

**ACTA DEL PLENO ORDINARIO CELEBRADO EL 26 DE FEBRERO DE 2019**

<p><b><u>SEÑORES ASISTENTES</u></b></p> <p><b><u>ALCALDE-PRESIDENTE.</u></b> EXCMO. SR. D. IGNACIO GARCÍA DE VINUESA GARDOQUI (GRUPO PP)</p> <p><b><u>CONCEJALES</u></b></p> <p><b><u>GRUPO PP</u></b> ILMO. SR. D. RAMÓN CUBIÁN MARTÍNEZ ILMA. SRA. D<sup>a</sup> MÓNICA A. SÁNCHEZ GALÁN ILMA. SRA. D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> CONCEPCIÓN VILLALÓN BLESA ILMO. SR. D. AGUSTÍN MARTÍN TORRES D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> LUCRECIA GARCÍA AGUADO D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> JOSÉ ORTIZ IGLESIAS-USSEL D. LUIS MIGUEL TORRES HERNÁNDEZ D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> FELICIDAD YOLANDA PALACIO VELA D. FERNANDO MARTÍNEZ RODRÍGUEZ D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> PALOMA CANO SUÁREZ D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> DEL MAR RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ</p> <p><b><u>GRUPO PSOE</u></b> D. RAFAEL SÁNCHEZ ACERA D<sup>a</sup> CRISTINA MARTÍNEZ CONCEJO D. ÁNGEL SÁNCHEZ SANGUINO D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> DOLORES GIBAJA GUERRA D. JOSE M<sup>a</sup> TOVAR HOLGUERA D<sup>a</sup> MANUELA NÚÑEZ MÁRQUEZ D. LUIS GONZÁLEZ SANTOS</p> <p><b><u>C'S</u></b> D. HORACIO RICO RODRÍGUEZ D. ROBERTO FRAILE HERRERA D<sup>a</sup> ANA ROJAS SCHOENDORFF</p> <p><b><u>SSP</u></b> D. EDUARDO ANDRADAS DE DIEGO D<sup>a</sup> ALMUDENA GARCÍA BILBAO D. DAVID GREGORIO GONZÁLEZ ESCUDERO</p> <p><b><u>GRUPO MIXTO</u></b> D. MIGUEL ÁNGEL ARRANZ MOLINS (UPyD) D. JUAN BAUTISTA ESTEBAN (IUCM-LV)</p> <p><b><u>AUSENTES JUSTIFICADOS</u></b></p> <p><b><u>INTERVENTORA GENERAL MUNICIPAL</u></b> D<sup>a</sup> BEATRIZ RODRÍGUEZ PUEBLA</p> <p><b><u>SECRETARIA GENERAL DEL PLENO</u></b> D<sup>a</sup> GLORIA RODRÍGUEZ MARCOS</p>	<p>En el Salón de Sesiones de la Casa Consistorial de Alcobendas, siendo las dieciséis horas y cuatro minutos del día veintiséis de febrero de dos mil diecinueve, se reúnen en primera convocatoria, los señores citados, bajo la Presidencia del Sr. Alcalde D. Ignacio García de Vinuesa Gardoqui, previa citación al efecto con objeto de celebrar sesión ordinaria del Pleno de la Corporación.</p>
--	--

Tras comprobar la existencia del quórum suficiente para la válida constitución del Pleno, el Presidente da inicio a la sesión, que se celebra con el siguiente

## **ORDEN DEL DÍA**

### **A) PRIMERA PARTE: RESOLUTIVA**

1. Aprobación de los borradores de las Actas de las últimas sesiones del Pleno celebradas, si procede (Acta de 29 de enero de 2019 -sesión ordinaria- y 8 de febrero -sesión extraordinaria y urgente-) de 2019.

### **2. ASUNTOS DICTAMINADOS POR COMISIONES PLENARIAS**

#### **2.1. COMISIÓN PERMANENTE DE ECONOMÍA**

- 2.1.1. Aprobación de la bonificación en la cuota del ICIO a D<sup>a</sup> Marina Josefa Martín Ramos.
- 2.1.2. Aprobación inicial del expediente de modificación presupuestaria por Transferencia de Crédito N<sup>o</sup> 1/2019.
- 2.1.3. Aprobación inicial de Modificación Presupuestaria Transferencia de Crédito N<sup>o</sup> 1/2019 del PBS.
- 2.1.4. Aprobación de Reconocimiento Extrajudicial de Crédito N<sup>o</sup> 1/ 2019 del PMD.

#### **2.2. COMISIÓN PERMANENTE DE URBANISMO**

- 2.2.1. Aprobación inicial de la Modificación número 4 de la Ordenanza de Edificación, Construcciones e Instalaciones.
- 2.2.2. Inicio del expediente acreditativo de la conveniencia y oportunidad de la adjudicación de una concesión de obra para la construcción de alojamientos dotacionales sobre las parcelas S2 y D3 del sector "Casablanca" (Jacinto Benavente, n<sup>o</sup> 4).
- 2.2.3. Plan Calidad del Aire 2018-2025: resolución de enmiendas y Aprobación Inicial.
- 2.2.4. Aprobación del Plan de Acción para la mejora del ambiente sonoro de la ciudad de Alcobendas para los años 2018 a 2023.

**B) SEGUNDA PARTE: SEGUIMIENTO DE GESTIÓN DE LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO**

1. Dar cuenta al Pleno de la modificación en destino de los Gastos de Procesos Electorales aprobados en el Pleno Extraordinario y Urgente de 8 de febrero de 2019.
2. Informe de los Órganos de Gobierno.
3. MOCIONES.

RUEGOS Y PREGUNTAS.

---

---

---

---

***Antes del inicio de la sesión se guarda UN MINUTO de silencio en memoria de las víctimas de la violencia machista.***

**A) PRIMERA PARTE: RESOLUTIVA**

**1. APROBACIÓN DE LOS BORRADORES DE LAS ACTAS DE LAS ÚLTIMAS SESIONES DEL PLENO CELEBRADAS, SI PROCEDE (ACTA DE 29 DE ENERO DE 2019 -SESIÓN ORDINARIA- Y 8 DE FEBRERO -SESIÓN EXTRAORDINARIA Y URGENTE-) DE 2019.**

**No realizándose observaciones, se someten a votación resultando las mismas aprobadas por UNANIMIDAD.**

**2. ASUNTOS DICTAMINADOS POR COMISIONES PLENARIAS**

**2.1. COMISIÓN PERMANENTE DE ECONOMÍA**

**2.1.1.- APROBACIÓN DE LA BONIFICACIÓN EN LA CUOTA DEL ICIO A D<sup>ª</sup> MARINA JOSEFA MARTÍN RAMOS.**

Visto el Dictamen emitido por la Comisión Permanente, del siguiente tenor literal:

*“La Comisión Plenaria Permanente de Economía, adoptó, en sesión celebrada el día 18 de febrero de 2019 el siguiente*

**DICTAMEN**

**2.- APROBACIÓN DE LA BONIFICACIÓN EN LA CUOTA DEL ICIO A D<sup>ÑA</sup>. MARINA JOSEFA MARTÍN RAMOS.**

*Vista la propuesta de resolución, de fecha 16 de enero de 2019 y elevada a esta Comisión Permanente de Economía por el Concejal de Área de Economía y Nuevas Oportunidades, D. Agustín Martín Torres, del siguiente tenor literal:*

*“Asunto: Propuesta al Pleno de declaración de especial interés.*

*Por parte de Doña Marina Josefa Martín Ramos (Neurodei), con NIF 05296709Q, se ha solicitado la bonificación del ICIO devengado con motivo de la licencia de obra menor para la instalación de una nueva actividad económica de “Clínica de Psicología”, situada en Cl. de los Sueños, 5, Local, 7, de Fuente Lucha, al realizarse dentro del Plan de Desarrollo, Medidas de Fomento del Empleo y propuesta de Dinamización Comercial de Fuente Lucha.*

*El artículo 5 apartado 1 B) de la Ordenanza fiscal reguladora del Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras, en ejercicio de la facultad prevista por el artículo 103 apartado 2 a) y apartado 3 del RD Leg. 2/2004 de 5 de marzo, que aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, establece la posibilidad de aplicar una bonificación de “hasta el 80%” de la cuota del impuesto devengado, en el supuesto de construcciones, instalaciones y obras comprendidas en el Plan de Desarrollo, Medidas de Fomento del Empleo y propuesta de Dinamización Comercial de Fuente Lucha, cualquiera que sea el*

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

*sujeto pasivo del impuesto, así como la deducción del importe satisfecho o que deba satisfacer el sujeto pasivo, en concepto de tasa por licencia urbanística, de la cuota bonificada del impuesto, siempre que las obras, instalaciones o construcciones tengan por objeto el establecimiento de una nueva actividad económica, la ampliación o mejora de los locales de negocio ya existentes o su adecuación por cambio de actividad.*

*La aplicación de la bonificación será acordada por el Pleno de la Corporación por mayoría simple de sus miembros, junto con el porcentaje de bonificación aplicable.*

*Teniendo en cuenta el informe emitido por el T.A.E. del Departamento de Comercio, Fomento del Empleo y Nuevas Oportunidades, en el que se pone de relieve que la solicitud cumple con los objetivos y requisitos establecidos en la ordenanza, se informa favorablemente a la concesión de la bonificación recogida en la misma y se propone una bonificación del 80% según los supuestos establecidos en el artículo 5.1 b) de la Ordenanza Fiscal 4.3 del ICIO:*

#### **SE PROPONE AL AYUNTAMIENTO PLENO**

*Declarar de especial interés la instalación de referencia, de acuerdo con el proyecto presentado, así como aprobar un porcentaje de bonificación del 80% aplicable en la cuota del ICIO, conforme dispone la normativa mencionada. Alcobendas, 16 de enero de 2019. Firmado digitalmente por Agustín Martín Torres, Concejal de Área de Economía y Nuevas Oportunidades.”*

*Explicadas por el Sr. Presidente las líneas generales de la propuesta y no promoviéndose debate, sometido el asunto a votación, la Comisión Permanente de Economía dictaminó favorablemente por UNANIMIDAD la presente propuesta. Alcobendas, 19 de febrero de 2019. Fdo. Gloria Rodríguez Marcos, SECRETARIA GENERAL DEL PLENO.”*

**Abierto el turno de intervenciones y no promoviéndose debate, seguidamente se somete el asunto a votación, resultando el mismo aprobado por UNANIMIDAD.**

#### **2.1.2.- APROBACIÓN INICIAL DEL EXPEDIENTE DE MODIFICACIÓN PRESUPUESTARIA POR TRANSFERENCIA DE CRÉDITO Nº 1/2019.**

Visto el Dictamen emitido por la Comisión Permanente, del siguiente tenor literal:

*“La Comisión Plenaria Permanente de Economía, adoptó, en sesión celebrada el día 18 de febrero de 2019 el siguiente*

#### **DICTAMEN**

#### **3.- APROBACIÓN INICIAL DEL EXPEDIENTE DE MODIFICACIÓN PRESUPUESTARIA POR TRANSFERENCIA DE CRÉDITO Nº 1/2019.**

*Vista la propuesta de resolución, de fecha 7 de febrero de 2018 y elevada a esta Comisión Permanente de Economía por el Concejal de Economía y Hacienda, D. Agustín Martín Torres, del siguiente tenor literal:*

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

*“Asunto: Transferencia de Crédito nº 1/2019*

**PROPUESTA DE ACUERDO AL PLENO**

*“Vistos los informes que anteceden, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 179 del Real Decreto 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, y a la vista de la propuesta de la Dirección General de Fomento de Comercio, fomento del Empleo y nuevas oportunidades, en la que solicita transferencia de Crédito entre aplicaciones del mismo centro gestor y distinto capítulo, por un importe global de 140.000€.,*

*Considerando que la modificación propuesta por la Dirección General responde a necesidades urgentes y necesarias, para dar continuidad a las actuaciones que se vienen realizando por el Ayuntamiento, correspondientes tanto al “Programa Millenials” para programas formativos del empleo joven, como al programa “Coworking Star-up Alcobendas” para el fomento del emprendimiento, que hasta ahora venían llevándose a efecto en el marco del Convenio con la Escuela de Organización Industrial, cuyo convenio ha quedado sin efecto.*

*Dado que es necesario continuar con el desarrollo de las actuaciones de ambos programas de fomento del Empleo joven, así como formación y tutorización en el marco de espacios de Coworking para fomentar el emprendimiento, al Ayuntamiento Pleno se propone la adopción del siguiente acuerdo:*

**PRIMERO. -**

*Modificar el acuerdo de Pleno de fecha 9 de febrero de 2018, dejando sin efecto la aprobación de subvención nominativa, por importe de 140.000€ a la Escuela de Organización Industrial, con NIF G81718249.*

**SEGUNDO. -**

*Aprobar la modificación presupuestaria por transferencia de crédito nº 1/2019, con el siguiente detalle:*

APLICACIONES PRESUPUESTARIAS			DENOMINACIÓN	DISMINUCIONES	INCREMENTOS
581	24105	42200	EOI TRANSFERENCIAS A FUNDACIONES ESTATALES	140.000 €	
581	24110	22706	PROGRAMA EMPRENDIMIENTO Y STAR UP. ESTUDIOS Y TRABAJOS TECNICOS		100.000 €
581	24109	22706	PROGRAMA DE EMPLEO. ESTUDIOS Y TRABAJOS TECNICOS		40.000 €
<b>Totales</b>				<b>140.000 €</b>	<b>140.000€</b>

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

**TERCERO. –**

*De conformidad con el art. 40 del RD 500/1990, de 20 de abril, y la base de ejecución del Presupuesto nº 13, la tramitación de esta modificación presupuestaria se realizará con sujeción a los mismos trámites y requisitos que la aprobación del Presupuesto, en cuanto a la aprobación inicial, exposición al público, reclamaciones, aprobación definitiva, publicación, recursos y entrada en vigor, en virtud de lo dispuesto en el art 179 del Real Decreto Legislativo 2/2004 de 5 de marzo por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales. Alcobendas, a 7 de febrero de 2018 Conforme, El Interventor acctal, de Contabilidad y Presupuestos,<sup>1</sup>: José Luis Martínez Porras. El Concejal de Economía y Hacienda, Agustín Martín Torres.*

<sup>1</sup> *Por sustitución, según resolución de la D.G.A.L. de 18/10/2018”*

*Explicadas por el Sr. Presidente las líneas generales de la propuesta y no promoviéndose debate, sometido el asunto a votación, la Comisión Permanente de Economía dictaminó favorablemente por UNANIMIDAD la presente propuesta. Alcobendas, 19 de febrero de 2019. Fdo. Gloria Rodríguez Marcos, SECRETARIA GENERAL DEL PLENO.”*

**Abierto el turno de intervenciones y no promoviéndose debate, seguidamente se somete el asunto a votación, resultando el mismo aprobado por UNANIMIDAD.**

### **2.1.3.- APROBACIÓN INICIAL DE MODIFICACIÓN PRESUPUESTARIA TRANSFERENCIA DE CRÉDITO Nº 1/2019 DEL PBS.**

Visto el Dictamen emitido por la Comisión Permanente, del siguiente tenor literal:

*“La Comisión Plenaria Permanente de Economía, adoptó, en sesión celebrada el día 18 de febrero de 2019 el siguiente*

#### **DICTAMEN**

### **4.- APROBACIÓN INICIAL DE MODIFICACIÓN PRESUPUESTARIA TRANSFERENCIA DE CRÉDITO Nº 1/2019 DEL PBS.**

*Vista la propuesta de resolución, de fecha 22 de enero de 2019 y elevada a esta Comisión Permanente de Economía por la Concejal Delegada de Familia y Protección Social, Salud, Consumo, Infancia, Adolescencia, Juventud, Mayores y Promoción de la Igualdad y Presidenta del Patronato de Bienestar Social, D<sup>a</sup>. Mónica Sánchez Galán, del siguiente tenor literal:*

**“ASUNTO.- ACUERDO DEL PLENO DE MODIFICACION DEL PRESUPUESTO POR TRANSFERENCIA DE CREDITO Nº1/2019 (PBS)**

*Se ha Aprobado por el Consejo Rector del Patronato de Bienestar Social la modificación del Presupuesto del Patronato de Bienestar Social a través de la Transferencia de Crédito nº 1/2019.*

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

*La referida modificación, informada favorablemente por la Intervención Municipal, se justifica en la transferencia de crédito entre distintos capítulos de gasto del Centro Gestor 3620-Juventud, Infancia y Adolescencia, en la previsión que hay de conceder varias subvenciones nominativas (Clubs Infantiles) en el ejercicio 2019 por unos importes anuales que en el presupuesto del 2018 se consideraron hasta medio año como contratos, por tanto con cargo a partidas del capítulo 2, y el otro resto del año consideradas como subvención con cargo a capítulo 4. Siendo necesario que las correspondientes partidas presupuestarias del Capítulo 4 estén dotadas económicamente para poder tramitar los respectivos expedientes de concesión de subvención, se hace necesario que los importes de las aplicaciones presupuestarias que se detallan a continuación y que se recogen en el presupuesto prorrogado sean transferidas a las partidas dotadas a tal efecto en el Presupuesto de 2019 por importe de 22.787,50 €.*

*Esta Transferencia de ajuste en el funcionamiento del Presupuesto Prorrogado deberá anularse una vez entre en vigor el Presupuesto Definitivo de 2019, puesto que el crédito con el que se dota las diferentes aplicaciones presupuestarias que aumentan están ya incluidos en los créditos iniciales del Presupuesto 2019 del Centro Gestor 3620-Juventud, Infancia y Adolescencia.*

*La modificación de crédito responde a necesidades que no permiten su aplazamiento hasta la aprobación del presupuesto definitivo del 2019, y su tramitación se ha efectuado con sujeción a lo dispuesto en el artículo 179 del Texto*

*Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2004 de 5 de marzo y en los artículos 40 y 41 del Real Decreto 500/1990, de 20 de abril, por el que se desarrolla el Capítulo primero del Título sexto de la Ley 39/1988, de 28 de diciembre, reguladora de las Haciendas Locales, en materia de presupuestos.*

*En consecuencia y conforme prevé la Base nº13.4 de Ejecución del Presupuesto del presente ejercicio, se propone al Ayuntamiento Pleno, previo dictamen de la Comisión Permanente de Economía, la adopción del siguiente*

**ACUERDO:**

**PRIMERO.-** *Aprobar inicialmente el Presupuesto del Patronato de Bienestar Social a través de la Transferencia de Crédito nº 1/2019 conforme a los siguientes datos:*

**PARTIDAS QUE DISMINUYEN**

3620.33700.22799 Trabajos realizados por otras empresas ..... -22.787,50 €

**PARTIDAS QUE AUMENTAN**

3620.33700.48910 Transferencias corrientes  
a asociaciones (Club Infantil Roquenublo) .....+2.675,00 €

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>



3620.33700.48911 Transferencias corrientes a asociaciones (Club Infantil Aupa)	.....+2.675,00 €
3620.33700.48912 Transferencias corrientes a asociaciones (Club Infantil Lunaria)	.....+2.675,00 €
3620.33700.48913 Transferencias corrientes a asociaciones (Club Infantil Pipa)	.....+2.675,00 €
3620.33700.48914 Transferencias corrientes a asociaciones (Club Infantil Papel Continuo)	.....+2.675,00 €
3620.33700.48915 Transferencias corrientes a asociaciones (Club Infantil Yambo)	.....+2.675,00 €
3620.33700.48916 Transferencias corrientes a asociaciones (Club Infantil Silbame)	.....+2.675,00 €
3620.33700.48917 Transferencias corrientes a asociaciones (Club Infantil Apama)	.....+4.062,50 €
<u>1</u>	..... <u>+22.787,50 €</u>

**SEGUNDO.-** Exponer por quince días la presente modificación a información pública, previo anuncio en el Boletín Oficial de la Comunidad, durante los cuales los interesados podrán examinarlo y presentar reclamaciones ante el Pleno (el artículo 169 del R.D.L 2/2004, de 5 de marzo).

Transcurrido dicho plazo sin reclamaciones, la presente modificación del presupuesto se entenderá aprobada definitivamente, sin necesidad de nuevo acuerdo plenario, procediéndose a su publicación. Alcobendas, 22 de enero de 2019. Fdo. Mónica Sánchez Galán Concejala Delegada de Familia, Prote. Soc, Salud, Consumo, Infan., Adol., Juven, Mayores y Promo. de la Igualdad”

Explicadas por el Sr. Presidente las líneas generales de la propuesta y no promoviéndose debate, sometido el asunto a votación, la Comisión Permanente de Economía dictaminó favorablemente por UNANIMIDAD la presente propuesta. Alcobendas, 19 de febrero de 2019. Fdo. Gloria Rodríguez Marcos, SECRETARIA GENERAL DEL PLENO.”

**Abierto el turno de intervenciones y no promoviéndose debate, seguidamente se somete el asunto a votación, resultando el mismo aprobado por UNANIMIDAD.**

#### **2.1.4.- APROBACIÓN DE RECONOCIMIENTO EXTRAJUDICIAL DE CRÉDITO Nº 1/ 2019 DEL PMD.**

Visto el Dictamen emitido por la Comisión Permanente, del siguiente tenor literal:

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

*“La Comisión Plenaria Permanente de Economía, adoptó, en sesión celebrada el día 18 de febrero de 2019 el siguiente*

### DICTAMEN

#### 5.- APROBACIÓN RECONOCIMIENTO EXTRAJUDICIAL DE CRÉDITO Nº 1/2019 DEL PMD.

*Vista la propuesta de resolución, de fecha 30 de enero de 2019 y elevada a esta Comisión Permanente de Economía por la Presidenta del Patronato Municipal de Deportes, D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup> del Mar Rodríguez Fernández, del siguiente tenor literal:*

*“Asunto: Expediente Aprobación Reconocimiento Extrajudicial de Crédito nº 1/2019 del PMD – Facturas ejercicio 2018*

#### **AL PLENO MUNICIPAL DEL AYUNTAMIENTO DE ALCOBENDAS**

*A la vista de los informes que se incluyen en el expediente administrativo, se propone, por parte de la Presidencia del Patronato Municipal de Deportes, elevar al Pleno Municipal la adopción de acuerdo de Reconocimiento Extrajudicial de Crédito nº 1/2019. En el expediente constan los informes de la Gerencia, del Técnico del PMD, Secretaría del Consejo Rector del PMD, y la Intervención Municipal. Dicha propuesta se elabora al amparo y teniendo en consideración los siguientes:*

#### ANTECEDENTES

*PRIMERO.- Que de los informes que obran en el expediente se desprende que la ejecución del gasto propuesto por importe de VEINTIOCHO MIL CUATROCIENTOS TRECE EUROS CON VEINTICINCO CÉNTIMOS (28.413,25 €) se corresponde con el importe de las facturas del Club Recreativo Cultural Natación Alcobendas, por las actividades de natación y socorrismo prestadas al PMD en el mes de diciembre de 2018.*

*SEGUNDO.- Que el informe de la Gerente del Patronato Municipal de Deportes de fecha 21 de enero de 2019, conformado por esta Presidencia, refleja los extremos establecidos en la Base 63 de las de Ejecución del Presupuesto vigente, destacando la justificación de los gastos relativos al periodo de referencia, necesarios para la prestación del Servicio de Natación y Socorrismo Acuático del Patronato Municipal de Deportes durante el mes de diciembre de 2018. Que de conformidad con lo anterior es de aplicación los siguientes*

#### FUNDAMENTOS DE DERECHO

*PRIMERO.- Que los gastos producidos por la prestación del Servicio de Natación y Socorrismo Acuático del Patronato de Deportes durante el mes de diciembre de 2018 deberá de entenderse como gasto necesario e ineludible, para la ejecución de los programas que el Patronato Municipal de Deportes viene prestando a los ciudadanos.*

*SEGUNDO.- El trámite de aprobación de dicho reconocimiento debe ajustarse a lo establecido en el artículo 60.2 del RD 500/90. Las obligaciones a reconocer proceden de gastos efectuados en ejercicios anteriores al actual, por lo que directamente no podrán imputarse al presupuesto corriente en base a la anualidad presupuestaria recogida en el art. 176.1 TR LRHL 2/2004, siendo de aplicación lo establecido en el art. 60.2 del RD 500/90 de 20 de abril, por el que se desarrolla el Capítulo Primero del Título Sexto de la Ley 39/1988, de 28 de diciembre, reguladora de las Haciendas Locales, en materia de presupuestos.*

*TERCERO.- Que conforme a lo establecido en la Base 63 de las de Ejecución del Presupuesto vigente, relativa a la Omisión de Fiscalización, la aprobación del gasto deberá de ajustarse a las formalidades reflejadas en su contenido y referidas a la emisión de la memoria explicativa de la Omisión de Fiscalización. Por todo ello, y en uso de las competencias otorgadas al Pleno Municipal para aprobar el reconocimiento extrajudicial de los gastos producidos por la prestación del Servicio de Natación y Socorrismo Acuático durante el mes de diciembre de 2018, se eleva al Pleno Municipal la adopción del siguiente*

#### ACUERDO

*PRIMERO.- Aprobar el reconocimiento extrajudicial de los créditos que a continuación se relacionan, correspondientes a los gastos producidos por el CLUB RECREATIVO CULTURAL NATACIÓN ALCOBENDAS por importe de VEINTIOCHO MIL CUATROCIENTOS TRECE EUROS CON VEINTICINCO CÉNTIMOS (28.413,25 €), por la prestación del Servicio de Natación y Socorrismo Acuático durante el mes de diciembre de 2018, que serán abonados con cargo a las partidas e importes del presupuesto 2019 del Patronato Municipal de Deportes, con el siguiente detalle:*

Nº Fra.	Fecha	Partida	Número de RC	Importe
23/18	20/12/2018	1393 34200 22714	42019000000177	13.076,43
24/18	20/12/2018	1372 34000 22714		15.336,82
<b>TOTAL</b>				<b>28.413,25</b>

*SEGUNDO.- Autorizar el gasto por importe de 28.413,25 euros, (veintiocho mil cuatrocientos trece euros con veinticinco céntimos a favor del CLUB RECREATIVO CULTURAL NATACIÓN ALCOBENDAS, con CIF: G79464210. Alcobendas, 30 de enero de 2019 Fdo: D<sup>a</sup> M<sup>a</sup>. Del Mar Rodríguez Fernández, Presidenta Patronato Municipal de Deportes*

*Explicadas por el Sr. Presidente las líneas generales de la propuesta y no promoviéndose debate, sometido el asunto a votación, la Comisión Permanente de Economía dictaminó favorablemente por UNANIMIDAD la presente propuesta. Alcobendas, 19 de febrero de 2019. Fdo. Gloria Rodríguez Marcos, SECRETARIA GENERAL DEL PLENO.”*

**Abierto el turno de intervenciones y no promoviéndose debate, seguidamente se somete el asunto a votación, resultando el mismo aprobado por UNANIMIDAD.**

## **2.2. COMISIÓN PERMANENTE DE URBANISMO**

### **2.2.1.- APROBACIÓN INICIAL DE LA MODIFICACIÓN NÚMERO 4 DE LA ORDENANZA DE EDIFICACIÓN, CONSTRUCCIONES E INSTALACIONES.**

Visto el Dictamen emitido por la Comisión Permanente, del siguiente tenor literal:

*“La Comisión Plenaria Permanente de Urbanismo, adoptó, en sesión celebrada el día 18 de febrero de 2019 el siguiente*

#### **DICTAMEN**

#### **2.- MODIFICACIÓN NÚMERO 4 DE LA ORDENANZA DE EDIFICACIÓN, CONSTRUCCIONES E INSTALACIONES: RESOLUCIÓN DE ENMIENDAS Y APROBACIÓN INICIAL.**

##### **1.- RESOLUCION DE ENMIENDAS**

*En fecha 5 de junio de 2018, presenta el Grupo Ciudadanos las siguientes enmiendas:*

**“AL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE ALCOBENDAS**

*El grupo de concejales de Ciudadanos en el Ayuntamiento de Alcobendas presenta para su discusión y aprobación, si procede, la siguiente*

#### **MODIFICACIÓN A LA TOTALIDAD AL PROYECTO DE MODIFICACIÓN N.4 DE LA ORDENANZA DE CONSTRUCCIÓN, EDIFICACIONES E INSTALACIONES**

*El presente documento rechaza el proyecto de ORDENANZA DE CONSTRUCCIÓN, EDIFICACIONES E INSTALACIONES, con la presentación del siguiente texto alternativo al proyecto que a continuación se describe.*

#### **MODIFICACIÓN 1**

*Artículo 35.*

*Añadir un tercer párrafo:*

*Texto propuesto: Toda iluminación será tipo LED o de última generación*

*MOTIVACIÓN: Calidad, eficiencia y menor consumo*

#### **MODIFICACIÓN 2**

*Artículo 43.*

*Añadir un sexto párrafo:*

*Texto propuesto: El Ayuntamiento promoverá la infraestructura común, como la más idónea, en la instalación de antenas parabólicas y aires acondicionados.*

*MOTIVACIÓN: Disminución del impacto visual y embellecimiento de la ciudad.*

#### **MODIFICACIÓN 3**

*Artículo 66 bis.*

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

*Suprimir la última frase: No se admitirá uso Terciario como uso permitido complementario del uso de alojamientos dotacionales*

*MOTIVACIÓN: Creemos que impediría nuevos modelos sociales como el cohousing y realización de edificios para alquileres a precio asequible con inversión privada.*

#### MODIFICACIÓN 4

Artículo 67

*Texto original: Comprende aquellas actividades que ocupan superficies (salvo en áreas industriales) menores o iguales a 600 m2...*

*Texto propuesto: Comprende aquellas actividades que ocupan superficies (salvo en áreas industriales) menores o iguales a 1000 m2...*

*MOTIVACIÓN: Posibilitar modelos de industria artesana en superficies mayores.*

#### MODIFICACIÓN 5

Artículo 95

*Texto original: La dotación de servicios higiénicos para uso del personal será el siguiente, sin perjuicio de la dotación que se derive de la normativa sectorial de aplicación y de la normativa de Seguridad y Salud en los Lugares de Trabajo:*

- *Hasta 100 metros cuadrados un cuarto de aseo con inodoro y lavabo*
- *Por cada 200 metros cuadrados más, o fracción, se aumentará un inodoro y un lavabo*
- *A partir de 100 metros cuadrados se instalan con entera independencia para ambos sexos.*

*Texto propuesto: La dotación de servicios higiénicos para uso del personal será el siguiente, sin perjuicio de la dotación que se derive de la normativa sectorial de aplicación y de la normativa de Seguridad y Salud en los Lugares de Trabajo:*

- *Hasta 200 metros cuadrados un cuarto de aseo con inodoro y lavabo adaptado a la normativa de accesibilidad*
- *Por cada 200 metros cuadrados más, o fracción, se aumentará un inodoro y un lavabo*

*MOTIVACIÓN: Reducir las exigencias planteadas en locales pequeños, eliminando así barreras para la apertura de locales terciarios de reducidas dimensiones*

#### MODIFICACIÓN 6

Artículo 160

*Texto original: Deberá disponer de un ascensor todos aquellos edificios en los que sea necesario salvar una diferencia de altura superior a 11,00 metros...*

*Texto propuesto: Deberá disponer de un ascensor todos aquellos edificios en los que sea necesario salvar una diferencia de altura superior a dos plantas (exceptuando viviendas unifamiliares)...*

*MOTIVACIÓN: Accesibilidad enfermos, tercera edad y personas con capacidades diferentes.*

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

#### MODIFICACIÓN 7

Artículo 162.

*Añadir al segundo párrafo (No obstante...): Este informe previo será finalmente revisado y firmado por la persona encargada de la Dirección General de Urbanismo y Obras del Ayuntamiento.*

*MOTIVACIÓN: La excepcionalidad de la norma debe ser argumentada y con una mayor supervisión.*

#### MODIFICACIÓN 8

Artículo 162.

*Texto original: (Docente) Todos los equipamientos educativos dispondrán de una reserva mínima de diez (10) metros cuadrados para el aparcamiento de bicicletas*

*Texto propuesto: (Docente) Todos los equipamientos educativos dispondrán de una reserva mínima de quince (15) metros cuadrados para el aparcamiento de bicicletas*

*MOTIVACIÓN: Fomento uso bicicleta.*

#### MODIFICACIÓN 9

Artículo 163.2

*Accesos de vehículos a garajes (sobre las dimensiones mínimas libres de los huecos)*

*Texto original: Los accesos se situarán, salvo imposibilidad manifiesta, de tal forma que no se destruya el arbolado existente.*

*Texto propuesto: Los accesos se situarán, salvo imposibilidad manifiesta, de tal forma que no se tenga que trasladar el arbolado existente. (Aplicándose al traslado las normas establecidas a tal efecto por el departamento de medio ambiente).*

*MOTIVACIÓN: Protección arbolado*

#### MODIFICACIÓN 10

Artículo 167

*Texto original: Los locales destinados al aparcamiento de vehículos dispondrán de un sistema de alumbrado artificial que proporcione un nivel de iluminación mínimo de 50 lux.*

*Texto propuesto: Los locales destinados al aparcamiento de vehículos dispondrán de un sistema de alumbrado artificial de detención del movimiento o sensores de presencia.*

*MOTIVACIÓN: Calidad, eficiencia y menor consumo*

#### MODIFICACIÓN 11

Artículo 172

*Texto original: No se admitirán, en este caso, más obras que las de pavimentación, debiendo respetarse, en el mayor grado que sea posible, el arbolado existente*

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

*Texto propuesto: No se admitirán, en este caso, más obras que las de pavimentación, debiendo respetarse, en todo caso, el arbolado existente*

*MOTIVACIÓN: Protección arbolado*

#### **MODIFICACIÓN 12**

Artículo 173.

*Texto original:*

*B. en aparcamientos o estacionamientos de flotas privadas, cooperativas o de empresa, o los de oficinas, para su propio personal o asociados, o depósitos municipales de vehículos, las instalaciones necesarias para suministrar a una estación de recarga por cada 40 plazas  
C. en aparcamientos o estacionamientos públicos permanentes, las instalaciones necesarias para suministrar a una estación de recarga por cada 40 plazas*

*Texto propuesto:*

*B. en aparcamientos o estacionamientos de flotas privadas, cooperativas o de empresa, o los de oficinas, para su propio personal o asociados, o depósitos municipales de vehículos, las instalaciones necesarias para suministrar a una estación de recarga por cada 30 plazas  
C. en aparcamientos o estacionamientos públicos permanentes, las instalaciones necesarias para suministrar a una estación de recarga por cada 30 plazas*

*MOTIVACIÓN: el creciente número de coches eléctricos y la necesidad incentivar y facilitar el aumento de este tipo de vehículos para la mejora del medio ambiente, motivan la necesidad de proveer un mayor número de estaciones de recarga*

*Alcobendas, a 05 de junio de 2018. Fdo. Horacio Rico Rodríguez. Portavoz Grupo Ciudadanos”.*

*Posteriormente y con fecha 11 de enero de 2019, se presenta en esta Secretaría el siguiente escrito:*

*“Proyecto de Modificación nº 4 de la Ordenanza de Edificación, Construcción e Instalaciones. Expte. 697/2018.Los Grupos de Concejales del PARTIDO POPULAR y de CIUDADANOS en el Ayuntamiento de Alcobendas, a la vista de las enmiendas formuladas por el Grupo de Ciudadanos y tomando en consideración el Informe Técnico emitido respecto de las mismas que obra en el expediente de referencia.*

*EXPONEN:*

*PRIMERO.- La aprobación e inclusión del contenido de las enmiendas números 2, 5, 6, 8, 9 y 12 en los propios términos literales propuestos por el Grupo Ciudadanos.*

*SEGUNDO.- La aprobación e inclusión del contenido de las enmiendas números 1, 10 y 11 en los siguientes términos transaccionales:*

*ENMIENDA 1 (ADICIÓN)*

*En el artículo se incluirá el siguiente texto (marcado en rojo).*

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

#### Artículo 35. Iluminación

La iluminación de las piezas y locales podrá resolverse de forma natural (luz solar), mediante huecos al exterior, o de forma artificial, mediante sistemas de alumbrado. Cualquier hueco de fachada deberá respetar una distancia lateral mínima de 60 centímetros de fachada del edificio de la finca colindante.

Sin perjuicio de la incidencia de las condiciones que se detallen para cada uso, *toda pieza o local, dispondrá de alumbrado artificial con el nivel de iluminación y los valores de eficiencia energética exigidos por el Código Técnico de Edificación (CTE) en su documentos EH3.*

#### ENMIENDA 10 (ADICIÓN)

En el artículo se incluirá el siguiente texto (marcado en rojo):

#### Artículo 167. Iluminación en garajes

Los locales destinados al aparcamiento de vehículos dispondrán de un sistema de alumbrado artificial *con el nivel de iluminación, los valores de eficiencia energética y el sistema de control y regulación exigidos por el Código Técnico de Edificación (CTE) en su documento EH3.*

#### ENMIENDA 11 (SUSTITUCIÓN Y ADICIÓN)

En el artículo resultaría con el siguiente texto (marcado en rojo):

#### Artículo 172. Aparcamientos en los espacios libres y en los espacios edificados

Salvo indicación expresa en sentido contrario en las normas zonales o en la normativa de la figura de planeamiento correspondiente, podrán destinarse a aparcamiento de vehículos en superficie los espacios libres de las parcelas.

No se admitirán, en este caso, más obras que las de pavimentación, *debiendo respectarse el arbolado existente, salvo imposibilidad manifiesta, de tal forma que no se tenga que trasladar el arbolado existente. (Aplicándose al traslado las normas establecidas a tal efecto por el departamento de medio ambiente).*

TERCERO.- El Grupo Ciudadanos retira las enmiendas números 3, 4 y 7.

Alcobendas, 11 de enero de 2.019. Fdo. Horario Rico Rodríguez. Portavoz Grupo C's. Fdo. Ramón Cubián Martínez. Portavoz Grupo PP."



*El tratamiento de las enmiendas que se modifican respecto a las presentadas inicialmente es, al amparo del artículo 111.2 del ROP, el de enmiendas in voce que son formalizadas por escrito, según la recomendación de esa Secretaría a efectos de preservar la seguridad jurídica de los concejales.*

*Así pues, retiradas las enmiendas con número 3, 4 y 7, se procede a la votación individualizada de las enmiendas con números 2, 5, 6, 8, 9 y 12, ( que corresponden a la redacción originaria) siendo todas aprobadas con idéntico resultado: 8 votos a favor (PP, PSOE, C's y GM -UPyD- GM -IUCM/LV-) y 1 abstención (SSP).*

*Se procede en segundo lugar a la votación individualizada de la enmiendas transadas y que corresponden a las numeradas con orden 1, 10 y 11 siendo todas aprobadas con idéntico resultado: 8 votos a favor (PP, PSOE, C's y GM -UPyD- GM -IUCM/LV-) y 1 abstención (SSP).*

## 2. DICTAMEN A LA APROBACION INICIAL

*Vista la propuesta de resolución, de fecha 16 de enero de 2019 y elevada a esta Comisión Permanente de Urbanismo por el Primer Tte. de Alcalde Delegado de Urbanismo y Vivienda, D. Ramón Cubián Martínez, del siguiente tenor literal:*

*“La Junta de Gobierno Local de este Ayuntamiento, en sesión celebrada el pasado 10 de abril de 2018, acordó aprobar el Proyecto de la Modificación nº 4 de la Ordenanza de Edificación, construcciones e Instalaciones, elaborado por los servicios técnicos municipales con el doble objetivo de dar respuesta a la actuación 54 del Plan Estratégico Alcobendas 2020, “Revisar la legislación de fachadas para posibilitar la instalación de sistemas de generación de energías renovables y vegetación“ y de completar la regulación actual con precisiones de carácter técnico que permitan resolver los problemas planteados en la aplicación de la Ordenanza, así como adaptar su texto a la normativa vigente en materia de edificación y a la restante normativa sectorial aplicable. Igualmente, la Junta de Gobierno acordó elevar el citado Proyecto de Modificación nº 4 de la Ordenanza de Edificación, construcciones e Instalaciones, acompañado del expediente íntegro tramitado, a la Comisión plenaria competente de conformidad con lo establecido en el artículo 195 del Reglamento Orgánico del Pleno de Alcobendas.*

*El 5 de junio de 2018, el Grupo Político Ciudadanos presentó en el Registro del Pleno, enmiendas relativas al proyecto de modificación nº 4 de la Ordenanza de Edificación, construcciones e Instalaciones. Dichas enmiendas, con un contenido particularmente técnico o político, fueron analizadas en un primer Informe de los servicios técnicos del Departamento de Urbanismo de fecha 22 de octubre de 2018 y en un Informe de la Asesoría Jurídica de fecha 25 de octubre de 2018, con el resultado que obra en el expediente. El pasado 11 de enero de 2019, “los Grupos de Concejales del PARTIDO POPULAR y de CIUDADANOS en el Ayuntamiento de*

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

*Alcobendas, a la vista de las enmiendas formuladas por el Grupo de Ciudadanos y tomando en consideración el informe técnico emitido respecto de las mismas” presentaron una nueva propuesta de enmiendas, que fueron igualmente informadas con fecha 16 de enero.*

*Visto el texto del Proyecto aprobado por la Junta de Gobierno Local, las enmiendas presentadas así como los informes que obran el expediente y en ejercicio de la competencia prevista en el artículo 123.1.d) de la Ley 7/1985, de Bases de Régimen Local, este Pleno Municipal,*

#### **ACUERDA**

*1. Aprobar inicialmente la “Modificación nº 4 de la Ordenanza de Edificación, construcciones e Instalaciones”, elaborada por los servicios técnicos municipales con el doble objetivo de dar respuesta a la actuación 54 del Plan Estratégico Alcobendas 2020, “Revisar la legislación de fachadas para posibilitar la instalación de sistemas de generación de energías renovables y vegetación” y de completar la regulación actual con precisiones de carácter técnico que permitan resolver los problemas planteados en la aplicación de la Ordenanza, así como adaptar su texto a la normativa vigente en materia de edificación y a la restante normativa sectorial aplicable y cuyo texto se acompaña al presente acuerdo.*

*2. Someter el expediente a información pública durante un plazo de treinta días para la formulación, en su caso, de reclamaciones y sugerencias mediante anuncios a insertar en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y en un diario de los de mayor circulación de la provincia, así como mediante la publicación por medios telemáticos a la que se refiere el artículo 70 ter de la Ley 7/85, de Bases de Régimen Local.*

*Alcobendas, 16 de enero de 2019. EL PRIMER TTE. DE ALCALDE DELEGADO DE URBANISMO, VIVIENDA, OBRAS Y LICENCIAS. Fdo.: Ramón Cubián Martínez’.*

*Y no promoviéndose debate, esta Comisión dictamina favorablemente con : 8 votos a favor (PP, PSOE, C’s y GM -UPyD- GM -IUCM/LV-) y 1 abstención (SSP), la aprobación inicial de la “Modificación nº 4 de la Ordenanza de Edificación, construcciones e Instalaciones”, cuyo texto resultante de la aprobación de enmiendas en esta Comisión es el siguiente:*

## **TITULO I CONDICIONES DE POSICIÓN DEL EDIFICIO EN LA PARCELA.**

- Artículo 4. Elementos de referencia
- Artículo 6. Retranqueo

## **TITULO II. CONDICIONES DE OCUPACIÓN DEL EDIFICIO EN LA PARCELA.**

- Artículo 12. Superficie ocupable.

## **TITULO III. CONDICIONES DE VOLUMEN Y FORMA DE LOS EDIFICIOS.**

- Artículo 19. Planta sótano.
- Artículo 20. Planta semisótano
- Artículo 24. Planta bajo cubierta inclinada, azotea y ático

## **TITULO IV. CONDICIONES DE CALIDAD, HIGIENE Y ORNATO.**

### **CAPITULO II. DE LAS CONDICIONES DE CALIDAD DE LAS CONSTRUCCIONES**

- Artículo 35. Iluminación

## **TITULO V. CONDICIONES ESTÉTICAS.**

- Artículo 43. Instalaciones en fachada

## **TITULO VI. CONDICIONES DE FUNCIONALIDAD: CONDICIONES DE USO Y DE ACCESIBILIDAD.**

### **SECCION PRIMERA. USO RESIDENCIAL**

#### **1. VIVIENDA.**

- Artículo 55. Definición y categorías
- Artículo 58. Programa de la vivienda
- Artículo 64. Ventilación e iluminación
- Artículo 65. Condiciones de los despachos profesionales domésticos

### **SECCION SEGUNDA. USO INDUSTRIAL**

#### **1. INDUSTRIA ARTESANA, PEQUEÑA INDUSTRIA O TALLER**

- Artículo 68. Altura libre mínima.
- Artículo 71. Espacios profesionales en uso industrial.
- Artículo 72. Uso industrial en locales en plantas semisótano y sótanos

#### **2. TALLER DEL AUTOMÓVIL, ALMACENAJE, INDUSTRIA LIGERA. INDUSTRIA MEDIA.**

- Artículo 79. Uso industrial en locales en plantas semisótano y sótanos

### **SECCION TERCERA. USO TERCIARIO**

#### **1. HOTELERO.**

- Artículo 92. Uso hotelero en locales en plantas semisótano y sótanos

## 2. COMERCIAL

- Artículo 94. Altura libre mínima y superficie mínima de la zona comercial
- Artículo 95. Aseos
- Artículo 97. Uso comercial en locales en plantas semisótano y sótanos.
- Artículo 101. Espacios profesionales en terciario comercial.

## 3. OFICINAS

- Artículo 109. Uso de Oficinas en locales en plantas semisótano y sótanos
- Artículo 112. Espacios profesionales en uso de oficinas

## 4. TERCIARIO RECREATIVO

- Artículo 115. Aseos y escaleras
- Artículo 116. Terrazas anexas a establecimientos de uso Terciario Recreativo
- Artículo 117. Uso Terciario Recreativo en locales en plantas semisótano y sótanos

### SECCION CUARTA. USO DOTACIONAL: Equipamientos sociales.

## 1. RELIGIOSO

- Artículo 121. Uso religioso en locales en plantas semisótano y sótanos

## 2. CULTURAL

- Artículo 123. Altura libre mínima
- Artículo 125. Uso cultural en locales en plantas semisótano y sótanos

## 3. DOCENTE

- Artículo 127. Altura libre mínima
- Artículo 129. Uso docente en locales en plantas semisótano y sótanos

## 4. ADMINISTRATIVO

- Artículo 130. Definición

## 5. SANITARIO

- Artículo 132. Altura libre mínima
- Artículo 134. Uso sanitario en locales en plantas semisótano y sótanos

## 6. ASISTENCIAL

- Artículo 138. Uso asistencial en locales en plantas semisótano y sótanos

## 7. GERIÁTRICO

- Artículo 142. Uso geriátrico en locales en plantas semisótano y sótanos

## 8. OCIO Y ESPECTÁCULOS

- Artículo 145. Uso de ocio y espectáculos en locales en plantas semisótano y sótanos

## 9. DEPORTIVO

- Artículo 149. Uso deportivo en locales en plantas semisótano y sótanos

## **TITULO VII. CONDICIONES DE DOTACIÓN DE SERVICIOS DE LOS EDIFICIOS.**

### **CAPITULO II: DOTACIONES DE SERVICIO OBLIGATORIAS CON CARACTER GENERAL**

- Artículo 155. Dotación de servicio de calefacción y climatización

### **CAPITULO III: OTRAS DOTACIONES DE SERVICIO OBLIGATORIAS**

- Artículo 159. Dotación de servicio de evacuación de gases, humos y polvos
- Artículo 160. Dotación de servicio de aparatos elevadores

### **CAPITULO IV: DOTACIÓN DE SERVICIO DE APARCAMIENTO**

- Artículo 162. Dotaciones de servicio de aparcamiento
- Artículo 163. Condiciones generales de diseño de la dotación de servicio de aparcamiento.
- Artículo 165. Ventilación
- Artículo 167. Iluminación en garajes
- Artículo 172. Aparcamiento en los espacios libres y en los espacios edificados.
- Artículo 173. Carga de vehículos eléctricos en edificios

## **TITULO VIII. CONDICIONES DE SEGURIDAD.**

### **CAPITULO I: CONDICIONES GENERALES**

- Artículo 174. Definición
- Artículo 175. Aplicación

### **CAPITULO II: CONDICIONES DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS**

- Artículo 176. Condiciones de seguridad contra incendios

### **CAPITULO III: CONDICIONES DE SEGURIDAD CONTRA DESCARGAS ATMOSFÉRICAS**

- Artículo 177. Condiciones de seguridad contra descargas atmosféricas.

### **CAPITULO IV: CONDICIONES DE SEGURIDAD CONTRA CAIDAS**

- Artículo 178. Condiciones de seguridad contra caídas

## **TITULO IX. CONDICIONES DE CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO.**

- Artículo 179. Condiciones de conservación y mantenimiento

## **DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA.- MEJORA DE LA DEMANDA ENERGÉTICA DE EDIFICIOS EXISTENTES**

#### Artículo 4. Elementos de referencia:

Son el conjunto de variables respecto a los que se determina la posición del edificio y las partes de la construcción determinadas para fijar su emplazamiento.

- Referencias planimétricas:

Sirven para determinar la posición de la proyección horizontal del edificio.

