

### III. ADMINISTRACIÓN LOCAL

#### AYUNTAMIENTO DE

**36****ALCOBENDAS**

## ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO

El Pleno del Ayuntamiento de Alcobendas, en su sesión ordinaria celebrada el día 26 de febrero de 2019, aprobó el Plan de Acción para la mejora del ambiente sonoro de la ciudad de Alcobendas para los años 2018-2020. Sometido el mismo a información pública (BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID número 77), y sin haberse presentado reclamaciones al mismo —circunstancia ésta acreditada mediante certificado emitido por el responsable del Servicio de Atención Ciudadana— por aplicación del artículo 49 de la Ley 7/1985 Reguladora de las Bases del Régimen Local, queda definitivamente aprobado el acuerdo, hasta entonces inicial, procediéndose a su publicación.

Un certificado del acuerdo y el texto del Plan ha sido remitido a la Administración General del Estado y a la Comunidad de Madrid a los efectos del artículo 65 de la Ley 7/1985, de 2 de abril.

Lo que se publica en cumplimiento de lo establecido en la normativa transcrita, significando que, contra la presente aprobación definitiva, por tratarse de una disposición de carácter general, cabe interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, en el plazo de dos meses a contar desde el siguiente al de la publicación del texto íntegro en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID.

## PLAN DE ACCIÓN PARA LA MEJORA DEL AMBIENTE SONORO EN EL MUNICIPIO DE ALCOBENDAS PAMAS 2018 - 2023

### 1. OBJETO

Presentar el Plan de Mejora del Ambiente Sonoro del municipio de Alcobendas para los próximos cinco años, que de forma abreviada se denominará PAMAS 2018-23. El plan se elabora en aplicación de la legislación vigente, que exige al Ayuntamiento la aprobación de un plan de acción para la mejora progresiva de la calidad sonora ambiental y que se plantea tomando como referencia los resultados del mapa estratégico de ruido previamente aprobado por el Ayuntamiento, MER 2017, y la experiencia del anterior plan de mejora del ambiente sonoro del municipio, aprobado en 2012.

### 2. DESCRIPCIÓN DE LA AGLOMERACIÓN

El municipio de Alcobendas está situado en la Comunidad de Madrid y los límites municipales son:

- Al norte limita con el municipio de San Sebastián de los Reyes,
- Al oeste y al sur con el municipio de Madrid,
- Al este con el municipio de Paracuellos del Jarama

Además del casco urbano, en su término municipal también se ubican las áreas residenciales de La Moraleja, El Soto, Arroyo de la Vega, Cuesta Blanca y una parte del Encinar de los Reyes. Asimismo cuenta con áreas industriales (Polígono industrial Valportillo y Valdelacasa), comerciales, terciarias y recreativas (campos de golf).

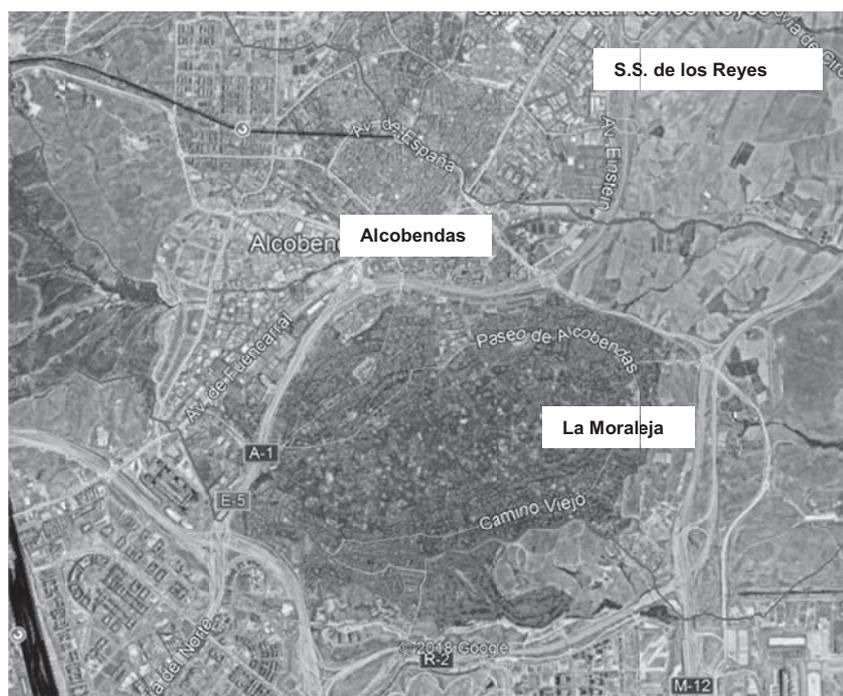


Imagen del GoogleEarth

Las principales vías de comunicación existentes en el municipio son:

#### - Carreteras:

- la Autovía A-1, es la principal vía interurbana del municipio y conecta con Madrid capital por el Sur y con los municipios del Norte de la Comunidad Autónoma y del resto de la Península. Atraviesa Alcobendas de Este a Oeste, separando las zonas residenciales de la Moraleja, Soto y Encinar de los Reyes, del casco urbano.

- La M-12 y M-110 (carretera de Barajas), comunica el acceso a la A-1 con el barrio de Barajas, en Madrid.
- La M-616 (carretera del Goloso), comunica con los municipios de la zona noroeste de la Comunidad (Tres Cantos, Colmenar Viejo, etc).
- La M-603 (Avda. de Fuencarral), esta vía comunica Alcobendas, a través del polígono industrial, con Fuencarral y continúa hasta Madrid.

**- Ferrocarril:**

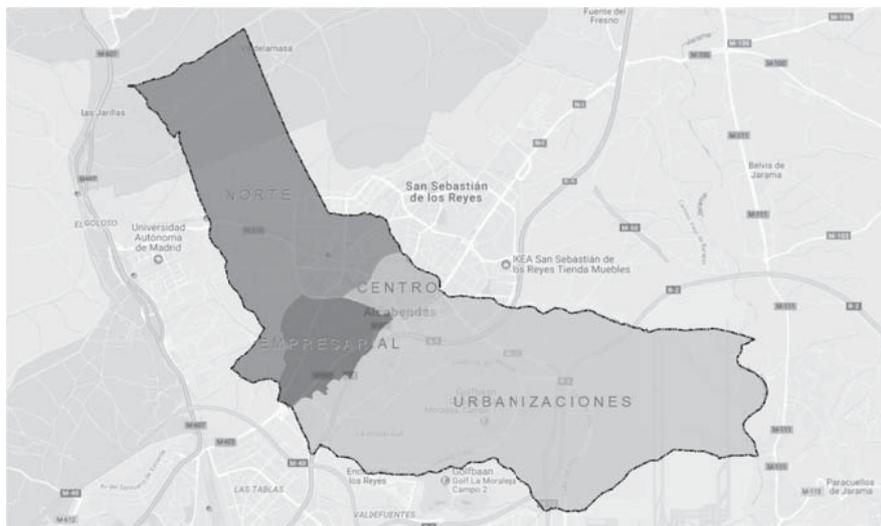
- Cercanías RENFE, tiene dos estaciones en Alcobendas pero se encuentran soterradas, al igual que la mayor parte de la línea que discurre por el término municipal.
- Metro Madrid, la línea 10 de Metronorte une Alcobendas con Madrid y dispone de 4 estaciones en el municipio. Toda la línea es subterránea.

**- Aeropuerto:**

- Parte de dos de las cuatro pistas del aeropuerto de Madrid-Barajas quedan dentro del término municipal. Sin embargo la zona de afección del ruido no incide sobre las zonas residenciales con niveles superiores al OCA, y el MER 2017 no identifica problemática por este motivo.
- El término municipal se divide en 4 Distritos:
  - Centro
  - Empresarial
  - Norte
  - Urbanizaciones

Que se ha modificado con respecto al Plan de mejora anterior en el que los distritos eran Centro, Ensanche, Norte y Urbanizaciones. Con la clasificación actual, el distrito Empresarial, representa una zona principalmente de uso industrial, por lo que en relación con el plan de acción, debido a incluir usos menos sensibles al ruido y a que en el MER 2017 no se han detectado conflictos relevantes generados por el ruido de origen industrial, representa una problemática menor.

El ámbito de cada Distrito se presenta en el gráfico siguiente, en el que se aprecia la incidencia de las carreteras principales que recorren el término municipal y que, en relación con el ruido, inciden principalmente en el distrito de Urbanizaciones. Las carreteras son el foco de ruido que, en su proximidad, pueden modificar las condiciones de la exposición al ruido ambiental con respecto a la situación más generalizada en el resto del municipio en la que el ruido ambiental se debe al tráfico urbano; en estas zonas, al ruido del tráfico de las calles urbanas se añade la contribución del ruido generado en las grandes vías, especialmente en la A-1, que en ocasiones es el foco de ruido predominante, como queda reflejado en el mapa estratégico de ruido, MER 2017.



**Distritos del municipio de Alcobendas**

### 3. AUTORIDAD RESPONSABLE

La autoridad responsable de elaborar el Plan de Acción del municipio de Alcobendas, así como el Mapa Estratégico de Ruido que le precede, es el propio Ayuntamiento de Alcobendas, a través del Área Municipal de Medio Ambiente y Mantenimiento.

Sin embargo, en relación con las competencias sobre la gestión de los focos de ruido, el Ayuntamiento es competente con el ruido debido al tráfico urbano y las zonas industriales y actividades comerciales, pero no es la administración competente con respecto a las infraestructuras del transporte que están incluidas en el municipio, cuya competencia recae en las siguientes administraciones:

Carreteras:

- El Ministerio de Fomento tiene la competencia de las carreteras estatales (autovía A-1)
- La Comunidad de Madrid tiene la competencia de las carreteras autonómicas (M-12, M-110, M-616, M-603)

Ferrocarril:

- ADIF: tiene la competencia para la red ferroviaria de Cercanías
- Metro Madrid: Para la red de Metro

Aeropuerto:

- AENA: tiene la competencia en el ruido del aeropuerto de Madrid-Barajas

Las competencias del Ayuntamiento de Alcobendas en materia de ruido ambiental son:

- Elaboración, aprobación y posterior revisión de los Mapas de Ruido de su término municipal, evaluando la afección conjunta de los focos de ruido ambiental que concurren en su territorio. El mapa de ruido debe ser sometido a información pública (1 mes) previamente a su aprobación.
- Elaboración de la zonificación acústica del municipio (delimitación de áreas acústicas y objetivos de calidad acústica) y su incorporación al planeamiento municipal y de desarrollo. Ésta deberá incorporar en caso de que estén declaradas, las zonas de servidumbre acústica de las infraestructuras y reservas de sonido de origen natural.
- Elaboración, aprobación y revisión del Plan de Acción en materia de contaminación acústica, correspondiente a cada mapa de ruido. El Plan de Acción, previamente a su aprobación, debe ser sometido a información pública durante al menos 1 mes.
- Ejecución de las medidas previstas en el plan de mejora acústica.
- Declaración de zonas de protección acústica especial (ZPAE), que son aquellas áreas en las que se comprueba el incumplimiento de los objetivos de calidad acústica.
- Elaboración de Planes zonales específicos para las zonas de protección acústica especial (ZPAE) definiendo: medidas a adoptar, responsables, presupuesto y financiación.
- La declaración, cuando aplique, de un área acústica como zona de situación acústica especial, así como la adopción y ejecución de las correspondientes medidas correctoras específicas.
- La delimitación de las zonas tranquilas en aglomeraciones y zonas tranquilas en campo abierto.
- La suspensión provisional de los objetivos de calidad acústica aplicables en un área acústica, previa autorización o por motivos excepcionales: de emergencia, culturales, etc.
- Velar por el cumplimiento de la Ordenanza municipal de protección contra la contaminación acústica y térmica del Ayuntamiento de Alcobendas: control de emisores acústicos, autorizaciones y licencias, inspección y sanción, etc.

