y con ventanas sobre la propia medianera, sin un muro que la separe de la vía (ni tampoco con mucha posibilidad de construir uno, dada la topografía del lugar). Eventualmente en este caso, con la anuencia del propietario, se podría intentar mejorar las aberturas y techo de la edificación como forma de mitigación si ello fuera posible.
- km 8+000 (Sayago, Montevideo) En el liceo 23, el nivel de presión sonora equivalente en horario diurno supera el valor de referencia en 6 dBA, por lo que se debería incorporar medidas de mitigación.
- km 43+600 (ciudad de Canelones) Si bien la isófona de 55 dBA se encuentra dentro una faja de 15 m de distancia a la vía, los valores de nivel de presión sonora dentro de las viviendas situadas al oeste, dada la proximidad que tienen a la vía, podrían estar por encima del valor umbral de referencia para interiores. Se sugiere en consecuencia incorporar al menos un punto de monitoreo operacional en esa zona, al norte del cruce de la vía con Zorrilla de San Martín, para dar seguimiento a

esta situación y definir la eventual necesidad de medidas de mitigación.

- km 44+600 (ciudad de Canelones) existe una vivienda de aparente reciente construcción, que se encuentra muy cercana a la vía (menos de 7 m). Por la condición geométrica del lugar, en caso de mantenerse la vivienda es de esperar que resulte sensiblemente impactada por el nivel de presión sonora. Se solicita aclaración respecto de la futura permanencia de dicha vivienda y las medidas de mitigación a implementar en tal caso.
- km 61+650 (25 de Agosto, Florida) Vivienda al oeste de la vía que resulta alcanzada por la isófona 55 dBA, aunque se encuentra comprendida dentro de la faja de amortiguación de 15 m desde la vía. Dadas las características del entorno, es de presumir que para que se cumplan los valores nocturnos de referencia dentro del recinto se tenga que incorporar alguna medida específica de mitigación.
- km 61+900 (25 de Agosto, Florida) Existe un conjunto de viviendas al este de la vía que se encuentran en una condición similar a la del caso inmediato anterior, para las que se debería establecer alguna medida de mitigación para asegurar el cumplimiento de los valores de referencia para interiores.
- km 126+600 (La Cruz, Florida) Al este de la vía, la isófona 55 dBA se encuentra cercana a la fachada de las viviendas allí existentes. Por ello, se entiende conveniente incorporar un punto de monitoreo operacional en ese lugar, para dar seguimiento a la potencial afectación y definir la eventual necesidad de medidas específicas de mitigación.
- km 139+100 (Pintado, Florida) Si bien en principio no parece haber afectación por ruido, al sur de la localidad (este de la vía) existe una estación de cruce que no ha sido contemplada en la modelación numérica. Por ello se debería incorporar un punto de monitoreo operacional, para confirmar que el cruce de trenes no genere una afectación acústica superior a la calculada.
- km 150+600 (sur de ciudad de Sarandí Grande) Al oeste de la vía existe una construcción que pareciera ser una vivienda, la cual resulta alcanzada por la isófona 53 dBA. No obstante

frente a la misma se localiza una estación de cruce, por lo que, en caso de ser aquella construcción una vivienda habitada, se debería establecer medidas de mitigación para los efectos sonoros.

- km 176+100 (zona rural al sur de Goñi) Vivienda al este de la vía que resulta alcanzada por la isófona 51 dBA. En caso estuviera habitada, se tendría que incorporar al menos un punto de monitoreo operacional para dar seguimiento a la situación y definir la eventual necesidad de medidas específicas de mitigación.
- km 195+600 (sur de la ciudad de Durazno) existen viviendas al oeste de la vía situadas parcialmente dentro de la faja de amortiguación de 15 m, que resultan alcanzadas por la isófona 55 dBA. Se debería incorporar allí al menos un punto de monitoreo operacional, para dar seguimiento a esta situación y definir la eventual necesidad de medidas de mitigación.
- km 198+300 (ciudad de Durazno) Se identifica dos viviendas situadas dentro de la faja de amortiguación que resultan alcanzadas por la isófona 55 dBA. Se debería incorporar allí al menos un punto de monitoreo operacional para dar seguimiento a la situación y definir la necesidad de medidas de mitigación en caso se superen los valores de referencia para interiores.

Sin perjuicio del precedente análisis de ciertas zonas particulares, se entiende pertinente plantear de modo general, que en todos aquellos lugares donde se expropie parcialmente un predio destinado a vivienda, aulas de enseñanza o centros de salud, y que luego de la expropiación se continuaran cumpliendo en el predio remanente estas mismas funciones, el proyecto deba proveer la aislación acústica requerida para mitigar la afectación sonora generada a valores por debajo del correspondiente umbral de referencia. En tal sentido se solicita ahora presentar los lineamientos de las medidas que posteriormente se precisarán al momento de realizar el proyecto ejecutivo de la vía férrea.