- Lindero: líneas perimetrales que delimitan una parcela y la distinguen de sus colindantes.
  - Lindero frontal. El que delimita la parcela con la vía o espacio libre al que de frente.
  - Linderos laterales. Son los restantes, llamándose testero al lindero opuesto al frontal.
- Alineación: es la línea que separa las parcelas edificables de los suelos destinados a viales o espacios libres de uso público. Se distinguen los siguientes tipos:
  - Alineación actual. Son las alineaciones de hecho de las fincas existentes.
  - Alineación oficial. Son las señaladas por el planeamiento.
  - Alineación exterior. Son las que delimitan los espacios edificables de parcela y el espacio destinado a viales o espacios libres exteriores.
  - Alineación interior. Son las señaladas por el planeamiento para delimitar los espacios susceptibles de ocupación por edificación y el espacio libre interior de la manzana, bien sea de carácter público o privado.
- Plano o planos de fachada: Aquellos que por encima del terreno, separan el espacio edificado del no edificado, conteniendo en su interior los elementos constructivos del alzado del edificio, incluyendo los porches con estructura de borde excepto los vuelos o salientes autorizados.
- Línea de edificación: línea formada por la intersección de la proyección vertical de los planos de fachada del edificio sobre el terreno.
- Cerramiento: cerca situada sobre los linderos que delimitan una parcela
- Medianería o fachada medianera: lienzo de edificación que es común con una construcción colindante, está en contacto con ella o, en edificaciones adosadas, separa una parcela de la colindante que pudiera edificarse.

#### Artículo 6. Retranqueo

Es la franja de terreno comprendida entre la línea de edificación y la alineación oficial, o linderos de las parcelas colindantes, que fija las normas zonales del Plan General, u Ordenanzas particulares del planeamiento incorporado, específico o remitido. Puede darse como valor fijo obligatorio o como valor mínimo.

En general, el retranqueo mínimo será de 3,00 metros, salvo que expresamente en las normas zonales del Plan General, u Ordenanzas particulares del planeamiento incorporado, específico o remitido se establezca otro parámetro distinto.

El retranqueo se medirá desde el elemento más sobresaliente de la edificación y el lindero de referencia más próximo, medida sobre una recta perpendicular a éste, a excepción de los aleros o cornisas con vuelos iguales o inferiores a un 1,00 metro a partir de una altura de 2 plantas.

En aquellos casos en que las normas zonales del Plan General, u ordenanzas particulares del planeamiento incorporado, específico o remitido, establezcan distintos valores de la separación entre la edificación a los linderos laterales y al testero, y cuando por la irregular forma de la parcela sea difícil diferenciar cuál es el testero, la separación de la construcción al lindero será la de menor valor de los linderos mencionados.

En esta zona no se podrá alterar de forma sustancial la topografía original de la parcela mediante movimientos de tierras a base de terraplenes que eleven la rasante original de la parcela.

Las construcciones bajo rasante no enteramente subterráneas, no podrán ocupar los espacios correspondientes a retranqueos mínimos.

Con carácter general no se admitirá ninguna construcción instalación o elemento estructural sea cual fuere su uso y destino, sobre rasante en la zona de retranqueo, salvo casetas de control de accesos y cuartos de basura. No obstante, las casetas de control y cuartos de basura podrán situarse a una distancia con parcelas colindantes no inferior a la mitad del retranqueo establecido por la norma zonal correspondiente del Plan General u ordenanza particular del planeamiento incorporado, específico o remitido, cuando por la configuración de la propia parcela y las dimensiones de la caseta o cuartos no sea posible situarla respetando la totalidad del retranqueo a parcelas colindantes y siempre y cuando se sitúen en la alineación a la vía pública.

Las construcciones enteramente subterráneas, excepto en el uso residencial-vivienda unifamiliar aislada en parcela mínima urbanística, podrán ocupar en el subsuelo los espacios correspondientes al retranqueo a linderos de parcelas colindantes, salvo mayores limitaciones en otras clases de condiciones y en la norma zonal de aplicación, o en la Ordenanza particular del planeamiento incorporado, específico o remitido. En el uso residencial, estas construcciones enteramente subterráneas, no podrán destinarse a usos privativos de las viviendas con comunicación directa desde está.

Igualmente se autorizará en la zona de retranqueo las rampas de acceso al garaje aparcamiento bajo rasante.

Se podrán autorizar, en la zona de retranqueo con otras parcelas, piscinas con su equipo de depuración e instalaciones deportivas al aire libre siempre que se construyan por debajo de la rasante natural del terreno.

Las construcciones enteramente subterráneas destinadas a instalaciones propias de las compañías suministradoras podrán ocupar los espacios correspondientes a la zona de retranqueo con la vía pública. Dispondrán de acceso desde la vía pública, sin comunicación con la superficie edificada bajo rasante perteneciente a la edificación.

En edificios existentes localizados en zonas con uso característico industrial, terciario o dotacional, serán objeto de estudio caso por caso, los proyectos para la localización de instalaciones propias de la actividad en la zona de retranqueo. En base a estos estudios se establecerán las condiciones exigibles a las instalaciones que en todo caso deberán estar al

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

aire libre y cumplir la reglamentación vigente en materia de promoción de la accesibilidad y protección contra incendios. En ningún caso se admitirán estas instalaciones en zonas de retranqueo colindantes a parcelas con uso característico Residencial.

### **Artículo 12. Superficie ocupable.**

Se entiende por superficie ocupable la superficie de la parcela edificable susceptible de ser ocupada por la edificación.

Su cuantía será señalada por las normas zonales del Plan General, o la ordenanza particular del planeamiento incorporado, específico o remitido, directamente mediante la asignación de un coeficiente de ocupación o indirectamente, como conjunto de referencias de posición, siendo entonces coincidentes con el área de movimiento.

A los efectos del establecimiento de las condiciones de ocupación se distinguen la ocupación de plantas sobre rasante y la de las plantas bajo rasante.

- Ocupación sobre rasante.

Es la superficie comprendida dentro del perímetro formado por la proyección de los planos de fachada sobre un plano horizontal. Con carácter general se trata de la superficie definida por las construcciones no enteramente subterráneas, incluidos porches con estructura de borde

El coeficiente de ocupación señalado en las normas zonales del Plan General, o en la Ordenanza particular del planeamiento incorporado, específico o remitido, es la relación entre la superficie ocupable sobre rasante y la superficie de la parcela edificable. Será inferior o igual al valor de superficie ocupable fijado en las normas zonales del Plan General, o en la ordenanza particular del planeamiento incorporado, específico o remitido. Si de la conjunción de este parámetro con otros derivados de las condiciones de posición se concluyese una ocupación menor, será este valor el que sea de aplicación.

- Ocupación bajo rasante.

Es la superficie comprendida por la proyección de las plantas bajo rasante sobre un plano horizontal. Con carácter general se trata de las plantas de sótanos.

Las construcciones enteramente subterráneas, excepto en el uso residencial- vivienda unifamiliar aislada en parcela mínima urbanística, podrán ocupar en el subsuelo los espacios correspondientes a retranqueos, en la forma establecida en el artículo 6, y salvo mayores limitaciones en otras clases de condiciones y en la norma zonal de aplicación, o en la ordenanza particular del planeamiento incorporado, específico o remitido.

La superficie ocupable bajo rasante podrá señalarse en las normas zonales del Plan General, o la ordenanza particular del planeamiento incorporado, específico o remitido, mediante la asignación de un coeficiente de ocupación diferenciado del establecido sobre rasante, o indirectamente como conjunto de referencias de posición.

En las edificaciones con uso de vivienda unifamiliar aislada en parcela mínima urbanística, la superficie máxima autorizable bajo rasante no superará la ocupación establecida sobre rasante. Dicha ocupación se desarrollará bajo la proyección horizontal de la planta sobre rasante al menos en un 80%.

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*



### Artículo 19. Planta sótano.

Se entiende por planta sótano aquella en que la cara inferior de su techo esté en todos sus puntos por debajo de la rasante de la acera o terreno circundante en contacto con la edificación. En función de su posición en el edificio con referencia a la planta baja o a la planta semisótano se distinguen los siguientes niveles: sótano primero, sótano segundo, sótano tercero, etc.

- Altura mínima libre:

El valor de la altura libre mínima de la planta sótano se determinará en función del uso.

### Artículo 20. Planta semisótano

Se entiende por planta semisótano aquella cuyo pavimento esté por debajo de la rasante de la acera o terreno circundante y la cara inferior de su techo por encima de ella. Se sitúa inmediatamente por debajo de la planta considerada como baja en el proyecto edificatorio. (figura 20.1)

Todo semisótano que sobresalga más de 1,50 metros respecto de la rasante de la acera o terreno circundante computará como número de planta, independientemente del uso al que se destine, manteniendo su condición de semisótano. (figura 20.2)

- Altura mínima libre:

El valor de la altura libre mínima de la planta semisótano se determinará en función del uso.

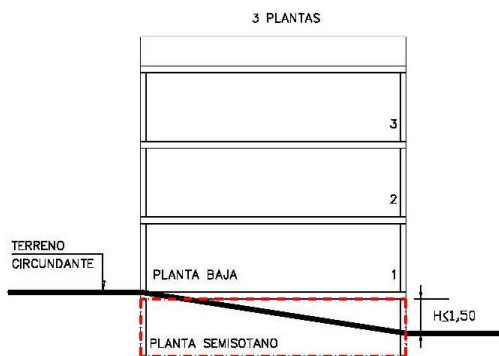


Figura 20.1

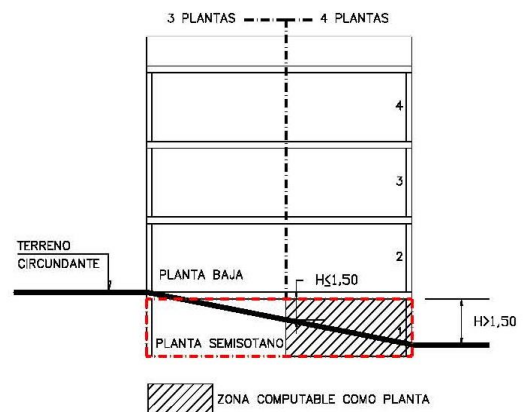


Figura 20.2

### Artículo 24. Planta bajo cubierta inclinada, azotea y ático

Se entiende por planta bajo cubierta inclinada la que se sitúa encima de la cara superior del forjado de la última planta de un edificio, cuya superficie es inferior a la normal de las restantes plantas, estando sus fachadas bajo planos inclinados.

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

Los planos de cubierta (faldones), tendrán una inclinación máxima de 45°. La cota de altura del arranque del faldón de cubierta respecto de la cara superior del último forjado en la prolongación de la fachada de planta, no superará 1,00 metro (figura 24.1).

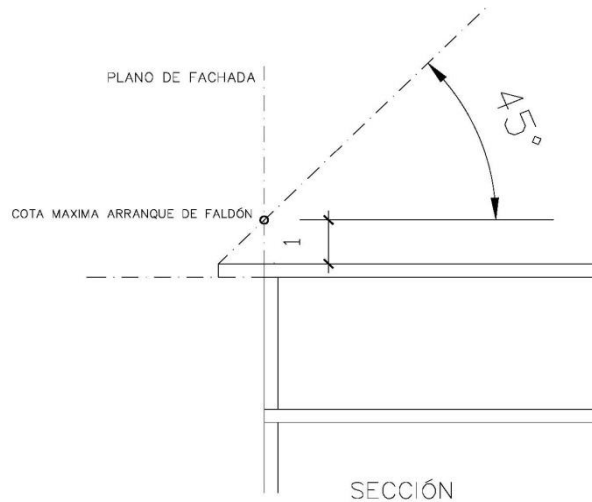


Figura 24.1

La luz y ventilación se realizará a través de huecos integrados en el faldón de cubierta o de paramentos verticales (tipo mansardas), o de los huecos abiertos en los hastiales verticales cuando la cubierta no se ejecuta a cuatro aguas. La dimensión frontal del conjunto de los paramentos verticales sobre el faldón de la cubierta inclinada no será superior al 50% de la longitud de la fachada que cubra. Estos paramentos verticales tendrán una altura máxima de 1,00 metro respecto del faldón y se situarán bajo planos con inclinación máxima de 45°, (figura 24.2)

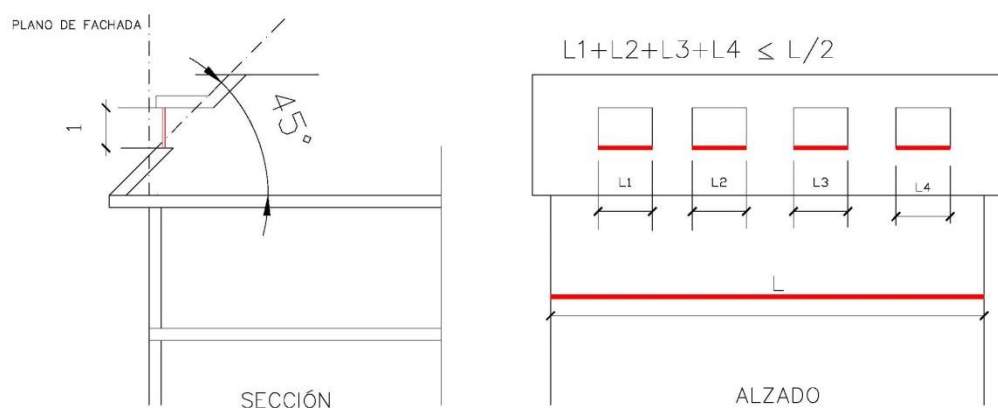
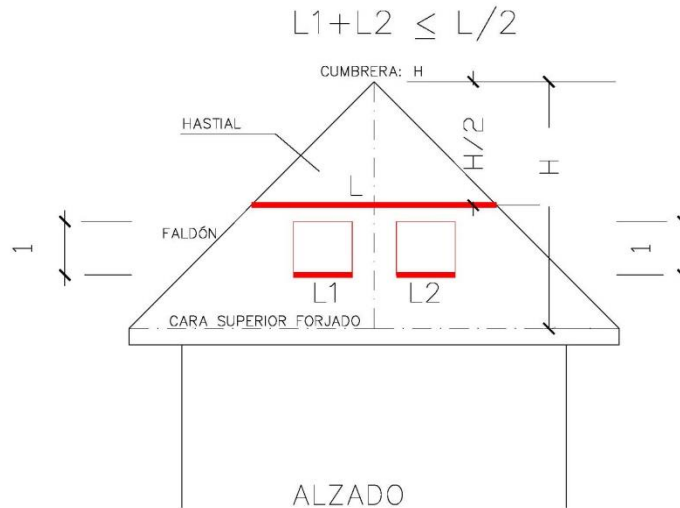


Figura 24.2

En el caso de huecos abiertos en los hastiales verticales la dimensión frontal del conjunto no será superior al 50% de la longitud de la fachada a la que abra, considerando como longitud

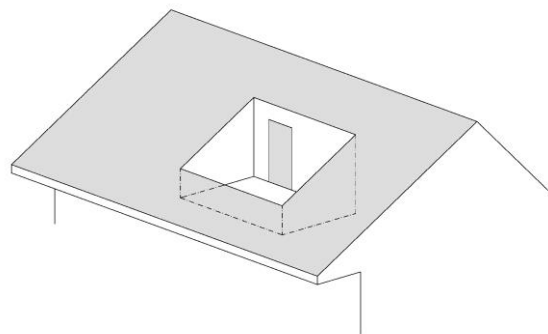
Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

de la fachada la delimitada por los faldones en el punto medio de la vertical entre la cumbrera y la cara superior del forjado del suelo de la planta bajo cubierta.(figura nº 3)



*Figura 24.3*

Las terrazas abiertas en la cubierta inclinada deberán rodearse en todo su perímetro de los faldones de la misma.(figura nº 4)



terrazza abierta en faldon de cubierta

*Figura 24.4*

Cuando en las normas zonales del Plan General, o la ordenanza particular del planeamiento incorporado, específico o remitido no se autorice el uso de la planta bajo cubierta inclinada la altura de la cumbrera respecto a la cara superior del último forjado no será superior a 220 centímetros con independencia del sistema constructivo empleado para la ejecución de la cubierta. Podrá disponer de acceso desde la planta inferior mediante escalera escamoteable, no autorizándose acceso mediante el desembarco de ascensor, en el caso, de que dicha instalación existiese.

Se entiende por azotea la planta, transitable o no transitable, que se sitúa encima de la cara superior del forjado de la última planta o altura máxima autorizable de un edificio y cuya pendiente es inferior al 15% en las no transitables y del 3% en las transitables. Deberá disponer de un acceso desde elementos comunes de la edificación no autorizándose el

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

acceso directo a través de las viviendas o locales situados en las plantas inferiores, excepto en el caso de viviendas unifamiliares.

Se entiende por planta ático la que se sitúa en la última planta del edificio, cuya superficie es inferior a la normal de las restantes plantas, estando sus fachadas retranqueadas respecto a las del edificio recayentes a vía pública o espacio libre público, dentro del ángulo de 45º de la arista que define la cara superior del forjado de la última planta permitida y la fachada, con un mínimo 3,00 metros.

La superficie no ocupada por la edificación se destinará a azotea, que en ningún caso podrá ser objeto de acristalamiento ni de cubrición.

### **Artículo 35. Iluminación**

La iluminación de las piezas y locales podrá resolverse de forma natural (luz solar), mediante huecos al exterior, o de forma artificial, mediante sistemas de alumbrado. Cualquier hueco de fachada deberá respetar una distancia lateral mínima de 60 centímetros respecto de la fachada del edificio de la finca colindante.

Sin perjuicio de incidencia de las condiciones que se detallen para cada uso, toda pieza o local, dispondrá de alumbrado artificial con el nivel de iluminación y los valores de eficiencia energética exigidos por el Código Técnico de Edificación (CTE) en su documento EH3.

### **Artículo 43. Instalaciones en fachada**

El Ayuntamiento promoverá la infraestructura común, como la más idónea, en la instalación de antenas parabólicas y aires acondicionados.

La instalación de refrigeración o aparato de aire acondicionado en aquellos edificios erigidos con anterioridad al Plan General de 1.999, se podrán instalar en fachadas exteriores únicamente si se carece de patios interiores. Para las nuevas edificaciones, se exigirá en cada proyecto de edificación una reserva de espacio capaz de albergar dicha instalación, de forma que no sea visible desde la vía pública. El proyecto contemplará un supuesto real de la instalación de aire acondicionado de tal forma que la superficie que se reserve, sea acorde con la instalación resultante.

En edificios ejecutados con posterioridad al Plan General de 1.999 y anteriores a la presente ordenanza y en aquellos otros que justifiquen técnicamente la imposibilidad de colocarlos en la zona reservada para ello, estas instalaciones, visibles desde la vía pública, requerirán un estudio de conjunto para su integración en la fachada del edificio que deberá ser aprobada previamente por la comunidad de propietarios del mismo. Los aparatos de aire acondicionado que produzcan condensación tendrán necesariamente una recogida y conducción de agua eficaz que impida que se produzca goteo al exterior. Todas las conducciones del aparato de aire acondicionado se resolverán de forma que no sean visibles desde el exterior.

La instalación de antenas parabólicas individuales se autorizará en las fachadas de los edificios siempre y cuando el número total no supere 1/3 del número total de viviendas y locales, cumpliendo con lo establecido en el artículo 27 sobre vuelos máximos para cornisas aleros y marquesinas. Si se superase esta cantidad se exigirá una infraestructura común. En este supuesto las antenas colectivas deberán ubicarse en la cubierta de las edificaciones. En edificaciones de nueva planta, se exigirá una reserva de espacio en cubierta para su ubicación.

Con carácter general se hace extensiva a la instalación de nuevas antenas parabólicas, la actual regulación sobre colocación de antenas colectivas de televisión y radio contenida en el Real Decreto Ley 1/1998 sobre Infraestructuras de Telecomunicaciones.

### Artículo 55. Definición y categorías

Cuando la residencia se destina al alojamiento de personas que configuran un núcleo con los comportamientos habituales de la familia.

Según su organización en la parcela se distinguen las siguientes categorías:

Categoría 1ª. Vivienda en edificación unifamiliar: cuando en la unidad parcelaria se edifica una sola vivienda con acceso independiente y exclusivo a la unidad parcelaria.. Se distingue:

**Tipología aislada:** es la que está exenta en el interior de una parcela, sin que ninguno de sus planos de fachada esté en contacto con las propiedades colindantes. Sólo existe una vivienda por cada parcela o subdivisión interior en los supuestos que expresamente se determinen en las normas zonales u ordenanzas particulares de los planeamientos correspondientes.

**Tipología agrupada:** (en hilera, pareadas y adosadas) es aquella que aun ocupando parcelas independientes se adosan por uno, dos, o más linderos (adosamiento múltiple) a las viviendas colindantes, formando desarrollos lineales de más de dos viviendas.

Esta condición de vivienda unifamiliar no se pierde cuando sobre aquellos ámbitos de actuación establecidos por el Plan General, se configuran parcelas unifamiliares en las que se diferencian dos superficies: una donde se situará la vivienda unifamiliar que será la que establece la norma zonal u ordenanza particular del planeamiento específico y otra integrada en una superficie configurada como elemento común de la totalidad de las parcelas unifamiliares. Es decir disponen de algún elemento "privado", común a un grupo de viviendas (viario de acceso, zonas ajardinadas, de recreo..). La vivienda unifamiliar será aquella en la que en toda la proyección vertical de la edificación no exista más de una vivienda unifamiliar, aun cuando existan elementos privados comunes. (Como por ejemplo: planta sótano destinado a garaje aparcamiento u otros espacios de carácter comunitario)

Categoría 2ª. Vivienda en edificación colectiva: cuando en cada unidad parcelaria se edifican más de una vivienda. Se corresponde con la tipología de edificación en las que las viviendas se sitúan en edificios en los que comparten el acceso desde el exterior (espacio público) y el acceso al edificio a través del portal y en su caso comparten las comunicaciones horizontales y verticales en condiciones tales que les fuera o pudiera ser de aplicación la Ley de Propiedad Horizontal. En la proyección vertical de la edificación existe más de una vivienda.

Dentro de la categoría 2ª "edificación colectiva" se distinguen los siguientes clases:

#### Estudio:

Superficie útil total no inferior en ningún caso a 25 m<sup>2</sup>, ni superior a 31 m<sup>2</sup> compuesta de:

- Estancia-comedor-cocina, que sirve a la vez de dormitorio de 22 m<sup>2</sup> de superficie útil mínima.
- Cuarto de baño principal de 3 m<sup>2</sup> de superficie útil mínima.

No se incluirá en el cómputo de la superficie útil, las terrazas, balcones, miradores y tendederos.

*Apartamento:*

Superficie útil total no inferior en ningún caso a 31 m<sup>2</sup> compuesta de:

- Estancia-comedor-cocina de 18 m<sup>2</sup> de superficie útil mínima.
- Dormitorio principal de 10 m<sup>2</sup> de superficie útil mínima.
- Cuarto de baño principal de 3 m<sup>2</sup> de superficie útil mínima.

No se incluirá en el cómputo de la superficie útil, las terrazas, balcones, miradores y tendederos.

*Vivienda convencional:*

Superficie útil total no inferior en ningún caso a 31 m<sup>2</sup> compuesta por el resto de posibles combinaciones de piezas no contempladas en los estudios o apartamentos.

No se incluirá en el cómputo de la superficie útil, las terrazas, balcones, miradores y tendederos.

Los denominados por la Ley 1/1999 de Ordenación del Turismo de la Comunidad de Madrid y por el Decreto 79/2014, de 10 de julio como “apartamentos turísticos” y “viviendas de uso turístico” no son autorizables en todo el término municipal.

#### **Artículo 58. Programa de la vivienda**

A efectos de estas ordenanzas se considera como vivienda mínima aquella que cuenta con, estancia-comedor- cocina, dormitorio y cuarto de baño principal, y cuya superficie útil sea superior a 31 metros cuadrados, no incluyéndose en el cómputo de la misma las terrazas, balcones, balconadas, miradores y tendederos. Podrá admitirse reducir la superficie útil hasta 25 metros cuadrados, en el caso de que únicamente disponga de una estancia-comedor-cocina, que puede servir de dormitorio y un cuarto de baño principal. (Estudio)

La cocina y el comedor, serán independientes de los baños y aseos, no tolerándose que estos se comuniquen directamente con aquellos. No se admitirá que la cocina abra directamente a ningún dormitorio. En ningún caso podrá servir la cocina como paso obligatorio a los aseos o dormitorios. Se exceptúa de esta condición las viviendas tipo estudio o apartamento.

#### **Artículo 64. Ventilación e iluminación**

Toda pieza habitable de una vivienda reunirá las condiciones de pieza exterior, debiendo disponer de ventilación e iluminación natural. Será de aplicación la normativa técnica en vigor en materia de calidad de la edificación y sus instalaciones.

- Los huecos de iluminación natural deberán tener una superficie superior a 1/8 de la superficie de la pieza habitable.

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

- Cada pieza habitable dispondrá de una superficie practicable a efectos de ventilación natural directa no inferior a un 1/20 de la superficie útil de la pieza habitable.

La ventilación de las piezas no habitables (aseos, despensas, trasteros...) podrá resolverse mediante ventilación natural directa, conducida o mediante ventilación forzada.

Las cocinas, como piezas independientes, cumplirán las condiciones de ventilación e iluminación señaladas para las piezas habitables.

El fondo máximo contado a partir del hueco será:

Superficie de las piezas (m <sup>2</sup> )	Hasta 15 m <sup>2</sup>	15-23 m <sup>2</sup>	23-40 m <sup>2</sup>	Más de 40 m <sup>2</sup>
Fondo máximo (m)	5	6,50	7	8

Para la vivienda tipo estudio el fondo máximo de la pieza destinada a estancia-comedor-cocina y dormitorio será de 7,20 metros.

Ningún local sin luz ni ventilación o situado bajo rasante, destinado a cuarto trastero, en vivienda colectiva, podrá tener en planta dimensiones mayores de seis 6,00 metros cuadrados. Los locales destinados a instalaciones o cualquier local anejo justificarán en este caso sus dimensiones en función de su uso o de la maquinaria que vayan a albergar.

Ninguna vivienda tendrá pieza habitable alguna (dormitorio, estancia-comedor, cocina) en plantas inferiores a la baja o con el piso en nivel inferior al del terreno en contacto con ella.

#### **Artículo 65. Condiciones de los despachos profesionales domésticos**

Los despachos profesionales domésticos son espacios para el desarrollo de actividades profesionales compatibles con el uso de vivienda, cuando se desarrolla por el titular (personas físicas en su propia vivienda utilizando alguna de sus piezas), siempre que sea el domicilio habitual del titular de la actividad o del representante o administrador en caso de sociedad, mercantil o civil.

En ningún caso, en los despachos profesionales domésticos pueden desarrollarse actividades comerciales ni comprendidas en la definición de oficinas.

Serán de aplicación las condiciones de la vivienda a que estén anexos. La ocupación de estos no será superior al 30% de la superficie útil de la vivienda, con un límite máximo de 50 metros cuadrados.

La superficie útil de vivienda no destinada a despacho profesional doméstico, cumplirá el programa y superficie mínima de vivienda establecido en el artículo 58 de la presente ordenanza. Los espacios destinados a ambas funciones estarán diferenciados espacialmente.

#### **Artículo 68. Altura libre mínima**

La altura libre mínima del local será de 300 centímetros. Para las actividades de Industria Artesana y pequeña industria, en locales situados en edificios con viviendas, la altura mínima será de 280 centímetros. En locales construidos con anterioridad a la aprobación del

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

PGOU de 26/6/84 que no dispongan de la altura establecida anteriormente, se podrá llevar a cabo la actividad si el local cumpliera simultáneamente las siguientes condiciones:

- a) Que la altura del local no sea inferior a 250 centímetros.
- a) Que el local hubiese tenido uso anteriormente.

#### **Artículo 71. Espacios profesionales en uso industrial**

Son espacios destinados fundamentalmente a actividades económicas,- artesanales o artísticas.

Sus características son las siguientes:

- Solo son admisibles en relación con los de la Clase A (Industria artesana, pequeña industria o taller)
- La superficie útil mínima es de 100 metros cuadrados
- La altura libre máxima entre suelo y techo, excluyendo los falsos techos será de 5,00 metros
- Sólo el cuarto de aseo podrá constituir una dependencia independiente, separada del resto por paramentos fijos (muros o tabiques).

Los espacios profesionales sólo podrán implantarse en aquellas ubicaciones (zonas o parcelas) señaladas específicamente por el Plan General de Ordenación Urbana.

#### **Artículo 72. Uso industrial en locales en plantas semisótano y sótanos**

En general los locales que se establezcan en semisótano y sótanos estarán vinculados a los locales situados sobre rasante. Su uso estará asociado al principal, que se desarrollará sobre rasante, y tendrá respecto a éste un carácter secundario, tales como, garaje-aparcamiento, almacenes, cuarto de instalaciones, servicios higiénicos, etc.

En edificio de uso exclusivo industrial, los usos establecidos en semisótano tendrá un carácter de uso asociado al característico situado en planta sobre rasante tales como garaje-aparcamiento, almacenes, cuartos de instalaciones, cocina y comedor del personal, salas de reposo, y similares. Estos usos asociados al característico industrial que se establezcan en semisótano, reunirán las condiciones correspondientes a las plantas sobre rasante relativas a ventilación, alturas, evacuación, etc. Además, deberán cumplir en orden a la protección contra incendios, lo establecido en la normativa técnica en vigor en materia de calidad de la edificación y sus instalaciones, para cada uno de los usos que se establezcan, así como otras disposiciones específicas de carácter estatal o autonómico que les fueran de aplicación.

No obstante, de acuerdo a lo dispuesto en el apartado 6.9 de las Normas Urbanísticas del Plan General, en aquellos edificios en los que se haya computado a efectos de edificabilidad la superficie de los locales en planta semisótano, se podrán autorizar en este nivel semisótano, los usos correspondientes a las plantas sobre rasante, a excepción del uso residencial y siempre que cumplan las condiciones de funcionalidad, uso y accesibilidad a las que se refiere el citado apartado del Plan General, y en los términos previstos en la disposición adicional primera de la presente Ordenanza. En este caso los usos que se establezcan en semisótano, reunirán las condiciones correspondientes a las plantas sobre rasante relativas a ventilación, alturas, evacuación, dotación de aparcamientos, etc. Además

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*



deberán cumplir las condiciones establecidas por el Código Técnico de la Edificación, para cada uno de los usos que se establezcan, así como otras disposiciones específicas de carácter estatal o autonómico que le fueran de aplicación.

#### **Artículo 79. Uso industrial en locales en plantas semisótano y sótanos**

En general los locales que se establezcan en semisótano y sótanos estarán vinculados a los locales situados sobre rasante. A excepción del uso de almacenaje que podrá localizarse en planta semisótano y sótanos independientes del local de planta baja, su uso estará asociado al principal, que se desarrollará sobre rasante, y tendrá respecto a éste un carácter secundario, tales como, garaje-aparcamiento, almacenes, cuarto de instalaciones, servicios higiénicos, etc.

En edificio de uso exclusivo industrial, los usos establecidos en semisótano tendrá un carácter de uso asociado al característico situado en planta sobre rasante tales como garaje-aparcamiento, almacenes, cuartos de instalaciones, cocina y comedor del personal, salas de reposo, y similares. Estos usos asociados al característico industrial que se establezcan en semisótano, reunirán las condiciones correspondientes a las plantas sobre rasante relativas a ventilación, alturas, evacuación, etc. Además, deberán cumplir en orden a la protección contra incendios, lo establecido en la normativa técnica en vigor en materia de calidad de la edificación y sus instalaciones, para cada uno de los usos que se establezcan, así como otras disposiciones específicas de carácter estatal o autonómico que les fueran de aplicación

No obstante, de acuerdo a lo dispuesto en el apartado 6.9 de las Normas Urbanísticas del Plan General, en aquellos edificios en los que se haya computado a efectos de edificabilidad la superficie de los locales en planta semisótano, se podrán autorizar en este nivel semisótano, los usos correspondientes a las plantas sobre rasante, a excepción del uso residencial y siempre que cumplan las condiciones de funcionalidad, uso y accesibilidad a las que se refiere el citado apartado del Plan General, y en los términos previstos en la disposición adicional primera de la presente Ordenanza. En este caso los usos que se establezcan en semisótano, reunirán las condiciones correspondientes a las plantas sobre rasante relativas a ventilación, alturas, evacuación, dotación de aparcamientos, etc. Además deberán cumplir las condiciones establecidas por el Código Técnico de la Edificación, para cada uno de los usos que se establezcan, así como otras disposiciones específicas de carácter estatal o autonómico que le fueran de aplicación.

#### **Artículo 92. Uso hotelero en locales en plantas semisótano y sótanos**

En general los locales que se establezcan en semisótano y sótanos estarán vinculados a los locales situados sobre rasante. Su uso estará asociado al principal, que se desarrollará sobre rasante, y tendrá respecto a éste un carácter secundario, tales como, garaje-aparcamiento, almacenes, cuarto de instalaciones, servicios higiénicos, etc.

En edificio de uso exclusivo hotelero, los usos establecidos en semisótano tendrá un carácter de uso asociado al característico situado en planta sobre rasante tales como almacenes, cuartos de instalaciones, cocinas, lavanderías, gimnasios, salas de conferencias, etc. Estos usos asociados al característico hotelero que se establezcan en semisótano, reunirán las condiciones correspondientes a las plantas sobre rasante relativas a ventilación, alturas, evacuación, etc. Además, deberán cumplir en orden a la protección contra incendios, lo establecido en la normativa técnica en vigor en materia de calidad de la edificación y sus instalaciones, para cada uno de los usos que se establezcan, así como otras disposiciones específicas de carácter estatal o autonómico que les fueran de aplicación.

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

No obstante, de acuerdo a lo dispuesto en el apartado 6.9 de las Normas Urbanísticas del Plan General, en aquellos edificios en los que se haya computado a efectos de edificabilidad la superficie de los locales en planta semisótano, se podrán autorizar en este nivel semisótano, los usos correspondientes a las plantas sobre rasante, a excepción del uso residencial y siempre que cumplan las condiciones de funcionalidad, uso y accesibilidad a las que se refiere el citado apartado del Plan General, y en los términos previstos en la disposición adicional primera de la presente Ordenanza. En este caso los usos que se establezcan en semisótano, reunirán las condiciones correspondientes a las plantas sobre rasante relativas a ventilación, alturas, evacuación, dotación de aparcamientos, etc. Además deberán cumplir las condiciones establecidas por el Código Técnico de la Edificación, para cada uno de los usos que se establezcan, así como otras disposiciones específicas de carácter estatal o autonómico que le fueran de aplicación.

#### **Artículo 94. Altura libre mínima y superficie mínima de la zona comercial**

La altura de los locales comerciales será de 280 centímetros como mínimo.

En locales construidos con anterioridad a la aprobación del PGOU de 28/6/84, que no disponen de las alturas establecidas en el mismo para el uso comercial, se podrán desarrollar actividades si cumplen simultáneamente las siguientes condiciones:

- Que la altura no sea inferior a 250 centímetros
- Que el local hubiera tenido uso comercial anteriormente

La zona destinada al público en el local tendrá una superficie mínima de 6,00 metros cuadrados, y no podrá servir de paso ni tener comunicación directa con ninguna vivienda.

Los locales destinados a locutorios no serán compatibles con otra actividad. La superficie mínima para estos establecimientos será de 20 metros cuadrados para dos cabinas, incrementándose dicha superficie a razón de 2,00 metros cuadrados por cada cabina o puesto de comunicación telefónica, de fax o comunicación por Internet. Los locales y sus instalaciones cumplirán las condiciones fijadas para el uso comercial en general.

#### **Artículo 95. Aseos**

La dotación de servicios higiénicos para uso del personal será el siguiente, sin perjuicio de la dotación que se derive de la normativa sectorial de aplicación y de la normativa de Seguridad y Salud en los Lugares de Trabajo:

- Hasta 200 metros cuadrados un cuarto de aseo con inodoro y lavabo adaptado a la normativa de accesibilidad
- Por cada 200 metros cuadrados más, o fracción, se aumentará un inodoro y un lavabo

En cualquier caso estos servicios no podrán comunicar directamente con el resto de los locales y, por consiguiente, deberán instalarse con un vestíbulo o zona de aislamiento.

La cabina del inodoro o ducha tendrá unas dimensiones mínimas de 80 por 100 centímetros de superficie y 230 centímetros de altura, disponiendo de un vestíbulo o zona de aislamiento de 100 por 120 centímetros de superficie.

Los establecimientos comercial con superficie de venta superior a 750 metros cuadrados dispondrán además de servicios higiénicos para uso público separados por sexos compuestos por un inodoro y lavabo. Al menos uno de ellos será accesible para personas con limitación o movilidad reducida.

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

En los edificios comerciales donde se instalen varias firmas, podrán agruparse los aseos, manteniendo el número y condiciones con referencia a la superficie total, incluidos los espacios comunes de uso público desde los que tendrán acceso.

Existirá al menos un aseo accesible para personas con limitación o movilidad reducida, por cada 10 unidades o fracción de inodoros exigibles, pudiendo ser de uso compartido para ambos sexos. Estos aseos deberán cumplir las características que establece el CTE DB SUA.

#### **Artículo 97. Uso comercial en locales en plantas semisótano y sótanos.**

En general los locales que se establezcan en semisótano y sótanos estarán vinculados a los locales situados sobre rasante. Su uso estará asociado al principal, que se desarrollará sobre rasante, y tendrá respecto a éste un carácter secundario, tales como, garaje-aparcamiento, almacenes, cuarto de instalaciones, servicios higiénicos, etc.

No obstante, de acuerdo a lo dispuesto en el apartado 6.9 de las Normas Urbanísticas del Plan General, en aquellos edificios en los que se haya computado a efectos de edificabilidad la superficie de los locales en planta semisótano, se podrán autorizar en este nivel semisótano, los usos correspondientes a las plantas sobre rasante, a excepción del uso residencial y siempre que cumplan las condiciones de funcionalidad, uso y accesibilidad a las que se refiere el citado apartado del Plan General, y en los términos previstos en la disposición adicional primera de la presente Ordenanza. En este caso los usos que se establezcan en semisótano, reunirán las condiciones correspondientes a las plantas sobre rasante relativas a ventilación, alturas, evacuación, dotación de aparcamientos, etc. Además deberán cumplir las condiciones establecidas por el Código Técnico de la Edificación, para cada uno de los usos que se establezcan, así como otras disposiciones específicas de carácter estatal o autonómico que le fueran de aplicación.

#### **Artículo 101. Espacios profesionales en terciario comercial**

Son espacios destinados fundamentalmente a actividades económicas,- comerciales o artísticas.

Sus características son las siguientes:

- Solo son admisibles en relación con los de la Clase B (comercio)
- La superficie útil mínima es de 50 metros cuadrados
- La altura libre máxima entre suelo y techo, excluyendo los falsos techos será de 5,00 metros
- Sólo el cuarto de aseo podrá constituir una dependencia independiente, separada del resto por paramentos fijos (muros o tabiques).

Los espacios profesionales sólo podrán implantarse en aquellas ubicaciones (zonas o parcelas) señaladas específicamente por el Plan General de Ordenación Urbana.

#### **Artículo 109. Uso de Oficinas en locales en plantas semisótano y sótanos**

En general los locales que se establezcan en semisótano y sótanos estarán vinculados a los locales situados sobre rasante. Su uso tendrá el carácter de asociado al principal que se desarrollará sobre rasante y tendrá respecto a este un carácter secundario, tales como

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

garaje-aparcamiento, archivos, almacenes, cuartos de instalaciones, servicios higiénicos, y similares.

En edificio de uso exclusivo de oficinas, los usos establecidos en semisótano tendrá el carácter de uso asociado al característico situado en planta baja, tales como garaje-aparcamiento, almacenes, archivos, cuartos de instalaciones, gimnasio y comedor del personal, salas de formación, de reunión, y similares. Estos usos asociados al característico de oficinas que se establezcan en semisótano, reunirán las condiciones correspondientes a las plantas sobre rasante relativas a ventilación, alturas, evacuación, etc. Además, deberán cumplir en orden a la protección contra incendios, lo establecido en la normativa técnica en vigor en materia de calidad de la edificación y sus instalaciones, para cada uno de los usos que se establezcan, así como otras disposiciones específicas de carácter estatal o autonómico que les fueran de aplicación.

No obstante, de acuerdo a lo dispuesto en el apartado 6.9 de las Normas Urbanísticas del Plan General, en aquellos edificios en los que se haya computado a efectos de edificabilidad la superficie de los locales en planta semisótano, se podrán autorizar en este nivel semisótano, los usos correspondientes a las plantas sobre rasante, a excepción del uso residencial y siempre que cumplan las condiciones de funcionalidad, uso y accesibilidad a las que se refiere el citado apartado del Plan General, y en los términos previstos en la disposición adicional primera de la presente Ordenanza. En este caso los usos que se establezcan en semisótano, reunirán las condiciones correspondientes a las plantas sobre rasante relativas a ventilación, alturas, evacuación, dotación de aparcamientos, etc. Además deberán cumplir las condiciones establecidas por el Código Técnico de la Edificación, para cada uno de los usos que se establezcan, así como otras disposiciones específicas de carácter estatal o autonómico que le fueran de aplicación.

#### **Artículo 112. Espacios profesionales en uso de oficinas**

Los espacios profesionales son espacios destinados fundamentalmente a actividades económicas o artísticas.

Sus características son las siguientes:

- Solo son admisibles en relación con los de la Clase C (oficinas)
- La superficie útil mínima es de 50 metros cuadrados
- La altura libre máxima entre suelo y techo, excluyendo los falsos techos será de 5,00 metros
- Sólo el cuarto de aseo podrá constituir una dependencia independiente, separada del resto por paramentos fijos (muros o tabiques).

Los espacios profesionales sólo podrán implantarse en aquellas ubicaciones (zonas o parcelas) señaladas específicamente por el Plan General de Ordenación Urbana.

#### **Artículo 115. Aseos y escaleras**

La dotación de servicios higiénicos para el uso terciario recreativo será el siguiente, sin perjuicio de la dotación que se derive de la normativa sectorial de aplicación y de la normativa de Seguridad y Salud en los Lugares de Trabajo:

Se dispondrá con absoluta independencia aseos por sexos dotados de inodoro y lavabos, en la siguiente proporción:

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

- Hasta 100 metros cuadrados de superficie útil para el público, un aseo para caballeros y otro para señoras, dotados cada uno de inodoro y lavabo.
- Por cada 200 metros cuadrados más o fracción de superficie útil, se aumentará un inodoro y un lavabo a cada aseo de caballeros y de señoras.
- Los aseos para el personal trabajador, serán los que dictamine la Ordenanza Reguladora de las Condiciones higiénico sanitarias en establecimientos donde se elaboran y consumen comidas y bebidas de Alcobendas.

Estos servicios no podrán comunicar directamente con el resto de los locales, disponiendo de un vestíbulo de aislamiento, siendo independientes para señoras y caballeros.

La cabina del inodoro tendrá unas dimensiones mínimas de ochenta 80 por 100 centímetros de superficie y 230 centímetros de altura, disponiendo de un vestíbulo o zona de aislamiento de 100 por 120 centímetros de superficie.

De la dotación obligatoria al menos un aseo será accesible para personas con limitación o movilidad reducida, por cada 10 unidades o fracción de inodoros exigibles, pudiendo ser de uso compartido para ambos sexos. Estos aseos deberán cumplir las características que establece el CTE DB SUA.

En locales con superficie total inferior a 100 metros cuadrados que se encuentren ubicados en Centros Comerciales que cuenten con servicios higiénicos comunes no será exigible la dotación correspondiente al local. Esta condición excepciona la exigida en el artículo 9.4 de la Ordenanza Reguladora de las Condiciones Higiénicas Sanitarias en establecimientos donde se elaboran y consumen comidas y bebidas.

Las escaleras que hayan de ser utilizadas por el público tendrán un ancho mínimo de 120 centímetros.

#### **Artículo 116. Terrazas anexas a establecimientos de uso Terciario Recreativo**

##### **1. Terrazas anexas a locales con actividad encuadrada en el Grupo D2 del Terciario Recreativo del Plan General (Hostelería y Restauración del Catálogo de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas de la Comunidad de Madrid).**

- a) Se consideran terrazas anexas los recintos o instalaciones al aire libre o en edificio cubierto anexas o accesorios a establecimientos de cafeterías, bares, restaurantes o similares en los que se practican las mismas actividades que el establecimiento de que dependen.
- b) En dichos recintos o instalaciones se admitirán cerramientos verticales (acristalados o mediante cualquier otro material traslúcido), formados por estructuras ancladas al suelo, con material de cubrición libre, siempre que sea acorde con la estética del conjunto. En general la superficie máxima cubierta no podrá superar el 50% de la superficie de que disponga el local en planta sobre rasante al que se encuentra anexa. El aforo de estas terrazas anexas incrementará el aforo que disponga el local a efectos de cumplimentar las condiciones de evacuación y seguridad contra incendios establecida en la normativa técnica en vigor en materia de calidad de la edificación y sus instalaciones. Deberán cumplir el resto de parámetros urbanísticos establecidos por la ordenanza de aplicación a la parcela. En todo caso, no podrá ocasionar molestias a los vecinos.
- c) Se distinguen las siguientes TIPOLOGÍAS DE TERRAZAS ANEXAS:

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

### **i. Terrazas en suelo privado anexas a establecimientos de uso Terciario Recreativo situados en suelo privado**

Las terrazas en suelo privado anexas a establecimientos de uso Terciario Recreativo situado en suelo privado podrán ser permanentes (cubiertas o descubiertas) o estacionales.

Las terrazas cubiertas se admitirán en cualquier planta del edificio siempre que la zona a cubrir tenga la consideración de superficie privada de acceso público. En los centros comerciales y edificios de uso terciario donde existan establecimientos de uso Terciario Recreativo, será requisito imprescindible para la autorización de las terrazas cubiertas, la presentación de un estudio global, suscrito por técnico competente, sobre la distribución de todas las terrazas vinculadas al centro, para el establecimiento de la línea de fachada de las terrazas cubiertas, con el fin de armonizar estas nuevas instalaciones con el diseño y morfología de la edificación original. El citado estudio justificará que la superficie máxima cubierta del conjunto, no supera el 50% de la superficie total de los locales de uso Terciario Recreativo, considerando para ello, exclusivamente la superficie sobre rasante computada en edificabilidad y fijará la superficie máxima por cada local. Igualmente, deberá garantizarse la no disminución de las condiciones de evacuación de los mismos por debajo de los mínimos reglamentarios.

En el supuesto de terrazas permanentes (cubiertas o descubiertas), se distingue:

- 1) Instalaciones cuya superficie de terraza exterior es mayor que la superficie útil interior del local destinado al público. Las condiciones exigibles a la actividad serán las siguientes:

La dotación de aseos, almacenes y superficie destinada a cocina se calculará sumando la superficie útil destinada al público interior y exterior, cumpliendo las exigencias de la presente Ordenanza y de la Ordenanza Reguladora de las Condiciones Higiénico Sanitarias en Establecimientos donde se elaboran y consumen comidas y bebidas. La superficie de cocina será superior al 10% de la superficie destinada al público, con un mínimo de 10,00 m<sup>2</sup>.

- 2) Instalaciones cuya superficie de terraza exterior es menor que la superficie útil interior del local destinada al público. Las condiciones exigibles a la actividad serán las siguientes:

No se exigirá incrementar el número de aseos. La dotación de superficie destinada a cocina se calculará sumando la superficie útil destinada al público interior y exterior cumpliendo las exigencias de la presente Ordenanza y de la Ordenanza Reguladora de las Condiciones Higiénico Sanitarias en Establecimientos donde se elaboran y consumen comidas y bebidas. La superficie de cocina será superior al 10% de la superficie destinada al público, con un mínimo de 10,00 m<sup>2</sup>.

En el supuesto de terrazas estacionales (Marzo/Octubre) no serán de aplicación las condiciones exigibles a la actividad descritas en los apartados anteriores. En cualquier caso, las superficies de las terrazas estacionales solicitadas por cada local, no podrán superar la superficie computable construida sobre rasante del local de terciario recreativo al que se anexa.

### **ii. Terrazas en suelo público anexas a establecimientos de uso Terciario Recreativo situados en suelo privado**

Las terrazas que se sitúen en la vía pública u otros suelos públicos cumplirán las condiciones establecidas en la Ordenanza municipal Reguladora de la Instalación de Terrazas de Veladores, sin perjuicio del cumplimiento de las condiciones de la actividad señaladas en el apartado A en los dos supuestos previstos.

### **iii. Terrazas en suelo público anexas a establecimientos de uso Terciario Recreativo situados en suelo público**

Las terrazas situadas en suelo público y anexas a establecimientos de uso Terciario Recreativo situados también en suelo público cumplirán las condiciones establecidas en las correspondientes concesiones o autorizaciones administrativas y su período de vigencia será el previsto en dichos títulos, todo ello conforme lo dispuesto en la Ordenanza municipal Reguladora de la Instalación de Terrazas de Veladores, sin perjuicio del cumplimiento de las condiciones de la actividad señaladas en el apartado A en los dos supuestos previstos.

d) Las autorizaciones y concesiones ya otorgadas mantienen el régimen y los plazos de vigencia autorizados en el título correspondiente.

### **2. Terrazas anexas a locales con actividad de uso Terciario Recreativo (Grupo D-2), como asociada a otro uso principal.**

En los supuestos de uso Terciario Recreativo que no constituya actividad independiente, sino que se constituya como uso asociado, integrado y vinculado a otro uso y actividad principal, de la cual dependa, únicamente se admitirán terrazas descubiertas estacionales (15 de Marzo a 15 de Octubre) con una superficie que no podrá exceder del 50% de la destinada al uso Terciario Recreativo, considerando para ello, exclusivamente la superficie sobre rasante computada en edificabilidad.