### 4. CONTEXTO JURÍDICO

La **Directiva 2002/49/CE** del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de junio de 2002 sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, introduce el primer marco legislativo sobre contaminación

acústica ambiental. Esta normativa europea se traspuso al marco legislativo español a través de la **Ley del Ruido 37/2003**, de 17 de noviembre, del Ruido, que se desarrolló con los siguientes reales decretos posteriores:

- **RD1513/2005**, de 16 de diciembre. Este real decreto desarrolla la Ley del Ruido en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental
- **RD1367/2007**, de 19 de octubre, que desarrolla la Ley de Ruido en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Así, esta normativa establece un calendario sobre las obligaciones para los Ayuntamientos, y que son los siguientes:

**RD 1513/2005. Artículo 8. Identificación y elaboración de mapas estratégicos de ruido:**

2.a) Antes del 30 de junio de 2007 se habrán elaborado y aprobado por las autoridades competentes, mapas estratégicos de ruido sobre la situación del año natural anterior, correspondientes a todas las aglomeraciones de más de 250.000 habitantes, ...

b) Antes del 30 de junio de 2012, y después cada cinco años, se han de elaborar y aprobar por las autoridades competentes, mapas estratégicos de ruido sobre la situación al año natural anterior, correspondientes a todas las aglomeraciones urbanas

**RD 1513/2005. Artículo 8. Identificación y elaboración de mapas estratégicos de ruido:**

1. Antes del 18 de julio de 2008, Antes del 18 de julio de 2008, las administraciones competentes tendrán elaborados, de acuerdo con los requisitos mínimos establecidos en el anexo V, planes de acción dirigidos a solucionar en su territorio las cuestiones relativas al ruido y sus efectos, y en su caso, a su reducción, para:

b) las aglomeraciones con más de 250.000 habitantes, cuyos planes tendrán también por objeto proteger las zonas tranquilas contra el aumento del ruido.

2. Asimismo, antes del 18 de julio de 2013, las administraciones competentes tendrán elaborados, de acuerdo con los requisitos mínimos establecidos en el anexo V, los planes de acción correspondientes a las aglomeraciones, [...] en su territorio, y determinarán las acciones prioritarias que se deban realizar en caso de superación de los valores límite, o de aquellos otros criterios elegidos por dichas administraciones.

**RD 1367/2007. Artículo 13. Zonificación acústica y planeamiento:**

4. La delimitación por tipo de área acústica de las distintas superficies del territorio, que aplicando los criterios del artículo 5, estén afectadas por la zonificación acústica, deberá estar terminada, con carácter general, antes de cinco años, a partir de la fecha de entrada en vigor de este real decreto, y en las aglomeraciones de más de 250.000 habitantes antes del 1 de enero de 2008.

A nivel Autonómico no existe una legislación de referencia ya que el anterior Decreto 78/1999, de 27 de mayo, por el que se regulaba el régimen de protección contra la contaminación acústica de la Comunidad de Madrid, quedo derogado por sus diferencias con la legislación estatal.

El Ayuntamiento aprobó una nueva ordenanza municipal: Ordenanza de protección contra la contaminación acústica y térmica de Alcobendas, del 27 de noviembre de 2014 para actualizar la anterior ordenanza sobre contaminación acústica de 2006. La nueva ordenanza actualiza y mejora en materia de contaminación acústica la ordenanza anterior para regular las medidas y los instrumentos necesarios para prevenir y corregir la contaminación acústica en el término municipal, a fin de evitar y reducir los daños que pueda ocasionar a las personas, los bienes o el medio ambiente, dentro de las competencias municipales.

En su ámbito de aplicación quedan obligados a cumplir la citada Ordenanza en todo el territorio del término municipal de Alcobendas, las actividades, instalaciones, establecimientos, edificaciones, maquinaria, obras, construcciones, vehículos y en general cualquier otra actividad, acto y comportamiento individual o colectivo, que en su funcionamiento, uso o realización, produzcan ruidos y vibraciones que puedan, ocasionalmente, o de manera continua, perjudicar al medio ambiente o ser causa de molestia para las personas o provoquen riesgos para su salud o bienestar.

**5. VALORES LÍMITE ESTABLECIDOS**

Los valores límite aplicables al ruido ambiental vienen establecidos en el RD1367/2007 y se establecen sobre el territorio con la Zonificación Acústica aprobada en el año 2014.

Los objetivos de calidad acústica (en adelante OCA) están definidos en el RD.1367/2007, en su Anexo II, para los tres índices de ruido,  $L_d$ ,  $L_e$  y  $L_n$ , que representan los niveles promedio anuales en los periodos día (7 a 19 horas), tarde (19 a 23 horas) y noche (23 a 7 horas) respectivamente. Estos índices de ruido hacen referencia a niveles de ruido totales, es decir, teniendo en cuenta todos los focos de ruido ambiental y para áreas urbanizadas existentes.

**A. Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a zonas urbanizadas existentes:**

Tabla A, Anexo II del RD.1367/2007

TIPO DE ÁREA ACÚSTICA		Índices de ruido dB(A)		
		$L_d$	$L_e$	$L_n$
<b>E</b>	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso <b>sanitario, docente y cultural</b> que requiera de especial protección	60	60	50
<b>A</b>	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso <b>residencial</b>	65	65	55
<b>D</b>	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso <b>terciario</b> distinto al anterior	70	70	65
<b>C</b>	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso <b>recreativo y espectáculos</b>	73	73	63
<b>B</b>	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso <b>industrial</b>	75	75	65
<b>F</b>	Afectados a sistemas generales de <b>Infraestructuras</b> de transporte u otros equipamientos (1)	(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 de estos sectores del territorio no se superarán los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al resto de áreas acústicas colindantes con ellos.

Los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a los **espacios naturales** delimitados, de conformidad con lo establecido en el artículo 7.1 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, como área acústica tipo g) (Espacios naturales que requieran una especial protección contra la contaminación acústica), se establecerán para cada caso en particular, atendiendo a aquellas necesidades específicas de los mismos que justifiquen su calificación.

En el caso de zonas no urbanizadas (zonas no urbanizadas antes del 24/10/2007) y nuevos desarrollos urbanísticos, los objetivos son 5 dB(A) más estrictos, tomando como referencia la Tabla A del Anexo II del RD. 1367/200, arriba incluida.

El RD 1367/2007 define nuevos desarrollos urbanísticos como:

Superficie del territorio en situación de suelo rural para la que los instrumentos de ordenación territorial y urbanística prevén o permiten su paso a la situación de suelo urbanizado, mediante las correspondientes actuaciones de urbanización, así como la de suelo ya urbanizado que esté sometido a actuaciones de reforma o renovación de la urbanización.

Los OCA en el exterior se completan con los objetivos de calidad acústica a cumplir en el espacio interior, que se presentan en la siguiente tabla:

**B. Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al espacio interior habitable:**

Tabla B, Anexo II del RD.1367/2007

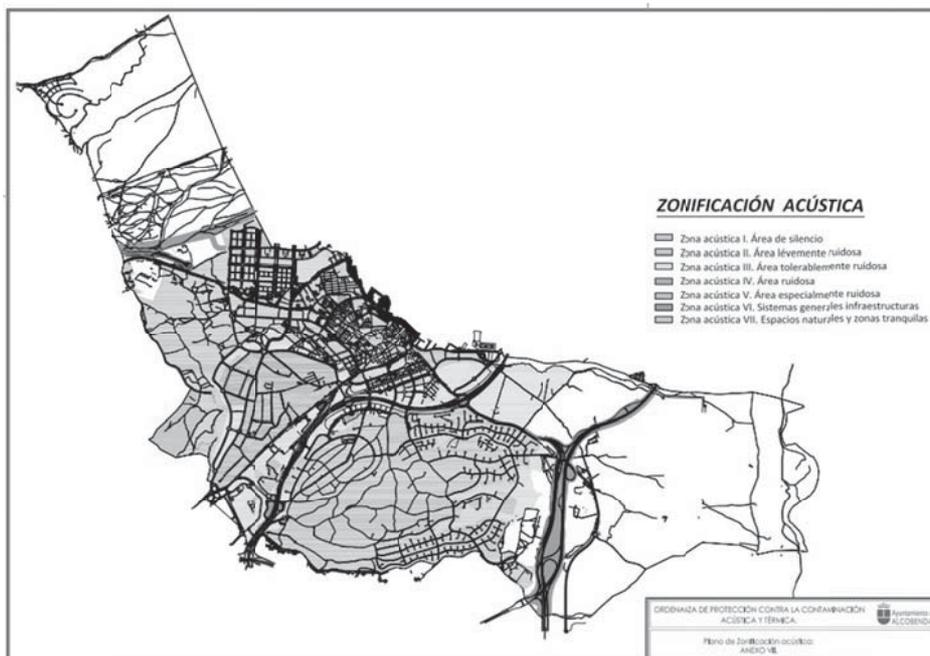
USO DEL EDIFICIO	TIPO DE RECINTO	ÍNDICES de Ruido dB(A)		
		$L_d$	$L_e$	$L_n$
VIVIENDA	Estancias	45	45	35
	Dormitorios	40	40	30
HOSPITALARIO	Zonas de estancia	45	45	35
	Dormitorios	40	40	30
EDUCATIVO O CULTURAL	Aulas	40	40	40
	Salas de Lectura	35	35	35

La ordenanza municipal mantiene estos niveles y en el Anexo VII incluye el mapa de zonificación acústica del municipio a partir de la definición, en su anexo II, de la clasificación de las áreas acústicas del tipo I al VII.

**AREAS ACÚSTICAS Y USOS PREDOMINANTES**

Denominación R.D:1367/2007	Denominación municipal	Uso Predominante
e	Tipo I (Área de silencio)	Dotacional equipamiento sanitario, dotacional equipamiento bienestar social, dotacional docente o cultural que requieran una especial protección contra la contaminación acústica.
a	Tipo II (Área levemente ruidosa)	Residencial, Uso dotacional religioso, dotacional zonas verdes y otros usos incluidos en el tipo I que no requieran una especial protección contra la contaminación acústica.
d	Tipo III (Área tolerablemente ruidosa)	Terciario hospedaje, terciario oficinas, terciario comercial, dotacional servicios - Administraciones. Públicas, Dotacional deportivo y Dotacional Servicios Públicos.
c	Tipo IV (Área ruidosa)	Terciario recreativo y de espectáculos
b	Tipo V (Área especialmente ruidosa)	Industrial
f	Tipo VI	Sistemas Generales de Infraestructuras de Transporte (Carretera, ferrocarril, aéreo) u otros equipamientos públicos que lo reclamen.
g	Tipo VII	Espacios naturales que requieran una protección especial contra la contaminación acústica y zonas tranquilas.

**Clasificación de las áreas acústicas en la ordenanza municipal sobre contaminación acústica**



## ANEXO VII

**ZONIFICACIÓN ACÚSTICA: ORDENANZA MUNICIPAL SOBRE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA****6. RESUMEN DE LOS RESULTADOS DE LA LABOR DE CARTOGRAFIADO DEL RUIDO**

El Ayuntamiento de Alcobendas ha realizado el mapa estratégico de ruido en dos ocasiones, respondiendo a sus obligaciones por tener más de 100.000 habitantes, por lo que ya tiene una tradición en la evaluación y gestión del ruido ambiental, aparte de evaluaciones previas a la aplicación de las exigencias de la Directiva Europea y realizadas con otros formatos.

Dentro del marco legislativo actual, el Ayuntamiento ha realizado:

- 2010: Primer Mapa Estratégico de Ruido de Alcobendas
- 2012: Plan de Acción para la mejora del ambiente sonoro del municipio
- 2017: Segundo Mapa Estratégico de Ruido de Alcobendas

El Mapa Estratégico de Ruido de Alcobendas de 2017, aprobado en Pleno el 26 de septiembre de 2017, comprende los focos de ruido de competencia municipal, tráfico urbano municipal e industria, y los focos de ruido pertenecientes a carreteras y ferrocarril, en el corto tramo en el que el trazado ferroviario discurre en superficie. El MER no incluye el mapa de ruido del aeropuerto, que es elaborado por AENA.

