

**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



ENCARGADO POR:



ALCOBENDAS

Un modelo de ciudad

**AYUNTAMIENTO DE ALCOBENDAS**

ÁREA DE MEDIO AMBIENTE

ELABORADO POR:



**AAC CENTRO DE ACÚSTICA APLICADA**  
Ingeniería + Laboratorio

Fecha: Enero de 2019

Documento nº:180345

Nº de páginas incluida esta: 12

ÍNDICE		Pág.
1.	DESCRIPCIÓN DE LA AGLOMERACIÓN .....	3
2.	AUTORIDAD RESPONSABLE.....	3
3.	CONTEXTO JURÍDICO .....	4
4.	VALORES LÍMITE ESTABLECIDOS .....	4
5.	RESUMEN DE LOS RESULTADOS DE LA LABOR DE CARTOGRAFIADO DEL RUIDO .....	5
6.	EVALUACIÓN DEL NÚMERO ESTIMADO DE PERSONAS EXPUESTAS AL RUIDO Y DETERMINACIÓN DE LOS PROBLEMAS Y SITUACIONES A MEJORAR.....	6
7.	RELACIÓN DE LAS ALEGACIONES U OBSERVACIONES RECIBIDAS EN EL TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA .....	7
8.	MEDIDAS QUE SE APLICAN PARA REDUCIR EL RUIDO Y PROYECTOS EN PREPARACIÓN .....	7
9.	ACTUACIONES PREVISTAS EN LOS PRÓXIMOS CINCO AÑOS .....	9
12.	DISPOSICIONES PREVISTAS PARA EVALUAR LA APLICACIÓN Y RESULTADOS DEL PLAN DE ACCIÓN .....	11
13.	ESTIMACIONES PARA LA REDUCCIÓN DEL NÚMERO DE PERSONAS AFECTADAS (QUE SUFREN MOLESTIAS O ALTERACIONES DEL SUEÑO) .....	12

## 1. DESCRIPCIÓN DE LA AGLOMERACIÓN

**El municipio de Alcobendas** está situado en la Comunidad de Madrid, limitando al norte con San Sebastián de los Reyes, al oeste y al sur con Madrid y al este con 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). Que se divide en 4 distritos: Centro, Empresarial, Norte y Urbanizaciones

En cuanto a las principales vías de comunicación existentes en el municipio estas 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.

## 2. 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 así con respecto a las infraestructuras del transporte que están incluidas en el municipio, cuya competencia recae en las siguientes administraciones:

- ✓ Carreteras: Ministerio de Fomento (autovía A-1); Comunidad de Madrid (M-12, M-110, M-616, M-603)

- ✓ Ferrocarril: ADIF (Red de Cercanías); Metro Madrid (Red de Metro)
- ✓ Aeropuerto: AENA (aeropuerto de Madrid-Barajas)

### 3. CONTEXTO JURÍDICO

La normativa sobre ruido ambiental, viene definida a nivel estatal por la Ley 37/2003 del ruido, desarrollada en los Reales Decretos, RD.1513/2005 y RD.1367/2007, esta normativa básica es la que traslada a la legislación española la Directiva Europea 2002/49/CE que obliga a la realización de mapas de ruido y planes de acción a las aglomeraciones de más de 100.000 habitantes y, por lo tanto, establece los requisitos para este plan de acción, concretamente en el Anexo V del RD.1513/2005

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, quedó 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 de 2006.

### 4. 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.

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.

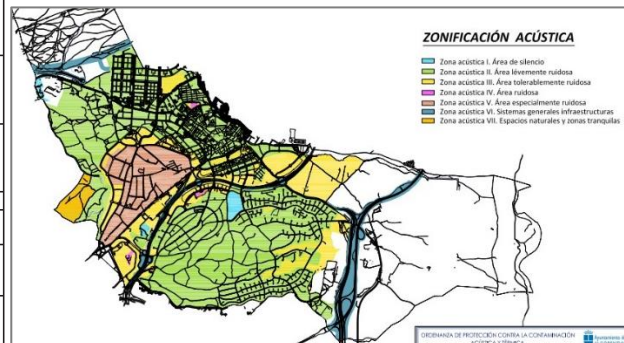
Los OCA en el exterior se completan con los objetivos de calidad acústica a cumplir en el espacio interior, que se presentan en la siguiente tabla:

**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 <sub>d</sub>	L <sub>e</sub>	L <sub>n</sub>
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:

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

Zonificación Acústica

## 5. RESUMEN DE LOS RESULTADOS DE LA LABOR DE CARTOGRAFIADO DEL RUIDO

El Mapa Estratégico de Ruido de Alcobendas 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. No incluye el MER del aeropuerto, que es elaborado por AENA. Además de este 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<sub>den</sub> (0-24h), L<sub>d</sub> (7-19h), L<sub>e</sub> (19-23h) y L<sub>n</sub> (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 comentan brevemente las zonas más afectadas por los diferentes focos de ruido ambiental

Ruido del Tráfico Viario: Este ruido es predominante sobre el resto de focos de ruido existentes. 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 primero de ellos, las fachadas más afectadas son aquellas ubicadas en Paseo de la Chopera, Avenida de España o el Bulevar Salvador Allende.

En el caso del distrito norte en las avenidas Manuel de Falla, Paseo de la Chopera y Valdelaparra son las que presentan los niveles sonoros más elevados. Por otro lado, cabe señalar, que la calle Manuel de Falla, que separa ambos distritos es la más ruidosa

Por otro lado, en el distrito Urbanizaciones el principal foco de ruido es la autovía A-1. Foco que genera una mayor población expuesta a niveles superiores a 55 dBA en el periodo nocturno.

En el Distrito Empresarial, el foco de ruido dominante es el procedente de la A-1, aunque también es importante el ruido que generan las calles internas.

Ruido del Tráfico Ferroviario: El ruido producido por este foco marginal, limitándose a una zona alejada del casco urbano, ya que las líneas ferroviarias discurren soterradas en gran parte de su recorrido a lo largo del casco urbano

Ruido de la Industria: Apenas existe afección y se limita al Distrito Empresarial

Ruido ocio nocturno: En todos los puntos analizados de la calle Capitán Francisco Sánchez, se superan los OCA para la zona residencial, y salvo tres noches, el resto exceden el OCA + 3 dB(A) que se permite para el 3 % de los días del año. Por lo tanto hay una elevada probabilidad de que, se excedan los OCA como consecuencia del ruido debido a las actividades de ocio nocturno, en esta calle.

## **6. 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 a 4m., y relacionados éstos con su población. De manera que se obtienen los siguientes resultados para los diferentes índices de ruido, Lden, Ld, Le y Ln. Se muestran los 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 Lden, Ld y Le, ni de 50 dB(A) para el Ln.

Índice	POBLACIÓN EXPUESTA en centenas				POBLACIÓN EXPUESTA en porcentaje			
	Lden	Ld	Le	Ln	Lden	Ld	Le	Ln
50-55				198				17
55-60	311	307	277	56	27	26	24	5
60-65	191	132	91	9	16	11	8	1
65-70	38	15	9	2	3	1	1	0
70-75	5	1	1	0	0	0	0	0
>75	1	0	0	0	0	0	0	0

A continuación se detalla la población expuesta a valores superiores o iguales a 50, 55, 60 y 65 para el índice  $L_n$  y a 60, 65, 70 y 75 para el resto, tanto en centenas como en porcentaje de población afectada del total de habitantes de Alcobendas. Esta tabla indica que en los periodos de día y tarde sólo están expuestos al valor del OCA para usos residencial existentes (según RD 1367/2007) un 1 % de la población, mientras para el  $L_n$  hay un 6 % de la población del municipio.

Índice	POBLACIÓN EXPUESTA					
	Centenas			Porcentaje		
	$L_d$	$L_e$	$L_n$	$L_d$	$L_e$	$L_n$
$\geq 50$ dB(A)			265			23
$\geq 55$ dB(A)			<b>67</b>			<b>6</b>
$\geq 60$ dB(A)	148	101	11	12	9	1
$\geq 65$ dB(A)	<b>16</b>	<b>10</b>	2	<b>1</b>	<b>1</b>	0
$\geq 70$ dB(A)	0	0		0	0	

Como conclusión se puede indicar:

- La noche es el periodo más desfavorable con un 6% de población afectada con predominio del ruido de las carreteras, respecto al 1% en los otros dos periodos, debido en este caso a las calles internas.
- No se detecta población debido al ferrocarril, la industria o el aeropuerto.
- Teniendo en cuenta la afección en altura, la afección pasa a ser un 9% durante la noche y 1% el resto de días.
- Comparando estos resultados con los del MER 2010 se aprecia una gran reducción, pasando de un 15% a un 9%. Esta reducción es todavía más destacada durante los periodos día y tarde, donde pasa de un 15 y 14% a un 1%, debido a la fuerte incidencia del tráfico urbano en estos periodos, el gran número de calles 30 y la utilización del método CNOSSOS-EU, que reduce la emisión respecto al método oficial (NMPB-Routes-96) a velocidades bajas.

## 7. 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.

## 8. 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, clasificadas en función de sus objetivos.

### **8.1 EVALUACIÓN DEL RUIDO AMBIENTAL**

- Elaboración de MER de la Fase II en 2010, adelantándose dos años a la obligación legal.
- En los MER de la Fase II y Fase III, se evaluó el impacto del ocio nocturno en las principales zonas de concentración de actividades de este tipo

### **8.2 CONTROL DEL RUIDO DEBIDO A LAS ACTIVIDADES:**



- **Limitaciones a actividades en casco histórico:** distancias mínimas para nuevas actividades.
- **Control de las condiciones acústicas en los locales con impacto potencial por ruido**
- **Inspección y tramitación de quejas:** Existencia planes y protocolos para la gestión de quejas por ruido.

### 8.3 MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONTROL DEL TRÁFICO Y SUS EMISIONES SONORAS

- **Potenciación del transporte público:**
- **Potenciación de movilidad no motorizada:** aumento de carriles bici específicos e 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"
- **Peatonalizaciones:** en el distrito Centro: 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: C/ Federica Montseny o la Calle Teresa de Calcuta. Distrito Urbanizaciones: paseos peatonales paralelos a la autovía A-I en Arroyo de la Vega y Soto de la Moraleja
- **Políticas de calmando de tráfico y control d velocidad:** En los últimos años ha habido un incremento importante zonas 30. Además, se ha 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.
- **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
- **Regulación del estacionamiento:** Se continúa ampliando progresivamente las comúnmente denominadas zonas azul y verde, añadiendo una nueva zona naranja. Además, hay una red de aparcamientos públicos tanto en superficie como subterráneos para corta y larga estancia.

### 8.4 MEDIDAS DE DESARROLLO Y CUMPLIMIENTO LEGISLATIVO

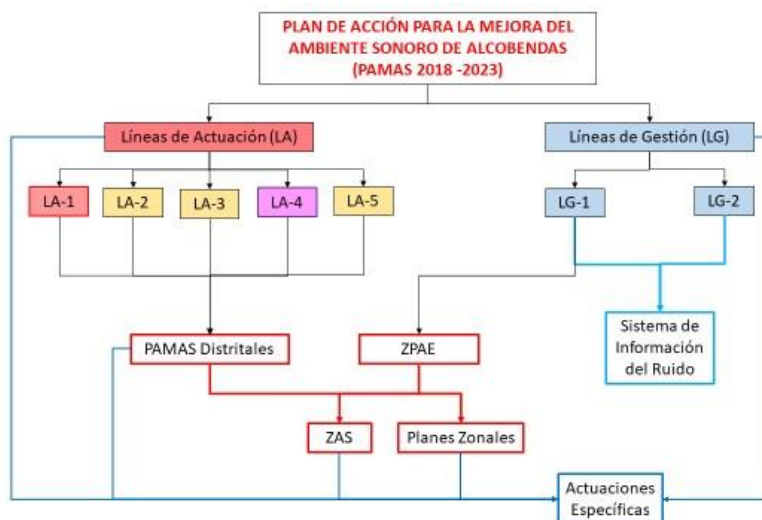
- **Ordenanza municipal de protección contra la contaminación acústica y térmica (Publicada el 27 de noviembre de 2014)**
- **Exigencia de verificación de cumplimiento de condiciones acústicas en urbanismo y edificación:** El Dpto. de Urbanismo solicita el correspondiente estudio acústico a todos los proyectos de desarrollo urbano, y solicita a todas las viviendas colectivas nuevas la certificación de las condiciones acústicas, mediante ensayos acústicos.
- **Ordenanza municipal de tráfico y circulación (publicada el 22/06/1998):** Establece limitación de tránsito de vehículos de más de 16 Ton. por el casco urbano, y regula el estacionamiento para vehículos de más de 3,5 Ton.
- **Ordenanza Fiscal nº 4.2 Reguladora del Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica:** Se bonifica el uso de vehículos eléctricos y de bajas emisiones.