En ningún caso se admitirán terrazas permanentes

El horario del funcionamiento de dicha terraza, será el mismo de la actividad y uso principal a la que está anexa.

### **Artículo 117. Uso Terciario Recreativo en locales en plantas semisótano y sótanos**

En general los locales que se establezcan en semisótano y sótanos estarán vinculados a los locales situados sobre rasante. Su uso tendrá el carácter de asociado al principal que se desarrollará sobre rasante y tendrá respecto a este un carácter secundario, tales como garaje-aparcamiento, archivos, almacenes, cuartos de instalaciones, servicios higiénicos, y similares.

En la planta semisótano podrá autorizarse la cocina del uso característico situado en planta baja, excepto en edificio con uso de vivienda.

Los usos asociados al característico recreativo que se establezca en semisótano, reunirán las condiciones correspondientes a las plantas sobre rasante relativas a ventilación, alturas, evacuación, etc. Además, deberán cumplir en orden a la protección contra incendios, lo establecido en la normativa técnica en vigor en materia de calidad de la edificación y sus instalaciones, para cada uno de los usos que se establezcan, así como otras disposiciones específicas de carácter estatal o autonómico que les fueran de aplicación.

No obstante, de acuerdo a lo dispuesto en el apartado 6.9 de las Normas Urbanísticas del Plan General, en aquellos edificios en los que se haya computado a efectos de edificabilidad la superficie de los locales en planta semisótano, se podrán autorizar en este nivel

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

semisótano, los usos correspondientes a las plantas sobre rasante, a excepción del uso residencial y siempre que cumplan las condiciones de funcionalidad, uso y accesibilidad a las que se refiere el citado apartado del Plan General, y en los términos previstos en la disposición adicional primera de la presente Ordenanza. En este caso los usos que se establezcan en semisótano, reunirán las condiciones correspondientes a las plantas sobre rasante relativas a ventilación, alturas, evacuación, dotación de aparcamientos, etc. Además deberán cumplir las condiciones establecidas por el Código Técnico de la Edificación, para cada uno de los usos que se establezcan, así como otras disposiciones específicas de carácter estatal o autonómico que le fueran de aplicación.

La altura libre no será inferior a 250 centímetros.

### **Artículo 121. Uso religioso en locales en plantas semisótano y sótanos**

En general los locales que se establezcan en semisótano y sótanos estarán vinculados a los locales situados sobre rasante. Su uso tendrá el carácter de asociado al principal que se desarrollará sobre rasante y tendrá respecto a este un carácter secundario, tales como garaje-aparcamiento, archivos, almacenes, cuartos de instalaciones, servicios higiénicos, y similares.

Si las normas zonales del Plan General o las ordenanzas particulares del planeamiento incorporado, específico o remitido contemplan el uso dotacional religioso como permitido, este uso podrá establecerse en semisótano como no asociado al característico de terciario que se desarrolle en plantas superiores.

El uso dotacional religioso que se establezca en semisótano como no asociado al característico de las plantas superiores reunirá las condiciones correspondientes a las plantas sobre rasante relativas a ventilación, alturas, evacuación, etc. Además, deberán cumplir en orden a la protección contra incendios, lo establecido en la normativa técnica en vigor en materia de calidad de la edificación y sus instalaciones, para cada uno de los usos que se establezcan, así como otras disposiciones específicas de caracteres estatal o autonómicas que les fueran de aplicación. Deberá cumplir la dotación correspondiente de plazas de aparcamiento a razón de 1 plaza por cada 50 metros cuadrados de superficie destinada a este uso.

No obstante, de acuerdo a lo dispuesto en el apartado 6.9 de las Normas Urbanísticas del Plan General, en aquellos edificios en los que se haya computado a efectos de edificabilidad la superficie de los locales en planta semisótano, se podrán autorizar en este nivel semisótano, los usos correspondientes a las plantas sobre rasante, a excepción del uso residencial y siempre que cumplan las condiciones de funcionalidad, uso y accesibilidad a las que se refiere el citado apartado del Plan General, y en los términos previstos en la disposición adicional primera de la presente Ordenanza. En este caso los usos que se establezcan en semisótano, reunirán las condiciones correspondientes a las plantas sobre rasante relativas a ventilación, alturas, evacuación, dotación de aparcamientos, etc. Además deberán cumplir las condiciones establecidas por el Código Técnico de la Edificación, para cada uno de los usos que se establezcan, así como otras disposiciones específicas de carácter estatal o autonómico que le fueran de aplicación.

En general no se permitirán accesos directos desde el exterior, salvo por exigencias de alguna normativa específica aplicable al uso, debiendo acceder desde el acceso general del edificio.

La altura libre de estos locales no será inferior en ningún caso a 250 centímetros.



### **Artículo 123. Altura libre mínima**

La altura libre de estos locales no será inferior en ningún caso a 250 centímetros.

En aquellos locales de edificios construidos con anterioridad al Plan General de 1984, que no dispongan de esta altura se podrá desarrollar la actividad si se cumplen simultáneamente las siguientes condiciones:

- a) Que la altura no sea inferior a 250 centímetros.
- b) Que el local hubiera tenido uso anteriormente.

### **Artículo 125. Uso cultural en locales en plantas semisótano y sótanos**

En general los locales que se establezcan en semisótano y sótanos estarán vinculados a los locales situados sobre rasante. Su uso tendrá el carácter de asociado al principal que se desarrollará sobre rasante y tendrá respecto a este un carácter secundario, tales como garaje-aparcamiento, archivos, almacenes, cuartos de instalaciones, servicios higiénicos, y similares.

Si las normas zonales del Plan General o las ordenanzas particulares del planeamiento incorporado, específico o remitido contemplan el uso dotacional cultural como permitido, este uso podrá establecerse en semisótano como no asociado al característico de terciario o industrial que se desarrolle en plantas superiores, con las siguientes particularidades:

- o se autorizará exclusivamente el uso de salas de exposiciones.

El uso dotacional cultural que se establezca semisótano como no asociado al característico de las plantas superiores reunirá las condiciones correspondientes a las plantas sobre rasante relativas a ventilación, alturas, evacuación, etc. Además, deberán cumplir en orden a la protección contra incendios, lo establecido en la normativa técnica en vigor en materia de calidad de la edificación y sus instalaciones, para cada uno de los usos que se establezcan, así como otras disposiciones específicas de caracteres estatales o autonómicos que les fueran de aplicación. Deberá cumplir la dotación correspondiente de plazas de aparcamiento a razón de 1 plaza por cada 50 m<sup>2</sup> de superficie destinada a este uso.

No obstante, de acuerdo a lo dispuesto en el apartado 6.9 de las Normas Urbanísticas del Plan General, en aquellos edificios en los que se haya computado a efectos de edificabilidad la superficie de los locales en planta semisótano, se podrán autorizar en este nivel semisótano, los usos correspondientes a las plantas sobre rasante, a excepción del uso residencial y siempre que cumplan las condiciones de funcionalidad, uso y accesibilidad a las que se refiere el citado apartado del Plan General, y en los términos previstos en la disposición adicional primera de la presente Ordenanza. En este caso los usos que se establezcan en semisótano, reunirán las condiciones correspondientes a las plantas sobre rasante relativas a ventilación, alturas, evacuación, dotación de aparcamientos, etc. Además deberán cumplir las condiciones establecidas por el Código Técnico de la Edificación, para cada uno de los usos que se establezcan, así como otras disposiciones específicas de carácter estatal o autonómico que le fueran de aplicación.

En general no se permitirán accesos directos desde el exterior, salvo por exigencias de alguna normativa específica aplicable al uso, debiendo acceder desde el acceso general del edificio.

La altura libre de estos locales no será inferior a 250 centímetros.

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

### **Artículo 127. Altura libre mínima**

La altura libre de estos locales no será inferior en ningún caso a 250 centímetros.

En los locales de edificios construidos con anterioridad al Plan General de 1984, que no dispongan de la altura establecida, se podrá desarrollar la actividad si se cumplen simultáneamente las siguientes condiciones:

- a) Que la altura no sea inferior a 250 centímetros.
- b) Que el local hubiera tenido uso anteriormente.

### **Artículo 129. Uso docente en locales en plantas semisótano y sótanos**

En general los locales que se establezcan en semisótano y sótanos estarán vinculados a los locales situados sobre rasante. Su uso tendrá el carácter de asociado al principal que se desarrollará sobre rasante y tendrá respecto a este un carácter secundario, tales como garaje-aparcamiento, archivos, almacenes, cuartos de instalaciones, servicios higiénicos, y similares. En ellos no podrá instalarse ningún tipo de aula.

En edificio de uso exclusivo, los usos establecidos en semisótano tendrá un carácter de uso asociado al característico situado en planta baja, tales como garaje aparcamiento, almacenes, archivos, cuartos de instalaciones, cocinas, comedores, servicios higiénicos, Laboratorios, actividades deportivas, etc.).

Si las normas zonales del Plan General o las ordenanzas particulares del planeamiento incorporado, específico o remitido contemplan el uso dotacional docente como permitido, este uso podrá establecerse en semisótano como no asociado al característico de terciario o industrial que se desarrolle en plantas superiores, con las siguientes particularidades:

- o se autorizará exclusivamente el uso de guarderías (educación infantil) y talleres de formación profesional en edificios de uso característico industrial.
- o Se autoriza exclusivamente el uso de guarderías (educación infantil) en edificios con uso característico oficinas

El uso dotacional docente que se establezca en semisótano como no asociado al característico de las plantas superiores reunirá las condiciones correspondientes a las plantas sobre rasante relativas a ventilación, alturas, evacuación, etc. Además, deberán cumplir en orden a la protección contra incendios, lo establecido en la normativa técnica en vigor en materia de calidad de la edificación y sus instalaciones, para cada uno de los usos que se establezcan, así como otras disposiciones específicas de caracteres estatal o autonómicas que les fueran de aplicación. Deberá cumplir la dotación correspondiente de plazas de aparcamiento a razón de 1 plaza por cada 50 metros cuadrados de superficie destinada a este uso.

No obstante, de acuerdo a lo dispuesto en el apartado 6.9 de las Normas Urbanísticas del Plan General, en aquellos edificios en los que se haya computado a efectos de edificabilidad la superficie de los locales en planta semisótano, se podrán autorizar en este nivel semisótano, los usos correspondientes a las plantas sobre rasante, a excepción del uso residencial y siempre que cumplan las condiciones de funcionalidad, uso y accesibilidad a las que se refiere el citado apartado del Plan General, y en los términos previstos en la disposición adicional primera de la presente Ordenanza. En este caso los usos que se establezcan en semisótano, reunirán las condiciones correspondientes a las plantas sobre rasante relativas a ventilación, alturas, evacuación, dotación de aparcamientos, etc. Además deberán cumplir las condiciones establecidas por el Código Técnico de la Edificación, para

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

cada uno de los usos que se establezcan, así como otras disposiciones específicas de carácter estatal o autonómico que le fueran de aplicación.

En general no se permitirán accesos directos desde el exterior, salvo por exigencias de alguna normativa específica aplicable al uso, debiendo acceder desde el acceso general del edificio.

### **Artículo 130. Definición**

Comprende los servicios mediante los que se desarrollan las tareas de la gestión de los asuntos de las Administraciones públicas en todos sus niveles, Central, Regional o Local y sus Organismos Autónomos, servicios de información y comunicaciones, agencias de noticias o de información turística, sedes de participación política o sindical, organizaciones asociativas, profesionales, religiosas o con otros fines no lucrativos.

Los servicios de la Administración en que se desarrollen actividades de los tipos integrables en la definición de oficinas, cumplirán las condiciones que las normas establecen para éstas.

La altura libre de estos locales no será inferior en ningún caso a 250 centímetros.

En general los locales que se establezcan en semisótano y sótanos estarán vinculados a los locales situados sobre rasante. Su uso tendrá el carácter de asociado al principal que se desarrollará sobre rasante y tendrá respecto a este un carácter secundario, tales como garaje-aparcamiento, archivos, almacenes, cuartos de instalaciones, servicios higiénicos, y similares.

Si las normas zonales del Plan General o las ordenanzas particulares del planeamiento incorporado, específico o remitido contemplan el uso dotacional administrativo como permitido, este uso podrá establecerse en semisótano como no asociado al característico de terciario o industrial que se desarrolle en plantas superiores, con las siguientes particularidades:

- se autorizará exclusivamente el uso para servicios de atención al público de administraciones públicas y organismos dependientes.

El uso dotacional administrativo que se establezca en semisótano como no asociado al característico de las plantas superiores reunirá las condiciones correspondientes a las plantas sobre rasante relativas a ventilación, alturas, evacuación, etc. Además, deberán cumplir en orden a la protección contra incendios, lo establecido en la normativa técnica en vigor en materia de calidad de la edificación y sus instalaciones, para cada uno de los usos que se establezcan, así como otras disposiciones específicas de caracteres estatales o autonómicos que les fueran de aplicación. Deberá cumplir la dotación correspondiente de plazas de aparcamiento a razón de 1 plaza por cada 50 metros cuadrados de superficie destinada a este uso.

No obstante, de acuerdo a lo dispuesto en el apartado 6.9 de las Normas Urbanísticas del Plan General, en aquellos edificios en los que se haya computado a efectos de edificabilidad la superficie de los locales en planta semisótano, se podrán autorizar en este nivel semisótano, los usos correspondientes a las plantas sobre rasante, a excepción del uso residencial y siempre que cumplan las condiciones de funcionalidad, uso y accesibilidad a las que se refiere el citado apartado del Plan General, y en los términos previstos en la disposición adicional primera de la presente Ordenanza. En este caso los usos que se establezcan en semisótano, reunirán las condiciones correspondientes a las plantas sobre rasante relativas a ventilación, alturas, evacuación, dotación de aparcamientos, etc. Además deberán cumplir las condiciones establecidas por el Código Técnico de la Edificación, para

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

cada uno de los usos que se establezcan, así como otras disposiciones específicas de carácter estatal o autonómico que le fueran de aplicación.

En general no se permitirán accesos directos desde el exterior, salvo por exigencias de alguna normativa específica aplicable al uso, debiendo acceder desde el acceso general del edificio.

#### **Artículo 132. Altura libre mínima**

La altura libre de estos locales no será inferior en ningún caso a 250 centímetros.

En aquellos locales de edificios construidos con anterioridad al Plan General de 1984, que no dispongan de esta altura se podrá desarrollar la actividad si se cumplen simultáneamente las siguientes condiciones:

- a) Que la altura no sea inferior a 250 centímetros.
- b) Que el local hubiera tenido uso anteriormente.

#### **Artículo 134. Uso sanitario en locales en plantas semisótano y sótanos**

En general los locales que se establezcan en semisótano y sótanos estarán vinculados a los locales situados sobre rasante. Su uso tendrá el carácter de asociado al principal que se desarrollará sobre rasante y tendrá respecto a este un carácter secundario, tales como garaje-aparcamiento, archivos, almacenes, cuartos de instalaciones, servicios higiénicos, y similares, así como rayos X o tratamientos similares. No obstante en semisótano además de los anteriores se permitirán como usos asociados, el uso para quirófanos y laboratorios auxiliares, cumpliendo las condiciones correspondientes a las plantas sobre rasante relativas a ventilación, alturas, evacuación, protección contra incendios, dotación de plazas de aparcamiento, etc.

Si las normas zonales del Plan General o las ordenanzas particulares del planeamiento incorporado, específico o remitido contemplan el uso dotacional sanitario como permitido, este uso podrá establecerse en semisótano como no asociado al característico de terciario o industrial que se desarrolle en plantas superiores, con las siguientes particularidades:

- se autorizará exclusivamente el uso para servicios de atención al público de mutuas laborales.

El uso dotacional sanitario que se establezca en semisótano como no asociado al característico de las plantas superiores reunirá las condiciones correspondientes a las plantas sobre rasante relativas a ventilación, alturas, evacuación, etc. Además, deberán cumplir en orden a la protección contra incendios, lo establecido en la normativa técnica en vigor en materia de calidad de la edificación y sus instalaciones, así como otras disposiciones específicas de carácter estatal o autonómicas que les fueran de aplicación. Deberá cumplir la dotación correspondiente de plazas de aparcamiento a razón de 1 plaza por cada 50 metros cuadrados de superficie destinada a este uso.

No obstante, de acuerdo a lo dispuesto en el apartado 6.9 de las Normas Urbanísticas del Plan General, en aquellos edificios en los que se haya computado a efectos de edificabilidad la superficie de los locales en planta semisótano, se podrán autorizar en este nivel semisótano, los usos correspondientes a las plantas sobre rasante, a excepción del uso residencial y siempre que cumplan las condiciones de funcionalidad, uso y accesibilidad a las que se refiere el citado apartado del Plan General, y en los términos previstos en la disposición adicional primera de la presente Ordenanza. En este caso los usos que se

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

establezcan en semisótano, reunirán las condiciones correspondientes a las plantas sobre rasante relativas a ventilación, alturas, evacuación, dotación de aparcamientos, etc. Además deberán cumplir las condiciones establecidas por el Código Técnico de la Edificación, para cada uno de los usos que se establezcan, así como otras disposiciones específicas de carácter estatal o autonómico que le fueran de aplicación.

En general no se permitirán accesos directos desde el exterior, salvo por exigencias de alguna normativa específica aplicable al uso, debiendo acceder desde el acceso general del edificio.

La altura libre de estos locales no será inferior a 250 centímetros.

### **Artículo 138. Uso asistencial en locales en plantas semisótano y sótanos**

En general los locales que se establezcan en semisótano y sótanos estarán vinculados a los locales situados sobre rasante. Su uso tendrá el carácter de asociado al principal que se desarrollará sobre rasante y tendrá respecto a este un carácter secundario, tales como garaje-aparcamiento, archivos, almacenes, cuartos de instalaciones, servicios higiénicos, y similares.

En edificio de uso exclusivo asistencial, los usos establecidos en semisótano tendrán el carácter de uso asociado al característico situado en planta baja, tales como garaje aparcamiento, almacenes, archivos, cuartos de instalaciones, gimnasio, lavandería, salas multiuso y similares. Estos usos asociados al característico reunirán las condiciones correspondientes a las plantas sobre rasante relativas a ventilación, alturas, evacuación, protección contra incendios, etc.

Si las normas zonales del Plan General o las ordenanzas particulares del planeamiento incorporado, específico o remitido contemplan el uso dotacional asistencial como permitido, este uso podrá establecerse en semisótano como no asociado al característico de terciario que se desarrolle en plantas superiores, con las siguientes particularidades:

- se autorizará exclusivamente el uso para servicios social correspondientes a centros de día de tercera edad.

El uso dotacional asistencial que se establezca en semisótano como no asociado al característico de las plantas superiores reunirá las condiciones correspondientes a las plantas sobre rasante relativas a ventilación, alturas, evacuación, etc. Además, deberán cumplir en orden a la protección contra incendios, lo establecido en la normativa técnica en vigor en materia de calidad de la edificación y sus instalaciones, así como otras disposiciones específicas de carácter estatal o autonómicas que les fueran de aplicación. Deberá cumplir la dotación correspondiente de plazas de aparcamiento a razón de 1 plaza por cada 50 metros cuadrados de superficie destinada a este uso.

No obstante, de acuerdo a lo dispuesto en el apartado 6.9 de las Normas Urbanísticas del Plan General, en aquellos edificios en los que se haya computado a efectos de edificabilidad la superficie de los locales en planta semisótano, se podrán autorizar en este nivel semisótano, los usos correspondientes a las plantas sobre rasante, a excepción del uso residencial y siempre que cumplan las condiciones de funcionalidad, uso y accesibilidad a las que se refiere el citado apartado del Plan General, y en los términos previstos en la disposición adicional primera de la presente Ordenanza. En este caso los usos que se establezcan en semisótano, reunirán las condiciones correspondientes a las plantas sobre rasante relativas a ventilación, alturas, evacuación, dotación de aparcamientos, etc. Además deberán cumplir las condiciones establecidas por el Código Técnico de la Edificación, para cada uno de los usos que se establezcan, así como otras disposiciones específicas de carácter estatal o autonómico que le fueran de aplicación.

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

En general no se permitirán accesos directos desde el exterior, salvo por exigencias de alguna normativa específica aplicable al uso, debiendo acceder desde el acceso general del edificio.

La altura libre de estos locales no será inferior a 250 centímetros.

#### **Artículo 142. Uso geriátrico en locales en plantas semisótano y sótanos**

En general los locales que se establezcan en semisótano y sótanos estarán vinculados a los locales situados sobre rasante. Su uso tendrá el carácter de asociado al principal que se desarrollará sobre rasante y tendrá respecto a este un carácter secundario, tales como garaje-aparcamiento, archivos, almacenes, cuartos de instalaciones, servicios higiénicos, y similares.

En edificio de uso exclusivo asistencial, los usos establecidos en semisótano tendrán el carácter de uso asociado al característico situado en planta baja, tales como garaje aparcamiento, almacenes, archivos, cuartos de instalaciones, gimnasio, lavandería, salas multiuso y similares. Estos usos asociados al característico reunirán las condiciones correspondientes a las plantas sobre rasante relativas a ventilación, alturas, evacuación, protección contra incendios, etc. Además, deberán cumplir en orden a la protección contra incendios, lo establecido en la normativa técnica en vigor en materia de calidad de la edificación y sus instalaciones, así como otras disposiciones específicas de carácter estatal o autonómicas que les fueran de aplicación.

No obstante, de acuerdo a lo dispuesto en el apartado 6.9 de las Normas Urbanísticas del Plan General, en aquellos edificios en los que se haya computado a efectos de edificabilidad la superficie de los locales en planta semisótano, se podrán autorizar en este nivel semisótano, los usos correspondientes a las plantas sobre rasante, a excepción del uso residencial y siempre que cumplan las condiciones de funcionalidad, uso y accesibilidad a las que se refiere el citado apartado del Plan General, y en los términos previstos en la disposición adicional primera de la presente Ordenanza. En este caso los usos que se establezcan en semisótano, reunirán las condiciones correspondientes a las plantas sobre rasante relativas a ventilación, alturas, evacuación, dotación de aparcamientos, etc. Además deberán cumplir las condiciones establecidas por el Código Técnico de la Edificación, para cada uno de los usos que se establezcan, así como otras disposiciones específicas de carácter estatal o autonómico que le fueran de aplicación.

La altura mínima de estos semisótanos o sótanos será de 250 centímetros.

#### **Artículo 145. Uso de ocio y espectáculos en locales en plantas semisótano y sótanos**

En general los locales que se establezcan en semisótano o sótanos estarán vinculados a los locales situados sobre rasante. Su uso estará asociado al principal, que se desarrollará sobre rasante, y tendrá respecto a éste un carácter secundario, tales como, garaje-aparcamiento, almacenes, cuarto de instalaciones, servicios higiénicos, etc.

En edificio de uso exclusivo de ocio y espectáculos, los usos establecidos en semisótano tendrán el carácter de uso asociado al característico situado en planta baja tales como, garaje-aparcamiento, almacenes, archivos, cuartos de instalaciones, servicios higiénicos, y similares.

No obstante, de acuerdo a lo dispuesto en el apartado 6.9 de las Normas Urbanísticas del Plan General, en aquellos edificios en los que se haya computado a efectos de edificabilidad la superficie de los locales en planta semisótano, se podrán autorizar en este nivel semisótano, los usos correspondientes a las plantas sobre rasante, a excepción del uso

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

residencial y siempre que cumplan las condiciones de funcionalidad, uso y accesibilidad a las que se refiere el citado apartado del Plan General, y en los términos previstos en la disposición adicional primera de la presente Ordenanza. En este caso los usos que se establezcan en semisótano, reunirán las condiciones correspondientes a las plantas sobre rasante relativas a ventilación, alturas, evacuación, dotación de aparcamientos, etc. Además deberán cumplir las condiciones establecidas por el Código Técnico de la Edificación, para cada uno de los usos que se establezcan, así como otras disposiciones específicas de carácter estatal o autonómico que le fueran de aplicación.

La altura mínima de estos semisótanos o sótanos será de 250 centímetros.

#### **Artículo 149. Uso deportivo en locales en plantas semisótano y sótanos**

En general los locales que se establezcan en semisótano o sótanos estarán vinculados a los locales situados sobre rasante. Su uso estará asociado al principal, que se desarrollará sobre rasante, y tendrá respecto a éste un carácter secundario, tales como, garaje-aparcamiento, almacenes, cuarto de instalaciones, servicios higiénicos, etc. No obstante en semisótano se autoriza el uso deportivo como asociado al docente que se desarrolle sobre rasante.

Si las normas zonales del Plan General o las ordenanzas particulares del planeamiento incorporado, específico o remitido contemplan el uso dotacional deportivo como permitido, este uso podrá establecerse en semisótano como no asociado al característico de terciario o industrial que se desarrolle en plantas superiores, con las siguientes particularidades:

El uso dotacional deportivo que se establezca en semisótano como no asociado al característico de las plantas superiores reunirá las condiciones correspondientes a las plantas sobre rasante relativas a ventilación, alturas, evacuación, etc. Además, deberán cumplir en orden a la protección contra incendios, lo establecido en la normativa técnica en vigor en materia de calidad de la edificación y sus instalaciones, para cada uno de los usos que se establezcan, así como otras disposiciones específicas de carácter estatal o autonómicas que les fueran de aplicación. Deberá cumplir la dotación correspondiente de plazas de aparcamiento a razón de 1 plaza por cada 50 metros cuadrados de superficie destinada a este uso.

No obstante, de acuerdo a lo dispuesto en el apartado 6.9 de las Normas Urbanísticas del Plan General, en aquellos edificios en los que se haya computado a efectos de edificabilidad la superficie de los locales en planta semisótano, se podrán autorizar en este nivel semisótano, los usos correspondientes a las plantas sobre rasante, a excepción del uso residencial y siempre que cumplan las condiciones de funcionalidad, uso y accesibilidad a las que se refiere el citado apartado del Plan General, y en los términos previstos en la disposición adicional primera de la presente Ordenanza. En este caso los usos que se establezcan en semisótano, reunirán las condiciones correspondientes a las plantas sobre rasante relativas a ventilación, alturas, evacuación, dotación de aparcamientos, etc. Además deberán cumplir las condiciones establecidas por el Código Técnico de la Edificación, para cada uno de los usos que se establezcan, así como otras disposiciones específicas de carácter estatal o autonómico que le fueran de aplicación.

En general no se permitirán accesos directos desde el exterior, salvo por exigencias de alguna normativa específica aplicable al uso, debiendo acceder desde el acceso general del edificio.

La altura mínima de estos semisótanos o sótanos será de 250 centímetros.

### **Artículo 155. Dotación de servicio de calefacción y climatización**

Todo edificio en el que se prevea presencia habitual de personas dispondrá de un sistema de calefacción que permita el mantenimiento, en los distintos locales y piezas del edificio, de una temperatura adecuada en función de la actividad que se desarrolle en cada uno de ellos. Dispondrán de instalaciones térmicas apropiadas destinadas a proporcionar bienestar térmico de sus ocupantes, regulando el rendimiento de las mismas y de sus equipos. Esta exigencia se desarrolla actualmente en el vigente Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios, RITE, y su aplicación quedará definida en el proyecto del edificio. Además deberán cumplirse las medidas que establece que establece la normativa técnica en vigor en materia de calidad de la edificación y sus instalaciones.

Esta instalación podrá complementarse mediante un sistema de ventilación o de aire acondicionado, pudiendo integrarse todos ellos en una única instalación de climatización.

En locales con actividad, la evacuación de aire caliente o enrarecido producto del acondicionamiento, se realizará de forma que cuando el volumen del aire evacuado sea inferior a 0,2 metros cúbicos por segundo, el punto de salida de aire distará, como mínimo, un radio de 2,00 metros de cualquier hueco de ventana medido desde cualquier punto de la rejilla de salida, pero si este volumen está comprendido entre 0,2 y 1,00 metro cúbico por segundo, distará como mínimo 2,50 metros de cualquier ventana medidos desde cualquier punto de la rejilla de salida; si además se sitúan en fachada, la altura mínima sobre la acera será de 2,50 metros y estarán provistos de una rejilla de 45º de inclinación que oriente el aire hacia arriba en el caso de que su distancia a la acera sea inferior 4,00 metros. Para volúmenes de aire superiores a 1,00 metro cúbico por segundo la evacuación tendrá que ser a través de chimenea cuya altura supere 1,00 metro la del edificio más alto, propio o colindante en un radio de 10,00 metros. Cuando se distribuya la evacuación de aire caliente ó enrarecido por rejillas en fachada, por cada una de ellas no podrá evacuarse más de 1,00 metro cúbico por segundo, y distarán entre sí más de cinco metros medidos desde el punto medio de las rejillas.

En el uso de vivienda el conducto de evacuación de aire caliente o enrarecido, producto de la climatización de la vivienda se realizará de forma que el punto de salida de aire de la unidad externa, rejilla de expulsión o condensador del equipo de climatización diste, como mínimo, una distancia de 2,00 metros de cualquier hueco de vecino colindante situada al mismo nivel o nivel superior en plano vertical, medida desde cualquier punto de la rejilla de salida.

Todo aparato o sistema de acondicionamiento que produzca condensación tendrá necesariamente una recogida y conducción de agua eficaz que impida que se produzca goteo al exterior. En ningún caso podrá sobresalir de los paramentos de fachada a la vía pública o espacios libres exteriores ni constituir un elemento discordante en la composición.

La instalación se ajustará a la reglamentación específica de aplicación.

### **Artículo 159. Dotación de servicio de evacuación de gases, humos y polvos**

En locales con actividades, la evacuación de polvos, gases, vapores y humos, productos de combustión, de calderas de calefacción no domésticas, se realizará a través de la adecuada chimenea cuya desembocadura sobrepasará 1,00 metro la altura medida desde la cara superior del último forjado del edificio más alto, propio o colindante y desde la parte superior del faldón en caso de cubiertas inclinadas, situados en todo caso, en un radio de 15,00 metros y específicamente para los correspondientes a generadores de calor cuya potencia sea superior a 50.000 kilocalorías; estará asimismo a nivel no inferior al del borde superior

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*



del hueco más alto visible desde dicha desembocadura de los edificios ubicados a menos de 15,00 metros.

En el uso de vivienda los conductos de evacuación que parten del aparato productor de humos, extractores y calderas de calefacción, acometerán a una chimenea de recorrido vertical con evacuación en cubierta cuya desembocadura sobrepasará 1,00 metro la altura de la cubierta o azotea del propio edificio, cuando la distancia de las chimeneas a la medianería colindante sea como mínimo de 3,00 metros. Si la distancia de la chimenea a la medianería colindante es inferior a 3,00 metros la desembocadura de la chimenea sobrepasará 1,00 metro la altura de la cubierta o azotea del edificio colindante. Sólo en el caso de viviendas unifamiliares o en edificios construidos antes de la aprobación del Plan General de 1.999, o evacuación a través de calderas estancas, se podrá evacuar directamente a fachada.

La ventilación de aseos, cuartos de baños, cuartos de basura, despensas, garajes y servicios similares se autoriza mediante chimeneas de ventilación en cubierta o rejillas en fachada. Estas rejillas cumplirán las distancias establecidas en el artículo 155 de la presente ordenanza, y en todo caso lo establecido en la normativa técnica en vigor en materia de calidad de la edificación y sus instalaciones.

#### **Artículo 160. Dotación de servicio de aparatos elevadores**

Deberán disponer de ascensor todos aquellos edificios en los que sea necesario salvar más de dos plantas desde alguna entrada principal accesible al edificio. Los ascensores se ajustarán a las disposiciones vigentes

En todo caso deberán cumplir las disposiciones de la Ley de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas y demás normativas sectoriales de aplicación.

**En edificios existentes** se podrán instalar aparatos elevadores conforme establece el Documento de Apoyo al Documento Básico DB-SUA "Seguridad de utilización y accesibilidad" del Código Técnico de la Edificación, DB-SUA/2 "Adecuación efectiva de las condiciones de accesibilidad en edificios existentes".

- Instalación en fachadas.

Cuando la instalación del ascensor se sitúe en la fachada, no deberá sobresalir de la alineación oficial. No obstante, excepcionalmente se admitirá sobresalir la alineación oficial, con la instalación cuando sea imposible localizarlo en zonas comunes interiores, tales como los huecos de escalera y las mesetas de planta, en patios interiores o zonas privadas.

En este caso, será posible ocupar las superficies de espacios libres o de dominio público que resulten indispensables para la instalación de ascensores u otros elementos que garanticen la accesibilidad universal, cuando no resulte viable, técnica o económicamente, ninguna otra solución y siempre que quede asegurada la funcionalidad de los espacios libres, dotaciones y demás elementos del dominio público, con las siguientes condiciones:

#### Condiciones de implantación sobre espacios públicos:

- La concesión será posible siempre que quede asegurada la funcionalidad de los espacios libres y demás elementos del dominio público procurando en la medida de lo posible dejar un tránsito peatonal igual o superior a 1,75 metros. Será admisible la reordenación de la sección tipo del viario para conseguir el cumplimiento de los parámetros indicados.

- La caja de ascensor deberá ser totalmente cerrada en los primeros 3,00 metros por encima de rasante y su geometría evitará espacios y huecos que dificulten la limpieza o faciliten la sensación de inseguridad ciudadana.
- A partir de los 3,00 metros sobre rasante la caja se diseñará de forma que suponga la mínima afección visual y de luces a las ventanas colindantes.
- Se deberá cumplir una distancia mínima desde la caja a la ventana más próxima de 2,00 metros. Podrá admitirse una distancia inferior en caso de acuerdo expreso del afectado directamente. Deberán garantizarse los niveles lumínicos existentes en la vía pública tras la instalación, así como la no superación de los niveles de ruido y vibraciones legales establecidos, tanto a los espacios interiores como a la vía pública.
- No existirá entrada desde la calle al ascensor.
- El espacio ocupado será el mínimo indispensable para la instalación de ascensor homologado con capacidad para silla de ruedas.

#### **Artículo 162. Dotaciones de servicio de aparcamiento**

Las edificaciones dispondrán del espacio necesario para el estacionamiento de los vehículos de sus usuarios. Esta obligación se extenderá a los espacios no edificados destinados al desarrollo de una actividad.

No obstante, el Ayuntamiento podrá eximir de la obligación de disponer de la totalidad de la dotación de servicio de aparcamiento regulada en este capítulo, reduciendo la dotación obligatoria o mínima o aceptar otras soluciones en aquellos edificios en los que concurran circunstancias que, a juicio de los servicios técnicos municipales, desaconsejen la implantación de aparcamiento por razones derivadas de las características del edificio, de la parcela, del viario, y otras similares. La exención parcial requerirá informe municipal previo que justifique la admisibilidad del impacto generado por la disminución de la dotación de servicio de aparcamiento.

La dotación de servicio de aparcamiento se determinará en función del uso al que se destinen los edificios, de su superficie, de su localización y, en su caso, del número previsible de usuarios, de acuerdo con los siguientes criterios, salvo que las Normas zonales del Plan General, u ordenanza particular del planeamiento incorporado, específico o remitido fijen otros distintos:

– *Uso Residencial.*

Con carácter general se dispondrá como mínimo de 1 plaza de aparcamiento por cada 100 metros cuadrados edificables y, en todo caso, 1,2 plazas de aparcamiento por vivienda en edificación colectiva. No obstante, se dispondrá 1 plaza de aparcamiento por vivienda en edificación cerrada del casco (zona 1 y zona 4). En vivienda en edificación colectiva tipo estudio en edificación cerrada del casco (Zona 1. y Zona 4), no se exigirá la dotación de aparcamiento cuando el porcentaje respecto del total de viviendas en la parcela sea igual o inferior al 20%; cuando el porcentaje sea superior se exigirá la dotación de plazas a la totalidad de las viviendas. La dotación en la Zona 1 y Zona 4 será exigible hasta la capacidad máxima posible en planta semisótano y sótano, y en planta baja cuando no se proyecten plantas bajo rasante destinadas a dotación de aparcamiento. En edificación unifamiliar la dotación mínima será de 1 plaza por vivienda, y la superficie máxima de aparcamiento será de 125 metros cuadrados.

Para **nuevas edificaciones** en parcelas con superficie superior a 100 m<sup>2</sup> en la norma zonal 1 “Manzana cerrada” y a 150 m<sup>2</sup> en la norma zonal 4 “Manzana cerrada mixta”, si se solicita la exención total de plazas de aparcamiento por la inviabilidad técnica y económica, el número máximo de viviendas se calculará a razón de:

- Para solares de 3 plantas de altura = 1 vivienda por cada 66 metros cuadrados de solar, despreciando fracciones inferiores a 66 metros cuadrados.
- Para solares de 4 plantas de altura = 1 vivienda por cada 50 metros cuadrados de solar despreciando fracciones inferiores a 50 metros cuadrados.
- Para solares de 5 plantas de altura = 1 vivienda por cada 40 metros cuadrados de solar. despreciando fracciones inferiores a 40 metros cuadrados.

La solicitud de exención parcial de plazas de aparcamiento tendrá en cuenta el número máximo de viviendas admisibles en el solar para la exención total. Es decir, la exención parcial de plazas será igual o inferior al número máximo de viviendas admisibles para la exención total.

**En edificios existentes** en los que se pretende un cambio de uso a residencial, si se solicita la exención total de plazas de aparcamiento por la inviabilidad técnica y económica, el número máximo de viviendas se calculará a razón de:

- 1 vivienda/100 metros cuadrados edificados sobre rasante, despreciando fracciones inferiores a 100 metros cuadrados.

La solicitud de exención parcial de plazas de aparcamiento tendrá en cuenta el número máximo de viviendas admisibles en el solar para la exención total. Es decir, la exención parcial de plazas será igual o inferior al número máximo de viviendas admisibles para la exención total.

– *Uso Industrial.*

Dispondrá de 1 plaza de aparcamiento por cada 50 metros cuadrados de edificables.

– *Uso Terciario.*

Para las clases Hotelera, Comercial, Oficinas y Terciario Recreativo se dispondrá de 1 plaza de aparcamiento por cada 50 metros cuadrados edificable. Quedan eximidos de esta obligación los locales situados en la zona 1 y zona 4 cuya superficie útil no pueda superar los 50 metros cuadrados.

– *Uso Dotacional-Equipamientos.*

Religioso.

Dispondrá de 1 plaza de aparcamiento por cada 100 metros cuadrados edificable.

Cultural.

Dispondrá de 1 plaza de aparcamiento por cada 200 metros cuadrados edificables, y una plaza por cada 5 usuarios. Ambas condiciones se cumplirán de forma independiente

Docente.

Los centros escolares de Enseñanza Primaria y Secundaria, Bachillerato y Formación Profesional, así como los centros de enseñanza no regladas (centros de idiomas, academias,...) dispondrán 1 plaza por cada 100 metros cuadrados edificables.

Asimismo, los equipamientos educativos dedicados a Enseñanza Primaria o Secundaria, Bachillerato y Formación Profesional, que se dispongan en edificios exclusivos contarán como mínimo con una superficie en el interior de la parcela para la espera, embarque y desembarque, de 1 autobús por cada 250 plazas escolares, o fracción superior a 125, y de 5 plazas para visitantes en superficie.

Los equipamientos educativos dedicados a enseñanza superior o universitaria, dispondrán al menos de 1 plaza cada 20 metros cuadrados edificables.

Todos los equipamientos educativos dispondrán de una reserva mínima de quince (15) metros cuadrados para el aparcamiento de bicicletas.

Administrativo.

Dispondrá de 1 plaza de aparcamiento por cada 50 metros cuadrados edificable.

Sanitario.

Dispondrá de 1 plaza de aparcamiento por cada 50 metros cuadrados edificable

*Asistencial*

Dispondrá de 1 plaza de aparcamiento por cada 100 metros cuadrados edificable.

Geriátrico.

Dispondrá de 1 plaza de aparcamiento por cada 100 metros cuadrados edificable.

Ocio y espectáculo.

Dispondrá de 1 plaza de aparcamiento por cada 25 espectadores.

Deportivo.

Dispondrá de 1 plaza de aparcamiento por cada 25 espectadores, más 1 plaza por cada 10 practicantes.

**Artículo 163. Condiciones generales de diseño de la dotación de servicio de aparcamiento**

Serán exigibles en las obras de nueva edificación y reestructuración, así como a toda obra de cualquier tipo, en las que por el nivel de intervención, sea oportuna la exigencia de su cumplimiento. No obstante, serán objeto de estudio caso por caso, para el establecimiento de las condiciones que deberá cumplir el diseño de la dotación de garaje las siguientes situaciones:

- Edificios existentes erigidos con anterioridad al Plan General de 1.999 en los que se pretenda implantar el uso de garaje.

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

- Solares situados en suelo urbano, norma zonal 1 y 4 con características de forma y dimensión complejas o especiales.

Será de obligado cumplimiento la Ley 8/93 de 22 de junio de promoción de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas de la Comunidad de Madrid.

#### 1. Plaza de aparcamiento.

Es un espacio debidamente señalizado, destinado al estacionamiento de vehículos.

Sus dimensiones mínimas son las siguientes:

- a) Para vehículos de dos ruedas. 250 centímetros de longitud por 150 centímetros de anchura.
- b) Para vehículos automóviles pequeños. 450 centímetros de longitud por 225 centímetros de anchura.
- c) Para vehículos automóviles medios. 500 centímetros de longitud por 240 centímetros de anchura.
- d) Para vehículos de personas discapacitadas. 500 centímetros de longitud por 360 centímetros de anchura. Esta dimensión podrá reducirse a 260 centímetros cuando la plaza limite lateralmente con un vial de circulación de vehículos, peatonal u otros espacios libres sin uso.
- e) Para vehículos industriales ligeros. 570 centímetros de longitud por 250 centímetros de anchura.
- f) Para vehículos industriales pesados y autobuses. 900 centímetros de longitud por 300 centímetros de anchura.
- g) Excepciones a las dimensiones de las plazas

– Dichas anchuras se entienden dimensiones libres entre ejes de marcas viales en toda la longitud de la plaza, admitiéndose una reducción por existencia de pilares u otros obstáculos fijos de hasta un 5% de la anchura en, como máximo, 10% de la longitud de la plaza, cuando los pilares estén situados sobre las líneas laterales. La existencia de pilares u objetos fijos que reduzcan la anchura de la plaza o que no estén separados de las líneas laterales 25 centímetros, sólo serán admisibles en el primer y último metro de la longitud de cada plaza. (salvo que previamente se justifique la imposibilidad técnica de esa disposición de pilares u objetos fijos).

– En el caso de estar delimitada lateralmente la plaza por un muro su anchura mínima podrá ser:

- 250 centímetros y tendrá la consideración de plaza para automóvil pequeño. (plaza pequeña)
- 265 centímetros y tendrá la consideración de plaza para automóvil medio. (plaza grande)

– En el caso de estar delimitada lateralmente la plaza por dos muros su anchura mínima podrá ser:

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

- 275 centímetros y tendrá la consideración de plaza para automóvil pequeño (plaza pequeña).
- 290 centímetros y tendrá la consideración de plaza para automóvil medio (plaza grande).

h) Para estacionamiento de bicicletas. 200 centímetros de longitud por 60 centímetros de anchura. Dispondrán de soportes aislados o agrupados (en línea, circulares, etc.)

La delimitación de cada plaza se efectuará mediante marcas viales en el pavimento, no pudiendo independizarse del resto del aparcamiento mediante ningún tipo de cerramiento.

Para el cómputo de la dotación de plazas de aparcamiento se considerarán únicamente aquellas que tengan acceso y salida directa a los pasillos de distribución. Las que puedan albergar a más de un vehículo con un único acceso o salida común computarán como una única plaza.

La dotación de aparcamiento resultante se entenderá referida a plazas para vehículos automóviles, excepto en aquellos casos en los que por las características de los vehículos de los usuarios del edificio o actividad se establezca justificadamente otra solución.

Se reservará para vehículos automóviles medios un mínimo del 90% del número total de plazas.

La dotación de servicio de aparcamiento de un edificio, local o actividad, se determinará conforme a lo dispuesto en estas Normas, en función del uso al que se destinen, de su superficie, localización, y en su caso del número previsto de usuarios.

Con carácter general y salvo que las condiciones particulares de los usos fijen otros criterios, la base para el cálculo de la dotación de servicio de aparcamiento, cuando ésta se exprese en unidades por metro cuadrado, será la superficie edificada a todos los usos del edificio no considerándose a estos efectos aquellos espacios que no computen edificabilidad.

## 2. Accesos de vehículos a garajes

Los viales y puertas de acceso de vehículos desde el exterior a los garajes podrán resolverse mediante:

- a) Vial de sentido único, de 3,00 metros de anchura mínima si es de directriz recta y de 3,50 metros si es de directriz curva, utilizándose exclusivamente como entrada o como salida de vehículos del garaje.
- b) Vial de sentido alternativo, de las mismas características dimensionales que el de sentido único, utilizándose como entrada o salida indistintamente.
- c) Vial con dos sentidos diferenciados, uno de ellos de entrada y otro de salida, permitiendo el cruce de vehículos. Su anchura mínima total será de 6,00 metros, 3,00 metros por sentido.

Estas soluciones serán aplicables a las rampas de acceso y comunicación entre plantas.

Los viales y puertas de acceso de vehículos a los garajes no podrán ser utilizados como acceso peatonal al edificio, debiendo establecerse en todo caso un sobreecho mínimo de 80 centímetros para este fin con separación física entre la zona de vehículos y la peatonal.

Con carácter general en edificios de tipología colectiva no se admitirán garajes con accesos independientes desde la vía pública para cada una de las plazas. No obstante será objeto de estudio caso por caso la posibilidad de implantación de más accesos independientes, en aquellos solares que presenten formas y dimensiones especiales o complejas.

Los garajes dispondrán como mínimo:

- a) Cuando su superficie útil sea inferior a 1.000 metros cuadrados, de un acceso formado por un vial de sentido alternativo.
  - a.1) Los tramos de rampa integrados en el mismo serán de directriz recta. No obstante, cuando por la configuración de la parcela la aplicación de esta condición impida resolver la dotación de aparcamiento al servicio del edificio en plantas bajo rasante se admitirá que los tramos de rampa integrados en el acceso sean de directriz curva.
  - a.2) Cuando la longitud del acceso sea superior a 25,00 metros o los tramos de rampa superen los 15,00 metros, se dispondrá de semáforos en los extremos del acceso.
- b) Los garajes-aparcamientos de superficie útil comprendida entre 1.000 y 8.000 metros cuadrados, dispondrán de un acceso formado por un vial con dos sentidos diferenciados o dos accesos formados por un vial de sentido único independientes, uno para entrada de vehículos y otro para salida.
- c) Los garajes-aparcamiento de superficie útil superior a 8.000 metros cuadrados, dispondrán de dos accesos constituidos cada uno de ellos, por un vial con dos sentidos diferenciados. Estos accesos únicamente podrán dar a la misma vía pública cuando la distancia entre los ejes de ambos sea superior a 40,00 metros. Cada uno de los accesos podrá ser sustituido por dos accesos de un vial de sentido único.

La salida de vehículos no podrá situarse en un emplazamiento de baja visibilidad ni en lugares que incidan negativamente en el tráfico.

Las dimensiones mínimas libres de los huecos de acceso de vehículos al interior de los garajes cumplirán las siguientes condiciones:

- a) Su anchura mínima será coincidente con los viales de acceso exterior
- b) Su altura mínima en todos sus puntos será la misma que el menor de los gálibos a los que sirve.
- c) Cuando el edificio se sitúe sobre la alineación oficial, el acceso de vehículos al interior del garaje deberá contar, excepto en vivienda unifamiliar adosada o pareada, con un espacio de espera de 5,00 metros de fondo mínimo dentro de la parcela, cuyo pavimento tenga una pendiente máxima del 5% y se ajuste a la rasante de la acera sin alterar su trazado. Esta zona de espera podrá reducirse a 4,00 metros si la acera dispone de un ancho  $\geq$  a 150 centímetros. En las edificaciones de la Norma Zonal 1, cuando, por las dimensiones de la parcela sea inviable la localización del espacio de espera dentro de la parcela, se podrá ubicar sobre la vía pública sin modificar la rasante de ésta.

Igualmente en parcelas cuya edificación se sitúe aislada respecto de los linderos, el cerramiento de la parcela se dispondrá de forma que cuente en la zona de acceso de *Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

vehículos con un espacio de espera de 5 metros de fondo, medido desde la calzada de circulación, y cuyo pavimento tenga una pendiente máxima del 5% y se ajuste a la rasante de la acera sin alterar su trazado.

- d) La puerta de accionamiento automático dispondrá de un sistema de seguridad que provoque su parada en caso de existir algún obstáculo. Podrá sobresalir en su apertura sobre la alineación oficial cuando el eje de giro sea horizontal y se sitúe a una altura de 2,00 metros respecto de la rasante de la acera.
- f) Los accesos se situarán, salvo imposibilidad manifiesta, de tal forma que no se tenga que trasladar el arbolado existente. (Aplicándose al traslado las normas establecidas a tal efecto por el departamento de medio ambiente).

Las rampas tendrán una pendiente máxima del 17% en los tramos de directriz recta y del 12% en los de directriz curva, medida esta última pendiente en el eje de la rampa, si está formada por un vial de sentido único o alternativo, o en el eje del sentido interior, si está formada por vial con dos sentidos diferenciados.

Los acuerdos de las rampas con los pavimentos de las plantas se efectuarán adoptando una de las soluciones siguientes:

- a) Mediante una superficie curva de radio de curvatura no inferior a 12,00 metros.
- b) Reduciendo la pendiente de la rampa hasta un máximo del 9% en, al menos, los 2,00 metros anteriores a la línea de acuerdo.
- c) Estas condiciones de acuerdo no serán de aplicación en el caso de acceso a garaje-aparcamiento de una vivienda unifamiliar.