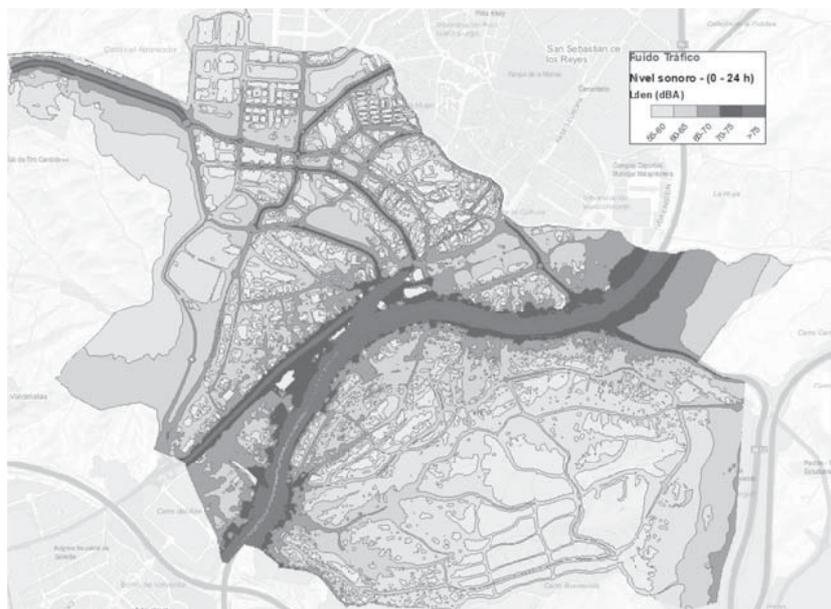
Adicionalmente al MER, se realizaron mediciones para evaluar el impacto que las actividades de ocio nocturno tienen en algunas zonas de la zona urbana.

En la elaboración del mapa estratégico de ruido de la aglomeración, para los índices de ruido  $L_{den}$  (0-24h),  $L_d$  (7-19h),  $L_e$  (19-23h) y  $L_n$  (23-7h), se han diferenciado los focos de ruido siguientes: tráfico viario, tráfico ferroviario, industria y total, obteniéndose los mapas estratégicos correspondientes.

A continuación se incluyen las conclusiones de la evaluación del MER 2017 para los tres tipos de focos de ruido: tráfico viario (o rodado), tráfico ferroviario y ruido industrial, extraído de su memoria técnica:

**Ruido del Tráfico Viario:**

*“El ruido producido por el tráfico rodado en Alcobendas es predominante sobre el resto de focos de ruido existentes. Mientras que en el distrito centro y norte el ruido de tráfico rodado es el debido a las calles y vías de circunvalación del interior de la ciudad, en el distrito Urbanizaciones el principal foco emisor de ruido es la carretera de Burgos A-1.”*



MER 2017 para el ruido del tráfico viario. Índice  $L_{den}$

*“En el Distrito Centro el ruido se concentra principalmente de las calles y avenidas que distribuyen el tráfico de la ciudad tanto interno como de entrada/salida de la misma. Arterias como el Paseo de la Chopera, Avenida de España o el Bulevar Salvador Allende atesoran gran parte del tráfico interno del municipio siendo los edificios más próximos a estas vías los principales afectados por ruido en los periodos día y tarde. En este distrito existe una densidad de población mayor que en el resto de distritos, y una alta concentración de edificaciones que actúa, en cierto modo, como barrera contra el ruido. Por este motivo la contaminación acústica producida en las calles principales apenas se transmite a las calles secundarias, mucho menos afectadas.*

*En el Distrito Norte, debido a un aumento considerable de la población en los últimos años, es en el que más población se concentra. Las avenidas Manuel de Falla, Paseo de la Chopera y Valdelaparra son las arterias principales sobre las que se accede a la zona norte de Alcobendas registrando un importante aumento de tráfico en los últimos 5 años, y en las que se presentan los niveles sonoros más elevados de este distrito. Cabe destacar así mismo el importante aumento del tráfico en la zona de Fuente Lucha, que queda reflejado, por primera vez, en este MER.*

*La calle Manuel de Falla es la más ruidosa, y determina un límite que separa dos zonas diferenciadas. Hacia el casco urbano, la situación acústica es más parecida a la existente en el centro del municipio. En esta zona destacan calles como Marqués de la Valdavia, Ruperto Chapí o Isaac Albéniz.*

*Sin embargo, al norte de Manuel de Falla surgen las zonas de Fuente Lucha y Valdeasfuentes. En esta zona, las calles son más amplias, y cuentan con pocos semáforos, por lo que el tráfico es muy fluido. Por una parte, esto provoca que la velocidad de los vehículos sea superior al distrito centro, y además, en algunas zonas atrae tráfico ajeno al propio distrito. Sin embargo, la densidad de población es muy inferior a la existente en distrito centro. La acumulación de edificios es menor, y existen amplias aceras, con lo que los edificios se encuentran más alejados de la calzada. Por una parte, esto reduce el nivel sonoro incidente en la fachada expuesta al ruido, pero provoca que el ruido alcance mayores distancias al no ser apantallado por los edificios. Aquí las calles que cabe destacar son las Avenidas de Miguel de Cervantes y Pablo Iglesias, así como la calle Dolores Ibarruri.*

*En el Distrito Urbanizaciones, el ruido se concentra en los alrededores de la Carretera de Burgos A-1. Los edificios residenciales más cercanos a este eje son los más afectados por el tráfico rodado derivado de esta vía y los que presenta una mayor población de persona expuestas con niveles superiores a 55 dBA en el periodo nocturno.*

*En el Distrito Empresarial, destacan claramente el ruido procedente de la A-1 y el que se genera en la carretera de Fuencarral. El tráfico interior en este sector también es importante, aunque el nivel de tolerancia al ruido en esta zona es claramente superior, al no existir residentes, ni usos especialmente sensibles. Los mayores niveles de ruido se producen en el periodo día, intervalo donde se concentra la actividad de la mayor parte de las empresas y fábricas, y predominando los horarios de entrada/salida de estas como los momentos del día con una mayor intensidad de tráfico.*

*Cabe hacer mención especial del ruido originado por los GRANDES EJES VIARIOS, como son A-1, M-40, M-616, M-603. Sin duda la carretera que provoca una mayor aportación de ruido ambiental y a su vez una mayor población expuesta al ruido es la autovía de la carretera a Burgos “A-1”. El abundante tráfico diario durante prácticamente las 24 horas provoca que este sea el mayor emisor de ruido dentro del Municipio de Alcobendas, teniendo, además una afección importante sobre el Distrito Urbanizaciones.”*

**Ruido del Tráfico Ferroviario:**

*“El ruido producido por la actividad ferroviaria en Alcobendas es marginal, quedando limitado a las zonas más próximas a la vía, lejos del casco urbano u otras zonas sensibles. Esto se debe a que las principales líneas de transporte público discurren soterradas en gran parte de su recorrido a lo largo del casco urbano. Por este motivo, en el municipio no se contabiliza población expuesta a esta fuente de ruido.”*



**MER 2017 para el ruido del tráfico ferroviario. Índice  $L_{den}$**

**Ruido de la Industria:**

En Alcobendas, la actividad industrial se encuentra claramente confinada en el Distrito Empresarial. A pesar de la variedad de industrias y empresas que en él se asientan, el nivel sonoro que prevalece es el asociado al ruido de tráfico, siendo anecdótica la presencia de fuentes de ruido industrial.

Las conclusiones del documento del MER 2017, resumen la situación sonora detectada en el municipio con el siguiente comentario:

“La contaminación acústica en el municipio la genera el tráfico rodado, siendo la principal fuente de ruido la carretera A-1, cuya máxima afección se concentra en el Distrito Urbanizaciones. En el resto del municipio son las vías principales de tráfico las que concentran los niveles sonoros más elevados, y por lo tanto los edificios más cercanos a ellas los principales afectados (Manuel de Falla, Paseo de la Chopera, Bulevar Salvador Allende, Avenida de España)”.

**7. EVALUACIÓN DEL NÚMERO ESTIMADO DE PERSONAS EXPUESTAS AL RUIDO Y DETERMINACIÓN DE LOS PROBLEMAS Y SITUACIONES A MEJORAR**

La evaluación de la población expuesta al ruido obtenido a partir de los niveles en fachada de los edificios, y relacionados éstos con su población, es el principal indicador al que se hace referencia para resumir la afección del ruido en una determinada área.

A partir de los resultados de exposición al ruido a 4 m de altura, de la población total de la aglomeración (115.896 habitantes), y para los diferentes índices de ruido,  $L_{den}$ ,  $L_d$ ,  $L_e$  y  $L_n$ , se obtuvieron en el MER 2017 los siguientes resultados para el ruido de tráfico viario y para el ruido total, que son coincidentes ya que no hay población que esté expuesta a niveles de ruido exclusivamente debidos al ferrocarril o a la industria por encima de 55 dB(A) para los índices  $L_{den}$ ,  $L_d$  y  $L_e$ , ni por encima de 50 dB(A) para el  $L_n$ .

ALCOBENDAS 2017		POBLACIÓN EXPUESTA (centenas)					
FOCO	Índice	50-55	55-60	60-65	65-70	70-75	>75
TRÁFICO VIARIO y TOTAL	L <sub>den</sub>		311	191	38	5	1
	L <sub>d</sub>		307	132	15	1	0
	L <sub>e</sub>		277	91	9	1	0
	L <sub>n</sub>	198	56	9	2	0	0

ALCOBENDAS 2017		POBLACIÓN EXPUESTA (%)					
FOCO	Índice	50-55	55-60	60-65	65-70	70-75	>75
TRÁFICO VIARIO y TOTAL	L <sub>den</sub>		27	16	3	0	0
	L <sub>d</sub>		26	11	1	0	0
	L <sub>e</sub>		24	8	1	0	0
	L <sub>n</sub>	17	5	1	0	0	0

**Resultados del MER 2017 a 4 m. de altura sobre el terreno**

A continuación se detalla la población expuesta a valores superiores o iguales a 50, 55, 60 y 65 para el índice L<sub>n</sub> y a 60, 65, 70 y 75 para el resto, expresada en centenas, así como el porcentaje de población afectada del total de habitantes de Alcobendas, lo que da una idea sobre la población por encima de los OCA para zona residencial (L<sub>d</sub> y L<sub>e</sub>: 65 dB(A) y L<sub>n</sub>: 55 dB(A)) o para zona residencial tranquila (L<sub>d</sub> y L<sub>e</sub>: 60 dB(A) y L<sub>n</sub>: 50 dB(A)):

ALCOBENDAS 2017		POBLACIÓN EXPUESTA (centenas)				
FOCO	Índice	≥ 50 dB(A)	≥ 55 dB(A)	≥ 60 dB(A)	≥ 65 dB(A)	≥ 70 dB(A)
TRÁFICO VIARIO y TOTAL	L <sub>d</sub>			148	16	0
	L <sub>e</sub>			101	10	0
	L <sub>n</sub>	265	67	11	2	

ALCOBENDAS 2017		POBLACIÓN EXPUESTA (% respecto del total)				
FOCO	Índice	≥ 50 dB(A)	≥ 55 dB(A)	≥ 60 dB(A)	≥ 65 dB(A)	≥ 70 dB(A)
TRÁFICO VIARIO y TOTAL	L <sub>d</sub>			12	1	0
	L <sub>e</sub>			9	1	0
	L <sub>n</sub>	23	6	1	0	

Lo que indica que con los resultados obtenidos en el MER en los periodos de día y tarde sólo están expuestos al valor del OCA para usos residencial existentes (según RD 1367/2007), o niveles superiores, un 1 % de la población, mientras para el L<sub>n</sub> hay un 6 % de la población del municipio. La tabla siguiente muestra los indicadores tomando como referencia los OCA establecidos por el RD1367/2007 para el suelo con uso predominante residencial existente:

Índices	Población Centenas	Población %
L <sub>d</sub> > 65 dB(A)	16	1 %
L <sub>e</sub> > 65 dB(A)	10	1 %
L <sub>n</sub> > 55 dB(A)	67	6 %0

El desglose por focos de ruido que se presenta en el documento del MER resume la situación con respecto a la población expuesta:

POBLACIÓN EXPUESTA A RUIDO POR ENCIMA DE OCA (%)					
FUENTE DE RUIDO	VIARIO	FERROVIARIO	INDUSTRIAL	GRANDES EJES	TOTAL
DÍA	1%	0%	0%	0%	1%
TARDE	1%	0%	0%	0%	1%
NOCHE	6%	0%	0%	4%	6%

Y las conclusiones que se obtuvieron en el MER 2017 fueron:

“El 1% de la población expuesta al ruido en los periodos día-tarde es debido exclusivamente al tráfico viario de la ciudad, sin prácticamente ningún tipo de aportación de los grandes ejes viarios. Sin embargo, en el periodo nocturno, periodo más desfavorable en cuanto al número de personas expuestas, la fuente de ruido predominante son los grandes ejes y concretamente la carretera A-1, lo que provoca que un 4% de la población que reside mayoritariamente cercana a esta vía quede expuesta a niveles por encima de los 55 dBA.