### 8.5 SENSIBILIZACIÓN Y EDUCACIÓN AMBIENTAL

Se realizan diversas campañas de carácter medio ambiental, en la que el ruido puede estar presente.

## 9. ACTUACIONES PREVISTAS EN LOS PRÓXIMOS CINCO AÑOS

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



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

Esta línea pretende aumentar la precisión en la evaluación del ruido del tráfico urbano; reducir la exposición al ruido generado por el tráfico urbano de la población y de los espacios públicos; así como combinar posibles actuaciones sobre la emisión de los vehículos, la gestión del tráfico y las políticas de movilidad sostenible.

Para ello, se plantean acciones para los siguientes objetivos prioritarios:

- Vigilar la completa aplicación de CNOSSOS-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.

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

En esta línea se busca reducir el impacto del ruido de las carreteras y prevenir que no se den nuevos conflictos en el municipio por carreteras, ferrocarriles, aeropuerto e industria.

Para ello, se plantean acciones para los siguientes objetivos prioritarios:

- 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

### Línea A.3: Urbanismo y Edificación

En esta línea se busca 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.

Para ello, se plantean acciones para los siguientes objetivos prioritarios:

- Incorporar los condicionantes acústicos en los planes y proyectos del urbanismo municipal.
- Contribuir a la reducción del ruido promoviendo actuaciones urbanísticas de interés para reducir o prevenir el ruido en el municipio.
- Lograr suficiente calidad acústica en las nuevas edificaciones sensibles al ruido.
- Evaluar el aislamiento de fachadas en edificios residenciales, educativos, sanitarios y culturales para asegurar cumplimiento de OCA interior.

### Línea A.4: Ocio y Convivencia.

En esta línea se busca 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.

Para ello, se plantean acciones para los siguientes objetivos prioritarios:

- 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.
- 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.

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

En esta línea se busca 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.

Para ello, se plantean acciones para los siguientes objetivos prioritarios:

- Identificar las zonas tranquilas urbanas por tener niveles 5 dB(A) inferiores al OCA para suelo urbano.
- Identificar, evaluar, preservar y mejorar los espacios públicos urbanos de interés, como espacios sonoros tranquilos y agradables.
- Valorizar los espacios tranquilos del municipio.

### Línea G.1: Estructura y acción municipal para la gestión del ruido

En esta línea se busca 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.

Para ello, se plantean acciones para los siguientes objetivos prioritarios:

- Establecer estructura en el Ayuntamiento para la gestión del ruido
- Cumplir las exigencias de la legislación
- Impulsar el desarrollo de las líneas y acciones del PAMAS 2018-2023.
- Actualizar Zonificación Acústica.
- Aplicación ordenanza.



### Línea G.2: Comunicación, concienciación y participación

En esta línea se busca 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

Para ello, se plantean acciones para los siguientes objetivos prioritarios:

- Creación de un sistema de información municipal de la contaminación acústica e integrar en él las actividades de esta línea
- Definir la estrategia de comunicación para la concienciación y educación ambiental.
- Campañas de sensibilización y concienciación
- Promover la participación de la población y conocer su percepción sobre la contaminación acústica y su distribución en la ciudad.

## **10. ESTRATEGIA A LARGO PLAZO**

Las líneas estratégicas que resumen la estrategia de Alcobendas a largo plazo 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.

## **11. 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.

## **12. 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 han establecido unos indicadores para cada una de las líneas de actuación, los cuales se muestran en la siguiente tabla:



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

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

Aunque resulta complicado estimar la reducción del número de personas afectadas a nivel global, tomando como referencia los resultados en la evolución de los últimos años, y teniendo en cuenta las actuaciones que se van a llevar a cabo, 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 sea inferior al 5 % de la población total del municipio, así como reducir la población expuesta al ruido de las carreteras.