La anchura de las rampas se determinará en función de los viales que las forman, según los criterios expresados en este artículo y en función de las superficies de aparcamiento a las que sirvan. En los tramos curvos, el radio de curvatura medido en el eje del sentido interior no será inferior a 6,00 metros.

Se admitirá la utilización de aparatos elevadores montacoches. Cuando el acceso de vehículos se efectúe exclusivamente por este sistema, se instalará un elevador por cada veinte 20 plazas o fracción superior a 10. No será obligatorio la implantación de un espacio de espera de 4,00 metros de fondo en el interior de la parcela.

Con independencia de su consideración a efectos de evacuación en caso de siniestro, podrá disponerse el acceso peatonal contiguo a accesos o salidas de vehículos siempre que el primero tenga una anchura libre mínima de 80 centímetros, esté diferenciado del segundo mediante pavimento a distinto nivel o elementos de separación física y disponga en su salida al exterior de puerta peatonal independiente.

El garaje cumplirá, en su caso, la legislación vigente en materia de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas.

### 3. Criterios de diseño en el interior de los garajes

En las zonas de uso Aparcamiento y vías de circulación de vehículos existentes en los edificios, con excepción de los aparcamientos de las viviendas unifamiliares, se deberá cumplir lo establecido en la normativa técnica en vigor en materia de calidad de la edificación y sus instalaciones.



Los garajes podrán resolver su movilidad interna según el sistema convencional, cuando los vehículos acceden a sus plazas autónomamente, o mecánico, cuando los vehículos para acceder a la plaza requieren la ayuda de medios mecánicos ajenos a los mismos.

Los espacios interiores de circulación en los garajes se dimensionarán de forma que permitan el fácil acceso y salida de los vehículos de las plazas de aparcamiento.

La anchura de los viales interiores de circulación se determinará en función del ángulo que forman los ejes longitudinales de las plazas de aparcamiento con el vial que da acceso a la misma, y en función del sentido de la circulación, tal y como se establece en el siguiente cuadro:

Angulo de aparcamiento	Anchura del vial en metros (vial de sentido único o doble sentido)			
	Con una sola batería		Doble batería	
Batería (90°)	5		5	
Angulo de aparcamiento	Anchura del vial en metros			
	Sentido único		Doble sentido	
	Con una sola línea	Doble línea	Con una sola línea	Doble línea
En línea	3	3	5	5
Angulo de aparcamiento	Anchura del vial en metros (vial de sentido único)			
	una sola banda		Doble banda	
45°	3,50		3,50	
60°	4		4	
Combinación línea y banda 45°	----		3,50	

En todo caso la anchura mínima de los viales de distribución de doble sentido será de 5,00 metros.

En general se señalarán en el pavimento los emplazamientos y pasillos de acceso de los vehículos, señalización que figurará en los planos de los proyectos que se presenten al solicitar la concesión de las licencias o en el marco de otras formas de control de la legalidad urbanística, tales como las declaraciones responsables y las comunicaciones previas.

Si la puerta es de accionamiento automático, dispondrá de un sistema de seguridad que provoque su parada en caso de existir algún obstáculo.

No se permitirá la compartimentación del local ni la distribución injustificada de tabiquería, debiendo quedar diáfana la superficie destinada al uso de garaje-aparcamiento.

El garaje cumplirá la legislación vigente en materia de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas.

El garaje podrá comunicarse con cuartos de instalaciones u otros servicios autorizados cuando dispongan de un vestíbulo adecuado que cumplirá la normativa vigente en materia de prevención de incendios. Los cuartos trasteros podrán comunicar con el garaje a través de vestíbulo adecuado que cumplirá la normativa vigente en materia de prevención de incendios y dispondrán, además, de otra salida distinta de la del garaje. El garaje podrá comunicarse con escaleras, ascensores, siempre y cuando se disponga de vestíbulo previo en cumplimiento de la normativa vigente en materia de prevención de incendios.

## **Artículo 165. Ventilación**

A fin de evitar la acumulación de gases procedentes de los motores de los vehículos, todos los garajes dispondrán de ventilación adecuada, que podrá ser natural o forzada.

### *1. Ventilación natural*

Se admitirá la ventilación natural como solución única de ventilación de una planta de un garaje, siempre que se trate de plantas sobre rasante y semisótanos en los términos regulados en las presentes normas. En este supuesto la aportación de aire exterior deberá situarse cerca del suelo.

La ventilación natural se efectuará mediante:

Huecos permanentemente abiertos al exterior con una superficie total mínima de 1,00 metro cuadrado por cada 200 metros cuadrados de superficie útil de garaje, situándose al menos 2 huecos en cada cuadrado de 20,00 metros de lado en que idealmente pueda dividirse el local, debiendo tenerse en cuenta las siguientes limitaciones:

- Los huecos de ventilación, distarán 3,00 metros, como mínimo, de cualquier hueco situado en fachadas propias o de edificios colindantes
- Los huecos podrán practicarse a patios si la superficie de éstos es superior a 25,00 metros cuadrados.

Preferentemente deberán proyectarse huecos opuestos para la entrada de aire, debiendo justificarse que el diseño propuesto en cada caso proporciona un barrido adecuado de todo el local.

### *2. Ventilación forzada*

En el caso de que se instale ventilación forzada, se cumplirán las siguientes condiciones:

- a) El sistema garantizará un caudal de extracción de 6 renovaciones por hora.
- b) Cada una de las plantas estará servida por, al menos, dos equipos de ventilación independientes.
- c) La totalidad de la instalación se diseñará bajo el criterio de que en ningún punto del local de garaje se alcance una concentración de monóxido de carbono de 50 ppm. A tal efecto, ningún punto del local quedará a una distancia superior a 12 metros de una rejilla de aspiración.
- d) El cuadro de mando de los ventiladores se situará en las proximidades de un acceso peatonal y, preferiblemente, en el exterior del recinto del garaje.
- e) La evacuación de gases al exterior se efectuará mediante chimenea exclusiva para este uso.
- f) Si la chimenea desemboca en la zona pisable accesible al público cumplirá las condiciones siguientes:
  - f.1) El punto de emisión de gases al exterior estará situado a una altura mínima de 2,50 metros sobre la cota de la zona pisable, y alejada 15,00 metros de cualquier hueco o abertura de las construcciones colindantes o propias.

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

- f.2) La chimenea se protegerá en un radio de 2,50 metros para evitar el paso de personas.

Estas condiciones no son de aplicación a los garajes aparcamientos realizados bajo la vía pública.

- g) Si la chimenea desemboca en la cubierta deberá sobrepasar 1,00 metro la altura máxima del edificio, alejada 15,00 metros de cualquier hueco o abertura de las construcciones colindantes.

La ventilación regulada en el presente apartado se establece sin perjuicio de la necesaria evacuación natural de humos en caso de incendio exigida por la normativa específica.

#### **Artículo 167. Iluminación en garajes**

Los locales destinados al aparcamiento de vehículos dispondrán de un sistema de alumbrado artificial con el nivel de iluminación, los valores de eficiencia energética y el sistema de control y regulación exigidos por el Código Técnico de Edificación (CTE) en su documento EH3.

#### **Artículo 172. Aparcamientos en los espacios libres y en los espacios edificados**

Salvo indicación expresa en sentido contrario en las normas zonales o en la normativa de la figura de planeamiento correspondiente, podrán destinarse a aparcamiento de vehículos en superficie los espacios libres de las parcelas.

No se admitirán, en este caso, más obras que las de pavimentación, debiendo respetarse el arbolado existente, salvo imposibilidad manifiesta, de tal forma que no se tenga que trasladar el arbolado existente. (Aplicándose al traslado las normas establecidas a tal efecto por el departamento de medio ambiente).

Se define garaje en las siguientes situaciones:

- a) En edificios exclusivos, sobre o bajo rasante.
- b) En plantas bajas o inferiores a la baja de los edificios.
- c) En plantas superiores de las edificaciones destinadas a usos no residenciales, siempre que sobre dichas plantas no existan usos distintos de las dotaciones de servicio del inmueble.

En este último caso, el garaje se dispondrá de forma tal que los vehículos no sean visibles desde la vía pública a la que da frente la parcela.

#### **Artículo 173. Carga de vehículos eléctricos en edificios**

En edificios o estacionamientos de nueva construcción deberá incluirse la instalación eléctrica específica para la recarga de los vehículos eléctricos, ejecutada de acuerdo con lo establecido en la Instrucción técnica (ITC) BT-52, «Instalaciones con fines especiales. Infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos», del Reglamento electrotécnico para baja tensión, con las siguientes dotaciones mínimas:

a) En aparcamientos o estacionamientos colectivos en edificios de régimen de propiedad horizontal, se deberá ejecutar una conducción principal por zonas comunitarias (mediante, tubos, canales, bandejas, etc.), de modo que se posibilite la realización de derivaciones hasta las estaciones de recarga ubicada en las plazas de aparcamiento, tal y como se describe en el apartado 3.2 de la (ITC) BT-52.

b) en aparcamientos o estacionamientos de flotas privadas, cooperativas o de empresa, o los de oficinas, para su propio personal o asociados, o depósitos municipales de vehículos, las instalaciones necesarias para suministrar a una estación de recarga por cada 30 plazas

c) en aparcamientos o estacionamientos públicos permanentes, las instalaciones necesarias para suministrar a una estación de recarga por cada 30 plazas.

<b>DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA.- MEJORA DE LA DEMANDA ENERGÉTICA DE EDIFICIOS EXISTENTES</b>
--

1. En edificios existentes será posible ocupar los espacios y superficies indispensables que, requieran la realización de las siguientes obras, cuando tengan por objeto reducir, al menos en un 30 por ciento, la demanda energética anual de calefacción o refrigeración:

a) la instalación de aislamiento térmico o fachadas ventiladas, vegetales, o elementos arquitectónicos de control ambiental, por el exterior del edificio, o el cerramiento o acristalamiento de las terrazas ya techadas.

b) la instalación de dispositivos bioclimáticos adosados a las fachadas o cubiertas.

c) la realización de las obras y la implantación de las instalaciones necesarias para la centralización o dotación de instalaciones energéticas comunes y de captadores solares u otras fuentes de energía renovables, en las fachadas o cubiertas cuando consigan reducir el consumo anual de energía primaria no renovable del edificio, al menos, en un 30 por ciento.

d) La realización de obras en zonas comunes o viviendas que logren reducir, al menos, en un 30 por ciento, el consumo de agua en el conjunto del edificio.

2. la ocupación autorizada para las obras definidas en el apartado anterior no computaran a efectos de volumen edificable, distancia mínima a linderos, a otras edificaciones, a la vía pública o alineaciones.

3. Dichas obras deberán cumplir las siguientes condiciones:

a) obras que afecten a retranqueos y distancias a otras edificaciones

- Las obras que afecten al cerramiento del edificio (fachadas), mediante el aumento del espesor del cerramiento con la instalación de aislamiento térmico, fachada ventilada, o instalación de elementos arquitectónicos de control ambiental (cuerpos salientes, galerías, parasoles...) o dispositivos bioclimáticos adosados a las fachadas podrán ocupar los espacios correspondientes a la distancia mínima a linderos y a otras edificaciones, en una dimensión máxima en función de las respectivas distancias, de acuerdo al siguiente cuadro

Distancia a linderos y a otras edificaciones (m)	Hasta 3 m	Entre 3 a 4 m	Entre 5 y 10m	Más de 10 m
dimensión m)	0,40m	0,50m	1,00m	1,25m

b) obras que afecten a alineaciones oficiales

- Cuando se trate de fachadas sobre el forjado que se sitúa a más de 3 metros (planta primera de la edificación), sobre la alineación oficial estos espacios, tendrán una dimensión en función de las luces rectas de cada fachada (ancho de la calle o espacio público), de acuerdo al siguiente cuadro.

Luces rectas (m)	Menos de 8 m	Entre 8 y 15 m	Entre 15 y 25m	Más de 25 m
dimensión m)	0,50m	0,80m	1,00m	1,25m

- Cuando la obra afecte a la planta baja del edificio la superficie que se pueda, en su caso autorizar, se definirá previa acreditación de la no afectación a la funcionalidad de los espacios libres del dominio público.

En todo caso el aumento del espesor del cerramiento deberá respetar una distancia mínima de 100 centímetros al borde de la calzada, salvaguardando en todo caso el arbolado y el mobiliario urbano.

c) obras que afecten a patios

1. Patios de Manzanas. Las obras que afecten al cerramiento del edificio a patio de manzana cumplirán las dimensiones establecidas en el cuadro del apartado anterior en función de las luces rectas entre fachadas.

2. Patios de parcela. Las obras que afecten al cerramiento del edificio a patio de parcela (patio cerrado o patio abierto), deberán respetar las dimensiones mínimas (anchura y superficie) establecidas en función de la altura del patio y del uso de las piezas que abran a ellos. No obstante, cuando las obras consistan en el aumento del espesor del cerramiento con la instalación de aislamiento térmico, y no se puedan respetar las dimensiones mínimas, la superficie que, en su caso, se pueda autorizar, se definirá previa acreditación de la no afectación a la funcionalidad del patio ni a las condiciones de iluminación natural y ventilación existente en el interior de las piezas de la edificación.

Las superficies ampliadas para mejorar la demanda energética de los edificios no podrán, en ningún caso, incrementar la superficie útil de las edificaciones, ni comprometer los niveles de iluminación natural y ventilación existente y necesaria en el interior de las edificaciones así como el funcionamiento y la seguridad de los espacios adyacentes tanto públicos como privados.

Alcobendas, 22 de enero de 2019

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO, Gloria Rodríguez Marcos”.

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

Efectuadas las intervenciones por los diferentes portavoces de los Grupos Municipales o miembros de la Corporación, tal y como consta en el correspondiente Diario de sesiones (Videoactas), se somete el asunto a votación, resultando el mismo aprobado por UNANIMIDAD.

**2.2.2.- INICIO DEL EXPEDIENTE ACREDITATIVO DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA ADJUDICACIÓN DE UNA CONCESIÓN DE OBRA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE ALOJAMIENTOS DOTACIONALES SOBRE LAS PARCELAS S2 Y D3 DEL SECTOR “CASABLANCA” (JACINTO BENAVENTE, Nº 4).**

Visto el Dictamen emitido por la Comisión Permanente, del siguiente tenor literal:

*“La Comisión Plenaria Permanente de Urbanismo, adoptó, en sesión celebrada el día 18 de febrero de 2019 el siguiente*

**DICTAMEN**

**3.- INICIO DEL EXPEDIENTE ACREDITATIVO DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA ADJUDICACIÓN DE UNA CONCESIÓN DE OBRA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE ALOJAMIENTOS DOTACIONALES SOBRE LAS PARCELAS S2 Y D3 DEL SECTOR “CASABLANCA” (JACINTO BENAVENTE, Nº 4).**

*Vista la propuesta de resolución, de fecha 6 de febrero de 2019 y elevada a esta Comisión Permanente de Urbanismo por el Primer Tte. de Alcalde Delegado de Urbanismo y Vivienda, D. Ramón Cubián Martínez, del siguiente tenor literal:*

*“El 25 de octubre de 2018, con nº de registro de entrada 33588, tuvo entrada en esta Corporación un escrito de don Andrés Horcajada Castro, en nombre y representación de la mercantil LOCARE REAL ESTATE, S.A., en el que se solicita al Ayuntamiento la admisión a trámite de la iniciativa privada en la presentación del estudio de viabilidad de una eventual concesión para la construcción de alojamientos dotacionales sobre las Parcelas S2 y D3 del Sector “Casablanca”, de conformidad con lo establecido en el artículo 247.5 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.*

*En aplicación de este artículo 247.5 LCSP, la sociedad LOCARE REAL ESTATE presentó un estudio de viabilidad para la adjudicación de una eventual concesión de obras sobre las Parcelas dotacionales S2 y D3, inscritas con los números de finca 57137 (S2) y 57139 (D3) en el Registro de la Propiedad nº 1 de Alcobendas como bienes de servicio y dominio público, propiedad del Ayuntamiento, con el fin de construir y explotar alojamientos dotacionales en las mismas. Dichos alojamientos dotacionales se definen en el PGOU 2009 como “edificaciones residenciales de carácter social, de titularidad pública ejecutada sobre suelo municipal, destinada a cubrir las necesidades de alojamiento de las personas y colectivos más desprotegidos, de menores recursos y especialmente necesitados” y este uso se podrá disponer en cualquier suelo municipal calificado para uso dotacional en las normas zonales.*

*Tanto desde el punto de vista técnico de la iniciativa formulada como desde la perspectiva del contenido formal del documento presentado, el estudio cumplía los requisitos necesarios para su admisión a trámite. Por ello, la Junta de Gobierno Local, en sesión celebrada el pasado 22 de enero de 2019, acordó admitir a trámite el Estudio de viabilidad de una eventual concesión de obras para la construcción y explotación de alojamientos dotacionales en las Parcelas S2 y D3 del Sector “Casablanca”, de conformidad con lo establecido en el artículo 247.5 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público y dentro del plazo de tres meses previsto en dicho precepto.*

*Según lo dispuesto en la Disposición adicional tercera de la LCSP, en los contratos de concesión de obras y de servicios, el expediente acreditativo de la conveniencia y oportunidad de la medida que exige el artículo 86.1 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, con el contenido reglamentariamente determinado, se tramitará conjuntamente con el estudio de viabilidad regulado en la LCSP y, por ello, la Junta de Gobierno Local acordaba igualmente dar cuenta de ese Acuerdo a este Pleno Municipal para que, en su caso, se continuase la tramitación de conformidad con el procedimiento previsto los artículos 86.1 de la LBRL y 97 del TRRL.*

*Supone esto una novedad legislativa que conlleva aplicar la regulación prevista para los expedientes sobre la iniciativa pública para el desarrollo de actividades económicas en el art. 86.1 de la LBRL, al ámbito de los contratos de concesión, dónde deberá justificarse que la iniciativa no genera riesgo para la sostenibilidad financiera del conjunto de la Hacienda municipal debiendo contener un análisis de mercado, relativo a la oferta y a la demanda existente, a la rentabilidad y a los posibles efectos de la actividad local sobre la concurrencia empresarial, junto con el reiterado estudio de viabilidad. Dicha novedad se justifica en el interés general que debe presidir e inspirar toda la actividad de los poderes públicos y la decisión misma acerca de la intervención en la vida económica no puede estar desconectada de la existencia de un interés general al que servir. La singularidad de la regulación local en la iniciativa económica de las Corporaciones Locales radica en explicitarse en la LBRL que la iniciativa, incluso cuando se trate ahora de la adjudicación de una concesión para la construcción y explotación de la obra por un privado y en condiciones de concurrencia, exige la existencia de un expediente para determinar las razones de conveniencia y oportunidad de la medida.*

*Por lo anterior, visto el informe jurídico emitido por los Servicios Municipales y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 86.1 de la Ley 7/85, reguladora de las Bases del Régimen Local en relación con los artículos 96 y 97 del Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local, así como el artículo 247 y la Disposición adicional tercera de la LCSP, este Pleno Municipal,*

#### ACUERDA

*1. Iniciar el expediente acreditativo de la conveniencia y oportunidad de la adjudicación de una concesión de obras para la construcción y explotación de alojamientos dotacionales sobre las Parcelas S2 y D3 del Sector “Casablanca” (Jacinto Benavente, nº 4).*

*Crear una Comisión Especial de Estudio para la redacción de la Memoria comprensiva de los aspectos contemplados en el artículo 97.1 b) del Real Decreto Legislativo 781/1986 en relación con los artículos 58 a 62 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales, que estará compuesta por los siguientes miembros:*

- Los Concejales de la Corporación integrantes de la Comisión Permanente de Urbanismo:

*Los Concejales integrantes de la Comisión Permanente de Urbanismo podrán ser sustituidos por cualquier miembro del mismo grupo político que se designe por dicho grupo.*

- 8 Miembros Técnicos:

- Titular de la Dirección General de Urbanismo y Obras (coordinador)
- Técnico jurídico de Urbanismo
- Técnico jurídico de Contratación
- Arquitecto de Urbanismo
- Letrado de la asesoría jurídica
- Interventor de Contabilidad y Presupuestos
- Secretaria General del Pleno.

*2. Disponer que la Comisión de Estudio, en el plazo máximo de dos meses, proceda a elaborar la MEMORIA del citado expediente y por su presidente se presente a este Pleno Municipal para su toma en consideración.*

*3. Facultar al Alcalde-Presidente para que proceda a la designación personal de los miembros de dicha Comisión.*

*Alcobendas, 6 de febrero de 2019. El PRIMER TTE. DE ALCALDE DELEGADO DEL ÁREA DE DESARROLLO URBANO. Fdo.: Ramón Cubián Martínez".*

*(.../...)*

*Sometido el asunto a votación, la Comisión Permanente de Urbanismo dictaminó favorablemente por 6 votos a favor (PP, C's, GM-UPyD) y 3 votos de abstención (IU LV CM-, PSOE, SSP), la presente propuesta. Alcobendas, 21 de febrero de 2019. LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO, GLORIA Rodríguez Marcos.*

**Efectuadas las intervenciones por los diferentes portavoces de los Grupos Municipales o miembros de la Corporación, tal y como consta en el correspondiente Diario de sesiones (Videoactas), se somete el asunto a votación, resultando el mismo aprobado por 16 votos a favor (PP, C's, GM -UPYD- y 11 abstenciones (PSOE, SSP, GM -IUCM LV-)**

### **2.2.3.- PLAN CALIDAD DEL AIRE 2018-2025: RESOLUCIÓN DE ENMIENDAS Y APROBACIÓN INICIAL.**

Visto el Dictamen emitido por la Comisión Permanente, del siguiente tenor literal:

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*



“La Comisión Plenaria Permanente de Urbanismo, adoptó, en sesión celebrada el día 18 de febrero de 2019 el siguiente

4.- PLAN CALIDAD DEL AIRE 2018-2025: RESOLUCIÓN DE ENMIENDAS Y APROBACIÓN INICIAL.

1. RESOLUCIÓN DE ENMIENDAS

A) Enmiendas de Ciudadanos

El 2 de Octubre de 2018, el Grupo Ciudadanos, presentó las siguientes enmiendas:

*“Alcobendas, a 2 de OCTUBRE de 2018.AL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE ALCOBENDAS*

*El grupo de concejales de Ciudadanos en el Ayuntamiento de Alcobendas presenta para su discusión y aprobación, si procede, las siguientes ENMIENDAS Relativas a la propuesta de Plan de Calidad del Aire 2018-2025.*

1. *ENMIENDA Medida EF3. Sustitución y Adición.*

Motivaciones

*Estudiar la posibilidad técnica para la creación de una certificación energética propia, que dará un valor añadido de garantía y marca ciudad.*

*Además, los vecinos de Alcobendas deben ser informados por parte del Ayuntamiento no sólo de las subvenciones locales sino también de aquellas ofrecidas por otras instituciones públicas. Esta información ayudará a que haya un mayor número de rehabilitaciones, repercutiendo en el beneficio general de la ciudad.*

Sustitución y Adición.

- *Sustituir la primera frase del quinto párrafo que dice: “En este contexto, el Ayuntamiento creará el registro Municipal de Certificaciones energéticas, que se encargara de” Por: “En este contexto, el Ayuntamiento creará el registro Municipal de Certificaciones energéticas, incluyendo la creación de una nueva calificación Alcobendas A+, que se encargará de”*
- *Incluir el siguiente texto al final de la descripción de la medida: “El Ayuntamiento de Alcobendas, además de otorgar subvenciones locales, facilitará a los vecinos información sobre las subvenciones estatales y autonómicas en materia de eficiencia energética de edificios.”*

2. *ENMIENDA Medida EF4. Supresión*

Motivación

*No está aprobado el Plan Parcial de los Carriles*

Supresión

*De la Medida EF4*

3. *ENMIENDA Medida EF5. Adición*

Motivación

*Dado el éxito y el ahorro energético del sistema de recogida neumática de residuos, es recomendable no sólo apostar por él en los nuevos desarrollos sino extenderlo a más zonas.*

Adición

*Incluir en el apartado Descripción de la Medida el siguiente texto al final:*

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

*“El Ayuntamiento de Alcobendas adicionalmente estudiará la viabilidad técnico-económica de extender la recogida neumática a los Distritos Norte y Centro”*

#### 4. ENMIENDA Medida EF6. Sustitución

##### Motivación

*Promover la utilización de materiales biodegradables. Además, realizar el seguimiento y control de los materiales empleados.*

##### Sustitución

*Eliminar el quinto párrafo:*

*Entre las cláusulas medioambientales, este catálogo incorpora criterios relativos a lo siguiente:*

- a) *Cláusulas que podrán ser objeto del contrato y de requerimientos de solvencia técnica*
- *Posibilidad de requerir un tipo de materiales básicos o materias primas*
  - *Posibilidad de elegir a los contratistas que actúen en el marco de un sistema de gestión ambiental y determinados estándares de calidad ambiental*
  - *Certificados forestales*
  - *Eficiencia Energética*
- b) *Cláusulas que podrán formar parte del pliego de prescripciones técnicas como condiciones mínimas.*

*Por el siguiente texto:*

*Entre las cláusulas medioambientales, este catálogo incorpora criterios relativos a lo siguiente:*

- a) *Clausulas que podrán ser objeto del contrato y de requerimientos de solvencia técnica*
- *Posibilidad de requerir un tipo de materiales básicos o materias primas biodegradables*
  - *Posibilidad de elegir a los contratistas que actúen en el marco de un sistema de gestión ambiental y determinados estándares de calidad ambiental*
  - *Certificados forestales*
  - *Eficiencia Energética*
- b) *Cláusulas que podrán formar parte del pliego de prescripciones técnicas como condiciones mínimas.*
- c) *Clausulas de seguimiento y control periódicos de los materiales*

#### 5. ENMIENDA Medida EF7. Sustitución y Adición

##### Motivación

*Se considera necesario abordar la eliminación de todas las calderas más contaminantes existentes en las instalaciones municipales. También es necesario que las luminarias sean LED (menos consumo energético). Por otro lado, las plantas de biomasa permitirían aprovechar los residuos vegetales generados por la ciudad para generar energía.*

##### Sustitución y adición

*Eliminar el texto “Cambio caldera de gasóleo a gas natural en el Pabellón Antela Parada.” Sustituirlo por: “Cambio de las calderas de gasóleo y carbón, todavía existentes en los polideportivos y centros culturales, por gas natural o pellets”.*

*Eliminar el texto: “En la Ciudad deportiva Valde las Fuentes: mejora del aislamiento de tuberías y equipos, sustitución de la caldera actual e instalación gradual de iluminación LED en las pistas de pádel” Sustituirlo por: “En la Ciudad deportiva Valde las Fuentes: mejora del aislamiento de tuberías y equipos, sustitución de la caldera actual por caldera de pellets, e instalación de iluminación LED en toda la Ciudad Deportiva”*

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

Adición del siguiente texto en el apartado “Se realizarán las siguientes actuaciones”, como cuarto punto: “Estudio de la viabilidad de transformación de los restos vegetales procedentes de podas en el término municipal de Alcobendas en energía mediante plantas de biomasa en los polideportivos”.

6. ENMIENDA Medida EF9. Sustitución

Motivación

Se considera necesario ampliar las auditorías energéticas a todos los edificios municipales

Sustitución

Eliminar el texto en el primer párrafo “va a realizar auditorías energéticas en 27 edificios públicos” Sustituirlo por: “va a realizar auditorías energéticas en todos los edificios públicos municipales”

7. ENMIENDA Medida EF12. Sustitución

Motivación

Potenciar empresas 100% verdes (el total de la energía que generan es renovable)

Sustitución

Eliminar el tercer párrafo que comienza “Por ello, resulta interesante.” Incluir el texto: “Por ello, se contratarán aquellas empresas que generen su electricidad 100% verde.”

8. ENMIENDA Medida MV10. Adición

Motivación

Los servicios de bicicleta compartida privados son una realidad y mejoran la oferta y uso de este medio de transporte. Los carriles bici ya existentes requieren actuaciones de mantenimiento para mejorar su estado. La promoción de la bicicleta conlleva la pacificación del tráfico para mejorar la convivencia con los vehículos.

Adición

Incluir en el apartado Descripción de la Medida el siguiente texto al final, como puntos octavo, noveno y décimo de “Las principales medidas que se van a tomar para la ampliación de esta red van encaminadas en la siguiente dirección:”:

- Fomento del establecimiento de servicios de bicicleta compartida privados en la ciudad para aumentar la oferta
- Mejora del estado de los actuales carriles bici así como de su señalética
- Medidas para la pacificación del tráfico

9. ENMIENDA Medida MV12. Sustitución

Motivación

El Ayuntamiento muestra su compromiso con la movilidad eléctrica instalando anualmente un número mínimo de puntos de recarga durante la vigencia del presente Plan.

Sustitución

Eliminar el texto “En base a esto se prevé que a lo largo del 2018 se instalen los primeros 8 puntos de suministro, que se distribuirán de la siguiente manera; 1 en el Ayuntamiento, 1 en cada Polideportivo (2), 1 en cada distrito (3), 1 en cada sede de la policía (2).” Incluir el texto: “En base a esto se prevé que a lo largo del 2018 se instalen los primeros 17 puntos de suministro, que se distribuirán de la siguiente manera; 2 en el Ayuntamiento, 2 en cada Polideportivo (4), 2 en cada distrito (8), 1 en cada sede de la policía (3)

Eliminar el texto “A medida que vaya creciendo la demanda de estos, se irán incrementando los puntos de recarga según necesidades y demanda.” Incluir el texto: “El Ayuntamiento de Alcobendas instalará un mínimo de 9 puntos de recarga anuales a partir de 2019 y hasta la finalización del presente Plan.

#### 10. ENMIENDA Medida MV14. Sustitución

##### Motivación

*La actualización de la Ordenanza de Movilidad debe ser el momento apropiado para regular y potenciar el uso de los VMPs en la ciudad*

##### Sustitución

*Eliminar el texto: “Además incorporará medidas disuasorias del uso del vehículo propio frente el fomento del transporte público y resto de modalidades alternativas de transporte colectivo. Esta modificación vendrá dada una vez se publique la nueva ley estatal de tráfico, recuperando espacio público para el peatón y otorgando un lugar más importante a la bicicleta con la regulación de los nuevos carriles bici, con zonas de aparcamiento disuasorias tanto para motocicletas como para el vehículo privado, etc.”*

*Sustituirlo por: “Además incorporará medidas disuasorias del uso del vehículo propio frente el fomento del transporte público y resto de modalidades alternativas de transporte colectivo. Esta modificación vendrá dada una vez se publique la nueva ley estatal de tráfico, y sus objetivos fundamentales serán:*

- *recuperar espacio público para el peatón*
- *otorgar un lugar más importante a los VMP (Vehículos de Movilidad Personal) regulando y potenciando su uso*
- *creación de zonas de aparcamiento disuasorias tanto para motocicletas como para el vehículo privado“*

#### 11. ENMIENDA Medida ISP2. Sustitución

##### Motivación

*En aras a un mayor control de la calidad del aire de Alcobendas se propone que el protocolo contemple no sólo los niveles de NO2 sino también los de los gases contaminantes PM10 y O3.*

*Incluir los gases PM10 y O3 en el protocolo de medidas a adoptar ante episodios de alta contaminación mejoraría el actual protocolo*

##### Sustitución

*Eliminar el texto: “Apoyándose en ambas normas, desde el Ayuntamiento de Alcobendas se va a definir un protocolo sobre medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación atmosférica, en concreto ante superaciones del umbral de alerta del NO2 o del valor límite horario de dióxido de nitrógeno para la protección de la salud.”*

*Sustituirlo por: “Apoyándose en ambas normas, desde el Ayuntamiento de Alcobendas se va a definir un protocolo sobre medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación atmosférica, en concreto ante superaciones del umbral de alerta del NO2 (o del valor límite horario de dióxido de nitrógeno para la protección de la salud), PM10 y O3 (ozono).”Fdo.: Horacio Rico Rodríguez. Portavoz Grupo Ciudadanos Alcobendas*

Con posterioridad, y en concreto el 07 de febrero de 2018, se presentan las siguientes enmiendas:

“Los Grupos de Concejales del Partido Popular y del Grupo de Ciudadanos, en el Ayuntamiento de Alcobendas, tomando en consideración el informe técnico emitido respecto de las mismas por parte de las Áreas de Urbanismo, Movilidad, Medio Ambiente y Mantenimiento de la Ciudad, formulan conjuntamente un total de once enmiendas al Plan de Calidad del Aire 2018-2025, de las cuales una de ellas queda viva para debate en pleno (enmienda 1)

PROPONEN:

ENMIENDA 1. SUSTITUCIÓN Y ADICIÓN. Queda viva. Se mantiene para su debate en pleno.

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

Medida EF3. Aprobación de la Ordenanza reguladora de la Concesión de Subvenciones para la mejora de la eficiencia energética de las viviendas y edificios residenciales. (pág. 28)

- El texto: “En este contexto, el Ayuntamiento creará el registro Municipal de Certificaciones energéticas, que se encargara de...”

Quedaría redactado de la siguiente manera: “En este contexto, el Ayuntamiento creará el registro Municipal de Certificaciones energéticas, incluyendo la creación de una nueva calificación Alcobendas A+, que se encargará de”

Sustituir cuarto párrafo de la medida por : Para las viviendas de nueva construcción y los que se rehabiliten o se proyecten a partir del año 2019 deberán obligatoriamente disponer de la Certificación de Eficiencia Energética A (consumos inferiores a 54,2 KWh/m2 año) Este punto queda vivo para debate en pleno.

El texto al final de la descripción de la medida quedaría redactado de la siguiente manera: “El Ayuntamiento de Alcobendas, además de otorgar subvenciones locales, facilitará a los vecinos información sobre las subvenciones estatales y autonómicas en materia de eficiencia energética de edificios.”

#### ENMIENDA 2. SUSTITUCIÓN Y ADICIÓN. Medida EF4 (pág. 29)

En el texto: “Inclusión de acciones para el fomento de las estrategias de desarrollo sostenible movilidad y eficiencia energética en los carriles”

El texto quedaría redactado de la siguiente manera:

Inclusión de acciones para el fomento de las estrategias de desarrollo sostenible movilidad y eficiencia energética en los futuros desarrollos urbanísticos.

ENMIENDA 3. ADICIÓN. Medida EF5 (pág. 31) Implantación de recogida neumática de los residuos en los nuevos desarrollos de uso residencial.

En la descripción de la medida:

En el párrafo final el texto “se estudiará la viabilidad técnico-económica de extender la recogida neumática a los Distritos Norte y Centro”

Quedaría redactado de la siguiente manera: “El Ayuntamiento de Alcobendas adicionalmente estudiará la viabilidad técnico-económica de extender la recogida neumática a los Distritos Norte y Centro”

ENMIENDA 4. SUSTITUCIÓN Medida EF6. (pág. 34) Impulso del Catálogo de Contratación Responsable del Ayuntamiento de Alcobendas y sus Organismos Autónomos.

El quinto punto Medida EF6:

Entre las cláusulas medioambientales, este catálogo incorpora criterios relativos a lo siguiente:

c) Cláusulas que podrán ser objeto del contrato y de requerimientos de solvencia técnica

- Posibilidad de requerir un tipo de materiales básicos o materias primas
- Posibilidad de elegir a los contratistas que actúen en el marco de un sistema de gestión ambiental y determinados estándares de calidad ambiental
- Certificados forestales

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

- Eficiencia Energética

d) Cláusulas que podrán formar parte del pliego de prescripciones técnicas como condiciones mínimas

El texto propuesto por CS quedaría redactado de la siguiente manera:

Entre las cláusulas medioambientales, este catálogo incorpora criterios relativos a lo siguiente:

d) Cláusulas que podrán ser objeto del contrato y de requerimientos de solvencia técnica

- Posibilidad de requerir un tipo de materiales básicos o materias primas biodegradables
- Posibilidad de elegir a los contratistas que actúen en el marco de un sistema de gestión ambiental y determinados estándares de calidad ambiental

- Certificados forestales

- Eficiencia Energética

e) Cláusulas que podrán formar parte del pliego de prescripciones técnicas como condiciones mínimas.

f) Cláusulas de seguimiento y control periódicos de los materiales

ENMIENDA 5. SUSTITUCIÓN Y ADICIÓN. Medida EF7. (pág. 36). Mejora de la eficiencia energética de las instalaciones municipales.

En la descripción de la medida:

- El texto “Cambio caldera de gasóleo a gas natural en el Pabellón Antela Parada” Quedaría la redacción de dicho texto: “Adaptar las calderas y equipos de cogeneración de los centros deportivos municipales al estudio Ecoproyecto”.

- El texto “En la Ciudad deportiva Valdela Fuentes: mejora del aislamiento de tuberías y equipos, y sustitución de la caldera actual e instalación gradual de iluminación LED en las pistas de pádel”

Quedaría la redacción del texto: “En la Ciudad deportiva Valdela Fuentes: mejora del aislamiento de tuberías y equipos, e instalación de iluminación LED en toda la Ciudad Deportiva”

- La redacción del texto como un cuarto punto quedaría: “Se realizarán las siguientes actuaciones: “Estudio de la viabilidad de transformación de los restos vegetales procedentes de podas en el término municipal de Alcobendas en energía mediante plantas de biomasa en los polideportivos”

ENMIENDA 6. SUSTITUCIÓN Y ADICIÓN. Medida EF9. (pág. 39) Auditoria energética 27 edificios.

El texto “va a realizar auditorías energéticas en 27 edificios públicos” quedaría redactado de la siguiente manera:

“va a realizar auditorías energéticas en, al menos, el 50% de los edificios públicos municipales”

ENMIENDA 7. SUSTITUCIÓN Y ADICIÓN. Medida EF12 (pág. 45). Consumo municipal de energía eléctrica con garantía de origen.

En la descripción de la medida, en el tercer párrafo el texto: “Por ello, resulta interesante...” Quedaría redactado de la siguiente manera: “Por ello, se contratarán aquellas empresas que generen su electricidad 100% verde.”

ENMIENDA 8. ADICIÓN. Medida MV10. (Pág. 66). Fomento de la bicicleta.

En el apartado Descripción de la Medida se incluye el siguiente texto al final, como puntos octavo, noveno y décimo: “Las principales medidas que se van a tomar para la ampliación de esta red van encaminadas en la siguiente dirección:”:  
Quedaría redactado el siguiente texto:

Las principales medidas que se van a tomar para la ampliación de esta red van encaminadas en la siguiente dirección:”:

- Fomento del establecimiento de servicios de bicicleta compartida privados en la ciudad para aumentar la oferta
- Mejora del estado de los actuales carriles bici así como de su señalética
- Medidas para la pacificación del tráfico

ENMIENDA 9. SUSTITUCIÓN Y ADICIÓN. Medida MV12. (pág. 70). Instalación de puntos de recarga públicos de vehículos eléctricos

En la descripción de la medida el siguiente texto:

- “En base a esto se prevé que a lo largo del 2018 se instalen los primeros 8 puntos de suministro, que se distribuirán de la siguiente manera; 1 en el Ayuntamiento, 1 en cada Polideportivo (2), 1 en cada distrito (3), 1 en cada sede de la policía (2).”

Quedaría redactado de la siguiente manera:

“En base a esto se prevé que a lo largo del 2019 se instalen los primeros 17 puntos de suministro, que se distribuirán de la siguiente manera; 2 en el Ayuntamiento, 2 en cada Polideportivo (4), 2 en cada distrito (8), 1 en cada sede de la policía (3)

- el siguiente texto: “A medida que vaya creciendo la demanda de estos, se irán incrementando los puntos de recarga según necesidades y demanda.” Quedaría redactado de la siguiente manera: “El Ayuntamiento de Alcobendas instalará un mínimo de 9 puntos de recarga anuales a partir de 2020 y hasta la finalización del presente Plan.

ENMIENDA 10. SUSTITUCIÓN Y ADICIÓN. MV14. (pág. 74) Revisión de la Ordenanza de Tráfico y de Circulación.

En la descripción de la medida:

- el texto: “Además incorporará medidas disuasorias del uso del vehículo propio frente el fomento del transporte público y resto de modalidades alternativas de transporte colectivo. Esta modificación vendrá dada una vez se publique la nueva ley estatal de tráfico, recuperando espacio público para el peatón y otorgando un lugar más importante a la bicicleta con la regulación de los nuevos carriles bici, con zonas de aparcamiento disuasorias tanto para motocicletas como para el vehículo privado, etc.”

Quedaría redactado de la siguiente forma: “Además incorporará medidas disuasorias del uso del vehículo propio frente el fomento del transporte público y resto de modalidades alternativas de transporte colectivo. Esta modificación vendrá dada una vez se publique la nueva ley estatal de tráfico, y sus objetivos fundamentales serán:

- .- Recuperar espacio público para el peatón
- .- Otorgar un lugar más importante a los VMP (Vehículos de Movilidad Personal) regulando y potenciando su uso
- .- Creación de zonas de aparcamiento disuasorias tanto para motocicletas como para el vehículo privado”

ENMIENDA 11. SUSTITUCIÓN Y ADICIÓN. Medida ISP2 (pág.79) Protocolo de actuación ante alta contaminación

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

En la descripción de la medida:

- el siguiente texto: “Apoyándose en ambas normas, desde el Ayuntamiento de Alcobendas se va a definir un protocolo sobre medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación atmosférica, en concreto ante superaciones del umbral de alerta del NO<sub>2</sub> o del valor límite horario de dióxido de nitrógeno para la protección de la salud.”

Quedaría redactado de la siguiente manera: “Apoyándose en ambas normas, desde el Ayuntamiento de Alcobendas se va a definir un protocolo sobre medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación atmosférica, en concreto ante superaciones del umbral de alerta del NO<sub>2</sub> (o del valor límite horario de dióxido de nitrógeno para la protección de la salud), PM10 y O<sub>3</sub> (ozono).”

Alcobendas a 7 de Febrero de 2019. Fdo. Ramón Cubián Martínez. Portavoz Grupo PP.  
Fdo. Horacio Rico Rodríguez. Portavoz Grupo Ciudadanos”.

El tratamiento de las enmiendas que se modifican respecto a las presentadas inicialmente es, al amparo del artículo 111.2 del ROP, el de enmiendas in voce que son formallizadas por escrito, según la recomendación de esa Secretaría a efectos de preservar la seguridad jurídica de los concejales.

Se procede a la votación de las enmiendas, con el siguiente resultado:

Enmienda nº 1; 2 votos a favor (C’s, y GM -UPyD-), 4 en contra del (PP) Y 3 abstenciones de (SSP, GM -IU/LV CM, PSOE). Siendo rechazada la presente enmienda se reserva el Grupo su debate y votación plenario.

Acto seguido se procede a la votación individualizada de las enmiendas 2 a 11, siendo todas ellas aprobadas con idéntico resultado: unanimidad.

#### B) ENMIENDAS DE UPyD.

Con fecha 3 de octubre de 2018, UPyD, presenta las siguientes enmiendas:

*El co-portavoz del Grupo Mixto, y concejal de UPyD, Miguel Ángel Arranz Molins, presenta para su discusión y aprobación, si procede, la siguiente PROPUESTA DE ENMIENDAS AL PLAN DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE DE ALCOBENDAS 2018-2025 sobre la base del texto que a continuación se explicita:*

##### **ENMIENDA NÚMERO 1:**

- Tipo de enmienda: Nueva creación.

- Medida: EF.13 Promoción del autoconsumo energético (página 22)

*Incremento progresivo del porcentaje de bonificación del Impuesto de Bienes Inmuebles a usuarios que procedan a la instalación de sistemas de autoconsumo energético procedente de fuentes naturales.*

- Objetivo:

*Aplicar modificaciones progresivas en la Ordenanza Fiscal nº 4.1 Reguladora del Impuesto sobre Bienes Inmuebles con el objetivo de impulsar la instalación de sistemas que promuevan el autoconsumo energético. Se utilizará la bonificación en la cuota íntegra del impuesto, correspondiente a bienes inmuebles de naturaleza urbana ya construidos, para*

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*



aplicar rebajas a los usuarios que instalen sistemas para el aprovechamiento térmico o eléctrico de la energía proveniente del sol para autoconsumo, siempre que presenten un suministro de energía mínimo del total del consumo energético del inmueble, que los sistemas no formen parte de obras de rehabilitación del edificio, a las cuales es de aplicación el Código Técnico de la Edificación aprobado por RD 314/06 de 17 de marzo, y que las instalaciones para producción de calor incluyan colectores homologados por la administración competente.

**ENMIENDA NÚMERO 2:**

- Tipo de enmienda: Nueva creación.

- Medida: EF.14 Impulso del Plan Integral de Residuos (página 22)

Campañas de comunicación y concienciación para revertir el descenso en el volumen de materiales reciclados en las islas ecológicas de la ciudad.

- Objetivo:

A la vista de los datos oficiales del Informe Anual del Departamento de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Alcobendas, en los últimos cinco años se ha producido un descenso significativo en los kilogramos de residuos reciclables. Concretamente, como se puede apreciar en la tabla que a continuación se adjunta, el volumen de papel y cartón, vidrio, pilas y aceite doméstico reciclado se ha reducido entre un 90% y un 30% del máximo de material reciclado aunque desde entonces haya aumentado en más de 7.000 personas los vecinos residentes en la ciudad.

Se pretende revertir este estancamiento con medidas eficientes de comunicación institucional tendentes a concienciar a la población de los beneficios sociales del reciclaje y medidas de aproximación de las islas ecológicas a todos los barrios.

### Departamento de Medio Ambiente



2001	1.844.380	2009	2.678.935
2002	1.947.559	2010	2.958.888
2003	2.106.509	2011	2.640.894
2004	2.189.134	2012	2.161.032
2005	2.346.050	2013	2.014.560
2006	2.557.396	2014	1.983.158
2007	2.714.527	2015	1.899.206
2008	2.965.571	2016	2.126.846



2001	444.160	2009	1.689.937
2002	668.910	2010	2.190.255
2003	686.900	2011	2.349.163
2004	892.155	2012	2.384.940
2005	895.666	2013	2.403.108
2006	1.102.234	2014	2.243.939
2007	1.910.277	2015	1.336.573
2008	1.964.883	2016	1.312.338



2001	11.300	2009	19.120
2002	7.400	2010	24.960
2003	7.320	2011	21.740
2004	10.760	2012	11.400
2005	14.650	2013	11.310
2006	14.360	2014	7.804
2007	13.295	2015	7.772
2008	18.080	2016	9.652



2011	2.020	2014	33.185
2012	34.845	2015	37.150
2013	39.020	2016	21.160

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

**ENMIENDA NÚMERO 3:**

- Tipo de enmienda: *Modificación: adición de nuevo texto en la medida MV.8.*

- Medida: *MV.8 Impulso de la movilidad sostenible en trabajadores municipales (página 62)*

*Promoción de la plataforma de uso de coche compartido entre trabajadores municipales con ayudas económicas o número de horas de asuntos propios.*

- Objetivo:

*La plataforma de uso de coche compartido entre trabajadores municipales está enunciada en el Plan de Movilidad del Ayuntamiento de Alcobendas y sin embargo no se ha implantado de forma efectiva, ni se ha evaluado su éxito o fracaso. El objetivo es concretar el impulso con incentivos económicos o sociales para que empleados municipales valoren su adscripción al programa de uso de vehículo compartido reduciendo la emisión de gases contaminantes y liberando plazas de aparcamiento en el barrio.*

**ENMIENDA NÚMERO 4:**

- Tipo de enmienda: *Modificación: adición del texto que se adjunta en la medida MV.7.*

- Medida: *MV.7 Renovación y optimización de la flota de vehículos municipales hacia tecnologías menos contaminantes:*

*Venta del coche oficial Audi A-6 de uso exclusivo del alcalde (página 47)*

*Hacer valer el papel ejemplarizante de la administración pública para acabar con el uso de vehículos oficiales que usan carburantes altamente contaminantes.*

- Objetivo:

*El Ayuntamiento de Alcobendas, consciente de la problemática ambiental debe trabajar en aplicar acciones ejemplarizantes y que tengan efectos directos en la reducción de emisiones de gases contaminantes en el municipio. La transformación del parque público circulantes comenzará por la venta inmediata del Audi A-6 de uso exclusivo del alcalde de Alcobendas como coche oficial por ser foco de emisiones diarias altamente contaminantes.*

**ENMIENDA NÚMERO 5:**

- Tipo de enmienda: *Nueva creación.*

- Medida: *MV.15 Creación de la red de aparcamientos disuasorios (página 47)*

*Con el objetivo de reducir el tráfico de vehículos, y por tanto la emisión de gases contaminantes en las calles del núcleo urbano de Alcobendas se creará una red de aparcamientos disuasorios, correctamente conectada a la red de transporte público, y con la promoción y señalización oportuna para el conocimiento general.*

- Objetivo:

*El Ayuntamiento de Alcobendas procederá en el periodo 2018-2025 a la creación, y señalización de las zonas de aparcamiento ya existentes, de una red de parking disuasorios con un volumen de plazas de aparcamiento suficiente para absorber la demanda latente en la ciudad.*

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

*Se creará un plano de ubicación de los aparcamientos que será convenientemente informado a los usuarios por los canales de comunicación institucionales.*

*Además, se amoldarán las rutas de autobús urbano y las rutas de autobuses lanzadera cofinanciadas junto a las empresas ubicadas en Alcobendas para ofrecer una plena interconexión entre el transporte público y la red de aparcamientos disuasorios.*

#### **ENMIENDA NÚMERO 6:**

*- Tipo de enmienda: Nueva creación.*

*- Medida: MV.16 Estudio de la peatonalización en calles del Distrito Centro de Alcobendas (página 47)*

*Se darán instrucciones concretas a los redactores del Máster Plan para la renovación del Polígono Industrial y el Distrito Centro de Alcobendas con el objetivo de que realicen un estudio del impacto medioambiental y comercial que tendría la progresiva peatonalización de las calles de la almendra central del Distrito Centro .*

*- Objetivo:*

*Como quiera que la principal fuente de emisiones contaminantes a la que se ven expuestos los vecinos de Alcobendas es el tráfico rodado, se pretende iniciar el progresivo cierre al tráfico rodado de la calles de la almendra central de Alcobendas en las que por su tamaño tiene gran impacto contaminante la presencia de vehículos que funcionan con combustible. Se estudiará en el marco de la redacción del MasterPlan, ya presupuestado, los efectos positivos para la salud física de los vecinos y la salud económica del Distrito Centro que tendría la habilitación exclusiva peatonal.*

#### **ENMIENDA NÚMERO 7:**

*- Tipo de enmienda: Nueva creación.*

*- Medida: MV.17 Proyecto Smart Cities: Análisis de la movilidad con tecnologías Big Data (página 47).*

*En el marco del programa Smart Cities que tiene por objeto la incorporación de elementos de inteligencia artificial, eficiencia y sostenibilidad en la gestión de la movilidad urbana, se propone realizar un análisis de la Movilidad de Alcobendas usando algoritmos propios de tecnologías Big Data para encontrar patrones de comportamiento en los vecinos y trabajadores que permitan reordenar el tráfico urbano o implantar soluciones de movilidad de éxito contrastado a la vista de los datos.*

#### **ENMIENDA NÚMERO 8:**

*- Tipo de enmienda: Nueva creación.*

*- Medida: ISP.5 Protocolo de información en escenarios de alto nivel de Ozono O3 (página 76).*

*Creación de un protocolo de información pública utilizando todos los canales institucionales, prensa local y elementos informativos del mobiliario urbano en escenarios donde se supere el umbral de ozono. Se proporcionará información inmediata y apropiada en todas las ocasiones que Alcobendas supere el umbral de información y que por tanto exista riesgo para la salud humana de los grupos de población especialmente vulnerables expuestos a altos niveles de Ozono.*

- Objetivo:

*A la vista de los datos proporcionados por el informe técnico del Plan de mejora de la calidad del aire de Alcobendas en sus páginas 13, 14 y 15, la ciudad de Alcobendas es la que en más ocasiones se ha visto expuesta a alcanzar altos niveles de Ozono de todas las analizadas en el Corredor del Henares. En los años 2015 y 2016 (últimos años a estudio) se han superado en 28 ocasiones el umbral de información a partir del cual una breve exposición a esos niveles de ozonos puede comportar riesgos importantes para la salud física de los vecinos de Alcobendas. Se pretende crear canales rápidos de información concreta y efectiva para trasladar a todos los vecinos siempre que se produzcan esos escenarios de superación del umbral de información por presencia de altos índices de Ozono en el aire.*

**ENMIENDA NÚMERO 9:**

- Tipo de enmienda: Nueva creación.