Por último, debe tenerse en cuenta que estos valores de referencia son objetivos de reducción del ruido en aquellas zonas ya asentadas urbanísticamente, en las que se presupone una

superación. Los límites en las zonas de nueva construcción son más estrictos, aunque todavía por encima de las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud para preservar la salud de los ciudadanos. Si empleamos dichos límites como la verdadera referencia (60/60/50), todavía existiría un 12% de población expuesta en el período de días, 9% en el período de tarde y 23% en el período de noche.”

A estas conclusiones cabe añadir que no habiéndose detectado población expuesta por encima de los OCA para suelo residencial existente debido al ferrocarril, la industria o el aeropuerto, toda la población que excede los OCA por el ruido ambiental, se debe al tráfico viario, donde será interesante diferenciar entre tráfico en las calles urbanas y en las carreteras.

Los indicadores permiten resumir la evolución de la exposición al ruido en el municipio y comparar los resultados de los dos mapas estratégicos de ruido (MER) realizados en 2010 y 2017, independientemente de los cambios metodológicos, que también son parte de la evolución en la evaluación.

Los indicadores muestran una fuerte reducción de la población expuesta por encima de los OCA para suelo residencial existente, reducción que se debe tanto a las actuaciones realizadas en el municipio como al cambio del método de cálculo, ya que con el método CNOSSOS-EU se reduce más la emisión que con el criterio de emisión aplicado en 2010, cuando ya se aplicó una reducción con respecto al método NMPB-Routes-96, método oficial actualmente, especialmente para las calles que se consideraron a una velocidad máxima de 30 Km/h.

La tabla siguiente muestra la comparación entre los indicadores, que en ambos escenarios (2010 y 2017), se obtuvo tanto para la evaluación del MER a 4 m de altura, como para la distribución de la población en todas las alturas de los edificios a partir de evaluaciones en altura en todos los edificios residenciales.

ALCOBENDAS 2017		POBLACIÓN EXPUESTA AL RUIDO AMBIENTAL (% población respecto del total)			
FOCO	Índice	2010 a 4 m. sobre el terreno	2010 a todas las alturas	2017 a 4 m. sobre el terreno	2017 a todas las alturas
TRÁFICO VIARIO y RUIDO AMBIENTAL TOTAL	$L_d > 65 \text{ dB(A)}$	16%	15 %	1 %	1 %
	$L_b > 65 \text{ dB(A)}$	14 %	14 %	1 %	1 %
	$L_n > 55 \text{ dB(A)}$	14 %	15 %	6 %	9 %

Aparte de esta fuerte reducción de la población expuesta al ruido, llama la atención el peso relativo que ha adquirido la noche, que ha pasado a ser claramente el periodo más desfavorable, situación que no se daba en el MER anterior. Este efecto, en parte se debe a que ahora el 4 % de la población que supera  $L_n > 55 \text{ dB(A)}$  es debido sólo a los grandes ejes viarios, mientras que en los periodos de día y tarde, no se ha obtenido población expuesta por encima de 65 dB(A) por esta causa. Este efecto se ve potenciado al efectuar la valoración en altura, que es más cercana a la situación real, ya que en 2017 la población expuesta a todas las alturas pasa a ser del 9 %, frente al 6 % a 4 m. de altura; mientras en el día y la tarde, se mantiene en el 1 %, al igual que en la evaluación a 4 m. de altura.

En resumen, tomando el periodo más desfavorable a todas las alturas como la referencia más adecuada para la gestión del ruido, la reducción de la población expuesta ha pasado del 15 % en el MER de 2010 al 9 % en el MER de 2017, resultados que se toman como referencia para el nuevo plan de acción.

## 8. EVALUACIÓN DEL RUIDO DEL OCIO NOCTURNO 2017

En la elaboración del MER 2017, se incluyó una medición de los niveles debidos al ocio nocturno. Para ello se seleccionaron 3 puntos en una misma calle del centro de la ciudad, considerada como una de las más desfavorables por el ruido debido a las situaciones de ocio nocturno.

Los puntos de medida se han situado:

- Punto 1. Calle del Capitán Francisco Sánchez, número 6
- Punto 2. Calle del Capitán Francisco Sánchez, número 10
- Punto 3. Calle del Capitán Francisco Sánchez, número 18



## **9. ESTUDIO SUBJETIVO: ENCUESTA A LA POBLACIÓN 2017**

La elaboración del MER 2017 incluyó también la realización de una encuesta a la población a través de la web municipal, en la que participaron 70 personas residentes en Alcobendas. Aunque la muestra es reducida y presenta una fuerte localización de los participantes en determinadas zonas del municipio, aporta resultados que pueden ser una primera referencia a tener en cuenta para el plan de acción, como:

- Un 25 % de los participantes considera el municipio como extremadamente ruidoso (valoración 10 en una escala de 0 al 10) y más del 50 % lo considerará altamente ruidoso (valoración 8 a 10)
- Al 35 % le molesta, incomoda o “afecta extremadamente” el ruido en su vivienda procedente del exterior y a un 29 % adicional, le molesta mucho.
- El tráfico rodado y las actividades de ocio son las que presentan una molestia más elevada, con un valor del orden del 7 en la escala de 0 a 10.
- A más del 50 % el ruido le deteriora la calidad de vida (valoración 8 a 10)
- Para más del 50 % la situación del ruido en su vivienda ha empeorado mucho con respecto a la situación de hace 5 años, siendo las actividades de ocio las que más afectan en su vivienda a un 35 % de los encuestados, mientras el tráfico es la principal causa de molestia para el 25 %

Estos resultados ratifican la necesidad de que el Plan de Acción preste una atención específica al ruido de las actividades de ocio. En relación con el ruido de tráfico, las respuestas recibidas contrastan con la mejora obtenida en el MER, por lo que también debe ser objeto de atención en el Plan de Acción.

## **10. RELACIÓN DE LAS ALEGACIONES U OBSERVACIONES RECIBIDAS EN EL TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA**

Durante el proceso de exposición pública superior a 1 mes, que se requiere como trámite previo para la aprobación del mapa estratégico de ruido de 2017, no se recibieron alegaciones.

## **11. MEDIDAS QUE SE APLICAN PARA REDUCIR EL RUIDO Y PROYECTOS EN PREPARACIÓN**

El Ayuntamiento de Alcobendas viene desarrollando diversas actuaciones en relación con el control del ruido en el municipio. Se clasifican en cinco tipos de actuaciones:

- Evaluación del ruido ambiental
- Control del ruido debido a actividades,
- Movilidad sostenible y control del tráfico y sus emisiones sonoras
- Medidas de desarrollo y cumplimiento legislativo.
- Sensibilización y educación ambiental

### **11.1. EVALUACIÓN DEL RUIDO AMBIENTAL**

Para poder actuar con respecto al ruido ambiental es preciso conocerlo, para lo que el Ayuntamiento realizó su primer mapa estratégico de ruido (MER) en 2010, adelantándose dos años a la obligación legal, y lo ha vuelto a efectuar en 2017.

Los MER permiten establecer la incidencia en el ruido ambiental del tráfico viario, del ferrocarril y de la industria, así como como la suma de todos ellos, y sirven de referencia para establecer los planes de acción y actuar en las principales causas del ruido.

Adicionalmente a las exigencias de los MER, en ambos casos se ha dedicado atención a evaluar el impacto del ocio nocturno en las principales zonas de concentración de actividades de este tipo, que contribuyen al ruido en la calle especialmente en las noches de los fines de semana

### **11.2. CONTROL DEL RUIDO DEBIDO A LAS ACTIVIDADES:**

#### **1. Limitaciones a actividades en casco histórico.**

En el casco histórico se aplica la restricción a la instalación de nuevas actividades que pueden contribuir al ruido, estableciendo distancias mínimas entre establecimientos de actividades asociadas al ocio en la noche, con el fin de evitar el crecimiento de estas actividades en la zona del

municipio que concentra mayor problemática por esta causa, ya que en ella se concentra un elevado porcentaje de los bares especiales, discotecas y salas de fiesta existentes en el municipio.

## **2. Control de las condiciones acústicas en los locales con impacto potencial por ruido**

Desde el Ayuntamiento se controla que los nuevos locales dedicados a hostelería u otras actividades que tienen el potencial de generar un impacto por ruido cumplan las exigencias de aislamiento establecidas en la ordenanza municipal. Asimismo, se regula mediante limitadores el ruido de las actividades.

## **3. Inspección y tramitación de quejas**

Los departamentos de Medio Ambiente y de Actividades disponen de planes y protocolos para la gestión de quejas por ruido, incluyendo la inspección para verificar el cumplimiento o no de los límites establecidos.

Asimismo, en el periodo nocturno y en festivos, es la Policía Local, la que responde a las quejas, incluyendo cuando sea pertinente la medición de los niveles de ruido.

## **11.3. MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONTROL DEL TRÁFICO Y SUS EMISIONES SONORAS**

### **1. Potenciación del transporte público**

El municipio cuenta con una importante red de transporte público, tanto urbano como interurbano, que contribuye a reducir el uso del vehículo privado:

- Línea de Metro Norte (línea 10),
- Líneas de RENFE de cercanías (C4-Parla-Alcobendas-SS de los Reyes),
- Líneas de autobuses interurbanas (con destino a diferentes puntos de Madrid, Algete, San Sebastián de los Reyes, Tres Cantos...etc.), contando con tres líneas nocturnas,
- Líneas de autobuses urbanos, cuyas líneas se han modificado dentro del Plan de movilidad Urbana Sostenible (PMUS).

### **2. Potenciación de movilidad no motorizada**

Se viene potenciando en los últimos años la movilidad no motorizada, tanto con el aumento de carriles bici específicos, como con la incorporación del ciclo-carril en coexistencia con los vehículos en calles urbanas con velocidad máxima limitada a 30 Km/h.

Promoción de los desplazamientos peatonales, con la creación de pasos de peatones elevados o el programa "Camino al Cole" que consiste en que los alumnos con cierta autonomía, realicen el recorrido al colegio a pie de manera segura.

### **3. Peatonalizaciones**

**En el Distrito Centro:** en el entorno a las calles Marquesa Viuda de Aldama, Nuestra Señora del Pilar y la Calle Constitución, existe una zona donde hay calles y espacios peatonales como un tramo de la calle Constitución, la Plaza de la Coronación, la Plaza del Pueblo, etc.

