Reporting Mechanism[[1]](#footnote-1) proposed by

the Environment DG of the European Commission

*October 2008*

*Word Template proposed for reporting*

*a* ***summary*** *of Noise Action Plan*

*(not more than 10 pages length per plan)*

**Explanatory note:**

A Noise Action Plan relates only to those based upon the results of noise mapping conducted in accordance with Directive 2002/49/EC.

*Please fill in one separate template per each noise action plan.*

Name of DF7 *(use naming convention presented in the Handbook)*:

ES\_a\_ag36 Alcobendas

Full name of the Noise Action Plan report *(use naming convention presented in the Handbook)*:

Plan de Mejora del Ambiente Sonoro de Alcobendas o 2018 - 2023

|  |
| --- |
| Reporting entity unique code *(use naming convention presented in the Handbook):* *a* |
| Choose the reporting issue:  Agglomeration  Please specify the UniqueAgglomerationID:  Roads  In the case of reporting a noise action plan for the entire reporting entity, please tick here:  In the case of reporting a noise control programme for a single road , please specify the UniqueRoadID:  Railways  In the case of reporting a noise action plan for the entire reporting entity, please tick here:  In the case of reporting a noise control programme for a single railway, please specify the UniqueRailID:  Airport  Please especify the ICAO code: |

|  |  |
| --- | --- |
| Cost *(in €)* | 12.000 + 2.520 IVA. Total 14.520 |
| Adoption date *(dd/mm/yyyy)* | 01/01/2019 |
| Expected completion date *(dd/mm/yyyy)* | 31/12/2023 |
| Number of people expected to experience noise reduction | 4500 |

Limit values in place (preferably converted where relevant in Lden, Lday, Levening, Lnight as defined by Annex I of the Directive 2002/49/EC):

Lday=65 dB(A), Levening=65 dB(A) y Lnight=55 dB(A)

Summary of the results of noise mapping (problems, situations that need to be improved):

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.

En cuanto a población afectada:

- 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.

Summary of the results of public consultations organized in relation to this noise action plan:

No se han obtenido alegaciones al Plan de Acción

Summary of noise management actions, including measures to preserve quiet areas (and related budget and targets) envisaged:

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.

Summary of provisions envisaged for evaluating the implementation and results of the noise action plan:

Se han establecido una serie de indicadores para valorar el cumplimiento del PAMAS:

% población expuesta por encima de Ln=55 dB(A) a 4 m.

% población expuesta por encima de Ln=55 dB(A) a todas las alturas.

% 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)

% población expuesta a nivel igual o inferior a Ln=50 dB(A) a todas las alturas (Zona tranquila urbana).

% de espacio público cumpliendo, al menos, Ld=65 y Le=65

% de espacio público calificado como “oasis sonoro urbano”

% de población expuesta a niveles de ocio nocturno por encima de 58 dB(A) más del 3% de las noches

% de población que vive cerca de una “oasis sonoro urbano”

Nº de quejas ciudadanas sobre el ruido (motivos)

Nº participantes en iniciativas del sistema de información del ruido

Nº consultas al sistema de información municipal de la contaminación acústica

Número de actividades de concienciación realizadas en el municipio

Nº de Actuaciones Específicas(AE) iniciadas en el año respecto a AE totales en ejecución en el año

% de las AE Totales en ejecución en el año que se han cerrado y completado satisfactoriamente

Web links to the full noise action plan:

http://sicaweb.cedex.es/

1. An overview presentation of the reporting mechanism and a handbook on data specifications can be found at: http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d\_2002\_49/library [↑](#footnote-ref-1)