- Medida: 3.2.4 URBANISMO SOSTENIBLE

*US 1. Senda verde para conectar y proteger los espacios naturales del Monte de Valdelatas y la Dehesa Boyal.*

*US 2. Informes de afectación a la movilidad previos a nuevos desarrollos urbanos.*

*US 3. Ampliación de los m<sup>2</sup> de zonas ajardinadas.*

- Objetivo:

*Se propone la creación de una cuarta área de medidas a incluir en el Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Alcobendas que recoge tres propuestas concretas encaminadas a implantar desde las áreas de Medio Ambiente y Urbanismo con visión ecológica y sostenibles del futuro de la ciudad.*

- *US 1. Senda verde para conectar y proteger los espacios naturales del Monte de Valdelatas y la Dehesa Boyal.*

*Se propone la creación de 3 kilómetros de senda verde, apta para bicicleta y recorrido a pie, con una doble función: en primer lugar impulsar el ejercicio saludable entre los vecinos de Alcobendas realizando actividades físicas que no contaminan y en segundo lugar se propone unir con esa senda verde los espacios naturales protegidos del Monte de Valdelatas y la Dehesa Boyal para acentuar su protección medio ambiente y prevenir su ecosistema de potenciales acciones urbanísticas. La senda verde conectará ambos espacios verdes por el linde superior de Fuentelucha y el futuro desarrollo de Los Carriles. Para su ejecución efectiva se modificarán oportunamente los Planes Urbanísticos que sean necesarios.*

- *US 2. Informes de afectación a la movilidad previos a nuevos desarrollos urbanos:*

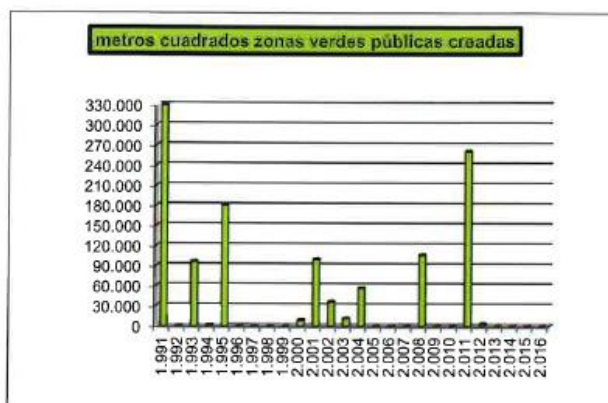
*La creación de entornos sostenibles está muy relacionada con el urbanismo y la construcción planificada de accesos oportunos. Por ello, el Ayuntamiento de Alcobendas se compromete a que todos los expedientes de urbanismo que impliquen un nuevo desarrollo de viviendas en la ciudad cuenten con un informe obligatorio que analice el impacto al tráfico, la movilidad y la contaminación que tendría su puesta en marcha atendiendo a las infraestructuras, accesos y transportes públicos vigentes en el momento de su ejecución.*

- *US 3. Ampliación de los m<sup>2</sup> de zonas ajardinadas:*

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

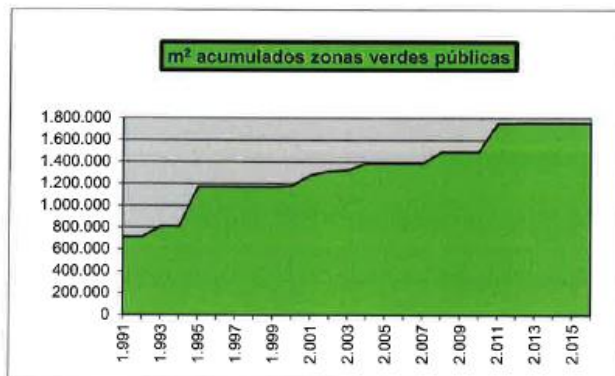
Conforme a los datos del último informe de Medio Ambiente ha pasado más de un lustro sin un incremento significativo de las áreas públicas destinadas a zonas verdes o zonas ajardinadas. Mediante el presente Plan de Mejora de Calidad del Aire el Ayuntamiento se compromete a incrementar en el periodo 2018-2025 en un 20% los metros cuadrados destinados a zonas verdes con el objetivo de generar entornos eco sostenibles e impulsar la limpieza del aire de la ciudad.

A tal efecto, se impulsarán las negociaciones para la recuperación de un uso civil de los actuales terrenos militares de El Goloso al objeto de impulsar en ese espacio un gran parque de la biodiversidad que conecte los espacios naturales de la Dehesa Boyal y el Monte de Valdelatas.



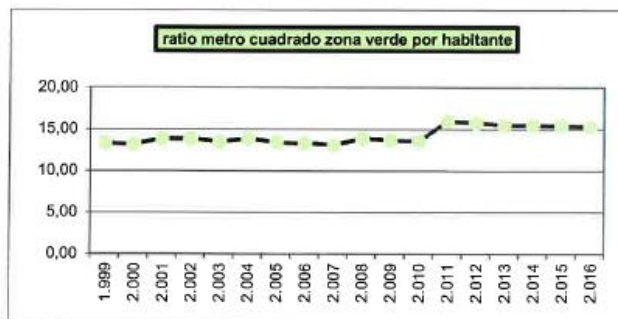
**Cifras**

1.991	338.540	2.004	56.917
1.992	700	2.005	0
1.993	96.706	2.006	0
1.994	3.000	2.007	0
1.995	180.400	2.008	106.000
1.996	0	2.009	0
1.997	0	2.010	0
1.998	0	2.011	261.000
1.999	0	2.012	3.500
2.000	8.500	2.013	0
2.001	100.000	2.014	0
2.002	36.414	2.015	0
2.003	11.446	2.016	0



**Cifras**

1.991	713.210	2.004	1.386.287
1.992	713.910	2.005	1.386.287
1.993	810.010	2.006	1.386.287
1.994	813.010	2.007	1.386.287
1.995	1.173.010	2.008	1.492.000
1.996	1.173.010	2.009	1.492.000
1.997	1.173.010	2.010	1.492.000
1.998	1.173.010	2.011	1.753.000
1.999	1.173.010	2.012	1.756.500
2.000	1.181.510	2.013	1.756.500
2.001	1.281.510	2.014	1.756.500
2.002	1.317.924	2.015	1.756.500
2.003	1.329.370	2.016	1.756.500



**Cifras**

1.999	13,34	2.008	13,87
2.000	13,18	2.009	13,67
2.001	13,84	2.010	13,55
2.002	13,85	2.011	15,97
2.003	13,50	2.012	15,81
2.004	13,82	2.013	15,50
2.005	13,43	2.014	15,48
2.006	13,31	2.015	15,42
2.007	13,08	2.016	15,32

ENMIENDA NÚMERO 10:

- Tipo de enmienda: Nueva creación.

- Medida: 3.2.5 PREVENCIÓN CONJUNTA DE LA CONTAMINACIÓN DE ALCOBENDAS Y SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES.

PC 1. Implementar rutas de transporte colectivo urbano conjuntas entre Alcobendas y San Sebastián de los Reyes.

PC 2. Creación de la mesa de coordinación de la movilidad entre Alcobendas y San Sebastián de los Reyes.

- Objetivo:

Se propone la creación de una quinta área de medidas a incluir en el Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Alcobendas que recoge dos propuestas concretas encaminadas a articular conjuntamente con la ciudad de San Sebastián de los Reyes políticas de movilidad sostenible, prevención de escenarios de alta contaminación y mejora conjunta de la calidad del aire.

Las medidas están justificadas incluso por la Comunidad de Madrid que, tal y como se nos presenta en el informe técnico que acompaña el Plan de Mejora de la Calidad del Aire, contempla a Alcobendas y San Sebastián de los Reyes como un núcleo poblacional de menos de 250.000 habitantes para los que destina la misma estación de mediciones de la calidad de aire y para los que recomienda la adopción de medidas y protocolos de prevención similares.

- PC 1. Implementar rutas de transporte colectivo urbano conjuntas entre Alcobendas y San Sebastián de los Reyes.

El objetivo es rediseñar alguna línea de autobús urbano que en la actualidad no ofrece servicio eficiente ni de calidad para los vecinos con el objetivo de crear rutas que conecten puntos de interés de ambas ciudades permitiendo a los vecinos de Alcobendas acudir a centros comerciales como el Plaza Norte o Allegra, al Hospital Infanta Sofía, al Polideportivo de la Dehesa Boyal o a la zona del Polígono Industrial de San Sebastián de los Reyes en un único medio de locomoción del transporte público o con una interconexión más ágil y atractiva.

- PC 2. Creación de la mesa de coordinación de la movilidad entre Alcobendas y San Sebastián de los Reyes.

Se trata de dar cumplimiento efectivo a la moción aprobada por mayoría absoluta en el pasado Pleno de junio de 2018 y que buscaba la creación de una Mesa Permanente de Coordinación Integral de Políticas de Movilidad entre Alcobendas y San Sebastián de los Reyes para mejorar de las conexiones y reducir el tráfico rodado de vehículos que genera contaminación.

El objetivo de la mesa de diálogo y coordinación será la redacción conjunta de un Plan Director de Movilidad que, entre otras acciones, incluya que ambas administraciones coordinen su diseño urbanístico, la prevención de escenarios de alta contaminación, los efectivos de la Policía Local, las rutas de autobuses urbanos, la ubicación de nuevos aparcamientos y la gestión integral común de todas las políticas de movilidad.

Posteriormente con fecha 7 de febrero de 2019 se presentan las siguientes:

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

*“El Grupo de Concejales del Partido Popular y el Grupo Mixto (UPyD), en el Ayuntamiento de Alcobendas, tomando en consideración el informe técnico emitido respecto de las mismas por parte de las Áreas de Urbanismo, Movilidad, Medio Ambiente y Mantenimiento de la Ciudad, formulan conjuntamente un total de diez enmiendas al Plan de Calidad del Aire 2018-2025, de las cuales siete de ellas quedan transadas (enmiendas 1,2,3,5,6,7,10), una de ellas queda retirada por UPYD( enmienda 8) y dos de ellas quedan vivas para debate en pleno (enmiendas 4 y 9).*

**PROPONEN:**

*ENMIENDA 1. (ADICIÓN Y SUSTITUCIÓN) EF.13 Promoción del autoconsumo energético (página 22)*

*Se incluye el texto final, y se sustituye la palabra “procedan” por la de “inicien”, quedando la enmienda con la siguiente redacción:*

*Incremento progresivo del porcentaje de bonificación del Impuesto de Bienes Inmuebles a usuarios que inicien la instalación de sistemas de autoconsumo energético procedente de fuentes naturales, en los márgenes permitidos por la ley.*

*ENMIENDA 2.(ADICIÓN Y SUSTITUCIÓN) EF.14 Impulso del Plan Integral de Residuos (página 22)*

*Se sustituye la frase “revertir el descenso en el volumen de materiales reciclados” por “fomentar el reciclaje y el correcto uso”, quedando la enmienda con la siguiente redacción:*

*Campañas de comunicación y concienciación para fomentar el reciclaje y el correcto uso de las islas ecológicas de la ciudad.*

*ENMIENDA 3. (ADICIÓN Y SUPRESIÓN) MV.8 Impulso de la movilidad sostenible en trabajadores municipales (página 62)*

*Se suprime la frase final “con ayudas económicas o número de horas de asuntos propios” y se incluye el párrafo intermedio “ya presente en la Intranet municipal”, quedando la enmienda con la siguiente redacción:*

*Promoción de la plataforma, ya presente en la Intranet municipal, de uso de coche compartido entre trabajadores municipales.*

*ENMIENDA 4. No transada, queda viva para su debate en pleno.*

*MV.7 Renovación y optimización de la flota de vehículos municipales hacia tecnologías menos contaminantes (página 47)*

*Venta del coche oficial Audi A-6 de uso exclusivo del alcalde*

*ENMIENDA 5. (ADICIÓN) MV.15 Creación de señales para guiar a los vehículos a la red de aparcamientos disuasorios (página 47)*

*El texto quedaría redactado de la siguiente forma:*

*Con el objetivo de reducir el tráfico de vehículos, y por tanto la emisión de gases contaminantes en las calles del núcleo urbano de Alcobendas se creará una señalética especial y planos para ser compartidos en internet que ayude a los vehículos a localizar los aparcamientos disuasorios presentes en la ciudad y que informen de las conexiones de los aparcamientos con la red de transporte público.*

*ENMIENDA 6. (ADICIÓN) MV.16 Estudio de la peatonalización en calles del Distrito Centro de Alcobendas (página 47)*

*El texto quedaría redactado de la siguiente forma:*

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

Se darán instrucciones concretas a los redactores del Máster Plan para la renovación del Polígono Industrial y el Distrito Centro de Alcobendas con el objetivo de que realicen un estudio del impacto medioambiental y comercial que tendría la progresiva peatonalización de las calles de la almendra central del Distrito Centro.

ENMIENDA 7. (ADICIÓN) MV.17 Proyecto Smart Cities: Análisis de la movilidad con tecnologías Big Data (página 47).

El texto quedaría redactado de la siguiente forma:

En el marco de la redacción del próximo Plan de Movilidad Urbana Sostenible se estudiará realizar un análisis del tráfico de Alcobendas usando algoritmos propios de tecnologías Big Data para encontrar patrones de comportamiento en los vecinos y trabajadores que permitan reordenar el tráfico urbano o implantar soluciones de movilidad de éxito contrastado a la vista de los datos.

ENMIENDA 8. RETIRADA POR UPYD

ENMIENDA 9. (ADICIÓN) (Creación de nuevo punto 3.2.4) PUNTO US1. Queda viva para debate en pleno

#### 3.2.4 URBANISMO SOSTENIBLE

US 1. Senda verde para conectar y proteger los espacios naturales del Monte de Valdelatas y la Dehesa Boyal.

US 2. Informes de afectación a la movilidad previos a nuevos desarrollos urbanos.

US 3. Estudiar la ampliación de los m<sup>2</sup> de zonas ajardinadas.

ENMIENDA 10 (ADICIÓN) (creación nuevo 3.2.5)

#### 3.2.5 PREVENCIÓN CONJUNTA DE LA CONTAMINACIÓN DE ALCOBENDAS Y SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES.

PC 1. Instar al Consorcio de Transportes a que estudie implementar rutas de transporte colectivo urbano conjuntas entre Alcobendas y San Sebastián de los Reyes.

PC 2. Creación de la mesa de coordinación de la movilidad entre Alcobendas y San Sebastián de los Reyes.

*Alcobendas a 7 de Febrero de 2019. Fdo. Ramón Cubián Martínez Martínez. Portavoz Grupo PP. Fdo. Miguel Ángel Arranz. Co-Portavoz Grupo MIXTO (UPyD)”.*

Se procede a la votación individualizada de las enmiendas de formuladas conjuntamente por PP y GM-UPyD-, habiéndose retirado la 8, resultando lo siguiente: Enmiendas 4 y 8 son rechazadas en seno de Comisión al haber obtenido en segunda votación el resultado de 4 votos a favor (C's, SSP, PSOE y GM -UPyD-), 4 en contra (PP) Y 1 abstención de GM -IU/LV CM. Se mantienen para su debate en el Pleno.

Enmiendas 1, 2, 3, 5, 6, 7 y 10, aprobadas por unanimidad de los presentes

## 2. DICTAMEN A LA APROBACIÓN.

Vista la propuesta de resolución, de fecha 13 de febrero de 2019 y elevada a esta Comisión Permanente de Urbanismo por la Concejala Delegada de Medio Ambiente, Mantenimiento de la Ciudad y Relaciones Institucionales, D<sup>a</sup> María José Ortiz Iglesias-Ussel, del siguiente tenor literal:

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*



*“La Junta de Gobierno Local de este Ayuntamiento, en sesión celebrada el pasado 4 de septiembre de 2018, acordó aprobar el Proyecto del PLAN DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE DE ALCOBENDAS 2018-2025, en el que se recogen 30 medidas agrupadas en tres ámbitos diferenciados: mejora de la eficiencia energética en la edificación y la gestión municipal; mejora de la movilidad, promoción de modos alternativos y uso de combustibles de bajas emisiones; información, sensibilización y participación en la mejora de la calidad del aire del municipio. Igualmente, en esa sesión de la Junta se resolvió también elevar el citado Proyecto, acompañado del expediente íntegro tramitado, a la Comisión plenaria competente, de conformidad con lo establecido en el artículo 195 del Reglamento Orgánico del Pleno de Alcobendas.*

*El 2 de octubre siguiente el Grupo Político Ciudadanos presentó en el Registro del Pleno enmiendas relativas a ese Proyecto, constando igualmente en el expediente que el Grupo Político UPyD, el 3 de octubre y en el mismo Registro del Pleno presentó sus enmiendas a este Proyecto del Plan de Mejora de la Calidad del Aire. Dichas enmiendas, con un contenido particularmente técnico o político, fueron analizadas en un primer Informe de los Servicios Jurídicos municipales de fecha 10 de octubre de 2018, motivando igualmente la emisión de un informe conjunto suscrito por los Directores de Urbanismo, Medio Ambiente y Policía municipal, de 6 de noviembre, con el resultado que obra en el expediente. A la vista de todo lo anterior, el 7 de febrero de 2019 los grupos de concejales del Partido Popular y de Ciudadanos, por un lado, y del mismo Partido Popular y de UPyD, por otro, han formulado conjuntamente una serie de enmiendas, en los términos referidos en los escritos presentados por dichas formaciones políticas; enmiendas conjuntas con el alcance expresado que ha provocado la emisión de sendos informes, técnico y jurídico, de los servicios municipales, a cuyas conclusiones resulta ahora procedente remitirse.*

*En consecuencia, visto el texto del Proyecto aprobado por la Junta de Gobierno Local, las enmiendas presentadas así como los informes que obran en el expediente y en ejercicio de la competencia prevista en el artículo 123.1.d) de la Ley 7/1985, de Bases de Régimen Local, este Pleno Municipal,*

#### ACUERDA

*1. Aprobar inicialmente el PLAN DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE DE ALCOBENDAS 2018- 2025, elaborado con el objetivo de mejorar la calidad del aire de Alcobendas, incidiendo en aquellos sectores de mayor impacto en la ciudad, en los distintos ámbitos diferenciados referidos en la motivación de esta resolución; documento éste del Plan que figura en el expediente administrativo tramitado al efecto.*

*2. Someter el expediente a información pública por plazo de un treinta días, mediante anuncios a insertar en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y en un diario de los de mayor circulación de la provincia, así como mediante la publicación por medios telemáticos a la que se refiere el artículo 70 de la Ley 7/85 de Bases del Régimen Local.*

*Concejal Delegada de Medio Ambiente, Mantenimiento de la Ciudad y Relaciones Institucionales. Fdo.: María José Ortiz Iglesias-Ussetl”.*

El texto dictaminado favorablemente, incluidas las enmiendas aprobadas es el siguiente:

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

### 1 INTRODUCCIÓN

### 2 DIAGNÓSTICO DE LA CALIDAD DEL AIRE

#### 2.1 Descripción general del municipio de Alcobendas

#### 2.2 Descripción de la Red de Calidad del aire

#### 2.3 Evaluación de la calidad del aire

##### 2.3.1 Partículas PM10

##### 2.3.2 Dióxido de nitrógeno NO<sub>2</sub>

##### 2.3.3 Ozono O<sub>3</sub>

#### 2.4 Inventario de emisiones

#### 2.5 Grado de ejecución de las actuaciones previas

### 3. OBJETIVOS Y MEDIDAS DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE

#### 3.1 Objetivos para el periodo 2018-2025

#### 3.2 Medidas incluidas en el Plan

##### 3.2.1 Mejora de la eficiencia energética en la edificación y la gestión municipal

##### 3.2.2 Mejora de la movilidad, promoción de modos de transporte alternativos y uso de combustibles de bajas emisiones

##### 3.2.3 Información, sensibilización y participación en la mejora de la calidad del aire del municipio

### 4. PLAN DE SEGUIMIENTO

#### 4.1.1 Indicadores relativos a las medidas de Mejora de la eficiencia energética en la edificación y la gestión municipal

#### 4.1.2 Indicadores relativos a las medidas de mejora de la movilidad, promoción de modos de transporte alternativos y uso de combustibles de bajas emisiones

#### 4.1.3 Indicadores relativos a las medidas de Información, sensibilización y participación en la mejora de la calidad del aire del municipio

ANEXO

PLANO CONCENTRACIÓN DE MONÓXIDO DE CARBONO (CO)

PLANO CONCENTRACIÓN DE ÓXIDOS DE NITRÓGENO (NO<sub>x</sub>)

PLANO CONCENTRACIÓN DE COMPUESTOS ORGÁNICOS VOLÁTILES NO METÁLICOS (COVNM)

PLANO CONCENTRACIÓN DE DIÓXIDO DE CARBONO, METANO Y ÓXIDO NITROSO EN CO<sub>2EQ</sub>

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Parámetros a medir por tipo de estación

Tabla 2. Municipios de la Zona 2 Corredor del Henares

Tabla 3. Parámetros a medir por tipo de estación

Tabla 4. Ubicación de la estación de medida de Alcobendas

Tabla 5. Número de superaciones del valor límite diario, 50 µm<sup>3</sup> descontando episodios de origen natural (no más de 35 superaciones/año)

Tabla 6. Ozono, O<sub>3</sub> Número de superaciones del umbral de información

Tabla 7. Principales contaminantes acidificadores, precursores de ozono y gases de efecto invernadero en Alcobendas

Tabla 8. Grado de ejecución de las medidas del Plan de Calidad del aire 2012-2016

Tabla 9. Medidas incluidas en el eje estratégico Información, sensibilización y participación en la mejora de la calidad del aire del municipio

Tabla 10. Medidas incluidas en el eje estratégico de Mejora de la movilidad, promoción de modos de transporte alternativos y uso de combustibles de bajas emisiones

Tabla 11. Medidas incluidas en el eje estratégico Información, sensibilización y participación en la mejora de la calidad del aire del municipio

Tabla 12. Indicadores del Plan de Seguimiento eje Mejora de la eficiencia energética en la edificación y la gestión municipal.

Tabla 13. Indicadores del Plan de Seguimiento eje Mejora de la movilidad, promoción de modos de transporte alternativos y uso de combustibles de bajas emisiones.

Tabla 14. Indicadores del Plan de Seguimiento eje Información, sensibilización y participación en la mejora de la calidad del aire del municipio.

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Zona 2. Corredor del Henares.

Gráfico 2. Partículas PM10 con descuento,  $\mu/m^3$ . Resultados media anual estaciones Corredor del Henares.

Gráfico 3. Partículas PM10 con descuento,  $\mu/m^3$ . Resultados media anual Corredor del Henares y Media de la Red.

Gráfico 4. Dióxido de Nitrógeno,  $NO_2$   $\mu/m^3$ . Resultados media anual estaciones Corredor del Henares.

Gráfico 5. Dióxido de Nitrógeno,  $NO_2$   $\mu/m^3$ . Resultados media anual Corredor del Henares y Media de la Red.

Gráfico 6. Ozono. Número de superaciones del valor objetivo de la protección humana en las estaciones del Corredor del Henares.

Gráfico 7. Ozono. Número de estaciones de la Red de Calidad del Aire que han superado en más de 25 veces el valor límite objetivo de ozono

Gráfico 8. Ozono,  $O_3$   $\mu/m^3$ . Valores medios anuales de la Red de Calidad del Aire registrados en el período 2012-2016.

Gráfico 9. Ozono,  $O_3$   $\mu/m^3$ . Valores medios anuales registrados en las estaciones del Corredor del Henares en el período 2012-2016

Gráfico 10. Emisión SOx en Alcobendas.

Gráfico 11. Emisión de COVNM en Alcobendas.

Gráfico 12. Emisión de NOx en Alcobendas

Gráfico 13. Emisión de CO en Alcobendas

Gráfico 14. Emisión de CO2e en Alcobendas.

Gráfico 15. Esquema del Plan de Seguimiento del Plan.

## INTRODUCCIÓN

El municipio de Alcobendas ha ejecutado en los últimos años diferentes medidas de mejora de la calidad del aire del municipio de acuerdo al Plan de Calidad del Aire 2012-2016, que recogía 24 actuaciones en el ámbito de la movilidad alternativa, promoción de combustibles y tecnologías menos contaminantes, formación y sensibilización, etc.

Este plan se encuadra en lo indicado por el artículo 16 de la Ley 34/2007 de calidad del aire y protección de la atmósfera, que indica que “...las entidades locales podrán elaborar en el ámbito de sus competencias, sus propios planes y programas. Para la elaboración de estos planes y programas se deberá tener en cuenta los planes de protección de la atmósfera de las respectivas comunidades autónomas.” Asimismo, esta norma indica que los municipios con una población mayor de 100.000 habitantes, como es el caso de Alcobendas, adoptarán planes y programas para el cumplimiento y mejora de los objetivos de calidad de aire.

Por tanto, una vez concluido el periodo de ejecución de dicho plan, se ha procedido a la redacción de un Plan de Mejora de la Calidad del Aire en Alcobendas para el periodo 2018-2025, plasmado en este documento. El principal objetivo del mismo es la mejora de la calidad del aire de Alcobendas, incidiendo en aquellos sectores de mayor impacto en la ciudad.

Elaborar un Plan con este horizonte temporal obedece al tipo de medidas que se han adoptado en el mismo, teniendo en cuenta los normas de estabilidad presupuestaria que rigen la Administración en la actualidad. Consecuentemente, se irá dotando anualmente de las oportunas consignaciones económicas por parte de cada una de los Áreas responsables de las acciones a ejecutar por cada una de ellas, según la asignación de funciones que se han realizado en las fichas del presente Plan.

Considerando que el municipio de Alcobendas se configura como una ciudad principalmente residencial, con un núcleo económico fuerte especializado en el sector servicios, son estos sectores los principales emisores de sustancias contaminantes, a través de los edificios. A estos hay que sumarles el sector transporte, íntimamente relacionado con los dos anteriores.

El Plan de Mejora de la Calidad del Aire en Alcobendas para el periodo 2018-2025 recoge 30 medidas agrupadas en tres ámbitos diferenciados:

- Mejora de la eficiencia energética en la edificación y la gestión municipal,
- Mejora de la movilidad, promoción de modos de transporte alternativos y uso de combustibles de bajas emisiones, e
- Información, sensibilización y participación en la mejora de la calidad del aire del municipio.

Estas medidas integran a su vez otras planificaciones estratégicas municipales como el Plan de Movilidad Urbana Sostenible o el Planeamiento General de Ordenación Urbana.

Si bien el Plan se centra en establecer medidas relacionadas con la calidad del aire, es conocida la existencia de sinergias claras entre las actuaciones orientadas a mejorar la calidad del aire y aquellas encaminadas a combatir el cambio climático. Por ese motivo, en el Plan se contempla de igual forma las emisiones de gases de efecto invernadero.

Cabe indicar finalmente, que para la definición de este Plan se ha contado con la colaboración de los distintos departamentos del Ayuntamiento de Alcobendas, que a su vez son los responsables de la puesta en marcha de las medidas recogidas en este documento. En concreto, han participado activamente el Patronato Cultura, Licencias, Contratación, Medio Ambiente y Mantenimiento de la Ciudad, Patronato de Deportes, Urbanismo,

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

Movilidad, Recursos Humanos, Intervención, Patronato de Bienestar y Salud, Participación, Comunicación y Alcaldía.

A continuación, se desarrolla en este documento el Plan de Mejora de la Calidad del Aire en Alcobendas para el periodo 2018-2025. En primer lugar, se aporta un diagnóstico de Alcobendas, de la zona de calidad del aire a la que pertenece y de sus emisiones. Asimismo, se analiza el grado de ejecución del plan definido para el periodo 2012-2016. En base a esta información, se han definido distintos objetivos de mejora de calidad del aire, así como una batería de medidas a implantar, que se encuentran desarrolladas en unas fichas. Por último, se incluye en este documento un Plan de Seguimiento que aporta indicadores para determinar el grado de ejecución de las medidas anualmente.

## **DIAGNÓSTICO DE LA CALIDAD DEL AIRE**

### **Descripción general del municipio de Alcobendas**

El municipio de Alcobendas se encuentra al norte de la Comunidad de Madrid, ocupando una extensión de 4.412 hectáreas.

La vía principal de acceso es la autovía A-1, estando también conectada con la carretera de circunvalación M-50, la autopista de peaje R-2 y la carretera M-12.

En cuanto a los medios de transporte público, cuenta con una red de autobuses urbanos e interurbanos que conectan el municipio con Madrid y con otros municipios de la comunidad. Además, tiene conexión de metro y cercanías de Renfe.

Los datos de población en el año 2016 son 113.340 habitantes (según el Instituto Nacional de Estadística, INE).

A nivel económico, cuenta con cinco áreas empresariales con una importante presencia de sedes de empresas multinacionales, incluyendo dos polígonos industriales. Debido a ello, Alcobendas tiene una elevada población vinculada no residente, es decir, habitantes de otros municipios que se desplazan a diario hasta Alcobendas para trabajar. Según datos del INE, en el año 2011 esta población era de 57.563 personas, lo que suponía un 52% respecto del total de la población residente.

### **Descripción de la Red de Calidad del aire**

La Comunidad de Madrid cuenta con una Red de Calidad del Aire constituida por 23 estaciones de medida, de las cuales, 8 son de tráfico, 2 industriales y 13 de fondo. En lo que respecta al seguimiento del ozono, 11 estaciones son urbanas, 3 rurales y 3 rurales de fondo.

Estas a su vez se clasifican en 2 tipologías o subredes según los objetivos de las medidas:

- Estaciones para la protección de la salud humana, constituida por 20 estaciones.
- Estaciones para la protección de los ecosistemas y la vegetación, constituida por 3 estaciones.

Conforme a la normativa de aplicación (Real Decreto 102/2011) se distinguen dos tipos de estaciones en cuanto a las mediciones, para los parámetros dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno, óxidos de nitrógeno, partículas, plomo, benceno y monóxido de carbono:

- Las orientadas para la Protección de la salud humana.
- Las orientadas a la Protección de los ecosistemas y la vegetación.

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

En el caso del contaminante secundario ozono, los criterios de ubicación de las estaciones son:

- Urbana
- Suburbana
- Rural
- De Fondo Rural

Los parámetros a medir por tipo de estación son:

PROTECCIÓN DE LA SALUD HUMANA								
TIPO	SO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	CO	O <sub>3</sub>	BTX	PM10	PM2,5	COV
Urbana tráfico	O	X	X	X	O	X	O	
Urbana industrial	X	X	X	X	X	X		X
Fondo Urbano		X		X		X	O	
Rural		X		X		X		
PROTECCIÓN DE LOS ECOSISTEMAS								
TIPO	SO	NO	CC	O <sub>3</sub>	BTX	PM10	PM2,5	COV
Fondo Rural	X	X	X	X		X		X
X – Medición obligatoria. O – Medición optativa en función de las características de la zona.								

*Fuente: Comunidad de Madrid. Área de Calidad Atmosférica.*

#### Parámetros a medir por tipo de estación.

El criterio seguido por la Comunidad de Madrid para la ubicación de las estaciones en las Zonas Urbanas ha sido considerando que haya un número igual de estaciones de tráfico y de fondo urbano, así como de estaciones para control de la industria en las superficies donde la actividad industrial es más importante.

En las Zonas Rurales se ubica una estación de medida para la protección de la salud humana y otra para la protección de los ecosistemas.

Las estaciones de medida de control de la calidad del aire están constituidas por los correspondientes equipos analizadores y por una torre meteorológica. Todos los equipos y analizadores transmiten los datos en tiempo real al Centro de Proceso de Datos de la Comunidad de Madrid.

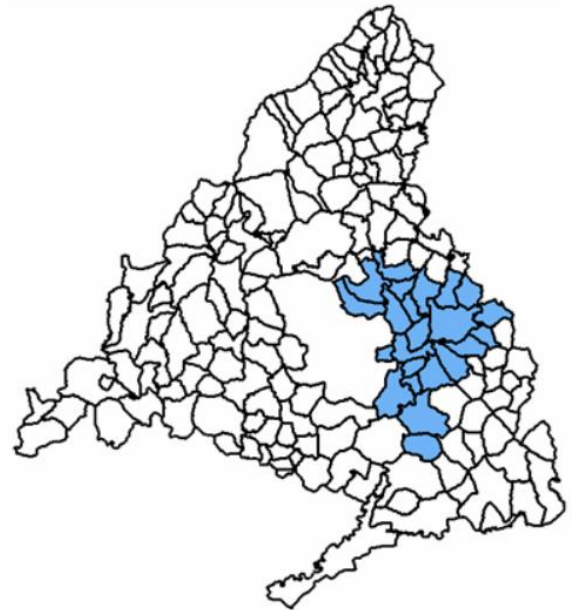
Además de los equipos automáticos que transmiten datos en continuo, la Comunidad de Madrid cuenta con equipos que permiten la toma de muestras manual.

El municipio de Alcobendas se encuentra incluido en la zona denominada Zona 2 Corredor del Henares. Esta zona está comprendida por un total de 23 municipios (incluido Alcobendas).

Esta zona se encuentra al este de la Comunidad de Madrid e incluye algunos municipios con más de 100.000 habitantes, como Alcalá de Henares y Torrejón de Ardoz, además de Alcobendas.

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

MUNICIPIO	
Ajalvir	Meco
Alcalá de Henares	Mejorada del Campo
Alcobendas	Morata de Tajuña
Algete	Paracuellos del Jarama
Anchuelo	Rivas-Vaciamadrid
Arganda del Rey	San Fernando de Henares
Camarma de Esteruelas	San Sebastián de los Reyes
Cobeña	Torrejón de Ardoz
Coslada	Torres de la Alameda
Daganzo de Arriba	Velilla de San Antonio
Loeches	Villalbilla
Los Santos de la Humosa	



Zona 2. Corredor del Henares.

Municipios de la Zona 2 Corredor del Henares.

*Fuente: Comunidad de Madrid. Área de Calidad Atmosférica.*

Se trata de una zona con un alto nivel de industrialización respecto al resto de zonas, en la que además, ha tenido lugar un aumento de la población importante.

En cuanto a las infraestructuras localizadas en esta zona, las autovías A-II y A-III son los ejes principales, además de la autovía A-I, encontrándose también las autovías radiales R-2 y R3 se encuentran dentro de esta zona, además de estar incluida en la zona de impacto del Aeropuerto de Barajas y el Aeropuerto de Torrejón de Ardoz. Así mismo, se encuentran las circunvalaciones M-40, M-45 y M-50, además de una red de carreteras secundarias que hacen posible las relaciones e intercomunicaciones entre los distintos municipios del Corredor del Henares.

La zona del Corredor del Henares cuenta también con la red de ferrocarril, para el transporte tanto de personas como de mercancías. Además, cuenta con la ubicación de importantes infraestructuras logísticas, tal y como el Centro de Transportes de Coslada y el Puerto Seco de Madrid, terminal de carga ferroviaria a la que llegan mercancías procedentes de los cuatro principales puertos de España, y que son distribuidos al resto de España y Europa. Además, dada su proximidad al aeropuerto, se encuentra ubicado el Centro de Carga Aérea.

Por último, en cuanto al transporte de pasajeros, existe una red de trenes de cercanías que ha sido complementada con la red de metro.

La Zona 2 Corredor del Henares cuenta con un total de 7 estaciones, encontrándose 1 de ellas en el municipio de Alcobendas.

La siguiente tabla detalla los municipios en los que se encuentran instaladas las distintas estaciones de medida en la zona del Corredor del Henares e identifica el tipo de estación y los parámetros medidos.

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>



ZONA 2 CORREDOR DEL HENARES	ESTACIÓN	SO <sub>2</sub> , NO <sub>2</sub> , CO, PM10, PM2,5 Ben	O <sub>3</sub>
	Alcalá de Henares	Tráfico	Urbana
	Alcobendas	Industrial	Urbana
	Algete	Fondo urbano	Suburbana
	Arganda del Rey	Industrial	Urbana
	Coslada	Tráfico	Urbana
	Rivas-Vaciamadrid	Fondo urbano	Suburbana
	Torrejón de Ardoz	Fondo urbano	Urbana

Fuente: Comunidad de Madrid. Área de Calidad Atmosférica.

Parámetros a medir por tipo de estación.

Las características de la estación de Alcobendas son las siguientes:

CÓDIGO ESTACIÓN	28006004
DIRECCIÓN	Calle Pintor Murillo, Parque de Andalucía
LONGITUD	-3,646455
LATITUD	40,539523
ALTURA	688

Ubicación de la estación de medida de Alcobendas.

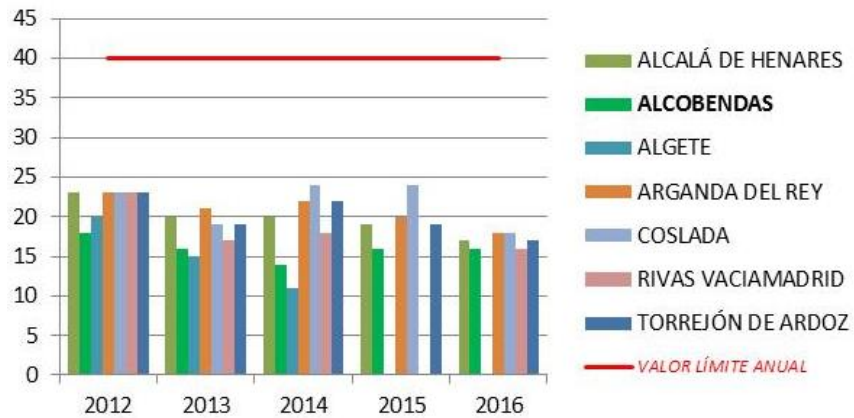
### **Evaluación de la calidad del aire**

A continuación se hace una evaluación de la calidad del aire a través de los resultados de obtenidos en cada una de las estaciones de medida que comprenden la zona del Corredor del Henares, así como la valoración de los resultados de la zona con respecto al resto de zonas de la Comunidad de Madrid. El periodo evaluado es el comprendido entre los años 2012 a 2016, ambos inclusive, y los contaminantes evaluados son las Partículas PM10, el Dióxido de Nitrógeno NO<sub>2</sub> y el Ozono O<sub>3</sub>, al ser los contaminantes más significativos según los datos registrados en las estaciones de medida.

#### **Partículas PM10**

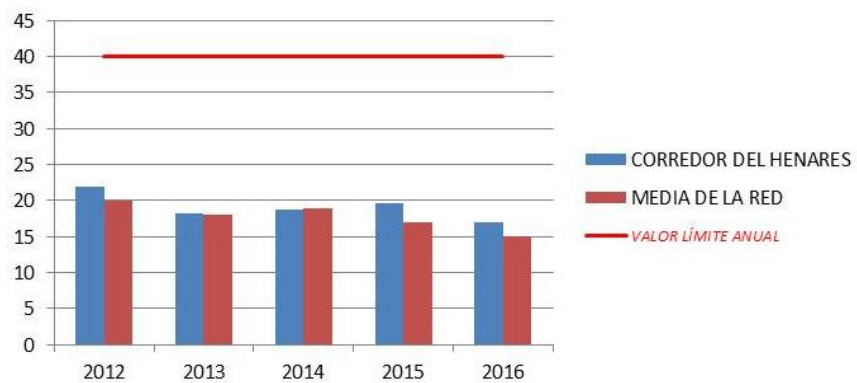
En el período evaluado los valores recogidos en cada una de las estaciones se encuentran muy por debajo del valor límite anual, no llegando a superarse en ningún caso los 25 µg/m<sup>3</sup>, encontrándose el valor límite anual en 40 µg/m<sup>3</sup>.

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>



Partículas PM10 con descuento,  $\mu\text{m}^3$ . Resultados media anual estaciones Corredor del Henares.

Respecto a la situación de la zona del Corredor del Henares frente a los resultados obtenidos como media en la Red de Calidad del Aire de la Comunidad de Madrid, los valores recogidos son muy similares a los obtenidos de media en el conjunto de todas las estaciones de la Red de Calidad del Aire siendo ligeramente superiores estos valores en la zona del Corredor del Henares en los años 2012, 2013, 2015 y 2016 (sin superarse en ninguno de los casos el valor límite anual).



Partículas PM10 con descuento,  $\mu\text{m}^3$ . Resultados media anual Corredor del Henares y Media de la Red.

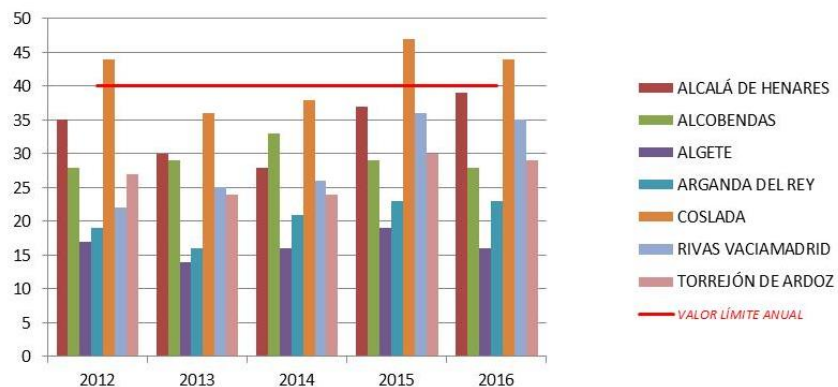
La legislación aplicable fija en no más de 35 al año, el número de veces que pueden producirse superaciones del valor límite diario establecido para este contaminante ( $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ), una vez descontados los episodios de origen natural. Tal y como puede verse en la siguiente tabla, estas superaciones han sido muy escasas en la zona del Corredor del Henares, habiéndose registrado el mayor número de superaciones diarias en la estación de Coslada, sin llegar a sobrepasar las 35 veces.

CORREDOR DEL HENARES	2016	2015	2014	2013	2012
Alcalá de Henares	1	0	1	1	2
Alcobendas	2	1	0	1	1
Algete			0	0	2
Arganda del Rey	1	1	1	1	2
Coslada	1	14	3	1	5
Rivas Vaciamadrid	0		2	0	7
Torrejón de Ardoz	1	0	1	0	3

Número de superaciones del valor límite diario,  $50 \mu\text{m}^3$  descontando episodios de origen natural (no más de 35 superaciones/año).

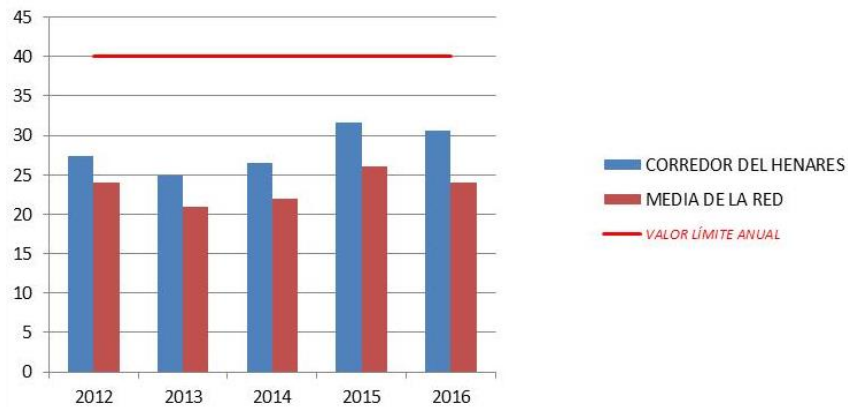
### Dióxido de nitrógeno $\text{NO}_2$

En el período evaluado, se han producido superaciones de la media anual del parámetro  $\text{NO}_2$  en una de las estaciones de la zona del Corredor del Henares, en concreto en las estaciones del municipio de Coslada. Las superaciones del valor límite anual,  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , tuvieron lugar los años 2012, 2015 y 2016.



Dióxido de Nitrógeno,  $\text{NO}_2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Resultados media anual estaciones Corredor del Henares.

Al valorar los resultados medios anuales registrados en las estaciones de la zona del Corredor del Henares respecto a los valores medios obtenidos en todas las estaciones de la Red de Calidad del Aire, se detecta que los valores registrados en la zona del Corredor del Henares se encuentran por encima de los datos medios registrados en el conjunto de la Red, sin superar en ninguno de los dos el valor límite anual.



Dióxido de Nitrógeno, NO<sub>2</sub> µg/m<sup>3</sup>. Resultados media anual Corredor del Henares y Media de la Red.

La normativa aplicable fija también para este parámetro el número de superaciones del valor límite horario de NO<sub>2</sub> (200 µg/m<sup>3</sup>) por año (no más de 18 superaciones por año). Las superaciones ocurridas se han producido en un número inferior a las 18 veces por año, si bien cabe destacar que en los años 2016 y 2012 no se registraron superaciones. En el caso del año 2012, el motivo por el cual se considera que no hubo superaciones es que se establecieron nuevos valores límite<sup>1</sup> para la zona del Corredor del Henares<sup>2</sup>.

### Ozono O<sub>3</sub>

La normativa aplicable fija umbrales de información y de alerta y distintos valores objetivo<sup>3</sup> para la protección de la salud humana y de la vegetación.

Así mismo, se encuentra limitado el número de veces que pueden producirse superaciones del valor objetivo límite<sup>4</sup> en un año, no pudiendo superarse las 25 veces en un año.

<sup>1</sup> Valor límite horario para las zonas del Corredor del Henares y Urbana Sur de 300 µg/m<sup>3</sup> (200 µg/m<sup>3</sup> + margen de tolerancia de 100 µg/m<sup>3</sup>), según la Decisión de la Comisión Europea de 14/12/2012.

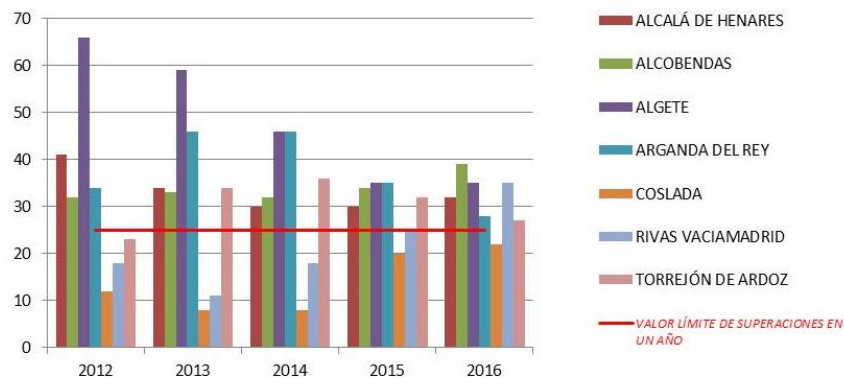
<sup>2</sup> Según la Decisión de la Comisión Europea de 14/12/2012.