**Distrito norte:** calles peatonales como la C/ Federica Montseny o la Calle Teresa de Calcuta. Existen amplios bulevares en esta zona en las calles Paseo de Valde las Fuentes y Avenida de Fuentelucha.

**Distrito urbanizaciones:** paseos peatonales paralelos a la autovía A-1 en Arroyo de la Vega y Soto de la Moraleja

### **4. Políticas de calmado de tráfico y control d velocidad**

En los últimos años se han creado zonas 30, con un incremento importante de calles para las que la velocidad máxima permitida es de 30 Km/h, que son parte de las causas para la reducción de la población expuesta en el MER 2017.

Estas actuaciones se han completado con medidas para el control de la velocidad, bien con soluciones físicas (badenes) o con la instalación de radares fijos en las calles con mayor tráfico y velocidad a 50 km/h

#### **5. Medidas correctoras en infraestructuras de transporte**

Desde el año 2003, se han ido colocando algunas pantallas acústicas en la A-I y la M-12 para la protección de las zonas residenciales cercanas.



#### **6. Regulación del estacionamiento**

El control de estacionamiento es una medida disuasoria de uso de transporte privado, permitiendo que haya una rotación en el aparcamiento y evitando así estacionamientos de larga duración.

La ordenanza reguladora del servicio de ordenación y regulación del aparcamiento de vehículos en la vía pública por rotación delimita las zonas denominadas comúnmente como zona azul y zona verde (estacionamiento para residentes). Inicialmente se aplicó principalmente en el distrito centro, pero se continúa ampliando, de forma que, desde el anterior plan de acción, se ha ampliado a dos nuevas zonas: Avda. Olímpica y Marqués de Valdeavia; además, se han realizado modificaciones en la calle Estafeta. Se continúa considerando su ampliación progresiva, tanto en horario como en las zonas de aplicación, así como añadir una nueva zona naranja.

Además hay una red de aparcamientos públicos tanto en superficie como subterráneos para corta y larga estancia:

### **11.4. MEDIDAS DE DESARROLLO Y CUMPLIMIENTO LEGISLATIVO**

#### **1. Ordenanza municipal de protección contra la contaminación acústica y térmica (Publicada el 27 de noviembre de 2014)**

El Ayuntamiento ha actualizado en 2014 la ordenanza municipal para la protección contra la contaminación acústica en la que además se incorpora la aprobación de la zonificación acústica del municipio.

Adicionalmente se regulan las condiciones para las actividades y las diferentes fuentes de ruido en el ruido urbano, así como las medidas de control y sanción.

#### **2. Exigencia de verificación de cumplimiento de condiciones acústicas en urbanismo y edificación.**

El Ayuntamiento de Alcobendas (Dep. Urbanismo) solicita el correspondiente estudio acústico a todos los proyectos de desarrollo urbano en aplicación de la Ley 37/2003 del ruido y el RD 1367/2007 que la desarrolla, así como de la ordenanza municipal.

Igualmente, se solicita todas las viviendas colectivas nuevas la certificación de las condiciones acústicas, mediante los correspondientes ensayos acústicos.

**3. Ordenanza municipal de tráfico y circulación (publicada el 22/06/1998)**

Establece una limitación de tránsito de vehículos de más de 16 Ton. por el casco urbano.

Además regula el estacionamiento para los vehículos de más de 3.500 Kg., los cuales pueden estacionar en el aparcamiento habilitado a tal efecto (Multiparking) o en las calles del Polígono Industrial. Fuera de estas zonas no está permitido estacionar este tipo de vehículos.

**4. Ordenanza Fiscal nº 4.2 Reguladora del Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica.**

A través de ésta se bonifica el uso de vehículos eléctricos y de bajas emisiones.

Se trata de potenciar un tipo de vehículo que además de reducir la contaminación atmosférica, reduzca la emisión acústica.

**11.5. SENSIBILIZACIÓN Y EDUCACIÓN AMBIENTAL**

El Ayuntamiento realiza diversas campañas de carácter medio ambiental, que sirven para la educación ambiental y la sensibilización de la población, en la que el ruido puede estar presente, pero especialmente ofrecen un marco para integrar en mayor medida estos objetivos en el plan de acción del ruido:

- Campañas de información ambiental municipales
- Aulas de educación ambiental
- Campañas de "Bandera Verde" impulsada por el departamento de medio ambiente para promover los centros escolares sostenibles
- Día mundial del Medio Ambiente

**12. ACTUACIONES PREVISTAS EN LOS PRÓXIMOS CINCO AÑOS****12.1. ESTRATEGIA Y ESTRUCTURA PARA EL PLAN DE ACCIÓN**

El plan de mejora del ambiente sonoro de Alcobendas tiene como misión incluir la variable ruido en la toma de decisiones de los planes de desarrollo del municipio, así como promover la reducción de la contaminación acústica en el municipio para mejorar la calidad de vida de sus habitantes, tanto en el interior de sus viviendas como en el ambiente exterior y, en especial, en los espacios exteriores de uso público como parques, plazas, zonas peatonales, etc.

El Plan de Acción, que se denomina PLAN DE MEJORA DEL AMBIENTE SONORO DE ALCOBENDAS, PAMAS 2018-2023, cubre todo el término municipal.

A partir de la experiencia del Ayuntamiento de Alcobendas en la gestión del ruido en los últimos años y de los resultados del último mapa estratégico de ruido, junto con la consideración de las exigencias de la legislación aplicable, se realizan algunos cambios en el enfoque del nuevo plan de acción para los próximos cinco años, estableciendo con mayor claridad la estrategia para la gestión del ruido con respecto al anterior Plan de Acción y revisando las acciones a incluir en el plan, así como el grado de detalle de la estructura del mismo. Con ello se pretende una mayor eficacia en las acciones y los recursos destinados a mejorar la calidad ambiental del municipio en materia de ruido y vibraciones.

Los objetivos que describe la legislación (Ley 37/2003 del ruido) para los planes de acción son:

- a) Afrontar globalmente las cuestiones concernientes a la contaminación acústica en la correspondiente área o áreas acústicas
- b) Determinar las acciones prioritarias a realizar en caso de superación de los valores límite de emisión o inmisión o de incumplimiento de los objetivos de calidad acústica
- c) Proteger las zonas tranquilas en las aglomeraciones y en campo abierto contra el aumento de la contaminación acústica

Para conseguir estos objetivos, el plan debe mantener un planteamiento multidisciplinar, ya que el ruido es una variable que tiene un claro carácter transversal que guarda relación directa con diferentes áreas municipales, siendo importante la coordinación de las actuaciones que, dentro de sus competencias, aborden las distintas áreas municipales responsables de apartados como

Medio Ambiente, Movilidad, Urbanismo, Actividades Económicas, Salud, Cultura, Vías Públicas, Mantenimiento de la Ciudad, Actividades, Licencias, etc.

Para ello, el plan establece una serie de líneas de actuación que serán coordinadas desde el Área de Medio Ambiente y Mantenimiento, con las que se pretende afrontar las diferentes causas del ruido ambiental, así como la mejora progresiva para el mejor conocimiento del ruido en el municipio para ir logrando una mayor precisión en la evaluación, de forma que se disponga de referencias adecuadas para poder definir mejor las posibles soluciones de reducción de la contaminación acústica o de su prevención, así como la preservación de los espacios tranquilos existentes en el municipio.

Para el periodo 2018-2023, los principales objetivos del plan de acción son:

1. Aumentar y mejorar la información y el conocimiento de las causas del ruido, para disponer de evaluaciones más precisas.
2. Adoptar actuaciones de mejora para reducir la contaminación acústica y tender hacia un municipio tranquilo.
3. Adoptar actuaciones orientadas a la prevención de la contaminación en los nuevos desarrollos urbanísticos y en las nuevas edificaciones.
4. Mejorar las condiciones acústicas de los espacios públicos para convertirse en espacios acústicamente agradables y que contribuyan a lograr una ciudad más saludable.
5. Mejorar la información y las acciones de control y mejora sobre el ocio nocturno y otras situaciones que generen molestia en la población.
6. Promover la información y la educación con respecto a la contaminación acústica en el municipio, para aumentar la sensibilidad de la población y su participación en la mejora del ambiente sonoro.

Para el desarrollo del Plan de Acción, será necesario combinar acciones de carácter global, para todo el municipio junto con acciones más localizadas, para atender a las particularidades de las diferentes áreas de la ciudad. Por ello se contempla dividir el municipio en sus cuatro distritos, para considerar de forma más localizada determinados aspectos del PAMAS, generando cuatro PAMAS-Distritales, que particularizarán el desarrollo del PAMAS en cada Distrito. En ellos se coordinarán las particularidades locales con las acciones de reducción del ruido en las ZPAE que se puedan establecer en cada Distrito, que darán lugar a los Planes Zonales Específicos.

La estructura del PAMAS 2018-2023 contempla diferenciar las acciones en dos tipos de líneas principales:

- Líneas de Actuación
- Líneas de Gestión

Las líneas de actuación (LA), hacen referencia a las acciones orientada a la reducción y la prevención del ruido, así como a la preservación de las zonas tranquilas, que pueden tener una mayor repercusión para la mejora progresiva de la calidad sonora ambiental del municipio.

Las líneas de gestión (LG), contemplan las acciones necesarias para que el plan funcione y para que progresivamente se logre un mejor aprovechamiento de los recursos que se destinen a este fin y mejores resultados, estableciendo los marcos para la aplicación de la legislación, la coordinación y el seguimiento del desarrollo del plan.

En cada una de ellas se identifican líneas concretas, que serán la referencia para la aplicación del plan en los diferentes ámbitos de actuación. En este sentido, se diferencian tres niveles de actuación: municipal, distrital y actuaciones específicas, con el fin de que el plan se aplique con un planteamiento de detalle creciente a medida que se localizan las actuaciones, pero siempre desde un enfoque global del municipio y atendiendo no sólo a la corrección de situaciones con nivel elevado, sino también al resto de aspectos que el plan de acción debe tener en cuenta.

Así, el Plan contempla las siguientes líneas;

Líneas de Actuación:

- Línea A.1: Tráfico urbano y Movilidad
- Línea A.2: Infraestructuras del transporte y zona industrial
- Línea A.3: Urbanismo y Edificación
- Línea A.4: Ocio y Convivencia.
- Línea A.5: Zonas tranquilas, oasis urbanos y ciudad saludable

Líneas de Gestión:

- Línea G.1: Estructura y acción municipal para la gestión del ruido
- Línea G.2: Comunicación, concienciación y participación.

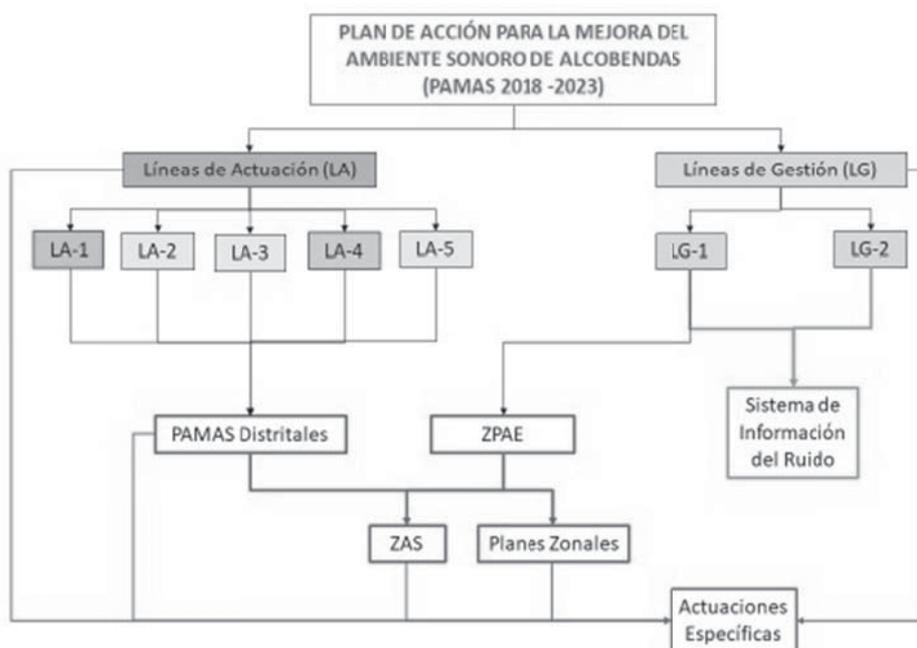
Las acciones que configuran el plan pueden ser de carácter global para todo el municipio, o plantearse de forma específica para el ámbito de los distritos del municipio, pero en cualquier caso, las líneas de actuación y de gestión se deben ir concretando en Actuaciones Específicas de ejecución (AE), que a medida que el plan se desarrolle se vayan concretando, fijando en ellas objetivos, tareas, plazos, responsables, presupuestos, etc. y siguiendo su cumplimiento.

Las AE pueden ser de carácter diverso y generarse tanto en las propias Líneas de Actuación (LA) o de Gestión (LG), como de los diferentes planes zonales que se generen en las ZPAE o las diferentes figuras que se definan en el desarrollo del plan de acción.

Los análisis de carácter más local, se abordan dentro de los PAMAS Distritales, de forma que permita adaptar las acciones a las características diferenciadas de cada sector del municipio.

**Con esta estrategia, el PAMAS 2018-2023 pretende conseguir al final de sus cinco años de aplicación que, como consecuencia del ruido generado por el tráfico de las calles urbanas, la industria y el ocio nocturno, la población expuesta por encima del OCA para el uso predominante residencial existente, sea inferior al 5 % de la población total del municipio, así como reducir la población expuesta al ruido de las carreteras que son las principales infraestructuras del transporte que generan una afección por ruido en las zonas residenciales.**

El esquema siguiente resume la estructura que se plantea para el Plan de Acción PAMAS 2018-2023:



**12.2 JUSTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LAS LÍNEAS DE ACTUACIÓN**

**12.2.1 Justificación de las líneas de actuación**

Con la diferenciación entre líneas de actuación y líneas de gestión, se pretende separar entre dos tipos de funciones necesarias en el plan de acción. Por un lado, avanzar en actuaciones concretas orientadas a la mejora de la calidad ambiental de la ciudad en materia de ruido y vibraciones, actuando tanto con medidas correctoras como preventivas. Por otro lado, el plan de acción requiere una gestión continua para que no se quede sólo en una declaración de intenciones, sino que, especialmente desde el Área de Medio Ambiente y Mantenimiento, se

impulse el desarrollo del plan junto con el de las diferentes acciones y evaluaciones que requiere la legislación.

Por lo tanto, las líneas de actuación se orientan hacia aspectos concretos que configuran el marco necesario para conseguir una mejora de la ciudad en los diferentes aspectos relacionados con el ruido, independiente de que el mapa estratégico de ruido que sirve de referencia para el plan, se limite exclusivamente a la evaluación del ruido ambiental, entendiéndose este como el debido al tráfico (viario, ferroviario y aeroportuario) y a la industria.

Con este fin, las cinco líneas contempladas cubren los principales apartados para poder desarrollar una acción efectiva con respecto al ruido en el municipio:

#### **Línea A.1: Tráfico urbano y Movilidad**

Con la Línea A-1 se cubren las actuaciones con respecto al ruido del tráfico urbano, actuando tanto en la mejora de su caracterización, como en las posibilidades que ofrezca la propia gestión del tráfico y los planes de movilidad sostenible urbana. En el caso de Alcobendas el tráfico viario, que es la suma del tráfico urbano y de las carreteras, es en la actualidad el único foco relevante del MER en relación con los indicadores sobre la población expuesta al ruido. Siendo el tráfico urbano de competencia municipal y siendo el que incide con carácter general en toda la zona residencial, se considera una prioridad centrar los esfuerzos en esta línea de actuación para reducir y prevenir la exposición de la población y de los espacios públicos al ruido ambiental.

#### **Línea A.2: Infraestructuras del transporte y zona industrial**

Con la línea A-2 se contempla el ruido generado por las infraestructuras del transporte que no son de competencia municipal y, principalmente, por las carreteras que son las que generan población expuesta por encima del OCA. Se debe prestar atención especialmente a la A-1 y la M-12, pero sin dejar de supervisar la evolución y posibles proyectos relacionados con las líneas de ferrocarril y con el aeropuerto de Madrid-Barajas, parcialmente dentro del término municipal. Por otro lado, se incluye el ruido de la industria, que aunque no genera población expuesta por encima del OCA, se debe prevenir que no se incremente el ruido de origen industrial y prestar especial atención a las zonas de transición entre usos que, como el residencial y el industrial, tiene elevadas diferencias de sensibilidad.

#### **Línea A.3: Urbanismo y Edificación**

El desarrollo del municipio se plantea desde el área de urbanismo y constituye el principal nivel de actuación preventiva frente al ruido, con el objetivo de evitar que los nuevos desarrollos generen conflictos por ruido, que será uno de los principales objetivos de la Línea A-3. Dentro de ella se incluye también la calidad acústica de la edificación, especialmente en los nuevos edificios, con el fin de no sólo asegurar los necesarios aislamientos de las fachadas, sino también de asegurar el necesario confort dentro de los mismos, al asegurar su construcción con la necesaria calidad acústica. Asimismo, se contempla en esta línea iniciar el conocimiento de si los edificios residenciales en Alcobendas disponen de un aislamiento suficiente en las fachadas de los edificios existentes para garantizar el cumplimiento de los OCA en el interior, así como la caracterización de los aislamientos de fachadas en edificios con otros usos especialmente sensibles al ruido, como los educativos, sanitarios y culturales.

#### **Línea A.4: Ocio y Convivencia.**

La Línea A-4 refuerza un aspecto del ruido urbano que no fue suficientemente contemplado en el PMAS de 2011, pero que responde a situaciones que generan quejas y que las evaluaciones puntuales contempladas en el estudio del MER, apuntan a un posible incumplimiento del OCA por esta causa. Esta línea incluye la consideración de situaciones de ruido en la calle asociado a actividades de ocio, especialmente cuando tienen lugar en la noche de los fines de semana, como las zonas de concentración de actividades de hostelería en el Distrito Centro, en las que habrá que valorar la superación de los OCA, en cuyo caso deberán ser declaradas ZPAE. Pero, también hay otras actividades que se van incrementando en la ciudad en la medida que se recupera espacio al tráfico para el uso público, como terrazas, parques de juegos infantil o deportivo, etc., que pueden generar molestia en los residentes de las zonas cercanas y que, aunque no son focos incluidos en el MER, sí que deben ser tenidos en cuenta en el plan de acción. En esta línea se incluyen también otros focos relacionados con la convivencia como pueden ser actividades culturales o deportivas, fiestas, servicios de recogida de residuos o de limpieza viaria, etc.

**Línea A.5: Zonas tranquilas, oasis sonoros urbanos y ciudad saludable**

Finalmente, la línea A-5 considera uno de los fines que deben tener los planes de acción, que es proteger las zonas tranquilas. Conservar y aumentar las zonas tranquilas es un objetivo unido a la mejorar la calidad de vida y las condiciones saludables de la ciudad. Además, esta línea permite contribuir a poner en valor el ambiente sonoro de los espacios públicos como pueden ser parques y paseos, valorizando su aporte a la calidad de vida en la ciudad, promoviendo el incremento progresivo de la población que pueda tener un fácil acceso a espacios agradables o con bajo ruido, que se pueden reconocer, calificándolas, por ejemplo, como “oasis sonoros urbanos”.

Con estas cinco líneas se cubren las diferentes actuaciones que pueden ser necesarias en el municipio y que deberán desarrollarse durante los próximos 5 años que cubren la vigencia del plan, mediante la concreción en actuaciones específicas que contribuyan a la mejora de su ambiente sonoro y a reducir la exposición al ruido de la población, tanto en sus viviendas, como en edificios especialmente sensibles (educativos, sanitarios o culturales) o en su disfrute del ambiente exterior.

**12.2.2 Descripción de las líneas de actuación**

En las fichas siguientes se describen las diferentes líneas de actuación, resumiendo para cada una de las líneas los siguientes apartados:

- Objetivos
- Prioridades
- Actuaciones
- Responsables

Estas fichas describen el marco de las actuaciones de acuerdo con las exigencias de la legislación y serán la referencia para el planteamiento en los diferentes niveles del plan, incluyendo los diferentes planes zonales que se definan a partir de la declaración de ZPAE. Las actuaciones concretas se irán definiendo de forma progresiva a lo largo del desarrollo del plan y su descripción y programación se efectuará en las Actuaciones Específicas (AE), mediante fichas que faciliten el seguimiento de su avance y cumplimiento de objetivos, de forma que se materialicen las intenciones del plan en acciones reales.

Línea A-1: TRÁFICO URBANO Y MOVILIDAD		
Objetivos	Prioridades	Actuaciones
Definir actuaciones orientadas a: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumentar la precisión en la evaluación del ruido del tráfico urbano,</li> <li>• Reducir la exposición al ruido generado por el tráfico urbano de la población y de los espacios públicos.</li> </ul> Combinar posibles actuaciones sobre la emisión de los vehículos, la gestión del tráfico y las políticas de movilidad sostenible.	Vigilar la completa aplicación de Crossos-EU en el MER.  Diferenciar en el tráfico viario el ruido del tráfico urbano, de competencia municipal, y dentro de éste, el impacto del transporte público municipal.  Incorporar de forma efectiva la consideración del ruido en las actuaciones del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).  Promover la utilización de vehículos de baja emisión sonora y la reducción del impacto por ruido de los medios de transporte público.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conocer la emisión sonora del tráfico urbano para tener referencias para el ajuste del método de cálculo</li> <li>• Verificar en la actualización del MER prevista a los 2 años, la completa aplicación de CNOSSOS-EU (cruces, pavimentos, categorías de vehículos, etc.), adecuándolo a las particularidades de la ciudad para que sea representativo. Definir protocolo de aplicación.</li> <li>• Evaluar el efecto de las diferentes variables como referencia para plantear soluciones.</li> <li>• Si necesario, actualizar MER al protocolo de aplicación.</li> <li>• Adoptar medidas en el control del tráfico para reducir el ruido, especialmente en la noche.</li> <li>• Evaluar la caracterización del ruido de los autobuses municipales y su representación en las categorías de CNOSSOS-EU</li> <li>• Diferenciar en el MER el ruido de las carreteras del ruido del tráfico urbano y dentro de éste, separar el ruido de la red municipal de transporte público</li> <li>• Considerar el efecto en el ruido de las actuaciones del PMUS y, cuando sea necesario, complementar las medidas para reducir el ruido.</li> <li>• Valorar el efecto en el ruido del uso del transporte público y del transporte no motorizado</li> <li>• Establecer evaluaciones para incorporar la reducción del ruido en los proyectos de movilidad: peatonalizaciones, calmado, reducción de espacio para el tráfico, etc.</li> <li>• Promover el uso de vehículos o condiciones de circulación de baja emisión sonora.</li> <li>• Valorar el efecto de aumentar el porcentaje de vehículos eléctricos o híbridos en el ruido del tráfico viario urbano.</li> <li>• Incorporar autobuses eléctricos.</li> <li>• Evaluar y atenuar impacto por ruido de las paradas de autobús.</li> </ul>
		<b>Responsables</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• M. Ambiente</li> <li>• M. Ambiente</li> <li>• Movilidad</li> <li>• M. Ambiente</li> <li>• Movilidad</li> <li>• Movilidad</li> <li>• Área Económica</li> </ul>