<sup>3</sup> Los valores objetivos se calculan según la media de los tres últimos años.

<sup>4</sup> Valores objetivo. año 2012: 2010-2012; año 2013: 2011-2013; año 2014: 2012-2014; año 2015: 2013-2015; año 2016: 2014-2016.

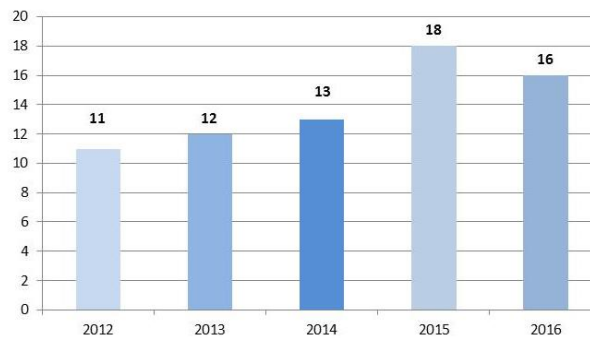
Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

Como puede observarse en el 0, en el periodo analizado se han producido superaciones en todas las estaciones del Corredor del Henares a excepción de la estación del municipio de Coslada.



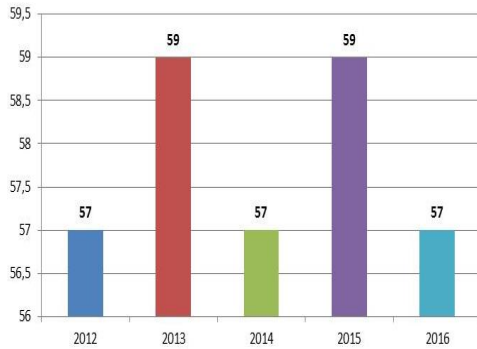
Ozono. Número de superaciones del valor objetivo de la protección humana en las estaciones del Corredor del Henares.

Considerando el total de las estaciones que constituyen la Red de Calidad del Aire, es decir, las 23 estaciones, el gráfico siguiente representa el número de estaciones que han tenido más de 25 superaciones al año del valor límite objetivo del parámetro ozono.

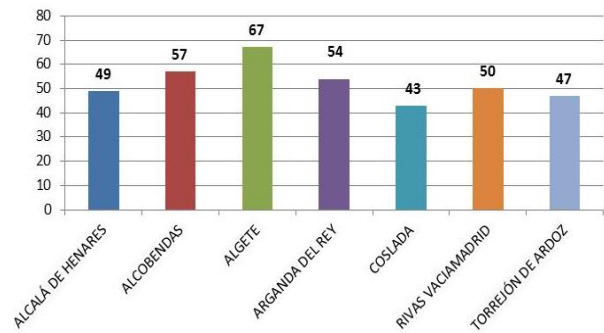


Ozono. Número de estaciones de la Red de Calidad del Aire que han superado en más de 25 veces el valor límite objetivo de ozono.

En cuanto a los valores medios anuales medidos en todas las estaciones de la Red, los años 2013 y 2015 fueron los años en los que se registraron los valores medios más altos, registrándose en la zona del Corredor del Henares los valores medios anuales más altos en las estaciones de Algete y Alcobendas. (0 y Gráfico 0).



Ozono, O<sub>3</sub> µ/m<sup>3</sup>. Valores medios anuales de la Red de Calidad del Aire registrados en el período 2012-2016.



Ozono, O<sub>3</sub> µ/m<sup>3</sup>. Valores medios anuales registrados en las estaciones del Corredor del Henares en el período 2012-2016.

Por último, en cuanto al número de superaciones del umbral de información<sup>5</sup>, en el periodo analizado, el año 2015 es el año en que han dado el mayor número de superaciones del umbral de información a la población, registrándose el mayor número (24 veces) en la estación de Alcobendas. (0).

CORREDOR DEL HENARES	2016	2015	2014	2013	2012
Alcalá de Henares	1	10	0	0	2
Alcobendas	4	24	0	2	1
Algete	1	8	1	1	5
Arganda del Rey	0	3	0	3	0
Coslada	0	20	1	0	0
Rivas Vaciamadrid	0	3	14	0	0
Torrejón de Ardoz	0	2	5	0	3

Ozono, O<sub>3</sub>. Número de superaciones del umbral de información.

En lo que respecta a las superaciones del valor umbral de alerta, en el periodo estudiado, no se han registrado este tipo de superaciones en ninguna de las estaciones de la Red.

<sup>5</sup> Umbral de información: nivel de un contaminante a partir del cual una exposición de breve duración supone un riesgo para la salud humana de los grupos de población especialmente vulnerables y las Administraciones competentes deben suministrar una información inmediata y apropiada. (R.D. 102/2011).

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

### Inventario de emisiones

A continuación, en este apartado, se identificarán las actividades desarrolladas en el municipio de Alcobendas que contribuyen de manera más importante a la generación de los contaminantes más problemáticos para la calidad del aire. Entre ellos, los óxidos de nitrógeno (NOx), las partículas, y el monóxido de carbono (CO).

Para una representación gráfica de la distribución de estos contaminantes, se incluyen los planos de concentración de cada uno de ellos como anexos a este documento (ANEXO).

Para la obtención de los datos, se ha recurrido a las emisiones inventariadas para la Comunidad de Madrid en el año 2016, una vez desglosadas las correspondientes al municipio de Alcobendas. Los datos de emisiones se han obtenido según las distintas actividades según la nomenclatura SNAP, distinguiendo la contribución de fuentes tales como el tráfico rodado, el sector industrial, sector residencial, comercial e institucional, y la agricultura, entre otros.

Los principales sectores de actividad que participan en la generación de contaminantes en Alcobendas son:

- Plantas de combustión no industrial (este epígrafe se corresponde con el sector residencial, comercial e institucional)
- Plantas de combustión industrial
- Uso de disolventes y otros productos
- Transporte por carretera
- Otros modos de transporte y maquinaria móvil
- Extracción y distribución de combustibles fósiles y energía geotérmica
- Agricultura

Siendo los principales contaminantes emitidos el CO, NOx y COVNM. La siguiente tabla recoge las cantidades totales emitidas en el año 2016 procedentes de todos los sectores. Como puede observarse en la tabla siguiente, la contribución de estas emisiones en el conjunto de la Comunidad de Madrid puede considerarse muy bajo, dados los bajos porcentajes obtenidos.

Si consideramos los datos de cantidad emitida por habitante<sup>6</sup>, el CO se emite en cantidades superiores al resto de la Comunidad de Madrid, con unos valores de 0,0142 toneladas/habitante en el municipio de Alcobendas frente a las 0,0101 toneladas/habitante en el conjunto de la región madrileña.

---

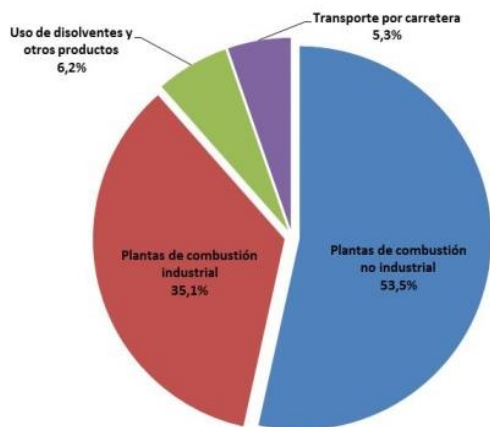
<sup>6</sup> Población año 2016. Comunidad de Madrid: 6.466.996 habitantes. Municipio de Alcobendas: 113.340 habitantes (Fuente INE).

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

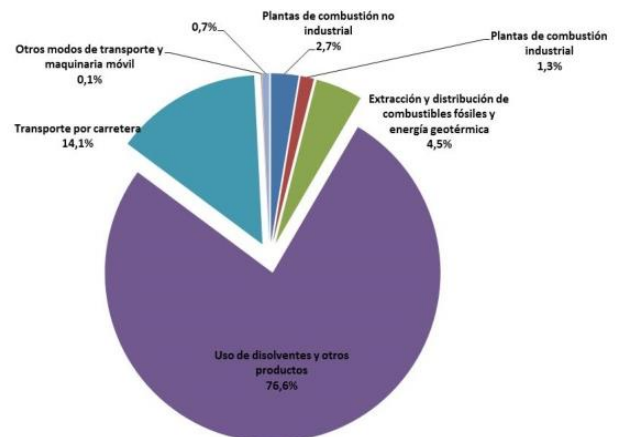
	COVNM (t)	NOx (t)	CO (t)	CO <sub>2</sub> e <sup>7</sup> (kt)	SOx (t)
ALCOBENDAS	695	854	1.609	274	16
Comunidad de Madrid (CM)	85.881	50.881	65.229	18.806,05	2.266
% contribución Alcobendas sobre la CM	0,81%	1,68%	2,47%	1,46%	0,72%
CM (t/hab)	0,0133	0,0079	0,0101	0,0029	0,0004
Alcobendas (t/hab)	0,0061	0,0075	0,0142	0,0024	0,0001

Principales contaminantes acidificadores, precursores de ozono y gases de efecto invernadero en Alcobendas.

Desglosados por sectores de actividad, las actividades industriales desarrolladas en Alcobendas son las fuentes de mayor participación en la emisión de SOx, COVNM, siendo el transporte por carretera la principal fuente de emisión de los contaminantes NOx, CO y CO<sub>2</sub>e.



Emisión SOx e Alcobendas.

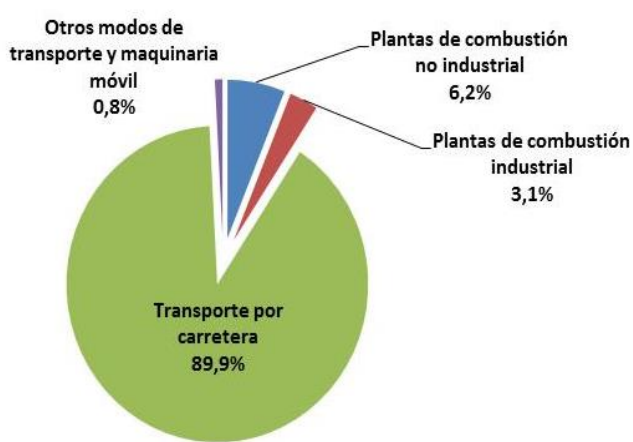


Emisión de COVNM en Alcobendas.

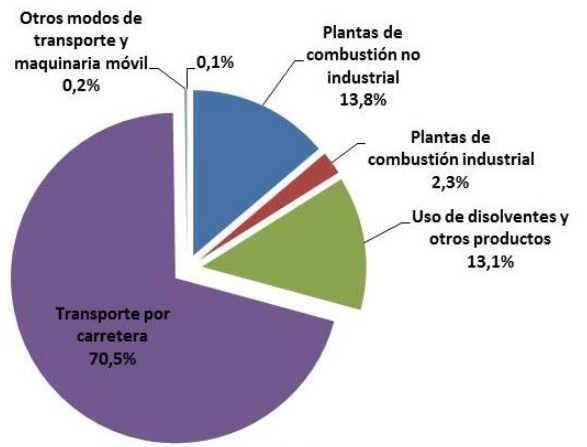
<sup>7</sup> Agrupando las emisiones de CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> y N<sub>2</sub>O.

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>



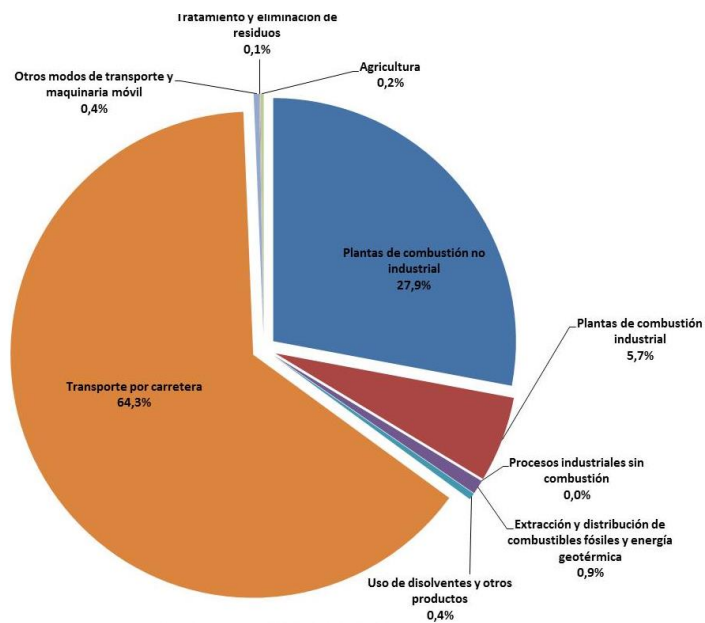


Emisión de NOx en Alcobendas



Emisión de CO en Alcobendas

En cuanto a las emisiones de CO<sub>2</sub>e, las fuentes de emisión principales se corresponden con el transporte por carretera y la combustión de origen residencial, institucional y comercial (plantas de combustión no industrial).



Emisión de CO<sub>2</sub>e en Alcobendas.

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

### Grado de ejecución de las actuaciones previas

El Plan de Calidad del Aire 2012-2016 engloba 24 medidas tendentes a la reducción de las emisiones de contaminantes a implantar por parte de los diferentes departamentos del Ayuntamiento de Alcobendas.

Del conjunto de medidas, se han finalizado al 100% un total de 6 medidas y otras 11 medidas se han iniciado, considerándose que aún tienen más recorrido.

De las medidas restantes, se considera que en algunos casos no es viable su ejecución por insuficiencia de la consignación presupuestaria disponible, como es el caso por ejemplo de la Medida 18.- *Reducción de emisiones contaminantes en las tareas de conservación de zonas verdes* o la Medida 11. *Uso de pinturas menos contaminantes en señalización*. En otros casos, la ejecución de la medida no recae en el Ayuntamiento, por lo que el papel de este es meramente de propulsor, como puede ser el caso de la Medida 4. *Implantación de puntos de suministro de combustibles menos contaminantes*, medida a ejecutar por parte de empresas privadas.

Por tanto, algunas de las medidas del Plan de Calidad del Aire 2012-2016 se han trasladado al nuevo Plan de Calidad del Aire 2018-2022, de forma que se ejecuten a lo largo de este periodo.

A continuación se incluye un resumen de las medidas ejecutadas:

MEDIDAS	GRADO DE EJECUCIÓN
1.- Promoción del uso de la bicicleta.	Iniciada. Realización de campañas (campaña de sensibilización para un transporte sostenible y responsable) y pertenencia a la Red de Ciudades por la Bicicleta.
2.- Promoción de la movilidad peatonal.	Iniciada. Implantación de los itinerarios saludables: 5 rutas ejecutadas en marzo de 2015 y 2 rutas a finales de 2016.
3.- Promoción de la movilidad escolar alternativa.	Iniciada. Gestión de la movilidad: Rutas escolares IES Aldebarán y Giner de los Ríos.
4.- Implantación de puntos de suministro de combustibles menos contaminantes.	No iniciada.
5.- Consolidación y ampliación de las medidas fiscales para promover el uso de tecnologías y combustibles menos contaminantes.	Iniciada. Introducción de bonificaciones fiscales en la ordenanza fiscal reguladora nº 4.2 Reguladora del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica.
6.- Consolidación y potenciación de la renovación de la flota de vehículos municipales hacia tecnologías menos contaminantes.	Iniciada. Incluido en pliegos de contratación. Actualmente 4 vehículos híbridos y 19 bicicletas eléctricas.

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

MEDIDAS	GRADO DE EJECUCIÓN
7.- Tender a que el 100% de la flota de Autobuses municipales incorpore tecnologías limpias utilizando combustibles de bajas emisiones.	Iniciada. En las líneas urbanas (L-5, L-6, L-9, C-10 y C-11) se utilizan un total de 16 vehículos, todos ellos son híbridos siendo el más antiguo de agosto de 2013, el siguiente fue incorporado en abril de 2014 y el resto se incorporaron a lo largo del año 2015.
8.- Promoción de acuerdos voluntarios con el sector privado para promover la renovación de flotas comerciales y de reparto hacia tecnologías menos contaminantes.	No iniciada.
9.- Someter periódicamente (cada dos años) a un diagnóstico energético y medioambiental obligatorio al parque móvil municipal y al de las empresas que prestan servicios municipales.	No iniciada.
10.- Impulso de pavimentación sostenible.	Finalizada. Pavimentación sostenible- Proyecto Life Minox Street.
11.- Uso de pinturas menos contaminantes en señalización.	No iniciada.
12.- Ampliación y mejora de las infraestructuras para bicicletas.	Iniciada. Km de carril bici: 23 km zona urbana + 10km ruta cicloturista que discurre por caminos rurales. Nº Aparcabicicletas en vía pública: 114 unidades con capacidad para 10 bicis cada uno lo que hacen un total de 1.140 plazas de aparcamiento para bicicletas.
13.- Evitar el estacionamiento de vehículos pesados y autobuses en el entorno de la caseta de control de la contaminación atmosférica.	Finalizada. Se ha realizado.
14.- Restricción de la velocidad en las zonas de mayor contaminación.	Iniciada. Se han realizado actuaciones en este sentido desde el Departamento de Tráfico.
15.- Dotar de sistemas de recogida neumática de residuos a los nuevos desarrollos urbanísticos.	Iniciada. Introducción en el Plan Parcial de Los Carriles la futura implantación de la recogida neumática en este desarrollo.
16.- Disminución de la contaminación mediante baldeos.	Finalizada. Número de baldeos contemplado en el contrato con la empresa de Limpieza y Recogida (Cespa), siendo en la actualidad de 123 jornadas/año en turno de mañana y 298 en turno de noche (para el baldeo mecánico), 50 jornadas/año de las campañas de choque y 298 jornadas/año de lunes a sábado en Distrito Centro con baldeo manual y otras 363 jornadas/año en Distrito Norte, también con baldeo manual.

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

MEDIDAS	GRADO DE EJECUCIÓN
17.- Fomento de buenas prácticas para reducir la contaminación atmosférica en la construcción y demolición de edificios.	Finalizada. 1.000 licencias de obras por año, en todas ellas se contempla siempre que proceda generación de residuos de construcción y demolición, las prescripciones relativas a su minimización (especialmente en las demoliciones).
18.- Reducción de emisiones contaminantes en las tareas de conservación de zonas verdes.	No iniciada.
19.- Fomento de la información ciudadana sobre el Plan de Calidad del Aire. Información sobre calidad del aire en la página web del Ayuntamiento.	Finalizada. Se facilitan datos relevantes sobre contaminación (7 Días, web, paneles informativos, por teléfono y presenciales) especialmente cuando hay episodios vinculados con superaciones de ozono o cuando aumentan los niveles de NO2 o partículas.
20.- Facilitar el asesoramiento técnico y la divulgación de conocimientos tecnológicos (como técnicas de reducción de emisiones) y de buenas prácticas a las empresas con menos recursos (PYMEs principalmente).	No iniciada.
21.- Establecer un foro de diálogo para identificar las necesidades y alegaciones de las empresas del Municipio en lo que respeta la política de calidad del aire en la ciudad.	No iniciada.
22.- Prohibición de mantener el motor encendido en los vehículos estacionados.	Finalizada. Está incluido en el artículo 29 apartado 6) de la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica, publicada en el BOCM el 27 de noviembre de 2014.
23.- Crear un marco de colaboración con los servicios de ITV existentes en la ciudad para recoger la información relativa a las emisiones de los vehículos de motor que pasan la revisión.	Iniciada. Convenios con dos estaciones de ITV (Applus e Itelvelsa) pero aún está pendiente su aplicación que depende del Departamento de Movilidad.
24.- Compromisos individuales sobre el uso del coche privado.	Iniciada. Planes de Transporte al Trabajo (PTT) en las empresas del Arroyo de la Vega, en otras empresas del polígono industrial y en el Ayuntamiento.

Grado de ejecución de las medidas del Plan de Calidad del aire 2012-2016.

## OBJETIVOS Y MEDIDAS DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE

Como se ha comentado, tras la ejecución del Plan de Calidad del Aire 2012-2016, en el 2017 se ha procedido a la definición de un nuevo Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Alcobendas, de forma que este municipio alcance una calidad del aire alta y que mejore la calidad de vida de sus ciudadanos. El Plan engloba 30 medidas a ejecutar en los próximos ocho años, es decir del 2018 al 2025.

A continuación, se incluyen los objetivos a alcanzar con la puesta en marcha de este plan, así como las diferentes medidas a ejecutar para lograr una mejora de la calidad del aire del municipio.

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

### Objetivos para el periodo 2018-2025

El principal objetivo del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Alcobendas es reducir la emisión de los principales contaminantes, NOx, partículas y precursores de ozono, de forma que se alcancen nivel de calidad del aire alto. Para ello, se han de poner en marcha una serie de medidas cuyos objetivos específicos son los siguientes:

- Contar con un parque edificatorio eficiente en el uso de la energía y priorizando las fuentes de energía renovable.
- Disminuir la movilidad en vehículo privado, basándose la movilidad de la ciudad en el transporte público y otros modos de transporte no motorizado como a pie, bicicleta, etc.
- Adoptar como Ayuntamiento un papel ejemplarizante en relación con la reducción de emisiones de contaminantes para la mejora de la calidad del aire.
- Informar a la población de la importancia de reducir la emisión de contaminantes atmosféricos e involucrar a los ciudadanos proponiendo soluciones para la mejora de la calidad del aire.

### Medidas incluidas en el Plan

Como ya se ha comentado, el Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Alcobendas recoge 30 medidas organizadas en tres ejes estratégicos:

- Mejora de la eficiencia energética en la edificación y la gestión municipal
- Mejora de la movilidad, promoción de modos de transporte alternativos y uso de combustibles de bajas emisiones
- Información, sensibilización y participación en la mejora de la calidad del aire del municipio

A continuación se incluye una ficha descriptiva de cada una de las medidas incluidas en el Plan.

#### Mejora de la eficiencia energética en la edificación y la gestión municipal

Este eje estratégico se centra en aquellas medidas relacionadas con el sector residencial, comercial e institucional, por lo que incluye medidas de eficiencia energética en edificios y otras medidas ejemplarizantes a poner en marcha por parte del Ayuntamiento. Las medidas incluidas son las siguientes:

MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA EN LA EDIFICACIÓN Y LA GESTIÓN MUNICIPAL	
EF.1	Incremento de las inspecciones y controles de cara a verificar el cumplimiento de los requisitos de eficiencia energética
EF.2	Modificación de la ordenanza de edificación para la mejora de la demanda energética en edificios existentes
EF.3	Aprobación de la Ordenanza reguladora de la Concesión de Subvenciones para la mejora de la eficiencia energética en las viviendas y edificios residenciales
EF.4	Inclusión de acciones para el fomento de las estrategias de desarrollo sostenible, movilidad y eficiencia energética en el Plan Parcial "Los Carriles"
EF.5	Implantación de recogida neumática de los residuos en los nuevos desarrollos de uso residencial
EF.6	Impulso del código de contratación responsable del Ayuntamiento de Alcobendas y sus Organismos Autónomos
EF.7	Mejora de la eficiencia energética de las instalaciones municipales (polideportivos y centros culturales)
EF.8	Implantación de un sistema de gestión de la energía bajo la norma ISO 50001:2011 de los edificios municipales
EF.9	Auditorías energéticas a 27 edificios públicos
EF.10	Plan de modernización de alumbrado público
EF.11	Automatización de los edificios municipales
EF.12	Consumo municipal de energía eléctrica con garantía de origen
EF.13 Promoción del autoconsumo energético	EF.13 Promoción del autoconsumo energético
EF.14 Impulso del Plan Integral de Residuos	EF.14 Impulso del Plan Integral de Residuos

Medidas incluidas en el eje estratégico Información, sensibilización y participación en la mejora de la calidad del aire del municipio.

A continuación se incluye una ficha descriptiva de cada una de las medidas:

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

Medida EF.1	Incremento de las inspecciones y controles de cara a verificar el cumplimiento de los requisitos de eficiencia energética
Estado de la medida	Pendiente
<b>ALCANCE</b>	
Programa:	Mejora de la eficiencia energética en la edificación y la gestión municipal
Actividad (SNAP):	SNAP 2: Plantas de combustión no industrial
Ámbito de la medida:	<input checked="" type="checkbox"/> Calidad del Aire <input checked="" type="checkbox"/> Cambio Climático
Contaminantes:	NOx
GEIs:	CO <sub>2</sub>
En menor medida:	PST, HAP, CO, metales
<b>MEDIOS</b>	
Departamentos responsables de la ejecución:	Licencias
Agentes implicados:	Departamento de Medio Ambiente, constructores, promotores, etc.
Recursos necesarios	Puntualmente colaboración con personal del Departamento de Medio Ambiente.
Calendario previsto:	2018-2025
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>	
Objetivo de la medida	Alcanzar una aplicación del 100% de las medidas de eficiencia energética incluidas en los proyectos.

La normativa urbanística y de construcción aplicable al municipio de Alcobendas, como el Plan General de Ordenación Urbana, la ordenanza de edificación, construcciones e instalaciones, el Código Técnico de la Edificación, el Reglamento Instalaciones Térmicas en los Edificios, etc. determinan una serie de condiciones y características de las edificaciones de obligado cumplimiento. Entre estas, se engloban requisitos de eficiencia energética, como los incluidos en el Documento Básico de Ahorro de Energía del Código Técnico, que incluye reglas y procedimientos relativos a la limitación del consumo energético, el rendimiento de las instalaciones térmicas, la contribución solar mínima para agua caliente sanitaria, y otros.

Desde el Departamento municipal de Licencias se revisan los proyectos de construcción del municipio, colaborando en aquellos casos que incluyan requisitos específicos de medio ambiente esta Departamento del Ayuntamiento. Posteriormente, durante la construcción se realizan diversos controles para determinar el adecuado cumplimiento de lo indicado en los proyectos iniciales.

La ejecución de la obra de acuerdo a lo proyectado garantiza unos mínimos de eficiencia energética de importancia para la reducción de los consumos de energía y/o el uso de energía renovable, lo que conlleva una reducción de las emisiones de los principales contaminantes como NOx, CO o CO<sub>2</sub>. A modo de ejemplo, cabe indicar que en las nuevas construcciones, manteniéndose en la misma calificación energética, existe un margen que puede conllevar unos ahorros energéticos, y por tanto de emisiones, interesantes. En concreto, una vivienda unifamiliar calificada como B puede consumir de energía primaria desde 87,8 KWh/m<sup>2</sup> a 54,2 KWh/m<sup>2</sup> y en el caso de las viviendas en bloque de 60,1 a 37,1 KWh/m<sup>2</sup>.

Estimando que se desarrollan 156 viviendas en un año (venta de viviendas nuevas en el año 2016), se estima que construyendo en el límite inferior de la misma calificación energética se podrían ahorrar unos 2.514 kg de NOx en el periodo del Plan de Calidad del Aire, entorno a un 4,78% de las emisiones de NOx del sector residencial, comercial e institucional de un año en el municipio.

Para lograr un cumplimiento de estos requisitos es necesario potenciar las inspecciones y controles por parte del Departamento, por lo que es necesaria la asignación de recursos a estos efectos. Se propone, por tanto, la creación de

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

Medida EF.1	Incremento de las inspecciones y controles de cara a verificar el cumplimiento de los requisitos de eficiencia energética
Estado de la medida	Pendiente

un puesto de trabajo en el Departamento para asumir esta responsabilidad.

Impacto previsto con la medida:	
Indicadores seguimiento:	Inspecciones y controles realizados.
<b>INFORMACIÓN RELACIONADA</b>	
Marco supramunicipal:	En el Plan Azul+ de la Comunidad de Madrid se incluye la Medida 29 Aseguramiento de la eficiencia energética en el sector residencial, comercial e institucional, que incluye actividades de supervisión del cumplimiento de los requisitos establecidos en materia de eficiencia energética y uso de energías renovables y combustibles menos contaminantes en el Reglamento de Instalaciones Térmicas de los Edificios (RITE) y en el Documento Básico HE 4 del Código Técnico de la Edificación (CTE).
Vinculación con otros documentos estratégicos municipales:	En el Plan Energético Municipal se incluye una medida relativa a la construcción de los edificios de los nuevos desarrollos de "consumo de energía casi nulo", aspecto muy relacionado con esta medida.



Medida EF.2	Modificación de la ordenanza de edificación para promover la mejora de la demanda energética en edificios existentes
-------------	--

Estado de la medida	Pendiente
---------------------	-----------

#### ALCANCE

Programa:	Mejora de la eficiencia energética en la edificación y la gestión municipal
Actividad (SNAP):	SNAP 2: Plantas de combustión no industrial
Ámbito de la medida:	<input checked="" type="checkbox"/> Calidad del Aire <input checked="" type="checkbox"/> Cambio Climático
Contaminantes:	NOx, CO, SOx y PST (en la generación de electricidad)
GEIs:	CO <sub>2</sub>
En menor medida:	NA

#### MEDIOS

Departamentos responsables de la ejecución:	Urbanismo y Licencias
Agentes implicados:	Departamento de Licencias, Medio Ambiente, constructores, promotores, etc.
Recursos necesarios	Propios
Calendario previsto:	2018

#### DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Objetivo de la medida	Reducir la demanda energética anual de calefacción y refrigeración de los edificios.
-----------------------	--

La Ordenanza de Edificación, Construcciones e Instalaciones regula, entre otras, las condiciones de posición (retranqueos, fijados por las normas zonales de los instrumentos de planeamiento, separación entre edificaciones, estén sobre la misma parcela o en parcelas colindantes, fondo edificable, áreas de movimiento), de volumen y forma (salientes y entrantes en las fachadas, patios) y condiciones estéticas (instalaciones en fachadas), que deben cumplir las edificaciones, construcciones e instalaciones.

Para conseguir una reducción de la demanda energética en los edificios existentes, se están desarrollando nuevas soluciones técnicas y tecnológicas como, la realización de galerías, las fachadas y cubiertas ventiladas y verdes, muros Trombe, protección solar, instalación de dispositivos bioclimáticos o captadores solares u otras fuentes de energía renovables, inercia térmica o la correcta utilización de los materiales tradicionales y de nueva producción. Estas soluciones cuando afectan a las fachadas de los edificios existentes, implican un incremento de la superficie construida y una ocupación de los espacios reservados y definidos por los retranqueos, separación entre edificaciones, patios interiores, o alineaciones oficiales, parámetros que en la mayoría de los casos cumplen rigurosamente los edificios existentes y que, por lo tanto, deben sobrepasarse.

Con la finalidad de permitir el cumplimiento de los objetivos de reducción de la demanda energética, es necesario incorporar a la Ordenanza una nueva regulación que permita en los edificios existentes, la ejecución de aquellas obras que requieran la ocupación de espacios y superficies, siempre y cuando consigan reducir, al menos, en un 30 por ciento, la demanda energética anual, mediante la instalación de aislamientos térmico o fachadas ventiladas y verdes por el exterior del edificio, o el cerramiento, la instalación de dispositivos bioclimáticos adosados a las fachadas o cubiertas, implantación de instalaciones energéticas comunes y de captadores solares u otras fuentes de energía renovables, en las fachadas o cubiertas.

Medida EF.2	Modificación de la ordenanza de edificación para promover la mejora de la demanda energética en edificios existentes
-------------	--

Estado de la medida	Pendiente
---------------------	-----------

Con este escenario y en coherencia con las determinaciones de la presente ordenanza y las medidas establecidas en el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, que señala textualmente “que aquellas superficies no computen a efectos del volumen edificable, ni de distancias mínimas a linderos, otras edificaciones o a la vía pública o alineaciones...”, parece procedente establecer unas reglas y condiciones urbanísticas que permitan, por una parte, autorizar obras que consigan la reducción de la demanda energética y la promoción de las energías limpias, y por otra, mantener la funcionalidad de los espacios que se ocupen como consecuencia de las obras de mejora de la demanda energética.

Por ello, se considera imprescindible establecer unas dimensiones máximas a ocupar mediante las obras en fachada, en función de la distancia mínima exigible a linderos (retranqueos), a otras edificaciones, a la alineación oficial, de la dimensión mínima del patio, sin que se comprometan los niveles de iluminación natural y ventilación necesarios en el interior de las edificaciones así como el funcionamiento de los espacios adyacentes tanto públicos como privados.

Impacto previsto con la medida:	Incorporación de nuevas soluciones técnicas en los edificios existentes en el municipio para reducir la demanda energética de los mismos.
Indicadores seguimiento:	Modificación de la Ordenanza de edificación en línea con lo indicado en esta medida.

#### INFORMACIÓN RELACIONADA

Marco supramunicipal:	En el Plan Azul+ de la Comunidad de Madrid se incluye la Medida 28 Renovación de elementos constructivos y de la edificación por otros más eficientes térmica y energéticamente, en la que se recogen actuaciones en línea con esta medida.
Vinculación con otros documentos estratégicos municipales:	En el Plan Estratégico de Alcobendas “Diseña Alcobendas”, se incluye la <i>actuación 54 Revisar la legislación de fachadas para posibilitar la instalación de sistemas de generación de energías renovables y vegetación.</i>

Medida EF.3	Aprobación de la Ordenanza reguladora de la Concesión de Subvenciones para la mejora de la eficiencia energética de las viviendas y edificios residenciales
Estado de la medida	En curso
<b>ALCANCE</b>	
Programa:	Mejora de la eficiencia energética en la edificación y la gestión municipal
Actividad (SNAP):	SNAP 2: Plantas de combustión no industrial
Ámbito de la medida:	<input checked="" type="checkbox"/> Calidad del Aire <input checked="" type="checkbox"/> Cambio Climático
Contaminantes:	NOx y SOx
GEIs:	CO <sub>2</sub>
En menor medida:	PST, HAP, CO, metales
<b>MEDIOS</b>	
Departamentos responsables de la ejecución:	Urbanismo (Aprobación de la Ordenanza) y Emvialsa (Tramitación y gestión de las subvenciones)
Agentes implicados:	Departamento de Licencias, Medio Ambiente, constructores, promotores, etc.
Recursos necesarios	Propios
Calendario previsto:	2018
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>	
Objetivo de la medida	Mejora de la eficiencia energética de las viviendas y edificios residenciales.

En el municipio de Alcobendas se estima que el sector residencial contribuye en un 28% a las emisiones contaminantes de CO<sub>2</sub> y en torno a un 13% las de CO, N<sub>2</sub>O y partículas, emitiendo hasta el 53% de las emisiones de SOx.

El sector residencial contribuye a las emisiones en gran medida por la combustión en calefacción, variando el % debido a este concepto desde el 28% del total de emisiones de los pisos al 90% de las emisiones en viviendas unifamiliares.

Por ello, desde el Ayuntamiento de Alcobendas se considera necesaria la promoción de las rehabilitaciones de forma que se mejore la eficiencia energética de las viviendas y edificios residenciales, por lo que establece subvenciones para aquellas viviendas y edificios que mejoren su calificación energética. En concreto, los conceptos subvencionables serán para aquellas obras que mejoren la envolvente térmica, las instalaciones térmicas o sustituyan energía convencional por energía renovable.

Para las viviendas de nueva construcción se subvencionará las viviendas unifamiliares que alcancen la clase "A" (consumos inferiores a 54,2 KWh/m<sup>2</sup> año) y las viviendas individuales en bloques que alcancen la clase "A" o la "B" (consumos inferiores a 37,1 KWh/m<sup>2</sup> año o 60,1 KWh/m<sup>2</sup> año).

En este contexto, el Ayuntamiento creará el "Registro Municipal de Certificaciones Energéticas para el municipio de Alcobendas", que se encargará de:

- Centralizar los documentos de calificación energética asociados a edificios del municipio e instalaciones de alumbrado público, elaborando con todos ellos un inventario municipal.
- Tratar y analizar los datos obtenidos, realizando así un seguimiento de los mecanismos e incentivos implantados, y verificando el cumplimiento de la normativa vigente.

Medida EF.3	Aprobación de la Ordenanza reguladora de la Concesión de Subvenciones para la mejora de la eficiencia energética de las viviendas y edificios residenciales
Estado de la medida	En curso

Estas actuaciones se vertebrarán a través de una ordenanza municipal.

Impacto previsto con la medida:	<p>Se estima unos ahorros de energía primaria del 35%, considerando que una vivienda calificada como "C" pasa a "B", ahorros derivados de la mejora de la calefacción, el sistema de agua caliente sanitaria y la refrigeración.</p> <p>Se estima que se podría reducir entorno a unos 2.000 kg de NOx al año (considerando que se subvenciona un 1% de las viviendas principales de Alcobendas) y unas 1.790 t de CO<sub>2</sub></p>
Indicadores seguimiento:	<p>Aprobación de la Ordenanza</p> <p>Número de viviendas subvencionadas y estimación de la reducción de emisiones de NOx conseguidas.</p> <p>Estimación de la reducción de emisiones de NOx, SOx y CO<sub>2</sub> conseguidas.</p>
<b>INFORMACIÓN RELACIONADA</b>	
Marco supramunicipal:	En el Plan Azul+ de la Comunidad de Madrid se incluye la Medida 28 Renovación de elementos constructivos y de la edificación por otros más eficientes térmica y energéticamente, en la que se recogen actuaciones relativas a diferentes planes de ayuda para la renovación de elementos constructivos y de la edificación y al Programa PAREER (Programa de Ayudas para la Rehabilitación Energética de Edificios existentes del sector Residencial en uso vivienda y hotelero).
Vinculación con otros documentos estratégicos municipales:	Medida recogida en el Plan Normativo de Alcobendas, aprobado por la Junta de Gobierno Local el 25 de julio de 2017.

Medida EF.4	Inclusión de acciones para el fomento de las estrategias de desarrollo sostenible, movilidad y eficiencia energética en los futuros desarrollos urbanísticos
Estado de la medida	Pendiente
<b>ALCANCE</b>	
Programa:	Mejora de la eficiencia energética en la edificación y la gestión municipal
Actividad (SNAP):	SNAP 2: Plantas de combustión no industrial SNAP 7: Transporte por carretera SNAP 9: tratamiento y eliminación de residuos
Ámbito de la medida:	<input checked="" type="checkbox"/> Calidad del Aire <input checked="" type="checkbox"/> Cambio Climático
Contaminantes:	NOx
GEIs:	CO <sub>2</sub>
En menor medida:	PST, HAP, CO, metales
<b>MEDIOS</b>	
Departamentos responsables de la ejecución:	Urbanismo
Agentes implicados:	Departamento de Medio Ambiente, constructores, promotores, etc.
Recursos necesarios:	Puntualmente colaboración con personal del Departamento de Medio Ambiente.
Calendario previsto:	Cuando se inicie el desarrollo del Plan Parcial
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>	
Objetivo de la medida	Mejora de la eficiencia energética y sostenibilidad de los nuevos desarrollos urbanísticos del municipio.

El PGOU 2009 ha delimitado un sector de Suelo Urbanizable Sectorizado denominado "Los Carriles", de uso global residencial, localizado al Oeste del Término municipal, junto al monte de Valdelatas. La superficie susceptible de aprovechamiento del sector es de más de dos millones de metros cuadrados, donde se ubicaran unas 8.600 viviendas, a desarrollar en diferentes fases.

El Plan Parcial de "Los Carriles" se alinea con otras estrategias municipales, en concreto, con el Plan Estratégico Diseña Alcobendas y las Estrategias Smarter Alcobendas.

El primero, aprobado en el año 2014, detalla 38 proyectos motores para el municipio, agrupados en cinco grandes líneas estratégicas.

En el Plan Parcial se incluirán medidas en línea con los tres primeros eje de desarrollo planteados es decir con los siguientes:

- EJE 1. Promoción de la ciudad, desarrollo económico, innovación, educación y empleo
- EJE 2. Desarrollo sostenible: crecimiento inteligente para un modelo de convivencia y seguridad
- EJE 3: Buen gobierno, abierto y gestión responsable

En el Plan Parcial se incluirán las siguientes determinaciones vinculantes a incorporar en el proyecto de urbanización en relación a las estrategias de desarrollo sostenible, movilidad y eficiencia energética.

- Telegestión del riego.
- Uso de aguas regeneradas
- Monitorización del consumo de agua de los puntos de riego con telegestión.
- Optimización del balance hídrico.
- Gestión integral de movilidad: Instalación de infraestructuras para la gestión integral de movilidad y sistemas de detección de condiciones de tráfico en tiempo real.
- Puntos de recargas de vehículos eléctricos.

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

Medida EF.4	Inclusión de acciones para el fomento de las estrategias de desarrollo sostenible, movilidad y eficiencia energética en los futuros desarrollos urbanísticos
-------------	--

Estado de la medida	Pendiente
---------------------	-----------

- Estacionamiento inteligente para personas con discapacidades.
- Mejora en tecnología led de alumbrado público con sistemas inteligentes de control (sensores de presencia, climatológicos...).
- Telegestión en los cuadros de alumbrado público y semaforización.
- Monitorización consumos energéticos de electricidad, gas y agua y desarrollos de sistemas de control inteligentes.
- Sistemas de alcantarillado inteligentes.
- Sistema de reciclaje de aguas residuales

Asimismo, se establecerá la obligación de que las edificaciones incorporen medidas y soluciones que mejoren la eficiencia energética y ambiental, de manera que se dé cumplimiento a los objetivos de la Directiva de Eficiencia Energética de Edificios (2010/31/EC) que establece, además de la obligatoriedad de fijar unos requisitos mínimos de eficiencia energética de los edificios o partes de éste con el fin de alcanzar niveles óptimos de rentabilidad, la obligatoriedad de que antes del 31 de diciembre de 2020, todos los nuevos edificios tengan un consumo de energía casi nulo, y que antes de que termine el 2018, los edificios nuevos que estén ocupados y sean propiedad de autoridades públicas sean igualmente edificios de consumo de energía casi nulo.

De acuerdo al Documento Básico DB-HE "Ahorro de energía" del Código Técnico de la Edificación, aprobado por Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo y modificado entre otras por la Orden FOM/588/2017, de 15 de junio, un edificio de consumo energético casi nulo se define como aquel que cumple con las exigencias reglamentarias establecidas para edificios de nueva construcción en las diferentes secciones de este Documento Básico.

Impacto previsto con la medida:	Reducción de los consumos energéticos, uso de energías renovables y reducción de las emisiones contaminantes. Se estima que los sistemas centralizados de control energético, sistemas de domótica y otras automatizaciones en los edificios pueden permitir una reducción de los consumos de edificios en un 20%.
Indicadores seguimiento:	Aprobación del Plan Parcial en línea con lo indicado en esta medida

#### INFORMACIÓN RELACIONADA

Marco supramunicipal:	En el Plan Azul+ se incluye en línea con esta medida la Medida 30 Desarrollo de proyectos demostrativos sobre sistemas de información de consumos energéticos en tiempo real (smart grids).
Vinculación con otros documentos estratégicos municipales:	El Plan Parcial "Los Carriles" incorpora actuaciones relacionadas con el Plan Diseña Alcobendas y las Estrategias SMARTER.

Medida EF.5	Implantación de recogida neumática de los residuos en los nuevos desarrollos de uso residencial
Estado de la medida	Pendiente
<b>ALCANCE</b>	
Programa:	Mejora de la eficiencia energética en la edificación y la gestión municipal
Actividad (SNAP):	SNAP 7: Transporte por carretera
Ámbito de la medida:	<input checked="" type="checkbox"/> Calidad del Aire <input checked="" type="checkbox"/> Cambio Climático
Contaminantes:	NOx
GEIs:	CO <sub>2</sub>
En menor medida:	PST, HAP, CO, metales
<b>MEDIOS</b>	
Departamentos responsables de la ejecución:	Urbanismo
Agentes implicados:	Departamento de Medio Ambiente, constructores, promotores, etc.
Recursos necesarios	N/A
Calendario previsto:	Cuando se inicien los nuevos desarrollos urbanos.
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>	
Objetivo de la medida	Evitar las emisión de contaminantes atmosféricos al reducir el tránsito de vehículos de recogida de residuos.

Los sistemas neumáticos de recogida de residuos urbanos están basados en una red de buzones fijos (localizados en las viviendas o en la calle), donde se depositan los residuos por fracción y en bolsas. Los buzones están unidos por una red subterránea de tuberías a través de las cuales se agrupan los residuos depositados para ser posteriormente aspirados mediante mecanismos de aspiración.

Para la recogida de los residuos agrupados se dan dos sistemas: móvil y fijo. En el primer sistema se recogen los residuos a través de camiones recolectores, que recogen en puntos determinados donde se acumulan los residuos. Los sistemas de recogida de residuos neumática fijos extraen los residuos mediante corrientes de aire generadas por turboextractores hasta una central de recogida, donde se almacenan los residuos, se compactan y son recogidos posteriormente para su entrega en la planta de tratamiento, de forma que se evita que los camiones de recogida de residuos deban realizar un recorrido en el interior de la zona residencial.

El Ayuntamiento de Alcobendas ha previsto la puesta en marcha de sistemas de recogida neumática en los nuevos desarrollos urbanos. Cabe indicar que estos sistemas mejoran el servicio de gestión de los residuos de cara al ciudadano, ya que dotan de una mayor flexibilidad en cuanto a horarios de recogida de los residuos, disminuye los olores y/o abandonos de basura en la calle, reducen el ruido generado por los camiones de recogida, etc.

En relación con la reducción de emisiones contaminantes, estos sistemas reducen las emisiones contaminantes locales provocadas por los camiones de recogida de residuos de los sistemas tradicionales. En contrapartida los sistemas de aspiración demandan una cantidad considerable de electricidad

El Ayuntamiento de Alcobendas adicionalmente estudiará la viabilidad técnico-económica de extender la recogida neumática a los Distritos Norte y Centro.

Medida EF.5	Implantación de recogida neumática de los residuos en los nuevos desarrollos de uso residencial
Estado de la medida	Pendiente

Desde el Ayuntamiento se establecerá la obligación de implantar en los nuevos desarrollos urbanísticos un sistema de recogida neumática, cuyas características garanticen una eficiencia energética alta (por ejemplo con la implantación de reguladores de potencia en los sistemas de aspirado, uso de energías renovables, etc.).

Impacto previsto con la medida:	Se estima que se pueden reducir las emisiones de NOx derivadas de la recogida de los residuos tercera parte con la recogida neumática.
Indicadores seguimiento:	Número de hogares a los que se da servicio con la recogida neumática en el municipio en los desarrollos y reducción de contaminantes (NOx, CO y CO <sub>2</sub> ) obtenida.
<b>INFORMACIÓN RELACIONADA</b>	
Marco supramunicipal:	---
Vinculación con otros documentos estratégicos municipales:	---



Medida EF.6	Impulso del Catálogo de Contratación Responsable del Ayuntamiento de Alcobendas y sus Organismos Autónomos
Estado de la medida	En curso
<b>ALCANCE</b>	
Programa:	Mejora de la eficiencia energética en la edificación y la gestión municipal
Actividad (SNAP):	No se considera una reducción efectiva directa en las actividades recogidas en el inventario de emisiones, esperándose reducciones indirectas en diversos SNAP como el 2 (Plantas de combustión no industrial), 7 (Transporte por carretera), etc.
Ámbito de la medida:	<input checked="" type="checkbox"/> Calidad del Aire <input checked="" type="checkbox"/> Cambio Climático
Contaminantes:	No se considera una reducción directa de ningún contaminante.
GEIs:	No se considera una reducción directa de ningún contaminante.
En menor medida:	No se considera una reducción directa de ningún contaminante.
<b>MEDIOS</b>	
Departamentos responsables de la ejecución:	Contratación
Agentes implicados:	Otras Departamentos del Ayuntamiento
Recursos necesarios	Coordinación con el conjunto de departamentos del Ayuntamiento y Organismos Autónomos. Difusión de esta medida.
Calendario previsto:	2018
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>	
Objetivo de la medida	Fomentar la contratación responsable.

En marzo de 2017 se ha aprobado el Catálogo de Contratación Responsable del Ayuntamiento de Alcobendas a través del Decreto 3505, de 27 de marzo de 2017, en línea con lo indicado en las Directivas 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 y la recién aprobada Ley de Contratos del Sector Público.

Junto con el objetivo principal de estas normas, el cual es dotar al sector público de herramientas jurídicas para agilizar la contratación pública y procurar un uso más eficiente y transparente de los fondos públicos, estas incorporan de manera preceptiva la inclusión en los contratos públicos de criterios sociales y/o medioambientales siempre que guarde relación con el objeto del contrato.

En este sentido, el Ayuntamiento de Alcobendas ha aprobado el Catálogo de Contratación Responsable, facilitando así a los departamentos la incorporación en los pliegos de condiciones de diferentes cláusulas tendentes a una "contratación socialmente responsable".

Se entiende bajo este concepto una contratación que entre sus requisitos incluye criterios de adjudicación o condiciones de ejecución relacionados con la protección de los siguientes principios o grupos: sociales, medioambientales, potenciación de las PYMES y calidad en la gestión.

Entre las cláusulas medioambientales, este catálogo incorpora criterios relativos a lo siguiente:

- a ) Cláusulas que podrán ser objeto del contrato y de requerimientos de solvencia técnica
- Posibilidad de requerir un tipo de materiales básicos o materias primas biodegradables
  - Posibilidad de elegir a los contratistas que actúen en el marco de un sistema de gestión ambiental y determinados estándares de calidad ambiental
  - Certificados forestales
  - Eficiencia Energética
  -

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

Medida EF.6	Impulso del Catálogo de Contratación Responsable del Ayuntamiento de Alcobendas y sus Organismos Autónomos
-------------	--

Estado de la medida	En curso
---------------------	----------

b) Cláusulas que podrán formar parte del pliego de prescripciones técnicas como condiciones mínimas

c) Cláusulas de seguimiento y control periódicos de los materiales

Por otro lado, se incluyen posibles criterios de valoración de contratos en relación con los vehículos y en los contratos de eficiencia energética.