Línea A-2: INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE Y ZONA INDUSTRIAL		
Objetivos	Prioridades	Actuaciones
Reducir el impacto del ruido de las carreteras y prevenir que no se den nuevos conflictos en el municipio por carreteras, ferrocarriles y aeropuerto, así como por la industria.	Incorporar al PAMAS y a los PAMAS de Distrito, las ZPAE en las que participa el ruido de carreteras, para definir sus planes zonales, con las necesidades de atenuación del ruido, propuesta de soluciones y establecer responsabilidades.  Seguir los proyectos de modificación de carreteras y nuevos trazados que puedan incidir en la modificación de la situación sonora actual, o que tengan el potencial de generar nuevos conflictos por ruido.  Seguir los proyectos que puedan afectar acústicamente al municipio, así como las evaluaciones del ruido y los planes de acción de los gestores de ferrocarriles (ADIF y Metro) y de AENA (Aeropuerto Madrid-Barajas) y promover que se dé prioridad a las actuaciones en el municipio.  Supervisar el ruido en las instalaciones industriales, para evitar su contribución a la superación del OCA o pérdida de zonas tranquilas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Delimitar zonas que exceden el OCA con la contribución del ruido de carreteras.</li> <li>• Efectuar estudio de soluciones considerando la adecuación al nuevo método CNOSSOS-EU y proponer alternativas de soluciones a administración competente.</li> <li>• Seguir las evaluaciones y los planes de acción de los gestores de las carreteras</li> <li>• Incorporar a las administraciones competentes en los planes zonales, requerir objetivos e impulsar ejecución de soluciones</li> <li>• Mantener el contacto y seguimiento de la evolución de los proyectos de carreteras que puedan afectar al ruido en el municipio.</li> <li>• Aportar desde el Ayuntamiento propuestas para la atenuación o la prevención del ruido en los proyectos de carreteras.</li> <li>• Promover que el gestor de la carretera considere la evolución del impacto en el tiempo y las necesidades de mantenimiento para asegurar la efectividad en el tiempo de las soluciones ya adoptadas o de las que se adopten en el PAMAS.</li> <li>• Establecer cauces de coordinación con los gestores de ferrocarriles y aeropuerto para evitar su contribución a la superación del OCA o pérdida de zonas tranquilas.</li> <li>• Valorar la situación existente con respecto al impacto por vibraciones y ruido a ellas asociado en líneas de ferrocarril</li> <li>• Exigir el control de vibraciones en el caso de nuevos proyectos de infraestructura ferroviaria.</li> <li>• Desde la ordenanza municipal, vigilar el cumplimiento de los límites de ruido por las instalaciones industriales</li> <li>• Evaluar con atención especial, las zonas de transición entre zonas industriales y zonas residenciales u otros usos sensibles al ruido</li> </ul>
		<b>Responsables</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Urbanismo</li> <li>• Movilidad</li> <li>• Medio Ambiente</li> <li>• Urbanismo</li> <li>• Movilidad</li> <li>• Medio Ambiente</li> <li>• M. Ambiente</li> <li>• Urbanismo</li> <li>• M. Ambiente</li> <li>• Actividades</li> </ul>

Línea A-3: URBANISMO Y EDIFICACIÓN		
Objetivos	Prioridades	Actuaciones
Promover acciones preventivas para la mejora del ambiente sonoro en el planeamiento urbanístico, los nuevos desarrollos urbanos y en los nuevos edificios, así como la mejora de las zonas y edificios existentes.	Incorporar los condicionantes acústicos en los planes y proyectos del urbanismo municipal.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Exigir y supervisar los estudios acústicos en todos los proyectos y planes urbanísticos, para asegurar el cumplimiento de los OCA en los futuros desarrollos urbanos.</li> <li>Contribuir a la mejora del ambiente sonoro urbano, incorporando el plan de acción del ruido municipal en las diferentes actuaciones urbanísticas.</li> <li>Seguimiento de planes zonales en ZPAE que incluyan nuevos desarrollos urbanísticos.</li> <li>Inventario de nuevos desarrollos urbanísticos con OCA 5 dB(A) inferior al OCA para existentes</li> <li>Promover la generación de nuevas zonas tranquilas.</li> </ul>
	Contribuir a la reducción del ruido promoviendo actuaciones urbanísticas de interés para reducir o prevenir el ruido en el municipio.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Identificar y estudiar áreas en las que la actuación urbanística puede tener especial relevancia para el Plan de Acción.</li> <li>Aprovechar proyectos de regeneración y mejora urbana en los PAMAS-Distritales y los planes zonales</li> </ul>
	Lograr suficiente calidad acústica en las nuevas edificaciones sensibles al ruido.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Establecer protocolos de control de calidad acústica en la nueva edificación para asegurar cumplimiento de las exigencias.</li> </ul>
	Evaluar el aislamiento de fachadas en edificios residenciales, educativos, sanitarios y culturales para asegurar cumplimiento de OCA Interior.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evaluar aislamiento de fachadas en edificaciones tipo: residenciales, educativas, sanitarias y culturales.</li> <li>Valorar de niveles de ruido en interior y cumplimiento de OCA Interior</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>M. Ambiente</li> <li>Licencias</li> <li>Urbanismo</li> <li>M. Ambiente</li> <li>Licencias</li> </ul>

Línea A-4: OCIO Y CONVIVENCIA		
Objetivos	Prioridades	Actuaciones
Evaluar, analizar, reducir y prevenir las molestias generadas por el ruido producido por el ocio nocturno y otras situaciones asociadas al ocio (terrazas, zonas recreativas, eventos, etc.), así como el control del ruido y las vibraciones generadas por actividades comerciales; y otros focos de ruido urbano: servicios municipales, máquinas, obras, alarmas, etc.	Mantener el control y vigilancia, en aplicación de la ordenanza municipal, de los locales que albergan actividades, así como instalaciones que pueden ser causa de molestia por ruido y vibraciones.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valorar la conveniencia de introducir mejoras en el plan de control y vigilancia de actividades y, en su caso, definirlos.</li> <li>Mantener actualizada la formación de técnicos, inspectores y policías que participan en el control de actividades.</li> <li>Efectuar inventario de locales con exigencias o limitaciones específicas.</li> </ul>
	Evaluar el ruido generado por las actividades de ocio y otros focos relevantes no contemplados en el MER y, cuando aplique, establecer ZPAE por esta causa y sus planes zonales.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evaluar el cumplimiento de OCA en las zonas de ocio con alta densidad de actividades por ruidos de focos fijos o puntuales</li> <li>Identificar otras posibles causas de incumplimiento de OCA.</li> <li>Efectuar mapa de ruido de focos no MER relevantes.</li> <li>Identificar posibles ZPAE por incumplimiento de OCA.</li> <li>Aprobar ZPAE por ocio u otros focos y sus correspondientes planes zonales.</li> <li>Plan de vigilancia e indicadores para medir efectividad de acciones que se adopten.</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Policia Local</li> <li>Actividades</li> <li>Actividades</li> </ul>

Línea A-5: ZONAS TRANQUILAS, OASIS SONOROS URBANOS Y CIUDAD SALUDABLE		
Objetivos	Prioridades	Actuaciones
Promover la existencia de zonas tranquilas urbanas, así como la proximidad de la población a espacios públicos con ambiente tranquilo y agradable, como objetivo de ciudad saludable.	Identificar las zonas tranquilas urbanas por tener niveles 5 dB(A) inferiores al OCA para suelo urbano.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Delimitar zonas tranquilas en cada Distrito</li> <li>Establecer el desarrollo de esta Línea en cada PAMAS Distrital</li> <li>Planes para la puesta en valor de las zonas tranquilas urbanas y su preservación y mejora</li> <li>Establecer indicadores para seguimiento de la mejora y valorizar las zonas tranquilas</li> </ul>
	Identificar, evaluar, preservar y mejorar los espacios públicos urbanos de interés, como espacios sonoros tranquilos y agradables.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evaluar la calidad acústica de los espacios públicos.</li> <li>Efectuar inventarios de espacios públicos a preservar y mejorar: parques, plazas, zonas peatonales, pasos,....</li> <li>Reconocer y poner en valor los "básis sonoros urbanos"</li> <li>Definir actuaciones de preservación.</li> </ul>
	Valorizar los espacios tranquilos del municipio.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Promover la participación ciudadana en la valorización</li> <li>Visualizar los reconocimientos de espacios tranquilos que se establezcan en el municipio.</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>M. Ambiente</li> <li>Urbanismo</li> <li>Movilidad</li> <li>M. Ambiente</li> <li>Urbanismo</li> <li>M. Ambiente</li> <li>Participación Ciudadana</li> </ul>

## 12.3. JUSTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LAS LÍNEAS DE GESTIÓN

### 12.3.1. Justificación de las líneas de gestión

Para desarrollar el plan de acción, además de plantear actuaciones y desarrollarlas, es necesario que el Ayuntamiento establezca un sistema de gestión, que permita impulsarlo y promover el desarrollo de las diferentes actuaciones y el seguimiento de los avances en los diferentes apartados que configuran el plan. Para ello, es preciso contar con una estructura interna en la que estén claras las responsabilidades y que se fijen objetivos en el tiempo para que el plan de acción no se quede en un documento que espere cinco años para ser revisado.

Además, el plan requiere impulsar acciones que estén orientadas a lograr una mayor efectividad del plan, mejorando la información y las metodologías, siguiendo los avances de la legislación y de las metodologías de evaluación, así como comunicando los avances como medio de promover la sensibilización y mostrar las posibilidades de mejora, incluyendo en el desarrollo del plan la participación ciudadana, tanto con sus opiniones, como valorando las respuesta de la población frente al ruido y siguiendo la valoración de las acciones que se vayan adoptando.

Además, la finalidad de los mapas estratégicos de ruido y de los planes de acción es lograr un avance progresivo hacia una ciudad más saludable, por lo que es importante empezar a incorporar esta variable en la gestión del ruido, con el fin de poder reforzar el plan de acción por sus efectos sobre la salud de la población.

Por ello, se establecen dos líneas específicas orientadas a la gestión, que tienen por finalidad dar el marco necesario para que se desarrollen las líneas de actuación, se promueva la mejora y la eficacia en el plan de acción, y se logren resultados, aprovechando de la mejor manera los recursos disponibles. Para ello, se establecen responsabilidades para poner en marcha estas actuaciones atendiendo a las exigencias de la legislación y definiendo las Actuaciones Específicas (AE) a las que dé lugar, para concretar las acciones a realizar, pero a la que es necesario dar un seguimiento continuo para que se logren los resultados previstos.

### 12.3.2. Descripción de las líneas de gestión

Al igual que en las líneas de actuaciones, las dos líneas de gestión se definen mediante las fichas siguientes, en las que se describen los siguientes apartados:

- Objetivos
- Prioridades
- Actuaciones
- Responsables

En estas fichas se describen las acciones transversales para la gestión del plan, con el fin de que contribuyan a impulsar el mismo, a su mejora y a valorar los avances que se logren, promoviendo la participación y la información a la ciudadanía, a través del sistema de información.

Las acciones que se vayan concretando en el desarrollo del plan, se especificarán mediante fichas de Actuaciones Específicas (AE), en las que se establecerán objetivos, tareas, responsables, presupuestos y plazos de ejecución.

<b>Línea G-1: ESTRUCTURA Y ACCIÓN MUNICIPAL PARA LA GESTIÓN DEL RUIDO</b>			
<b>Objetivos</b>	<b>Prioridades</b>	<b>Actuaciones</b>	<b>Responsables</b>
<p>Establecer estructura interna, responsabilidades y medios necesarios para realizar las acciones de gestión necesarias para el desarrollo del plan de acción, incluyendo la elaboración de los documentos y evaluaciones necesarias para responder a las exigencias legales.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Establecer estructura en el Ayuntamiento para la gestión del ruido</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Designar responsable del PAMAS en el organigrama municipal y coordinador técnico para desarrollarlo.</li> <li>• Creación de mesa de ruido para coordinar a las diferentes áreas municipales participes en la gestión del ruido.</li> <li>• Participación del PAMAS en otros planes municipales relacionados.</li> <li>• Promover vínculos de coordinación con otras administraciones con competencia en focos relacionados con el ruido en el municipio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• M. Ambiente</li> <li>• Urbanismo</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cumplir las exigencias de la legislación</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aprobar y enviar en plazo el plan de acción 2018.</li> <li>• Definir y delimitar las ZPAE y los planes zonales asociados.</li> <li>• Elaborar el MER en 2022 y el plan de acción en 2023.</li> <li>• Declarar y seguir la evolución de las diferentes figuras de la legislación sobre el ruido: ZPAE, ZSAE, ...</li> <li>• Evaluar y seguir los mapas de ruido y planes de acción de los gestores de focos de ruido no municipales</li> <li>• Incorporar en el planeamiento municipal las ZSA (zonas de servidumbre acústica) que se declaren.</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Impulsar el desarrollo de las líneas y acciones del PAMAS 2018-2023.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Definir prioridades para poner en marcha el PAMAS 2018-2023</li> <li>• Establecer, aprobar y seguir el cumplimiento de los compromisos en las Actuaciones Específicas (AE).</li> <li>• Crear un sistema de información municipal de la contaminación acústica, como repositorio de datos y resultados.</li> <li>• Establecer y aprobar los planes zonales o ZAS asociados a las ZPAE</li> <li>• Definir aspectos y prioridades a seguir en los PAMAS Distritales.</li> <li>• Crear observatorio con indicadores. Medir resultados de acciones y la evolución del ruido en el municipio.</li> <li>• Establecer y aprobar presupuesto anual para gestión del ruido.</li> <li>• Elaborar informe anual de avance del PAMAS.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• M. Ambiente</li> <li>• Urbanismo</li> <li>• Comisión GIS</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actualizar Zonificación Acústica.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Revisar la zonificación acústica para incorporar OCA para "nuevos desarrollos urbanísticos" y, si aplican, zonas tranquilas.</li> <li>• Actualizar mapas de conflicto y de zonas tranquilas a la nueva zonificación</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• M. Ambiente</li> <li>• Urbanismo</li> <li>• Actividades</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aplicación ordenanza.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mantener los medios necesarios para el control de ruido y vibraciones en las actividades e instalaciones</li> <li>• Visualizar los logros conseguidos con la aplicación de la ordenanza.</li> <li>• Divulgar internamente la repercusión de la ordenanza en las diferentes áreas municipales y mantener la formación de todo el personal municipal relacionado con su aplicación.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seguridad Ciudadana</li> <li>• Comunicación</li> <li>• Actividades</li> </ul>

<b>Línea G-2: COMUNICACIÓN, CONCIENCIACIÓN Y PARTICIPACIÓN</b>			
<b>Objetivos</b>	<b>Prioridades</b>	<b>Actuaciones</b>	<b>Responsables</b>
<p>Diseñar y promover procesos de comunicación a la población sobre el PAMAS y sus logros, acciones orientadas a la concienciación de la población y a su participación en el PAMAS, integrando estas acciones con el sistema de información municipal de la contaminación acústica</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Creación de un sistema de información municipal de la contaminación acústica e integrar en él las actividades de esta línea</li> <li>• Definir la estrategia de comunicación para la concienciación y educación ambiental.</li> <li>• Campañas de sensibilización y concienciación</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diseñar, junto con LG-1, un sistema de información municipal de la contaminación acústica y mantenerlo actualizado.</li> <li>• Incorporar las actuaciones y sus resultados.</li> <li>• Establecer funcionalidades para concienciación y participación de la población.</li> <li>• Diseñar la visualización del sistema de indicadores para el seguimiento del PAMAS por la población</li> <li>• Diseñar la estrategia para que la información contribuya a la concienciación y a contar con la colaboración de la población.</li> <li>• Diseñar representaciones de los resultados que sean comprensibles por la población.</li> <li>• Definir la forma para presentar los resultados de las acciones del PAMAS.</li> <li>• Diseñar campañas periódicas sobre diferentes aspectos relacionados con la sensibilización de los efectos del ruido y medios para su atenuación.</li> <li>• Mejorar la participación ciudadana en el plan de acción</li> <li>• Reforzar la finalidad del plan como una línea de mejora progresiva para el municipio, no sólo asociada a la reducción del ruido</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• M. Ambiente</li> <li>• Comisión GIS</li> <li>• M. Ambiente</li> <li>• Participación Ciudadana</li> <li>• Comunicación</li> <li>• M. Ambiente</li> <li>• Comunicación</li> <li>• Participación Ciudadana</li> <li>• M. Ambiente</li> <li>• Comunicación</li> <li>• Participación Ciudadana</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promover la participación de la población y conocer su percepción sobre la contaminación acústica y su distribución en la ciudad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Definir sistemas que permitan recoger la opinión de la población y seguir su distribución en la ciudad y en el tiempo.</li> <li>• Aplicar los sistemas para disponer de datos periódicos sobre la percepción general o sobre aspectos puntuales o zonas o espacios concretos.</li> <li>• Realizar inventario clasificado y geo-referenciado de quejas</li> <li>• Representar resultados, definir indicadores para su medición y seguimiento.</li> </ul>	

### **13. ESTRATEGIA A LARGO PLAZO**

La gestión del ruido y la consecución de un mejor ambiente sonoro, requiere de una estrategia a largo plazo, ya que las soluciones en medio urbano pasan, en general, por la suma de pequeños efectos que, cuando van orientados a un mismo objetivo, consiguen en el tiempo sumar mejoras significativas que permiten cambiar la situación.

A diferencia de acciones en focos concretos, en los que la solución frecuentemente depende de la viabilidad o no de determinadas soluciones, en el caso del medio urbano, donde la suma de numerosos focos de ruido es la que contribuye al nivel total, es necesario ir haciendo acciones, a veces poco apreciables, pero que vayan sumando efectos para lograr reducir los niveles de ruido.

Además, el objetivo no es sólo cumplir unos determinados objetivos de calidad acústica, sino lograr una mejora en el ambiente sonoro del municipio, y contribuir con ello a lograr una ciudad más saludable.

Para lograr este objetivo, el plan de acción propuesto para los próximos 5 años, se encuadra en una estrategia a largo plazo, asumiendo que la mayoría de las líneas de acción propuestas deberán ser acciones a mantener en el tiempo y a ir adaptando a la evolución de los resultados.

Así, las líneas estratégicas que resumen la estrategia de Alcobendas a largo plazo sobre la contaminación acústica son:

- Gestión interna eficaz y resolutive respecto al ruido, que tenga como primer objetivo la prevención de la contaminación acústica y cooperación interdepartamental.
- Mejorar en la evaluación y valoración de los resultados obtenidos en el Mapa de Ruido, y otros aspectos no representados en los mapas.
- Buscar la compatibilidad entre actividad urbana y la molestia por ruido.
- Aprovechar cambios en la ciudad para valorar mejoras y aprender las experiencias.
- Reducir la contaminación acústica en las zonas donde se superan los objetivos de calidad acústica, así como las zonas donde más molestia por ruido existe.
- Continuar con las actuaciones para la protección y promoción de espacios públicos agradables, "oasis sonoros urbanos", y de las zonas tranquilas urbanas.
- Educación y concienciación para promover comportamientos más sostenibles que contribuyan a la reducción del ruido.
- Comunicación y divulgación de la información acústica unida a la participación de la población.

### **14. INFORMACIÓN ECONÓMICA**

En el nivel de desarrollo en el que se encuentra el Plan de Acción, no es posible concretar un presupuesto para el mismo, puesto que será en el desarrollo del propio plan cuando se vayan abordando los aspectos económicos concretos. Además, hay que tener en cuenta que los focos emisores no son sólo competencia municipal, por lo que habrá que considerar como parte del presupuesto destinado a este Plan de Acción, lo que destinen los diferentes gestores de los focos y, en especial, las administraciones gestoras de las carreteras que inciden en el municipio,

Adicionalmente, hay que tener en cuenta que aparte del presupuesto específico destinado al ruido, hay numerosos proyectos de ciudad que pudieran ser considerados como parte del presupuesto destinado al PAMAS.

### **15. DISPOSICIONES PREVISTAS PARA EVALUAR LA APLICACIÓN Y RESULTADOS DEL PLAN DE ACCIÓN**

Para evaluar si se van cumpliendo los objetivos marcados en el plan de acción, se establecen indicadores para seguir el avance en los principales objetivos del PAMAS.

Estos indicadores se muestran en la siguiente tabla:

IN Nº	OBJETO A MEDIR	INDICADORES PAMAS 2017-2023 -ALCOBENDAS	PERIODO MAXIMO ACTUALIZAR
E1	EXPOS. POB.	% población expuesta por encima de Ln=55 dB(A) a 4 m.	5 AÑOS
E2	EXPOS. POB.	% población expuesta por encima de Ln=55 dB(A) a todas las alturas.	5 AÑOS
E3	EXPOS. POB.	% población expuesta por encima de OCA a todas las alturas.(Ln: 50 ó 55 dB(A), según zonas y en función de revisión de la zonificación acústica)	5 AÑOS
E4	EXPOS. POB.	% población expuesta a nivel igual o inferior a Ln=50 dB(A) a todas las alturas (Zona tranquila urbana).	5 AÑOS
P1	ESPAC. PUBLICO	% de espacio público cumpliendo, al menos, Ld=65 y Le=65	5 AÑOS
P2	ESPAC. PUBLICO	% de espacio público calificado como "oasis sonoro urbano"	ANUAL
O1	OCIO NOCT.	% de población expuesta a niveles de ocio nocturno por encima de 58 dB(A) más del 3% de las noches	BIENAL
S1	SALUD	% de población que vive cerca de una "oasis sonoro urbano"	ANUAL
C1	PARTIC. CIUD..	Nº de quejas ciudadanas sobre el ruido (motivos)	ANUAL
C2	PARTIC. CIUD.	Nº participantes en iniciativas del sistema de información del ruido	ANUAL
C3	PARTIC. CIUD.	Nº consultas al sistema de información municipal de la contaminación acústica	ANUAL
C4	PARTIC. CIUD.	Número de actividades de concienciación realizadas en el municipio	ANUAL
G1	GESTIÓN	Nº de Actuaciones Específicas(AE) iniciadas en el año respecto a AE totales en ejecución en el año	ANUAL
G2	GESTIÓN	% de las AE Totales en ejecución en el año que se han cerrado y completado satisfactoriamente	ANUAL

#### 16. ESTIMACIONES PARA LA REDUCCIÓN DEL NÚMERO DE PERSONAS AFECTADAS (QUE SUFREN MOLESTIAS O ALTERACIONES DEL SUEÑO)

El nuevo método de evaluación CNOSSOS-EU aplicado en el MER 2017 al ruido de tráfico viario, genera una reducción lógica de las emisiones porque el método anterior generaba sobrevaloración, aunque ésta ya se atenuó en el MER anterior adaptando la emisión para que fuere más realista.

Esta nueva situación generada por el cambio de método oficial requiere aumentar la precisión en la evaluación y en la representatividad de las condiciones locales, para que los resultados sean representativos de las características locales.

No obstante, como se ha comentado anteriormente, el PMAS 2018-2023 pretende conseguir al final de sus cinco años de aplicación que, como consecuencia del ruido generado por el tráfico de las calles urbanas, la industria y el ocio nocturno, la población expuesta por encima del OCA para el uso predominante residencial existente, valorada a todas las alturas, sea inferior al 5 % de la población total del municipio, así como reducir la población expuesta al ruido de las carreteras, que son las principales infraestructuras del transporte que generan una afección por ruido en las zonas residenciales

Alcobendas, a 27 de mayo de 2019.—La secretaria general del Pleno, Gloria Rodríguez Marcos.

(03/19.482/19)