Desde el Departamento de Contratación se promocionará la utilización del Catálogo de Contratación Responsable desde las Departamentos del Ayuntamiento y sus Patronatos, de forma que sea una práctica habitual la incorporación de cláusulas y criterios de valoración medioambientales en la contratación pública municipal.

Impacto previsto con la medida:	No se considera un impacto directo sobre las emisiones inventariadas del municipio. Con la implantación de esta medida tendrá lugar unas reducciones indirectas en diferentes sectores productivos (por ejemplo en la producción de material de oficina), así como reducciones directas en las emisiones de los vehículos de contratas y uso de energías renovables.
Indicadores seguimiento:	Número de contratos municipales que incluyen cláusulas o criterios de valoración medioambientales sobre el total de contratos.

#### INFORMACIÓN RELACIONADA

Marco supramunicipal:	Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014. Plan Azul +: Medida 4.- Renovación de la flota institucional bajo criterios ambientales.
Vinculación con otros documentos estratégicos municipales:	---

Medida EF.7	Mejora de la eficiencia energética de las instalaciones municipales (polideportivos y centros culturales)
Estado de la medida	En curso
<b>ALCANCE</b>	
Programa:	Mejora de la eficiencia energética en la edificación y la gestión municipal
Actividad (SNAP):	SNAP 2: Plantas de combustión no industrial
Ámbito de la medida:	<input checked="" type="checkbox"/> Calidad del Aire <input checked="" type="checkbox"/> Cambio Climático
Contaminantes:	NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> y CO.
GEIs:	CO <sub>2</sub>
En menor medida:	CH <sub>4</sub> , HAP, PST y metales.
<b>MEDIOS</b>	
Departamentos responsables de la ejecución:	Patronato Municipal de Deportes/ Patronato Municipal Sociocultural
Agentes implicados:	---
Recursos necesarios	
Calendario previsto:	2018-2025
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>	
Objetivo de la medida	Reducir los consumos energéticos anuales de estas instalaciones.

El Ayuntamiento de Alcobendas cuenta con diversas instalaciones deportivas y culturales, destacando los dos principales polideportivos José Caballero de unos 185.000 m<sup>2</sup> y Valdelaspuentes de 165.000 m<sup>2</sup>, y como instalación cultural el Centro de Arte de Alcobendas de unos 17.200 m<sup>2</sup>. Junto a estos equipamientos de mayor tamaño, tanto el Patronato Municipal de Deportes (PMD) como el Patronato Municipal Sociocultural (PSC) gestionan otras instalaciones menores.

El conjunto de estas superficies conllevan un consumo de energía notable, tanto en iluminación como climatización. En concreto, se estima que el PMD consume en torno a unos 600 MWh anuales y el PSC unos 900 MWh anuales, lo que equivale a más de 700 kg de NO<sub>x</sub> anuales, 1.800 kg de SO<sub>2</sub> y 1.400 kt de CO<sub>2</sub>.

En este contexto, se va a proceder a la mejora de distintos elementos de estas instalaciones de forma que se mejore la eficiencia energética de los mismos. Para ello, se proponen actuaciones de mejora de la eficiencia de diferentes aparatos, sustitución de las lámparas de descarga por LED o mejora de los aislamientos. Se realizarán inicialmente las siguientes actuaciones:

- Adaptar las calderas y equipos de cogeneración de los centros deportivos municipales al estudio Ecoproyecto.
- Renovación de enfriadores.
- En la Ciudad Deportiva de Valdelaspuentes: mejora del aislamiento de tuberías y equipos e instalación de iluminación LED en toda la Ciudad Deportiva.
- Estudio de viabilidad de transformación de los restos vegetales procedentes de podas en el término municipal de Alcobendas en energía mediante plantas de biomasa en los polideportivos

Medida EF.7	Mejora de la eficiencia energética de las instalaciones municipales (polideportivos y centros culturales)
Estado de la medida	En curso

En el Polideportivo José Caballero: sustitución progresiva de las cubiertas de policarbonato

Impacto previsto con la medida:	Se reducirán los consumos energéticos (principalmente eléctricos). En el caso de un cambio de combustible (de gasóleo a gas natural) en calderas se reducirán las emisiones de NOx en torno a un 40%. Se estima que los cambios de luminaria pueden conllevar en torno a un 20-30% de reducción de los consumos.
Indicadores seguimiento:	Reducción en los consumos energéticos de las instalaciones deportivas y culturales y reducción de emisiones contaminantes (NOx, SOx, CO y CO <sub>2</sub> ).
<b>INFORMACIÓN RELACIONADA</b>	
Marco supramunicipal:	El Plan Azul+ incluye la medida 33 Plan de Ahorro y Eficiencia Energética en los edificios de la Comunidad de Madrid.
Vinculación con otros documentos estratégicos municipales:	---

Medida EF.8	Implantación de un sistema de gestión de la energía bajo la norma ISO 50001:2011 de los edificios municipales
Estado de la medida	Pendiente
<b>ALCANCE</b>	
Programa:	Mejora de la eficiencia energética en la edificación y la gestión municipal
Actividad (SNAP):	SNAP 2: Plantas de combustión no industrial
Ámbito de la medida:	<input checked="" type="checkbox"/> Calidad del Aire <input checked="" type="checkbox"/> Cambio Climático
Contaminantes:	NOx, SOx y CO.
GEIs:	CO <sub>2</sub>
En menor medida:	CH <sub>4</sub> , HAP, PST y metales.
<b>MEDIOS</b>	
Departamentos responsables de la ejecución:	Medio Ambiente y Mantenimiento de la Ciudad
Agentes implicados:	Todas las Departamentos del Ayuntamiento
Recursos necesarios	Personal responsable de cada edificio municipal para facilitar información, acompañar durante visitas y revisión de los documentos.
Calendario previsto:	2019- Inicio del proyecto de implantación del sistema de gestión en seis edificios. 2020-2025- Implantación del sistema en alrededor de 35 edificios al año.
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>	
Objetivo de la medida	Reducir los consumos energéticos en los edificios municipales y, por tanto, reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos.

El Ayuntamiento de Alcobendas cuenta con alrededor de 100 edificios municipales, tanto deportivos como culturales, de ocio, asociacionismo, etc. Estas instalaciones, gestionadas por el Departamento de Medio ambiente y Mantenimiento de la Ciudad a través de Seromal, ocupan aproximadamente 600.000 m<sup>2</sup>. Considerando el tipo de actividades que se realizan en estos espacios, en muchos casos la demanda energética es elevada, por ejemplo en los polideportivos, en teatros, etc.

Por ello, desde el Ayuntamiento se ha decidido implantar progresivamente un sistema de gestión de la energía bajo la norma ISO 50.001 en el conjunto de instalaciones municipales. Estos sistemas, normalmente integrados con los sistemas de gestión ambiental y de calidad, permiten la mejora del desempeño energético, es decir su implantación conlleva normalmente una reducción de los consumos energéticos con la reducción de contaminantes asociada. Asimismo, a través de este sistema se puede establecer una política de aumento de la energía renovable en el municipio.

Estos sistemas engloban las siguientes fases:

- Identificación de las operaciones asociadas con usos significativos de la energía
- Establecimiento de procedimientos documentados y criterios operacionales energéticos
- Diseño, especificación y actividades de compra de los proyectos relevantes y de los servicios de energía, productos, equipos y energía
- Comunicación de requisitos/procedimientos a personal, proveedores, incluyendo contratistas.

Impacto previsto con la medida:	Se reducirán los consumos energéticos de las instalaciones. Se potenciarán las energías renovables.
Indicadores seguimiento:	Número de edificios en los que se ha implantado el sistema sobre total de edificios municipales y reducción en los consumos de energía de los edificios incluidos en este sistema de gestión y reducción de emisiones contaminantes asociadas (NOx, SOx, CO y CO <sub>2</sub> ).

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

Medida EF.8	Implantación de un sistema de gestión de la energía bajo la norma ISO 50001:2011 de los edificios municipales
Estado de la medida	Pendiente
INFORMACIÓN RELACIONADA	
Marco supramunicipal:	El Plan Energético de la Comunidad de Madrid- Horizonte 2020 recoge entre las actuaciones transversales la "Implantación de la Norma UNE-EN ISO 50.001".
Vinculación con otros documentos estratégicos municipales:	Medida incluida en el Plan Energético Municipal.

Medida EF.9	Auditorías energéticas a 27 edificios públicos
Estado de la medida	Pendiente
<b>ALCANCE</b>	
Programa:	Mejora de la eficiencia energética en la edificación y la gestión municipal
Actividad (SNAP):	SNAP 2: Plantas de combustión no industrial
Ámbito de la medida:	<input checked="" type="checkbox"/> Calidad del Aire <input checked="" type="checkbox"/> Cambio Climático
Contaminantes:	NOx, SOx y CO.
GEIs:	CO <sub>2</sub>
En menor medida:	CH <sub>4</sub> , HAP, PST y metales.
<b>MEDIOS</b>	
Departamentos responsables de la ejecución:	Medio Ambiente y Mantenimiento de la Ciudad
Agentes implicados:	Patronato de Deportes, Patronato de Cultura, etc.
Recursos necesarios	Personal responsable de cada edificio municipal para facilitar información, acompañar durante visitas y revisión de los documentos.
Calendario previsto:	2018
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>	
Objetivo de la medida	Reducir los consumos energéticos en los edificios municipales y, por tanto, reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos.

El Ayuntamiento de Alcobendas consciente de que el consumo energético de sus edificios es uno de los principales gastos municipales y que es posible su reducción con inversiones en medidas de eficiencia energética, va a realizar auditorías energéticas en, al menos, el 50% de los edificios públicos municipales. Entre estos se encuentra la sede del Ayuntamiento, el Centro Cultural Pablo Iglesias, el Centro de Arte, los principales polideportivos, colegios de infantil y primaria, cubriendo el 82% del gasto eléctrico y el 94% del gasto en gas natural.

Los principales objetivos de estas auditorías, que se realizarían tomando como referencia lo establecido en la norma UNE-EN 16247 Auditorías Energéticas, son los siguientes:

- Acotar las medidas de ahorro más rentables dentro de un nivel de inversión aceptable.
- Calcular los posibles ahorros en base a mediciones in situ.
- Estimar la inversión en base a datos de proveedores concretos.

De esta forma, el Gobierno Municipal contará con información concreta para decidir las inversiones a realizar para reducir los consumos energéticos municipales, con los ahorros monetarios que esto supone y la reducción en las emisiones contaminantes. Contando con datos sobre inversión, se podrá presupuestar las inversiones gradualmente.

Impacto previsto con la medida:	Se reducirán los consumos energéticos de las instalaciones.
Indicadores seguimiento:	Número de edificios sobre los que se ha realizado la auditoría, reducción en los consumos de energía esperada y reducción de emisiones de contaminantes (NOx, SOx, CO y CO <sub>2</sub> ).

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

Medida EF.9	Auditorías energéticas a 27 edificios públicos
Estado de la medida	Pendiente
INFORMACIÓN RELACIONADA	
Marco supramunicipal:	El Plan Energético de la Comunidad de Madrid- Horizonte 2020 recoge entre las actuaciones transversales "Auditorías Energéticas".
Vinculación con otros documentos estratégicos municipales:	Medida incluida en el Plan Energético Municipal.



Medida EF.10	Plan de modernización de alumbrado público
Estado de la medida	En curso
<b>ALCANCE</b>	
Programa:	Mejora de la eficiencia energética en la edificación y la gestión municipal
Actividad (SNAP):	SNAP 2: Plantas de combustión no industrial
Ámbito de la medida:	<input checked="" type="checkbox"/> Calidad del Aire <input checked="" type="checkbox"/> Cambio Climático
Contaminantes:	NOx, SOx y CO.
GEIs:	CO <sub>2</sub>
En menor medida:	CH <sub>4</sub> , HAP, PST y metales.
<b>MEDIOS</b>	
Departamentos responsables de la ejecución:	Medio Ambiente y Mantenimiento de la Ciudad
Agentes implicados:	SEROMAL
Recursos necesarios	N/A
Calendario previsto:	2018-2025
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>	
Objetivo de la medida	Reducción de los consumos energéticos en el alumbrado público, por lo que se reducirán las emisiones de contaminantes atmosféricos.
<p>El alumbrado público del municipio de Alcobendas cuenta con un total de 14.350 puntos de luz de diferentes potencias, que suponen a lo largo de un año un consumo de más de ocho millones de KWh. Estos consumos tienen un peso considerable en los gastos municipales.</p> <p>Para la reducción de estos consumos se pueden aplicar diferentes medidas de modernización, siendo la renovación de las luminarias por tecnología LED la principal, ya que se puede alcanzar en torno a un 50% de ahorro energético. Junto a esta renovación se aplicará un sistema de regulación del flujo que permitirá obtener un ahorro total del 60%.</p> <p>Cabe indicar, que el Plan de modernización del alumbrado público considera en todo momento el grado de iluminación adecuado, manteniendo el equilibrio entre seguridad ciudadana y control de la contaminación lumínica.</p>	
Impacto previsto con la medida:	Se reducirán los consumos energéticos. Se estima un consumo medio por punto de luz de 583 KWh y un ahorro estimado del 60%. Considerando una sustitución de 4.400 puntos, se ahorraría al año en torno a 1.200 kg de SO <sub>2</sub> , 460 kg de NO <sub>x</sub> y 90 kg de CO. En cuanto al CO <sub>2</sub> se ahorrarían unas 230 t.
Indicadores seguimiento:	Número de luminarias sustituidas sobre el total de luminarias municipales y reducción de emisiones contaminantes (NOx, SO <sub>2</sub> , CO y CO <sub>2</sub> ).
<b>INFORMACIÓN RELACIONADA</b>	
Marco supramunicipal:	El Plan Azul+ incluye la medida 32 Ahorro energético en iluminación exterior, que hace referencia a programas de alumbrado público exterior que fomenten el ahorro energético.
Vinculación con otros documentos estratégicos municipales:	Medida incluida en el Plan Energético Municipal.

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

Medida EF.11	Automatización de los edificios municipales
Estado de la medida	Pendiente
<b>ALCANCE</b>	
Programa:	Mejora de la eficiencia energética en la edificación y la gestión municipal
Actividad (SNAP):	SNAP 2: Plantas de combustión no industrial
Ámbito de la medida:	<input checked="" type="checkbox"/> Calidad del Aire <input checked="" type="checkbox"/> Cambio Climático
Contaminantes:	NOx, SOx y CO.
GEIs:	CO <sub>2</sub>
En menor medida:	CH <sub>4</sub> , HAP, PST y metales.
<b>MEDIOS</b>	
Departamentos responsables de la ejecución:	Medio Ambiente y Mantenimiento de la Ciudad
Agentes implicados:	SEROMAL
Recursos necesarios	---
Calendario previsto:	2019: 15 edificios 2020-2021: 25 edificios por año 2022 - 2025: Resto de edificios
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>	
Objetivo de la medida	Reducción de los consumos energéticos en los edificios públicos, por lo que se reducirán las emisiones de contaminantes atmosféricos.
<p>Los edificios públicos presentan un gran potencial de ahorro energético, debido principalmente a la antigüedad de los mismos y a su bajo ratio de renovación tecnológica. Es por ello, que la integración de las TIC en este tipo de edificios aporta ahorros tanto energéticos como económicos interesantes.</p> <p>Junto al objetivo de ahorro, la automatización de los edificios permite mejorar el confort de los usuarios, la seguridad, la prevención de incendios, etc. Asimismo, la automatización de los edificios permite la telegestión de algunos de los sistemas, por ejemplo, control de los sistemas de climatización, que además de conllevar ahorros energéticos permite mejorar la eficiencia en la gestión municipal.</p> <p>Finalmente el objetivo de la automatización es crear edificios inteligentes, que disponen de un sistema capaz de interconectar las diferentes instalaciones automatizadas y garantizar el funcionamiento de estas de acuerdo a las necesidades reales de cada momento a través de un control centralizado.</p> <p>En la mayoría de los edificios públicos los consumos más elevados se deben a la iluminación, la climatización y el bombeo de agua, por lo que resulta de interés automatizar en la medida que sea posible estas instalaciones. Cabe destacar que los ahorros energéticos alcanzados pueden ser notables considerando que el Ayuntamiento cuenta con uno 100 edificios municipales, que se irán automatizando a lo largo de los próximos años.</p>	
Impacto previsto con la medida:	Se reducirán los consumos energéticos. Se estima que un sistema de aire acondicionado que funcione un grado por debajo de lo necesario puede elevar el gasto de electricidad en torno a un 8-10% y una inversión moderada en automatización en un edificio proporciona información, permitiendo un ahorro de hasta un 20% en la factura eléctrica.
Indicadores seguimiento:	Reducción en los consumos de energía en los edificios y reducción de emisiones contaminantes (NOx, SOx, CO y CO <sub>2</sub> )

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

Medida EF.11	Automatización de los edificios municipales
Estado de la medida	Pendiente
<b>INFORMACIÓN RELACIONADA</b>	
Marco supramunicipal:	El Plan Azul+ incluye la medida 33 Plan de Ahorro y Eficiencia Energética en los edificios de la Comunidad de Madrid, medida que engloba actuaciones de automatización de los edificios públicos.
Vinculación con otros documentos estratégicos municipales:	Medida incluida en el Plan Energético Municipal.

Medida EF.12	Consumo municipal de energía eléctrica con garantía de origen
Estado de la medida	En curso
<b>ALCANCE</b>	
Programa:	Mejora de la eficiencia energética en la edificación y la gestión municipal
Actividad (SNAP):	SNAP 2: Plantas de combustión no industrial
Ámbito de la medida:	<input checked="" type="checkbox"/> Calidad del Aire <input checked="" type="checkbox"/> Cambio Climático
Contaminantes:	NOx, SOx y CO.
GEIs:	CO <sub>2</sub>
En menor medida:	CH <sub>4</sub> , HAP, PST y metales.
<b>MEDIOS</b>	
Departamentos responsables de la ejecución:	Medio Ambiente y Mantenimiento de la Ciudad
Agentes implicados:	---
Recursos necesarios:	---
Calendario previsto:	2018
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>	
Objetivo de la medida	Consumo eléctrico municipal a partir de energías renovables, evitando la emisión de contaminantes atmosféricos y gases de efecto invernadero.

El consumo de electricidad del municipio, tanto en alumbrado público como en las instalaciones gestionadas por el Ayuntamiento es considerable, ya que es necesario iluminar todas las calles, así como unos 600.000m<sup>2</sup> de edificios de diversos usos como teatro, polideportivos, escuelas, etc.

Por ello, se contratarán aquellas empresas que generen su electricidad 100% verde.

La reducción de emisiones contaminantes no tiene lugar en el propio municipio, por lo que la contribución del municipio de Alcobendas a la mejora de la calidad del aire es global. Además esta medida tiene un carácter ejemplarizante, mostrando a los vecinos de la localidad una posibilidad real de contribuir a la mejora de la calidad del aire y la mitigación del cambio climático.

Impacto previsto con la medida:	Se reducirán las emisiones de contaminantes atmosféricos y gases de efecto invernadero fuera del municipio, en concreto unas 40t de SOx, 14,5 t de NOx, 3 t de CO y 7,5 kt CO <sub>2eq</sub> .
Indicadores seguimiento:	Emisiones evitadas de NOx, SOx, CO y CO <sub>2</sub> debido al consumo de electricidad de energía renovable.

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

Medida EF.12	Consumo municipal de energía eléctrica con garantía de origen
Estado de la medida	En curso
<b>INFORMACIÓN RELACIONADA</b>	
Marco supramunicipal:	---
Vinculación con otros documentos estratégicos municipales:	Medida incluida en el Plan Energético Municipal.

### EF.13 Promoción del autoconsumo energético

*Incremento progresivo del porcentaje de bonificación del Impuesto de Bienes Inmuebles a usuarios que inicien la instalación de sistemas de autoconsumo energético procedente de fuentes naturales, en los márgenes permitidos por la ley.*

#### Objetivo:

Aplicar modificaciones progresivas en la Ordenanza Fiscal nº 4.1 Reguladora del Impuesto sobre Bienes Inmuebles con el objetivo de impulsar la instalación de sistemas que promuevan el autoconsumo energético. Se utilizará la bonificación en la cuota íntegra del impuesto, correspondiente a bienes inmuebles de naturaleza urbana ya construidos, para aplicar rebajas a los usuarios que instalen sistemas para el aprovechamiento térmico o eléctrico de la energía proveniente del sol para autoconsumo, siempre que presenten un suministro de energía mínimo del total del consumo energético del inmueble, que los sistemas no formen parte de obras de rehabilitación del edificio, a las cuales es de aplicación el Código Técnico de la Edificación aprobado por RD 314/06 de 17 de marzo, y que las instalaciones para producción de calor incluyan colectores homologados por la administración competente.

#### - Medida: EF.14 Impulso del Plan Integral de Residuos

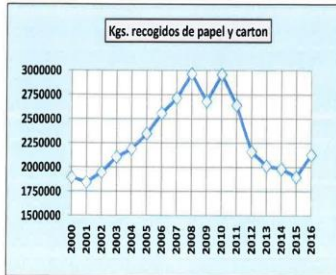
Campañas de comunicación y concienciación para fomentar el reciclaje y el correcto uso de las islas ecológicas de la ciudad.

#### - Objetivo:

A la vista de los datos oficiales del Informe Anual del Departamento de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Alcobendas, en los últimos cinco años se ha producido un descenso significativo en los kilogramos de residuos reciclables.

Concretamente, como se puede apreciar en la tabla que a continuación se adjunta, el volumen de papel y cartón, vidrio, pilas y aceite doméstico reciclado se ha reducido entre un 90% y un 30% del máximo de material reciclado aunque desde entonces haya aumentado en más de 7.000 personas los vecinos residentes en la ciudad.

Se pretende revertir este estancamiento con medidas eficientes de comunicación institucional tendentes a concienciar a la población de los beneficios sociales del reciclaje y medidas de aproximación de las islas ecológicas a todos los barrios.



Cifras	
2001	1.844.380
2002	1.947.559
2003	2.106.509
2004	2.189.134
2005	2.346.050
2006	2.557.396
2007	2.714.527
2008	2.965.571
2009	2.678.935
2010	2.958.888
2011	2.640.894
2012	2.161.032
2013	2.014.560
2014	1.983.158
2015	1.899.206
2016	2.126.846



Cifras	
2001	444.160
2002	668.910
2003	686.900
2004	892.155
2005	895.666
2006	1.102.234
2007	1.910.277
2008	1.964.883
2009	1.689.937
2010	2.190.255
2011	2.349.163
2012	2.384.940
2013	2.403.108
2014	2.243.939
2015	1.336.573
2016	1.312.338



Cifras	
2001	11.300
2002	7.400
2003	7.320
2004	10.760
2005	14.650
2006	14.360
2007	13.295
2008	18.080
2009	19.120
2010	24.960
2011	21.740
2012	11.400
2013	11.310
2014	7.804
2015	7.772
2016	9.652



Cifras	
2011	2.020
2012	34.845
2013	39.020
2014	33.185
2015	37.150
2016	21.160

Mejora de la movilidad, promoción de modos de transporte alternativos y uso de combustibles de bajas emisiones

La movilidad es una de las principales fuentes de emisiones contaminantes a la atmósfera del municipio, por lo que se establece un eje estratégico en el que se incluyen todas aquellas medidas relacionadas con la promoción de un cambio modal hacia modos de transporte colectivos o no motorizados, así como medidas relativas a la promoción de uso de combustibles de bajas emisiones, principalmente la electricidad.

Las medidas incluidas son las siguientes:

MEJORA DE LA MOVILIDAD, PROMOCIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVOS Y USO DE COMBUSTIBLES DE BAJAS EMISIONES	
MV.1	Ampliación de las zonas de estacionamiento regulado
MV.2	Mejora de los pasos de peatones
MV.3	Desarrollo de una aplicación para la gestión de las zonas de carga y descarga y plazas para personas con movilidad reducida en la vía pública
MV.4	Mejora de las líneas de autobuses urbanas e interurbanas
MV.5	Fomento de la elaboración y puesta en marcha de Planes de movilidad de empresas

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

MEJORA DE LA MOVILIDAD, PROMOCIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVOS Y USO DE COMBUSTIBLES DE BAJAS EMISIONES	
MV.6	Mejora de la movilidad en transporte colectivo de los trabajadores
MV.7	Renovación y optimización de la flota de vehículos municipales hacia tecnologías menos contaminantes
MV.8	Impulso de la movilidad sostenible entre los trabajadores municipales
MV.9	Promoción del uso de vehículo multiusuario y compartido (carsharing y carpooling)
MV.10	Fomento del uso de la bicicleta
MV.11	Promoción de la movilidad escolar alternativa
MV.12	Instalación de puntos de recarga públicos de vehículos eléctricos
MV.13	Consolidación y ampliación de las medidas fiscales para promover los vehículos de tecnologías y combustibles menos contaminantes
MV.14	Revisión de la Ordenanza de tráfico y circulación

Medidas incluidas en el eje estratégico de Mejora de la movilidad, promoción de modos de transporte alternativos y uso de combustibles de bajas emisiones.

A continuación se desarrollan estas medidas en fichas explicativas:

Medida MV.1	Ampliación de las zonas de estacionamiento regulado
Estado de la medida	En curso
<b>ALCANCE</b>	
Programa:	Mejora de la movilidad, promoción de modos de transporte alternativos y uso de combustibles de bajas emisiones
Actividad (SNAP):	SNAP 7: Transporte por carretera
Ámbito de la medida:	<input checked="" type="checkbox"/> Calidad del Aire <input checked="" type="checkbox"/> Cambio Climático
Contaminantes:	NOx, CO y PST.
GEIs:	CO <sub>2</sub>
En menor medida:	CH <sub>4</sub> , HAP, NH <sub>3</sub> y metales.
<b>MEDIOS</b>	
Departamentos responsables de la ejecución:	Tráfico y Movilidad
Agentes implicados:	---
Recursos necesarios	---
Calendario previsto:	2018
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>	
Objetivo de la medida	Fomentar la movilidad sostenible, disminuyendo los traslados en vehículos propios y el tráfico en ciertas zonas y reduciendo, por tanto, las emisiones de contaminantes atmosféricos.

Los turismos son uno de los principales responsables de las emisiones de NOx, CO y partículas, siendo este sector el emisor de en torno al 50% de las emisiones de estos contaminantes.

Es por ello que desde el Ayuntamiento de Alcobendas se quiere reducir en la medida de lo posible el uso del vehículo privado y fomentar la movilidad sostenible (transporte público, bicicleta, a pie, etc.). Estas medidas resultan de especial interés en las zonas más transitadas, donde un porcentaje de los movimientos se realizan por parte de vehículos no residentes. El tráfico en búsqueda de aparcamiento dificulta la circulación y, al aumentar las distancias recorridas, se generan emisiones innecesarias.

Por ello, desde el Ayuntamiento se quiere establecer una zona naranja, es decir una zona de aparcamiento regulado de larga estancia, especialmente enfocado a aquellos trabajadores en el municipio cuya única opción es acudir en vehículo privado. Esta zona se localizará alejada de la zona empresarial y se unirá con esta a través de una lanzadera. En ella se podrá aparcar con un coste razonable durante la jornada laboral, por tanto, facilitando un aparcamiento mucho más cómodo que el localizado en las zonas empresariales, que además es escaso.

Por otro lado, se creará en la zona empresarial una zona roja, plazas reservadas a vehículos eléctricos con opción de carga, de forma que se promueva la compra de vehículos eléctricos por parte de los trabajadores de la zona.

Impacto previsto con la medida:	Se reducirán emisiones debido a que se accede a la zona por otros medios en lugar del vehículo privado (a pie, en transporte público, etc.) y se reducen notablemente los recorridos en busca de aparcamiento.
Indicadores seguimiento:	Número de usuarios de las zonas naranja y roja.

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>



Medida MV.1	Ampliación de las zonas de estacionamiento regulado
Estado de la medida	En curso
<b>INFORMACIÓN RELACIONADA</b>	
Marco supramunicipal:	El Plan Azul+ incluye la medida 9 Zonas de bajas emisiones y Departamentos de prioridad residencial, en la línea de lo establecido en esta medida.
Vinculación con otros documentos estratégicos municipales:	---

Medida MV.2	Mejora de los pasos de peatones
Estado de la medida	En curso
<b>ALCANCE</b>	
Programa:	Mejora de la movilidad, promoción de modos de transporte alternativos y uso de combustibles de bajas emisiones
Actividad (SNAP):	SNAP 7: Transporte por carretera
Ámbito de la medida:	<input checked="" type="checkbox"/> Calidad del Aire <input checked="" type="checkbox"/> Cambio Climático
Contaminantes:	NOx, CO y PST.
GEIs:	CO <sub>2</sub>
En menor medida:	CH <sub>4</sub> , NH <sub>3</sub> , HAP y metales.
<b>MEDIOS</b>	
Departamentos responsables de la ejecución:	Tráfico y Movilidad
Agentes implicados:	Supervisión: Personal de los departamentos de movilidad. Ejecución: Personal de los departamentos de movilidad.
Recursos necesarios	---
Calendario previsto:	2019-2025
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>	
Objetivo de la medida	Fomentar la movilidad peatonal.

Actualmente las ciudades están poniendo en marcha políticas para configurar el espacio urbano en función del peatón, donde el vehículo a motor queda en segundo plano. Para ello, la ciudad debe facilitar la movilidad no motorizada aplicando una ordenación vial enfocada al peatón. Esta orientación de las ciudades permite reducir notablemente la contaminación acústica y atmosférica, además de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

Desde el Ayuntamiento de Alcobendas, se ha considerado interesante realizar un análisis de la movilidad peatonal de forma que se establezca una red de itinerarios peatonales que articule el conjunto de áreas urbanas y sus equipamientos. Para ello, se ha definido un Plan Director de mejora de los pasos de peatones del municipio, con los siguientes objetivos generales:

- El peatón como protagonista de la Ciudad
- Mejorar la seguridad vial
- Completar la accesibilidad para todos
- Mejorar la calidad ambiental

Una vez analizadas las diferentes vías de comunicación peatonal del municipio e inventariados todos los pasos peatonales, se han definido una serie de medidas a implantar en función del tipo de vía entre las que se encuentran las siguientes:

- Instalación de señalización previa al paso de peatones
- Mejora o instalación de señalizaciones verticales y horizontales

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

Medida MV.2	Mejora de los pasos de peatones
Estado de la medida	En curso

- Instalación/mejora de reductores de velocidad y/o baliza luminosa
- Mejora de la pavimentación
- Implantación de medidas para la facilitar la accesibilidad universal

Estas medidas permitirán mejorar la movilidad peatonal intra e inter distritos, reduciendo en muchas ocasiones la movilidad motorizada.

Impacto previsto con la medida:	Con la implantación de esta medida tendrán lugar unas reducciones indirectas de las emisiones al reducir la movilidad motorizada.
Indicadores seguimiento:	Número de medidas de mejora de los pasos de peatones implantadas.
<b>INFORMACIÓN RELACIONADA</b>	
Marco supramunicipal:	En el Plan Azul+ la <i>Medida 11.- Actuaciones para favorecer el uso de la bicicleta, la moto y el desplazamiento a pie</i> , incluye mejoras en las infraestructuras para los desplazamientos a pie.
Vinculación con otros documentos estratégicos municipales:	Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcobendas.

Medida MV.3	Desarrollo de una aplicación para la gestión de las zonas de carga y descarga y plazas para personas con movilidad reducida en la vía pública
Estado de la medida	Pendiente
<b>ALCANCE</b>	
Programa:	Mejora de la movilidad, promoción de modos de transporte alternativos y uso de combustibles de bajas emisiones
Actividad (SNAP):	SNAP 7: Transporte por carretera
Ámbito de la medida:	<input checked="" type="checkbox"/> Calidad del Aire <input checked="" type="checkbox"/> Cambio Climático
Contaminantes:	NOx, CO, PST y HAP.
GEIs:	CO <sub>2</sub> y CH <sub>4</sub>
En menor medida:	NH <sub>3</sub> y metales.
<b>MEDIOS</b>	
Departamentos responsables de la ejecución:	Tráfico y Movilidad
Agentes implicados:	Comercios, Medio Ambiente y Mantenimiento de la Ciudad
Recursos necesarios	---
Calendario previsto:	2021
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>	
Objetivo de la medida	Reducir la circulación de vehículos y mejorar la fluidez del tráfico.
<p>La movilidad asociada a la distribución comercial conlleva unas emisiones de contaminantes considerables en algunas zonas del municipio, aquellas con actividad comercial. Una adecuada regulación de las actividades de carga y descarga permiten una reducción en los trayectos realizados y por tanto una reducción de las emisiones generadas por los vehículos comerciales.</p> <p>La carga y descarga en el municipio de Alcobendas ya se encuentra regulada por la Ordenanza de municipal de tráfico y circulación de la ciudad de Alcobendas, que incluye la obtención de una tarjeta de autorización para la utilización de estas zonas hasta un máximo de 30 minutos. Asimismo, las plazas de aparcamiento reservado para personas con movilidad reducida cuentan con una ordenanza reguladora.</p> <p>Uno de los principales problemas a los que se enfrentan los distribuidores es la falta de información sobre si una zona de descarga está ocupada o libre. Este mismo problema se genera en el caso de las personas con movilidad reducida.</p> <p>El objetivo de esta medida es la creación de una aplicación para la gestión de las plazas de carga y descarga, así como las plazas reservadas para personas con movilidad reducida, de forma que se pueda consultar la ocupación de las mismas y evitar traslados innecesarios. De esta forma, no solo se mejorará la gestión de estas plazas, sino que también se reducirán las emisiones de contaminantes al aire.</p>	
Impacto previsto con la medida:	Se reducirán las emisiones contaminantes por la disminución de los trayectos a realizar por los vehículos comerciales y por la mejora en la fluidez del tráfico.
Indicadores seguimiento:	Puesta en marcha de la aplicación.

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

Medida MV.3	Desarrollo de una aplicación para la gestión de las zonas de carga y descarga y plazas para personas con movilidad reducida en la vía pública
Estado de la medida	Pendiente
<b>INFORMACIÓN RELACIONADA</b>	
Marco supramunicipal:	El Plan Azul+ incluye la medida 13 Reducción de las emisiones procedentes del transporte de mercancías, en la línea de lo establecido en esta medida.
Vinculación con otros documentos estratégicos municipales:	---

<b>Medida MV.4</b>		<b>Mejora de las líneas de autobuses urbanas e interurbanas</b>	
Estado de la medida		Pendiente	
<b>ALCANCE</b>			
Programa:	Mejora de la movilidad, promoción de modos de transporte alternativos y uso de combustibles de bajas emisiones		
Actividad (SNAP):	SNAP 7: Transporte por carretera		
Ámbito de la medida:	<input checked="" type="checkbox"/> Calidad del Aire <input checked="" type="checkbox"/> Cambio Climático		
Contaminantes:	NOx, CO, PST y HAP.		
GEIs:	CO <sub>2</sub> y CH <sub>4</sub>		
En menor medida:	NH <sub>3</sub> y metales.		
<b>MEDIOS</b>			
Departamentos responsables de la ejecución:	Tráfico y Movilidad		
Agentes implicados:	Consortio Regional de Transportes de Madrid		
Recursos necesarios	Reuniones para coordinar estas actuaciones entre el Departamento de Tráfico y Movilidad y el CRTM		
Calendario previsto:	2019		
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>			
Objetivo de la medida	Fomentar la movilidad en transporte colectivo.		
<p>La oferta de transporte público en Alcobendas es elevada, con 8 líneas de autobuses urbanos que la mayor parte de su recorrido es por el municipio de San Sebastián de los Reyes, 20 interurbanos, que conectan en su mayoría con la zona norte de Madrid (Plaza Castilla), la línea 10 de Metro con 4 paradas dentro de Alcobendas y la línea 4 de Cercanías con 2 paradas.</p> <p>Las ocho líneas de autobuses urbanos recorren la ciudad de Alcobendas y une los distintos distritos municipales entre sí y con las estaciones de Cercanías y Metronorte.</p> <p>A propuesta del Ayuntamiento, que ha detectado algunas áreas de mejora, el Consorcio Regional de Transporte prevé mejorar estas líneas de autobuses, de forma que se potencie el uso del transporte público en los traslados dentro del municipio.</p> <p>En cuanto a los autobuses urbanos, se han detectado posibles mejoras en cuanto a frecuencia, por ejemplo mejorar frecuencias de las líneas circulares en fin de semana y ampliar horario hasta las once o ampliar el horario de las algunas líneas de La Moraleja, así como en relación a la cobertura, por ejemplo estableciendo una conexión entre Alcobendas y el Plaza Norte y hospital o la Universidad Autónoma-Alcobendas-Hospital, etc.</p> <p>Por otro lado, se ha solicitado en cuanto las conexiones interurbanas una mejora de la conexión con Madrid, que debería ser más directa, y una mejora de las frecuencias. Se considera igualmente interesante aumentar la oferta de transporte público entre Arroyo de la Vega con Chamartín y Fuencarral, para la gente que viene del corredor de la A-6.</p> <p>Por último, se considera que hay una falta de comunicación con los municipios de otros corredores, por ejemplo se debería mejorar la conexión La Moraleja con el aeropuerto.</p>			
Impacto previsto con la medida:	Se aumentarán los traslados en el municipio con autobús, por lo que previsiblemente se evitarían las emisiones contaminantes que tendrían lugar si el traslado fuese en vehículo privado. Considerando los óxidos de nitrógeno, se estima que cada viajero de autobús contamina 7 veces menos que si hiciera el mismo trayecto en coche.		

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

Medida MV.4	Mejora de las líneas de autobuses urbanas e interurbanas
Estado de la medida	Pendiente
Indicadores seguimiento:	Número de pasajeros en las nuevas líneas.
<b>INFORMACIÓN RELACIONADA</b>	
Marco supramunicipal:	El Plan Azul+ incluye la medida 16 Mejora del transporte público: metro, cercanías y autobús (urbano e interurbano), en la línea de lo establecido en esta medida.
Vinculación con otros documentos estratégicos municipales:	---

Medida MV.5	Fomento de la elaboración y puesta en marcha de Planes de movilidad de empresas
Estado de la medida	En curso
<b>ALCANCE</b>	
Programa:	Mejora de la movilidad, promoción de modos de transporte alternativos y uso de combustibles de bajas emisiones
Actividad (SNAP):	SNAP 7: Transporte por carretera
Ámbito de la medida:	<input checked="" type="checkbox"/> Calidad del Aire <input checked="" type="checkbox"/> Cambio Climático
Contaminantes:	NOx, CO, PST y HAP.
GEIs:	CO <sub>2</sub> y CH <sub>4</sub> .
En menor medida:	NH <sub>3</sub> , metales, O <sub>3</sub> , COVNM y SO <sub>2</sub>
<b>MEDIOS</b>	
Departamentos responsables de la ejecución:	Tráfico y Movilidad
Agentes implicados:	Asociación de empresarios de Alcobendas, organizaciones sindicales, autoridades del transporte, consultores y especialistas.
Recursos necesarios	Flota de vehículos, entrevistas con empresas y organizaciones sindicales, documentos que contengan las necesidades de los trabajadores y de los gestores de los centros de trabajo.
Calendario previsto:	2018-2025
Planificación	
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>	
Objetivo de la medida	Promover un cambio modal hacia modos de transporte colectivos o no motorizados en los trayectos hogar-trabajo-hogar

El municipio de Alcobendas se encuentra situado en el primer cinturón metropolitano de Madrid, en el eje de la carretera nacional A-1, lo que implica un gran índice de tráfico rodado y poblacional.

Esta ubicación estratégica y bien comunicada, lo convierte en un excelente emplazamiento para la instalación de actividad empresarial y de ocio, además de tener un atractivo especial para el uso del vehículo privado.

Esto implica un elevado número de desplazamientos a ciertas áreas de municipio por motivos laborales, generando entorno a unos 200.000 desplazamientos por estos motivos en un día laboral en Alcobendas y siendo un 55% de ellos en vehículo privado.

Por ello, para motivar un cambio modal, se quiere llegar a acuerdos con las empresas de forma que se fomente y amplíe el uso del transporte público o transportes alternativos como la bicicleta o los traslados a pie.

Como complemento de diversas actuaciones municipales, como el acuerdo con AICA para la oferta del transporte circular inter-empresas que acercan a los trabajadores desde las estaciones de cercanías y metro a sus puestos de trabajo, es necesario que las propias empresas establezcan, en función de las necesidades propias, planes de movilidad sostenible.

Entre las actuaciones a poner en marcha estaría establecer un escalonado de la entrada y salida de las oficinas, trabajando en un horario más flexible para evitar las temibles horas puntas y dosificar la afluencia del vehículo privado, subvencionar la compra de bicicletas eléctricas a los trabajadores, etc.

A través de esta medida, se establecerá un calendario de reuniones con las empresas del municipio para fomentar que estas realicen planes de movilidad. Asimismo, se establecerá un asesoramiento para la elaboración de estos planes desde el Ayuntamiento y se establecerá un contacto en el departamento de Tráfico y Movilidad para dar respuestas a las necesidades empresariales relativas a la mejora de la movilidad de sus trabajadores.

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>



Medida MV.5	Fomento de la elaboración y puesta en marcha de Planes de movilidad de empresas
Estado de la medida	En curso
Impacto previsto con la medida:	Reducción de las aglomeraciones de tráfico, de las emisiones contaminantes y del ruido.
Indicadores seguimiento:	Número de reuniones para la promoción de los planes de movilidad de empresas. Número de planes de movilidad y/o empresas y centros con planes de movilidad.
<b>INFORMACIÓN RELACIONADA</b>	
Marco supramunicipal:	En el Plan Azul+ se incluye la medida 18 Desarrollo de planes de movilidad de trabajadores. El Plan Estratégico de la Movilidad Sostenible de la Comunidad de Madrid 2013-2025 incluye MED-3. Medidas de potenciación del transporte colectivo.
Vinculación con otros documentos estratégicos municipales:	Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcobendas (PMUS). Plan Director de la Bicicleta. Plan Director Mejora de los pasos de Peatones.

<b>Medida MV.6</b>	<b>Mejora de la movilidad en transporte colectivo de los trabajadores de las empresas implantadas en el municipio</b>
Estado de la medida	En curso
<b>ALCANCE</b>	
Programa:	Mejora de la movilidad, promoción de modos de transporte alternativos y uso de combustibles de bajas emisiones
Actividad (SNAP):	SNAP 7: Transporte por carretera
Ámbito de la medida:	<input checked="" type="checkbox"/> Calidad del Aire <input checked="" type="checkbox"/> Cambio Climático
Contaminantes:	NO <sub>x</sub> , CO, PST y HAP.
GEIs:	CO <sub>2</sub> y CH <sub>4</sub> .
En menor medida:	NH <sub>3</sub> , metales, O <sub>3</sub> , COVNM y SO <sub>2</sub>
<b>MEDIOS</b>	
Departamentos responsables de la ejecución:	Tráfico y Movilidad
Agentes implicados:	Ayuntamiento de Alcobendas, Asociación de empresarios de Alcobendas y organizaciones sindicales.
Recursos necesarios	Flota de vehículos, entrevistas con empresas y organizaciones sindicales, documentos que contengan las necesidades de los trabajadores y de los gestores de los centros de trabajo, plazas de aparcamiento de vehículos y bicicletas.
Calendario previsto:	2018-2025
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>	
Objetivo de la medida	Reducción de los desplazamientos en vehículos propios del personal de las empresas localizadas en el municipio.

La oferta de transporte público en Alcobendas es elevada, con 8 líneas de autobuses urbanos que la mayor parte de su recorrido es por el municipio de San Sebastián de los Reyes, 20 interurbanos que conectan en su mayoría con la zona norte de Madrid (Plaza Castilla), la línea 10 de Metro con 4 paradas dentro de Alcobendas y la línea 4 de Cercanías con 2 paradas.

Debido a esta gran oferta de transporte público y como medida disuasoria del uso del vehículo privado, se creó hace 11 años el servicio especial de transporte que ofrece la Asociación de Empresarios de Alcobendas AICA junto al Ayuntamiento con el propósito de acercar a los trabajadores a sus centros empresariales desde las principales estaciones de Renfe y metro.

Este servicio de transporte circular inter-empresas pretende que el traslado de 70.000 trabajadores al día que crea problemas de acceso y aparcamiento, mejore la movilidad, el tiempo de trayecto y puntualidad, además de repercutir con beneficios ambientales y de calidad de vida de los residentes.

Actualmente existen 2 líneas (La línea del Polígono Industrial y La Zona Arroyo de la Vega) dan soporte a más de 300 usuarios mensuales. Actualmente se está estudiando la creación de una nueva línea (Plaza Castilla-Arroyo de la Vega) incrementará aún más el número de usuarios.

Para complementar estos servicios, se va a incrementar la oferta de aparcamiento de larga estancia cerca de las estaciones de metro y cercanías, estableciéndose la zona de estacionamiento regulado naranja (ver medida MV1).

Para favorecer el uso de estos aparcamientos se implantará una nueva línea lanzadera hacia los centros de trabajo en los primeros meses de 2018, reduciendo así la saturación en estas zonas en busca de aparcamiento.

Impacto previsto con la medida:	Reducción de las emisiones contaminantes y del ruido.
Indicadores seguimiento:	Número de líneas lanzadera, número de plazas de aparcamiento disponibles y cálculo de las emisiones evitadas por la disminución del uso del vehículo privado

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

Medida MV.6	Mejora de la movilidad en transporte colectivo de los trabajadores de las empresas implantadas en el municipio
Estado de la medida	En curso
	en base al número de vehículos en el aparcamiento.
<b>INFORMACIÓN RELACIONADA</b>	
Marco supramunicipal:	El Plan Azul+ incluye la Línea de actuación Transporte público medida 18 Desarrollo de planes de movilidad de trabajadores. El Plan Estratégico de la Movilidad Sostenible de la Comunidad de Madrid 2013-2025 incluye MED-3. Medidas de potenciación del transporte colectivo.
Vinculación con otros documentos estratégicos municipales:	Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcobendas (PMUS).

Medida MV.7	Renovación y optimización de la flota de vehículos municipales hacia tecnologías menos contaminantes
-------------	--

Estado de la medida	En curso
---------------------	----------

#### ALCANCE

Programa:	Mejora de la movilidad, promoción de modos de transporte alternativos y uso de combustibles de bajas emisiones
Actividad (SNAP):	SNAP 7: Transporte por carretera
Ámbito de la medida:	<input checked="" type="checkbox"/> Calidad del Aire <input checked="" type="checkbox"/> Cambio Climático
Contaminantes:	NO <sub>x</sub> , CO, PST y HAP.
GEIs:	CO <sub>2</sub> y CH <sub>4</sub> .
En menor medida:	NH <sub>3</sub> , metales, O <sub>3</sub> , COVNM y SO <sub>2</sub>

#### MEDIOS

Departamentos responsables de la ejecución:	Tráfico y Movilidad
Agentes implicados:	Ayuntamiento de Alcobendas, Empresas colaboradoras
Recursos necesarios	Flota de vehículos
Calendario previsto:	2018-2025

#### DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Objetivo de la medida	Reducción de las emisiones de contaminantes derivadas de la movilidad de los trabajadores municipales durante su jornada laboral.
-----------------------	---

El ayuntamiento de Alcobendas consciente de la problemática ambiental, trabaja por realizar acciones que provoquen un efecto directo en la reducción de las emisiones en el municipio y por otro, dar ejemplo a sus conciudadanos, contribuyendo a impulsar la transformación del parque circulante hacia un modelo de menor impacto ambiental. Por ello se van a sustituir 12 vehículos de gasolina de la flota municipal (inspección, etc.) por:

- 7 vehículos eléctricos de uso exclusivo municipal

Además se adquirirán:

- 3 coches eléctricos para policía de tráfico
- 4 de uso compartido entre uso municipal y ciudadanos. Dos en horario mañana y otros dos en horario tarde

El uso compartido entre la flota municipal y los ciudadanos es una medida novedosa, que se pondrá inicialmente en marcha con estos cuatro vehículos, pudiéndose ampliar en un futuro si se considera adecuado. En estos vehículos los trabajadores municipales podrán realizar sus tareas habituales y en lugar de estacionar los vehículos durante el periodo en donde no se realiza el trabajo municipal, se pondrán a disposición de los vecinos. Con esta actuación se pretende fomentar el uso de vehículos eléctricos, acercando esta tecnología a los vecinos de Alcobendas.

Desde el año 2000 se apostó por una gestión de flota mediante renting para los vehículos policiales y de protección civil, que permite ahorrar costes de mantenimiento y ganar agilidad de gestión, por lo que para estas nuevas adquisiciones se va a seguir optando por esta opción.

Medida MV.7	Renovación y optimización de la flota de vehículos municipales hacia tecnologías menos contaminantes
Estado de la medida	En curso
Impacto previsto con la medida:	Reducción de las emisiones contaminantes y del ruido.
Indicadores seguimiento:	Cálculo de las emisiones evitadas por el uso de vehículos menos contaminantes.
<b>INFORMACIÓN RELACIONADA</b>	
Marco supramunicipal:	El Plan Azul+ incluye la medida 4 Renovación de la flota institucional bajo criterios ambientales.
Vinculación con otros documentos estratégicos municipales:	Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcobendas (PMUS).

Medida MV.8	Impulso de la movilidad sostenible entre los trabajadores municipales
-------------	---

Estado de la medida	En curso
---------------------	----------

#### ALCANCE

Programa:	Mejora de la movilidad, promoción de modos de transporte alternativos y uso de combustibles de bajas emisiones
Actividad (SNAP):	SNAP 7: Transporte por carretera
Ámbito de la medida:	<input checked="" type="checkbox"/> Calidad del Aire <input checked="" type="checkbox"/> Cambio Climático
Contaminantes:	NOx, CO, PST y HAP.
GEIs:	CO <sub>2</sub> y CH <sub>4</sub> .
En menor medida:	NH <sub>3</sub> , metales, O <sub>3</sub> , COVNM y SO <sub>2</sub>

#### MEDIOS

Departamentos responsables de la ejecución:	RRHH
Agentes implicados:	Otros departamentos del Ayuntamiento de Alcobendas y sus trabajadores
Recursos necesarios	Vehículos de la flota municipal y medios de comunicación interna.
Calendario previsto:	2018-2025

#### DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Objetivo de la medida	Promover la movilidad sostenible entre los trabajadores municipales.
-----------------------	--

El Ayuntamiento de Alcobendas, considerando la importancia de promover la movilidad sostenible en las empresas, debe establecerse como un ejemplo de esto e impulsar todo tipo de medidas que reduzcan la emisión de contaminantes, como el uso eficiente de los combustibles o un cambio modal entre sus trabajadores a modos de transporte colectivos o no motorizados. Por ello, se plantea impulsar dos herramientas ya instauradas como son un Plan de Movilidad de los trabajadores y cursos de conducción eficiente.

En cuanto al Plan de Movilidad, actualmente este no ha sido puesto marcha en su totalidad y algunas de sus actuaciones no se han desarrollado como era esperable. En concreto, se deberá promocionar la plataforma para el uso compartido de vehículos entre los trabajadores, que actualmente no es utilizada por muchos usuarios. Esta actuación permitirá reducir los desplazamientos en vehículo privado con un solo ocupante por parte de los trabajadores municipales.

Por otro lado, se continuará con la impartición de cursos de conducción eficiente entre los trabajadores municipales. La conducción eficiente, contribuye a reducir el consumo de combustible, las emisiones al medio ambiente y a mejorar la seguridad al volante. En los últimos años, las tecnologías en los vehículos han evolucionado de forma significativa reduciendo las emisiones a la atmósfera, sin embargo, la forma de conducirlos es un factor importante, que ha quedado invariable con el tiempo. Por ello, la conducción eficiente viene a desempeñar un papel principal para adoptarse a las nuevas tecnologías y sacarles un mayor rendimiento.

Promoción de la plataforma, ya presente en la intranet municipal, de uso de coche compartido entre trabajadores municipales.

Con ella se obtienen unos ahorros medios de carburante del orden del 15% y una reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> en la misma proporción. Asimismo, la emisión de partículas se reduce notablemente al evitar en gran medida los frenazos.

Impacto previsto con la medida:	Reducción de las emisiones contaminantes y del ruido. Mejora en la movilidad y salud de los trabajadores.
Indicadores seguimiento:	Número de participantes en la plataforma de vehículo compartido. Número de beneficiarios de los cursos de conducción eficiente

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

Medida MV.8	Impulso de la movilidad sostenible entre los trabajadores municipales
Estado de la medida	En curso
INFORMACIÓN RELACIONADA	
Marco supramunicipal:	Plan de Acción de Ahorro y eficiencia Energética de España 2011-2020. Medida 9: Conducción eficiente del vehículo turismo. La conducción eficiente. Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE).
Vinculación con otros documentos estratégicos municipales:	Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcobendas (PMUS).

Medida MV.9	Promoción del uso de vehículo multiusuario y compartido (carsharing y carpooling)
Estado de la medida	En curso
<b>ALCANCE</b>	
Programa:	Mejora de la movilidad, promoción de modos de transporte alternativos y uso de combustibles de bajas emisiones
Actividad (SNAP):	SNAP 7: Transporte por carretera
Ámbito de la medida:	<input checked="" type="checkbox"/> Calidad del Aire <input checked="" type="checkbox"/> Cambio Climático
Contaminantes:	NOx, CO, PST y HAP.
GEIs:	CO <sub>2</sub> y CH <sub>4</sub> .
En menor medida:	NH <sub>3</sub> , metales, O <sub>3</sub> , COVNM y SO <sub>2</sub>
<b>MEDIOS</b>	
Departamentos responsables de la ejecución:	Tráfico y Movilidad
Agentes implicados:	Empresas de carsharing, Asociaciones Vecinales y Empresariales.
Recursos necesarios	Personal municipal y página web
Calendario previsto:	2019-2025
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>	
Objetivo de la medida	Reducir el número de vehículos en el municipio, promoviendo el uso compartido de estos.

El porcentaje de viajes en vehículo privado en el municipio de Alcobendas en la actualidad con un sólo ocupante es muy especialmente cuando el motivo del viaje es laboral. Debido al tejido industrial y empresarial del municipio y a su gran cobertura de infraestructura a su alrededor provoca grandes atascos y aglomeraciones en sus entradas, sobre todo en sus áreas empresariales extensas (Arroyo de la Vega y Polígono Industrial).

Teniendo en cuenta todo esto, los objetivos que se pretenden conseguir con esta medida son los de promover mediante campañas de comunicación a través de página web, la alta ocupación de los vehículos que tengan como destino Alcobendas tanto por laborales como de ocio, fomentando la utilización de vehículos compartidos (carpooling) en los desplazamientos laborales y de vehículos multiusuario (carsharing) entre particulares y empresas.

El consistorio de Alcobendas ya ha comenzado la promoción y fomento del coche compartido con divulgaciones a través del Ayuntamiento de Alcobendas. Asimismo, se ha contactado a empresas de carsharing para que establezcan Alcobendas como una zona más de donde se puede utilizar este tipo de vehículos.

Adicionalmente a estas medidas, se estudiará la puesta en marcha de medidas directas de fomento tales como:

- Reducción de las tarifas de aparcamiento público para los vehículos con dos, tres o más usuarios.
- Introducción de ventajas en plaza de aparcamiento para los vehículos que acceden con dos o más usuarios.

Impacto previsto con la medida:	Se reducirán los consumos de combustible y las emisiones contaminantes por viajero y se reducirá el número de vehículos en el municipio.
Indicadores seguimiento:	Número de vehículos de páginas de coche compartido con destino Alcobendas. Número de empresas y vehículos establecidos de carsharing.

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>



Medida MV.9	Promoción del uso de vehículo multiusuario y compartido (carsharing y carpooling)
Estado de la medida	En curso
INFORMACIÓN RELACIONADA	
Marco supramunicipal:	El Plan Azul+ incluye la Línea de actuación Utilización de modos de transporte alternativos medida 12 Promoción del uso del vehículo compartido (carpooling) y del vehículo multiusuario (carsharing) entre particulares y empresas. El Plan Estratégico de la Movilidad Sostenible de la Comunidad de Madrid 2013-2025 incluye MED-3. Medidas de potenciación del transporte colectivo.
Vinculación con otros documentos estratégicos municipales:	Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcobendas (PMUS).


Medida MV.10	Fomento del uso de la bicicleta
Estado de la medida	En curso
<b>ALCANCE</b>	
Programa:	Mejora de la movilidad, promoción de modos de transporte alternativos y uso de combustibles de bajas emisiones.
Actividad (SNAP):	SNAP 7: Transporte por carretera
Ámbito de la medida:	<input checked="" type="checkbox"/> Calidad del Aire <input checked="" type="checkbox"/> Cambio Climático
Contaminantes:	NOx, CO, PST y HAP.
GEIs:	CO <sub>2</sub> y CH <sub>4</sub> .
En menor medida:	NH <sub>3</sub> , metales, O <sub>3</sub> , COVNM y SO <sub>2</sub>
<b>MEDIOS</b>	
Departamentos responsables de la ejecución:	Tráfico y Movilidad
Agentes implicados:	Asociaciones de ciclistas y vecinos.
Recursos necesarios	Infraestructuras de carril bici y aparcamientos y flota de bicicletas.
Calendario previsto:	2018-2025
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>	
Objetivo de la medida	Promover la movilidad en bici en el municipio.

El uso de la bicicleta como transporte en las grandes ciudades puede suponer una solución a los diferentes problemas más asentados en la sociedad como el tráfico intenso, el consumo de recursos fósiles y el medio ambiente. Este hecho, la ha llevado a ser parte del paisaje urbano en la mayoría de las ciudades europeas y poco a poco también en las españolas.

Los beneficios de la bicicleta son muy elevados tanto por su contribución al medio ambiente como por su valor práctico y saludable, capaz de resolver las necesidades de desplazamiento de una forma barata, cómoda y sencilla.

Además la movilidad en bicicleta fomenta la disminución de la congestión del tráfico y del transporte público gracias al cambio de elección de los usuarios respecto a sus desplazamientos diarios:

Medida MV.10	Fomento del uso de la bicicleta
Estado de la medida	En curso



CONSUMO DE ESPACIO	100%	10%	8%	1%	6%
CONSUMO DE ENERGÍA PRIMARIA	100%	30%	0%	405%	34%
EMISIONES CO <sub>2</sub>	100%	29%	0%	420%	30%
EMISIONES NO <sub>x</sub>	100%	9%	0%	290%	4%
EMISIONES HC's	100%	8%	0%	140%	2%
EMISIONES CO	100%	2%	0%	93%	1%
CONTAMINACIÓN ATMOSFERICA TOTAL	100%	9%	0%	250%	3%
RIESGO INDUCIDO DE ACCIDENTE	100%	9%	2%	12%	3%

Comparativa entre los diferentes medios de transporte habituales para diversos indicadores mediambientales. Fuente: Dekoster y Schollaert "En bici hacia ciudades sin malos humos", publicaciones de la Unión Europea<sup>1</sup>

Su reconocimiento como un medio más de transporte dentro del municipio de Alcobendas, debe traducirse en la creación de una red segura y cómoda para que los ciudadanos puedan desplazarse tanto por necesidades recreativas como de otra índole.

Durante el 2009 se puso en marcha el Plan Director de la Bicicleta de Alcobendas, el cual propone una red de Vías Ciclabes clasificadas por fases de actuación. Queda recogido en este plan, un borrador de Ordenanza de circulación en bicicleta.

Otra de las medidas a establecer es un sistema público de alquiler de bicicletas conjunto para el municipio de Alcobendas y San Sebastián de los Reyes, el cual se implementaría en una primera fase en la que la ciudadanía conozca y pruebe el sistema y otra segunda de implementación, con un elevado número de estaciones para hacerlo más visible, lo que facilitaría una ampliación posterior. Este sistema tendrá una cuota de abonado entre 20-35 € para cubrir el coste del sistema en funcionamiento.

De este modo se permite a los ciclistas acceder a los medios de transporte público, reforzando su dimensión social, dando autonomía a los ciudadanos con alternativas al automóvil, construyendo una red atractiva intermodal para los propios ciclistas que puedan ir con su bicicleta y animando al resto a utilizarla.

Las principales medidas que se van a tomar para la ampliación de esta red van encaminadas en la siguiente dirección:

- Diseño de una Comisión de Seguimiento del Plan Director Ciclable (Oficina de la Bicicleta).
- Diseño de actividades de información y promoción.
- Flota de bicicletas para los trabajadores municipales.
- Cuerpo de seguridad en Bici.
- Escuela de Bici.
- Nuevos recorridos de carril bici: el objetivo propuesto es la construcción de 70 km de Red en menos de seis años, a un ritmo aproximado de 7 km anuales. (media de 240.000 euros/km para el conjunto de la red)
- Aparcamientos para bicicletas anuales y bajo demanda tanto para edificios municipales como los que lo soliciten: la propuesta consiste en instalar anualmente 20 aparcamientos de 10 plazas cada uno, distribuidos en los distintos distritos. (Con un coste estimado de 1.000 euros/aparcamiento, la inversión anual resultante será de 20.000 euros)
- Fomento del establecimiento de servicios de bicicleta compartida privados en la ciudad para aumentar la oferta
- Mejora del estado de los actuales carriles bici así como de su señalética
- Medidas para la pacificación del tráfico

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

Medida MV.10	Fomento del uso de la bicicleta
Estado de la medida	En curso
Impacto previsto con la medida:	Reducción de las emisiones contaminantes y del ruido. Mejora de la calidad de vida y salud de la ciudadanía.
Indicadores seguimiento:	Aumento del uso de la bicicleta en el reparto modal global municipal Longitud de la red de carriles bici Número de plazas de aparcamiento para bicis
<b>INFORMACIÓN RELACIONADA</b>	
Marco supramunicipal:	El Plan Azul+ incluye la Línea de actuación Utilización de modos de transporte alternativos medida 11 Actuaciones para favorecer el uso de la bicicleta, la moto y el desplazamiento a pie.
Vinculación con otros documentos estratégicos municipales:	Plan Director de Mejora de pasos de peatones Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcobendas (PMUS)

Medida MV.11	Promoción de la movilidad escolar alternativa
Estado de la medida	En curso
<b>ALCANCE</b>	
Programa:	Mejora de la movilidad, promoción de modos de transporte alternativos y uso de combustibles de bajas emisiones
Actividad (SNAP):	SNAP 7: Transporte por carretera
Ámbito de la medida:	<input checked="" type="checkbox"/> Calidad del Aire <input checked="" type="checkbox"/> Cambio Climático
Contaminantes:	NO <sub>x</sub> , CO, PST y HAP.
GEIs:	CO <sub>2</sub> y CH <sub>4</sub> .
En menor medida:	NH <sub>3</sub> , metales, O <sub>3</sub> , COVNM y SO <sub>2</sub>
<b>MEDIOS</b>	
Departamentos responsables de la ejecución:	Tráfico y Movilidad
Agentes implicados:	Ayuntamiento de Alcobendas, Trabajadores de los centros escolares, Asociación de colegios de Alcobendas, profesores, Asociaciones de padres.
Recursos necesarios	Entrevistas y encuestas a profesores, trabajadores de los centros escolares, padres y alumnos, Asesores Stars.
Calendario previsto:	2018-2025
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>	
Objetivo de la medida	Fomentar la movilidad escolar sostenible.

STARS Europa es un programa orientado a generar un cambio de conducta que haga aumentar el número de alumnos que utilizan la bicicleta para ir o volver del colegio, en lugar de ser llevados en coche. Comenzó como resultado de una idea conceptual entre LEPT y la autoridad regional de transporte en Londres, Reino Unido. A través del proyecto PIMMS TRANSFER, Londres se unió con otras ciudades para intercambiar la experiencia en la movilidad escolar y ciclismo y crear un compendio de conocimiento entre todas.

STARS Europa se basa principalmente en dos iniciativas que han desarrollado con éxito algunos de los socios STARS en programas ya en funcionamiento:

- Acreditación de centros de Primaria: un proceso centrado en capacitar y animar a la comunidad educativa de Primaria (alumnos, profesores y familias) para la movilidad en bici.
- Compromiso Entre Iguales, se dirige específicamente a los alumnos de Secundaria de entre 11 y 19 años. Les anima a desarrollar sus propias campañas para promocionar el uso de la bici, utilizando sus propias ideas y soluciones para animar a sus compañeros a adoptar medidas de transporte más sostenibles.

Los principales objetivos de este programa son:

- Alcanzar al menos una media de 5% de cambio modal desde el coche a la bicicleta en el conjunto del programa STARS.
- Incrementar la autonomía infantil y crear ciudades más habitables.
- Establecer un programa paneuropeo de acreditación que permita a los colegios de Primaria trabajar de forma autónoma para aumentar los niveles de uso de la bicicleta y comprometerse con el seguimiento y la evaluación del cambio modal.

Medida MV.11	Promoción de la movilidad escolar alternativa
Estado de la medida	En curso

- Desarrollar una red del Programa “Embajadores”<sup>8</sup>, que dotará de herramientas pertinentes y animará a los estudiantes de Secundaria a incrementar el uso de la bicicleta entre sus compañeros.
- Compartir conocimiento entre ciudades, regiones y centros educativos y desarrollar una agenda para la promoción de la movilidad sostenible a la escuela.

A largo plazo:

- Fomentar un cambio modal continuado del coche a la bici (y a otros modos sostenibles) del 10%, con cada vez más centros alcanzando los más altos niveles de acreditación STARS.
- Compartir el modelo y los resultados del programa de cara a extender la adopción del programa en otras ciudades y países de la UE-27.

Para poder medir la eficacia de estas medidas, existe un programa de acreditación, en el cual se evalúa su implantación a través de auditorías realizadas a los colegios adheridos al programa haciendo hincapié en los siguientes puntos:

- Reducir el número de alumnos que viajan en coche al colegio
- Aumentar el número de alumnos que lo hacen caminando o en bici
- Proveer información a las familias y a los alumnos sobre los diferentes modos de desplazarse a la escuela
- Mejorar la seguridad de las rutas a y desde los colegios
- Mejorar la salud y el bienestar de los niños con la práctica del ejercicio físico
- Mejorar la accesibilidad a, desde y entre colegios
- Aumentar la autonomía infantil.

El programa de acreditación se lleva a cabo a través de 10 pasos y existen asesores STARS para asesorar a todos los colegios que se quieren adherir al programa. Las auditorías se realizarán al finalizar el curso y ver el nivel de compromiso o acreditación alcanzado (Bronce, Plata y Oro).

El Ayuntamiento de Alcobendas está promoviendo este tipo de iniciativas para implicar al colectivo educativo en la mejora de la calidad de vida y aire de sus conciudadanos.

Impacto previsto con la medida:	Reducción de las emisiones contaminantes, mejora en el tráfico rodado y accesibilidad y seguridad en los centros educativos, autonomía infantil, bienestar de la salud de trabajadores y niños.
Indicadores seguimiento:	Número de escolares y trabajadores de los centros educativos que van en bici y a pie al colegio y estimación de las emisiones evitadas por la disminución del uso del vehículo privado.

#### INFORMACIÓN RELACIONADA

Marco supramunicipal:	El Plan Azul+: incluye la Línea de actuación Utilización de modos de transporte alternativos medida 11 Actuaciones para favorecer el uso de la bicicleta, la moto y el desplazamiento a pie. El Plan Estratégico de la Movilidad Sostenible de la Comunidad de Madrid 2013-2025 incluye planes de movilidad en centros educativos
Vinculación con otros documentos estratégicos municipales:	Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcobendas (PMUS).

Medida MV.12	Instalación de puntos de recarga públicos de vehículos eléctricos
--------------	---

Estado de la medida	Pendiente
---------------------	-----------

#### ALCANCE

Programa:	Mejora de la movilidad, promoción de modos de transporte alternativos y uso de combustibles de bajas emisiones
Actividad (SNAP):	SNAP 7: Transporte por carretera
Ámbito de la medida:	<input checked="" type="checkbox"/> Calidad del Aire <input checked="" type="checkbox"/> Cambio Climático
Contaminantes:	NOx, CO, PST y HAP.
GEIs:	CO <sub>2</sub> y CH <sub>4</sub> .
En menor medida:	NH <sub>3</sub> , metales, O <sub>3</sub> , COVNM y SO <sub>2</sub>

#### MEDIOS

Departamentos responsables de la ejecución:	Tráfico y Movilidad.
Agentes implicados:	Gestores de carga de vehículo eléctrico.
Recursos necesarios	Empresas instaladoras, estudio de la mejor ubicación para su instalación y plazas de aparcamiento público.
Calendario previsto:	2018-2025

#### DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Objetivo de la medida:	Fomentar la movilidad en vehículos eléctricos.
------------------------	--

La tecnología eléctrica como combustible se configura como una de las mejores alternativas a la hora de realizar desplazamientos dentro del casco urbano, contribuyendo a una mejora de la calidad del aire, a la vez que aporta una disminución de los niveles de ruido. Por ello, con esta medida se pretende ampliar la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en el municipio para fomentar su uso y así contribuir a la reducción de emisiones a la atmósfera asociadas a los vehículos convencionales. Paralelamente, se impulsará e incentivará el uso de este tipo de vehículos tanto para la flota municipal como para el uso privado.

Uno de las bases para la promoción de estos vehículos es la infraestructura de recarga que debe asegurar el suministro. En base a esto, se prevé que a lo largo del 2019 se instalen los primeros 17 puntos de suministro, que se distribuirán de la siguiente manera:

- 2 en el Ayuntamiento.
- 2 en cada polideportivo (4).
- 2 en cada distrito (8).
- 1 en cada sede de la policía (3).
- 

A medida que vaya creciendo la demanda de estos, se irán incrementando los puntos de recarga según necesidades y demanda.

Impacto previsto con la medida:	Aumento en las ventas de vehículos eléctricos, Reducción de los contaminantes atmosféricos, Disminución de la demanda de combustibles fósiles, Mejora en la infraestructura de recarga.
Indicadores seguimiento:	Número de puntos de suministro y número de plazas de aparcamiento disponibles con carga de suministro.

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

Medida MV.12	Instalación de puntos de recarga públicos de vehículos eléctricos
--------------	---

Estado de la medida	Pendiente
---------------------	-----------

**INFORMACIÓN RELACIONADA**

Marco supramunicipal:	El Plan Azul+ incluye la Línea de actuación Utilización de modos de transporte alternativos Medida 3 Implementación y consolidación de la infraestructura de recarga y fomento del uso del vehículo eléctrico en la Comunidad de Madrid
Vinculación con otros documentos estratégicos municipales:	Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcobendas (PMUS).



Medida MV.13	Consolidación y ampliación de las medidas fiscales para promover los vehículos de tecnologías y combustibles menos contaminantes
Estado de la medida	En curso
<b>ALCANCE</b>	
Programa:	Mejora de la movilidad, promoción de modos de transporte alternativos y uso de combustibles de bajas emisiones
Actividad (SNAP):	SNAP 7: Transporte por carretera
Ámbito de la medida:	<input checked="" type="checkbox"/> Calidad del Aire <input checked="" type="checkbox"/> Cambio Climático
Contaminantes:	NOx, CO, PST y HAP.
GEIs:	CO <sub>2</sub> y CH <sub>4</sub> .
En menor medida:	NH <sub>3</sub> , metales, O <sub>3</sub> , COVNM y SO <sub>2</sub>
<b>MEDIOS</b>	
Departamentos responsables de la ejecución:	Tráfico y Movilidad
Agentes implicados:	Vecinos de Alcobendas, empresas de autobuses y taxis.
Recursos necesarios	Estudios de venta de vehículos de tecnologías limpias y reducción de la contaminación. Será necesario realizar un estudio de viabilidad del tipo de ayuda económica a ofrecer: exención de algún tipo de impuesto, exención del pago de la tasa de aparcamiento, etc.
Calendario previsto:	2018
<b>DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA</b>	
Objetivo de la medida	Promover los vehículos menos contaminantes.

Los esfuerzos de la política fiscal del municipio van encaminados en la mejora de la calidad atmosférica del aire implementando medidas que reduzcan las emisiones de gases contaminantes como ha solicitado el gobierno de la Comunidad de Madrid a todos los ayuntamientos.

Por ello el 28 diciembre de 2016 se publicó la ordenanza fiscal reguladora nº 4.2 Reguladora del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica la cual es un tributo directo establecido con carácter obligatorio en el Real Decreto Legislativo 2/2004 de 5 de marzo por el que se aprueba el Texto Refundido Reguladora de las Haciendas Locales. Dicha ordenanza bonifica a todos aquellos vehículos de tecnologías limpias para impulsar su uso y así promover una mejora de la calidad del aire.

Actualmente se bonifica la renovación de vehículos turismos y furgonetas, por tanto alta de nuevo vehículo con baja de uno anterior, incluyendo todas las tecnologías: motor de explosión o combustión (de combustible gasolina sin plomo o gasoil), de gas e híbridos (motor eléctrico-gasolina/diésel/gas) o eléctrico. Asimismo, se bonifica la matriculación de los camiones y autobuses exclusivamente híbridos o eléctricos. Las bonificaciones varían en función de la tecnología y los años variando del 10% al 75%.

Se propone una revisión de estas bonificaciones, eliminando la bonificación para la renovación de vehículos de gasolina y gasoil, manteniendo las reducciones para el resto de combustibles y tecnologías que reducen la emisiones (gas natural, GLP, híbridos y eléctricos). Asimismo, se revisarán los porcentajes de reducción de forma que se apueste por los vehículos híbridos y eléctricos.

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

Medida MV.13	Consolidación y ampliación de las medidas fiscales para promover los vehículos de tecnologías y combustibles menos contaminantes
--------------	--

Estado de la medida	En curso
---------------------	----------

Por otro lado, es necesaria la comunicación activa de estas bonificaciones, así como otras ventajas de la adquisición de estos vehículos como la gratuidad de las zonas de estacionamiento regulado, de forma que los vehículos de tecnologías y combustibles menos contaminantes sean una realidad en el municipio.

Impacto previsto con la medida:	Reducción de las emisiones contaminantes y del ruido.
Indicadores seguimiento:	Número de vehículos de tecnologías limpias matriculados en el municipio.

#### INFORMACIÓN RELACIONADA

Marco supramunicipal:	----
Vinculación con otros documentos estratégicos municipales:	Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcobendas (PMUS).

Medida MV.14	Revisión de la Ordenanza de tráfico y circulación
--------------	---

Estado de la medida	Pendiente
---------------------	-----------

#### ALCANCE

Programa:	Mejora de la movilidad, promoción de modos de transporte alternativos y uso de combustibles de bajas emisiones
Actividad (SNAP):	SNAP 7: Transporte por carretera
Ámbito de la medida:	<input checked="" type="checkbox"/> Calidad del Aire <input checked="" type="checkbox"/> Cambio Climático
Contaminantes:	NOx, CO, PST y HAP.
GEIs:	CO <sub>2</sub> y CH <sub>4</sub> .
En menor medida:	NH <sub>3</sub> , metales, O <sub>3</sub> , COVNM y SO <sub>2</sub>

#### MEDIOS

Departamentos responsables de la ejecución:	Tráfico y Movilidad
Agentes implicados:	Ayuntamiento de Alcobendas, Dirección General de tráfico
Recursos necesarios	Estudios de movilidad
Calendario previsto:	2019

#### DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Objetivo de la medida	Promover una movilidad sostenible en el municipio y que esta se recoja en la norma que regula el tráfico y movilidad del municipio
-----------------------	--

La ordenanza municipal de tráfico y circulación del municipio de Alcobendas fue publicada el 22 de Junio de 1998 con un objetivo claro de regular la ordenación y el control del tráfico y la circulación en las vías urbanas de titularidad municipal, así como los usos de la misma y la adopción de la competencias preventivas y ejecutivas en la relación con la materia. Pasados los años el municipio ha crecido considerablemente tanto en residentes como en oferta de ocio y empleo, lo que ha conllevado un aumento considerable del volumen de tráfico, quedando obsoletas muchas de las medidas impuestas. Este Ordenanza aborda cuestiones tales como la señalización, el régimen de parada y estacionamiento, la regulación de zonas peatonales, las vías preferentes, los vehículos abandonados y la inmovilización y retirada de vehículos, entre otras.

Por ello, se revisará esta norma para adecuarla a los tiempos que corren y adaptarla a un modelo de movilidad más sostenible, que se adecue a la densidad del tráfico existente e incorpore nuevas medidas para los nuevos modelos alternativos de movilidad como la bicicleta, vehículos de tecnologías limpias, zonas de aparcamiento, peatonalización, etc.

*“Además incorporará medidas disuasorias del uso del vehículo propio frente el fomento del transporte público y resto de modalidades alternativas de transporte colectivo. Esta modificación vendrá dada una vez se publique la nueva ley estatal de tráfico, y sus objetivos fundamentales serán:*

- .- Recuperar espacio público para el peatón*
- .- Otorgar un lugar más importante a los VMP (Vehículos de Movilidad Personal) regulando y potenciando su uso*
- .- Creación de zonas de aparcamiento disuasorias tanto para motocicletas como para el vehículo privado”*

Impacto previsto con la medida:	Reducción de las emisiones contaminantes y del ruido.
Indicadores seguimiento:	Modificación de la Ordenanza.

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

Medida MV.14	Revisión de la Ordenanza de tráfico y circulación
Estado de la medida	Pendiente
INFORMACIÓN RELACIONADA	
Marco supramunicipal:	---
Vinculación con otros documentos estratégicos municipales:	Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcobendas (PMUS) Plan Director Ciclable

#### MV.15 Creación de señales para guiar a los vehículos a la red de aparcamientos disuasorios

Con el objetivo de reducir el tráfico de vehículos, y por tanto la emisión de gases contaminantes en las calles del núcleo urbano de Alcobendas se creará una señalética especial y planos para ser compartidos en internet que ayude a los vehículos a localizar los aparcamientos disuasorios presentes en la ciudad y que informen de las conexiones de los aparcamientos con la red de transporte público.

El Ayuntamiento de Alcobendas procederá en el periodo 2018-2025 a la creación, y señalización de las zonas de aparcamiento ya existentes, de una red de parking disuasorios con un volumen de plazas de aparcamiento suficiente para absorber la demanda latente en la ciudad.

Se creará un plano de ubicación de los aparcamientos que será convenientemente informado a los usuarios por los canales de comunicación institucionales. Además, se amoldarán las rutas de autobús urbano y las rutas de autobuses lanzadera cofinanciadas junto a las empresas ubicadas en Alcobendas para ofrecer una plena interconexión entre el transporte público y la red de aparcamientos disuasorios.

#### MV.16 Estudio de la peatonalización en calles del Distrito Centro de Alcobendas

El texto quedaría redactado de la siguiente forma:

*Se darán instrucciones concretas a los redactores del Máster Plan para la renovación del Polígono Industrial y el Distrito Centro de Alcobendas con el objetivo de que realicen un estudio del impacto medioambiental y comercial que tendría la progresiva peatonalización de las calles de la almendra central del Distrito Centro.*

#### MV.17 Proyecto Smart Cities: Análisis de la movilidad con tecnologías Big Data

El texto quedaría redactado de la siguiente forma:

*En el marco de la redacción del próximo Plan de Movilidad Urbana Sostenible se estudiará realizar un análisis del tráfico de Alcobendas usando algoritmos propios de tecnologías Big Data para encontrar patrones de comportamiento en los vecinos y trabajadores que permitan reordenar el tráfico urbano o implantar soluciones de movilidad de éxito contrastado a la vista de los datos.*

Información, sensibilización y participación en la mejora de la calidad del aire del municipio  
En este eje estratégico se incluyen aquellas medidas tendentes a fomentar la información e implicación de los vecinos de Alcobendas en relación con la calidad del aire del municipio.

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

Se propone igualmente establecer mecanismos estables de participación activa en la propuesta de actuaciones a ejecutar en este ámbito. Se incluyen las siguientes medidas:

INFORMACIÓN, SENSIBILIZACIÓN Y PARTICIPACIÓN EN LA MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE DEL MUNICIPIO	
ISP.1	Promoción de comportamientos saludables que mejoran la calidad del aire
ISP.2	Protocolo de actuación ante alta contaminación
ISP.3	Seguimiento participado del Plan de Calidad del Aire
ISP.4	Creación de un foro sectorial de mejora de la calidad del aire de la ciudad

Medidas incluidas en el eje estratégico Información, sensibilización y participación en la mejora de la calidad del aire del municipio.

A continuación se desarrollan estas medidas en fichas explicativas:

Medida ISP.1	Promoción de comportamientos saludables que mejoran la calidad del aire
--------------	---

Estado de la medida	Pendiente
---------------------	-----------

#### ALCANCE

Programa:	Información, sensibilización y participación en la mejora de la calidad del aire del municipio.
Actividad (SNAP):	---
Ámbito de la medida:	<input checked="" type="checkbox"/> Calidad del Aire <input type="checkbox"/> Cambio Climático
Contaminantes:	
GEIs:	No se considera una reducción efectiva directa de ningún contaminante como consecuencia de la aplicación de la medida, pudiendo producirse reducciones como efecto indirecto de la misma.
En menor medida:	

#### MEDIOS

Departamentos responsables de la ejecución:	Patronato de Bienestar y Salud
Agentes implicados:	Cadena Ser y vecinos
Recursos necesarios	Personal del Patronato
Calendario previsto:	2018-2025

#### DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Objetivo de la medida	Informar a los vecinos sobre los efectos de la contaminación del aire en la salud y potenciar la participación de la ciudadanía en la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos
-----------------------	--

Los efectos a corto y largo plazo de la contaminación atmosférica sobre la salud de las personas están ampliamente estudiados y aceptados y son principalmente el aumento del riesgo de padecer enfermedades respiratorias agudas como la neumonía, el cáncer de pulmón y las enfermedades cardiovasculares.

Una adecuada planificación de las actividades al aire libre y la protección de la población más vulnerable (niños y ancianos) ante la contaminación, son las respuestas aceptadas actualmente de mejora de la salud. Es por ello, que se considera imprescindible no solo informar a la población en momentos puntuales de alta contaminación atmosférica, pero también de forma continuada sobre los efectos de la contaminación y sus posibilidades de actuación.

Por ello, se considera interesante que el Patronato de Bienestar y Salud integre entre los contenidos a divulgar los relativos a la salud humana y la contaminación atmosférica. Estos contenidos deben ir enfocados a informar sobre los efectos de la contaminación atmosférica sobre la salud y que acciones pueden poner en marcha los ciudadanos.

Las actuaciones deben ir dirigidas por un lado a protegerse de los efectos de la contaminación atmosférica y, por otro lado, a reducir la contaminación, promoviendo la implicación ciudadana con actuaciones como movilidad no motorizada, compra de electrodomésticos eficientes, etc.

Actualmente el Patronato de Bienestar y Salud cuenta con unos minutos en la radio, en concreto en la Cadena Ser Norte, donde informa sobre diversos contenidos de interés para los vecinos relacionados con la salud. Entre los contenidos a incluir en este espacio se pueden incluir, por tanto, información relativa a contaminación atmosférica y salud humana.

Medida ISP.1	Promoción de comportamientos saludables que mejoran la calidad del aire
--------------	---

Estado de la medida	Pendiente
---------------------	-----------

Impacto previsto con la medida:	Mejora de información de los ciudadanos en cuanto a la contaminación atmosférica y la salud
Indicadores seguimiento:	Número de actuaciones de información puestas en marcha y número de beneficiarios/participantes
<b>INFORMACIÓN RELACIONADA</b>	
Marco supramunicipal:	La medida 46 Difusión e intercambio de información sobre calidad del aire y cambio climático del Plan Azul+ incluye actuaciones en esta línea.
Vinculación con otros documentos estratégicos municipales:	---

Medida ISP.2	Protocolo de actuación ante alta contaminación
--------------	--

Estado de la medida	En curso
---------------------	----------

#### ALCANCE

Programa:	Información, sensibilización y participación en la mejora de la calidad del aire del municipio.
Actividad (SNAP):	---
Ámbito de la medida:	<input checked="" type="checkbox"/> Calidad del Aire <input type="checkbox"/> Cambio Climático
Contaminantes:	
GEIs:	No se considera una reducción efectiva directa de ningún contaminante como consecuencia de la aplicación de la medida, pudiendo producirse reducciones como efecto indirecto de la misma.
En menor medida:	

#### MEDIOS

Departamentos responsables de la ejecución:	Medio ambiente y Mantenimiento de la Ciudad
Agentes implicados:	Comunicación y Alcaldía
Recursos necesarios	Implicación del conjunto del Ayuntamiento para informar (Patronato de Deportes, Educación, etc.) y medios de comunicación (página web, twitter, panes informativos, etc.)
Calendario previsto:	2018

#### DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Objetivo de la medida	Informar y concienciar a la ciudadanía en relación con la contaminación atmosférica.
-----------------------	--

La Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera establece en el ámbito de la Administración Local, para los municipios y aglomeraciones urbanas de más de 100.000 habitantes, determinadas obligaciones como disponer de instalaciones y redes de evaluación, informar a la población sobre los niveles de contaminación y calidad del aire, etc.

Así mismo, la Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, atribuye a los municipios la competencia de restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales.

Apoyándose en ambas normas, desde el Ayuntamiento de Alcobendas se va a definir un protocolo sobre medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación atmosférica, en concreto ante superaciones del umbral de alerta del NO2 (o del valor límite horario de dióxido de nitrógeno para la protección de la salud), PM10 y O3 (ozono).

Se establecerán en este protocolo las medidas a adoptar ante las situaciones de alta contaminación, los responsables, el procedimiento de comunicación tanto interno como externo, etc.

Impacto previsto con la medida:	Cambio de hábitos ante episodios de alta contaminación.
Indicadores seguimiento:	Aprobación del protocolo.

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>



Medida ISP.2	Protocolo de actuación ante alta contaminación
Estado de la medida	En curso
<b>INFORMACIÓN RELACIONADA</b>	
Marco supramunicipal:	El Plan Azul + considera la aprobación de un protocolo de NOx.
Vinculación con otros documentos estratégicos municipales:	---

Medida ISP.3	Seguimiento participado del Plan de Calidad del Aire
--------------	--

Estado de la medida	Pendiente
---------------------	-----------

#### ALCANCE

Programa:	Información, sensibilización y participación en la mejora de la calidad del aire del municipio.
Actividad (SNAP):	---
Ámbito de la medida:	<input checked="" type="checkbox"/> Calidad del Aire <input type="checkbox"/> Cambio Climático
Contaminantes:	
GEIs:	No se considera una reducción efectiva directa de ningún contaminante como consecuencia de la aplicación de la medida, pudiendo producirse reducciones como efecto indirecto de la misma.
En menor medida:	

#### MEDIOS

Departamentos responsables de la ejecución:	Medio ambiente y Mantenimiento de la Ciudad y Participación Ciudadana
Agentes implicados:	Comisión Sectorial de Medio Ambiente
Recursos necesarios	
Calendario previsto:	2018-2025

#### DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Objetivo de la medida	Involucrar a la ciudadanía en la problemática de la calidad del aire.
-----------------------	---

El Ayuntamiento de Alcobendas considera la participación de sus ciudadanos uno de los pilares de la gobernanza, para lo cual ha establecido una serie de mecanismos que faciliten la interacción entre los Órganos de Gobierno municipal y el tejido asociativo, colectivos y ciudadanos de la Ciudad, regulados a través del Reglamento de Participación Ciudadana del Ayuntamiento de Alcobendas.

Entre ellos, se encuentra la Comisión Sectorial de Medio Ambiente y Sostenibilidad, cuyas principales funciones son elaborar, recoger y debatir las propuestas relacionadas con el medio ambiente y sostenibilidad para contribuir al diseño de políticas en este ámbito.

Es por ello, que en este Plan se propone articular el seguimiento del Plan de Calidad del Aire a través de esta comisión, que anualmente evaluará el grado de implantación y desarrollo de medidas y debatirá, en base a los objetivos establecidos en este plan, sobre la necesidad de realizar ajustes y/o modificaciones en las medidas propuestas.

Impacto previsto con la medida:	Implicación e información al tejido asociativo y a los ciudadanos.
Indicadores seguimiento:	Convocatoria de una reunión de seguimiento del Plan de Calidad del Aire anual.
INFORMACIÓN RELACIONADA	
Marco supramunicipal:	---
Vinculación con otros documentos estratégicos municipales:	---

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

Medida ISP.4	Creación de un foro sectorial de mejora de la calidad del aire de la ciudad
--------------	---

Estado de la medida	Pendiente
---------------------	-----------

#### ALCANCE

Programa:	Información, sensibilización y participación en la mejora de la calidad del aire del municipio.
Actividad (SNAP):	---
Ámbito de la medida:	<input checked="" type="checkbox"/> Calidad del Aire <input type="checkbox"/> Cambio Climático
Contaminantes:	
GEIs:	No se considera una reducción efectiva directa de ningún contaminante como consecuencia de la aplicación de la medida, pudiendo producirse reducciones como efecto indirecto de la misma.
En menor medida:	

#### MEDIOS

Departamentos responsables de la ejecución:	Participación Ciudadana
Agentes implicados:	Tejido asociativo, colectivos y ciudadanos del municipio.
Recursos necesarios	Reuniones con otros departamentos del Ayuntamiento para tratar necesidades relacionadas con cada área del consorcio municipal.
Calendario previsto:	2020

#### DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Objetivo de la medida	Involucrar a la ciudadanía en la problemática de la calidad del aire y ajustar las actuaciones a poner en marcha en este ámbito.
-----------------------	--

Con el objetivo de involucrar activamente al tejido asociativo, vecinal y empresarial del municipio de Alcobendas en la mejora de la calidad del aire, se propone la creación de un foro específico centrado en torno a la mejora de la calidad del aire. El Reglamento de Participación Ciudadana del Ayuntamiento de Alcobendas establece la posibilidad de crear un foro sectorial, órgano de participación ciudadana para el análisis y debate de cuestiones puntuales o concretas de interés para la ciudad vinculándolas a alguno ámbito sectorial concreto, en este caso, la mejora de la calidad del aire.

Los participantes a este foro serán diversos, incluyendo personas físicas, representantes o miembros de Asociaciones que estén afectados o interesados en la materia, etc., que deberán inscribirse con anterioridad.

En el foro se debatirán propuestas concretas a desarrollar, definiendo cada una de las actuaciones que permitirán alcanzar los objetivos definidos. Se propone convocar al foro una vez transcurrido la mitad del periodo de ejecución de este plan, de forma que se pueda evaluar el grado de ejecución, la consecución de los objetivos y, si es necesario, los posibles ajustes a realizar.

Por otro lado, en aquellos casos en los que un colectivo detecte alguna necesidad y/o actuación a realizar en el ámbito de la mejora de la calidad del aire, podrá contactar con este foro una vez convocado para plantear estas posibilidades.

Impacto previsto con la medida:	Aportación de actuaciones y propuestas para la mejora de la calidad del aire por parte del tejido social y empresarial del municipio.
Indicadores seguimiento:	Convocatoria de un foro sectorial para la mejora de la calidad del aire de la ciudad.

Medida ISP.4	Creación de un foro sectorial de mejora de la calidad del aire de la ciudad
--------------	---

Estado de la medida	Pendiente
---------------------	-----------

INFORMACIÓN RELACIONADA	
Marco supramunicipal:	---
Vinculación con otros documentos estratégicos municipales:	---

### 3.2.4 PREVENCIÓN CONJUNTA DE LA CONTAMINACIÓN DE ALCOBENDAS Y SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES.

PC 1. Instar al Consorcio de Transportes a que estudie implementar rutas de transporte colectivo urbano conjuntas entre Alcobendas y San Sebastián de los Reyes.

PC 2. Creación de la mesa de coordinación de la movilidad entre Alcobendas y San Sebastián de los Reyes.

### 4. PLAN DE SEGUIMIENTO

El Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Alcobendas tiene un periodo de ejecución de 8 años (2018-2025), durante el cual se pondrán gradualmente en marcha las medidas establecidas.

Se propone realizar un seguimiento anual de la ejecución de las medidas, de la calidad del aire en Alcobendas y de las emisiones de contaminantes, para evaluar los efectos observados. A continuación se establece el procedimiento para el seguimiento de la ejecución del Plan:



Esquema del Plan de Seguimiento del Plan.

Se determinarán los parámetros ya indicados y, en el caso en el que tengan lugar desviaciones de los previsto, se pondrán en marcha acciones tendentes a resolverlas, como un reajuste de presupuesto u otros recursos, modificación de plazos para ejecutar las medidas, definición de nuevas actuaciones, implicaciones de otros departamentos municipales u otras instituciones, etc.

El análisis a realizar se sustentará en la Comisión Sectorial de Medio Ambiente y Sostenibilidad, que anualmente evaluará el grado de ejecución de las medidas, así como la calidad del aire y la tendencia de las emisiones de contaminantes (ver Medida IPS.3).

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

El sistema de indicadores establecido para el seguimiento de la puesta en marcha del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Alcobendas se ha establecido en función de las medidas a implantar. En las fichas se incluye los indicadores relativos a cada una de ellas, recopilados en este apartado, donde se aporta también la fuente de información donde se puede obtener la información para su cálculo.

Indicadores relativos a las medidas de Mejora de la eficiencia energética en la edificación y la gestión municipal

MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA EN LA EDIFICACIÓN Y LA GESTIÓN MUNICIPAL			
MEDIDAS		INDICADORES	FUENTE DE INFORMACIÓN
EF.1	Incremento de las inspecciones y controles de cara a verificar el cumplimiento de los requisitos de eficiencia energética	Inspecciones y controles realizados.	Departamento de Licencias
EF.2	Modificación de la ordenanza de edificación para la mejora de la demanda energética en edificios existentes	Modificación de la Ordenanza de edificación para la promoción de la mejora de la demanda energética de los edificios existentes	Departamento de Urbanismo
EF.3	Aprobación de la Ordenanza reguladora de la Concesión de Subvenciones para la mejora de la eficiencia energética de las viviendas y edificios residenciales	Aprobación de la Ordenanza	Departamento de Urbanismo
		Número de viviendas subvencionadas.	Envialsa
		Estimación de la reducción de emisiones de NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> y CO <sub>2</sub> conseguidas.	Envialsa
EF.4	Promoción de las propuestas de medidas sostenibles voluntarias incorporadas en el Plan Parcial de "Los Carriles"	Aprobación del Plan Parcial de "Los Carriles"	Departamento de Urbanismo
EF.5	Implantación de recogida neumática de los residuos en los nuevos desarrollos de uso residencial	Número de hogares a los que se da servicio con la recogida neumática en el municipio.	Departamento de Urbanismo
		Reducciones locales de contaminantes (NO <sub>x</sub> , CO y CO <sub>2</sub> ) obtenidas debido a la recogida neumática.	Departamento de Urbanismo

MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA EN LA EDIFICACIÓN Y LA GESTIÓN MUNICIPAL			
MEDIDAS		INDICADORES	FUENTE DE INFORMACIÓN
EF.6	Impulso del código de contratación responsable del Ayuntamiento de Alcobendas y sus Organismos Autónomos	Número de contratos municipales que incluyen cláusulas o criterios de valoración medioambientales sobre el total de contratos.	Departamento de Contratación
EF.7	Mejora de la eficiencia energética de las instalaciones municipales (polideportivos y centros culturales)	Reducción en los consumos energéticos de las instalaciones deportivas y culturales.	Patronato de Cultura y Patronato de Deportes
		Reducción de emisiones contaminantes (NOx, SOx, CO y CO <sub>2</sub> ) debidas a la reducción de consumo energético.	Patronato de Cultura y Patronato de Deportes
EF.8	Implantación de un sistema de gestión de la energía bajo la norma ISO 50001:2011 de los edificios municipales	Número de edificios en los que se ha implantado el sistema sobre total de edificios municipales.	Departamento de Medio Ambiente y Mantenimiento de la Ciudad
		Reducción en los consumos de energía de los edificios incluidos en este sistema de gestión.	Departamento de Medio Ambiente y Mantenimiento de la Ciudad
		Reducción de emisiones de contaminantes (NOx, SOx, CO y CO <sub>2</sub> ) por las reducciones en los consumos energéticos.	Departamento de Medio Ambiente y Mantenimiento de la Ciudad
EF.9	Auditorías energéticas a 27 edificios públicos	Número de edificios en los que se ha realizado la auditoría.	Departamento de Medio Ambiente y Mantenimiento de la Ciudad
		Reducción en los consumos de energía esperada en las instalaciones en las que se ha realizado la auditoría.	Departamento de Medio Ambiente y Mantenimiento de la Ciudad
		Reducción de emisiones de contaminantes (NOx, SOx, CO y CO <sub>2</sub> ) por las reducciones en los consumos energéticos.	Departamento de Medio Ambiente y Mantenimiento de la Ciudad
EF.10	Plan de modernización de alumbrado público	Número de luminarias sustituidas sobre el total de luminarias municipales.	Departamento de Medio Ambiente y Mantenimiento de la Ciudad
		Reducción de emisiones contaminantes (NOx, SO <sub>2</sub> , CO y CO <sub>2</sub> ).	Departamento de Medio Ambiente y Mantenimiento de la Ciudad

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA EN LA EDIFICACIÓN Y LA GESTIÓN MUNICIPAL			
MEDIDAS		INDICADORES	FUENTE DE INFORMACIÓN
EF.11	Automatización de los edificios municipales	Reducción en los consumos de energía en los edificios.	Departamento de Medio Ambiente y Mantenimiento de la Ciudad
		Reducción de emisiones contaminantes (NOx, SOx, CO y CO <sub>2</sub> ).	Departamento de Medio Ambiente y Mantenimiento de la Ciudad
EF.12	Consumo municipal de energía eléctrica con garantía de origen	Emisiones evitadas de NOx, SOx, CO y CO <sub>2</sub> debido al consumo de electricidad de energía renovable.	Departamento de Medio Ambiente y Mantenimiento de la Ciudad

Indicadores del Plan de Seguimiento eje Mejora de la eficiencia energética en la edificación y la gestión municipal.

Indicadores relativos a las medidas de mejora de la movilidad, promoción de modos de transporte alternativos y uso de combustibles de bajas emisiones

MEJORA DE LA MOVILIDAD, PROMOCIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVOS Y USO DE COMBUSTIBLES DE BAJAS EMISIONES			
MEDIDAS		INDICADORES	FUENTE DE INFORMACIÓN
MV.1	Ampliación de las zonas de estacionamiento regulado	Número de plazas nuevas incluidas en la zona ORA sobre el total de plazas de las zona ORA	Departamento de Movilidad
MV.2	Mejora de los pasos de peatones	Número de medidas de mejora de los pasos de peatones implantadas	Departamento de Movilidad
MV.3	Desarrollo de una aplicación para la gestión de las zonas de carga y descarga y plazas para personas con movilidad reducida en la vía pública	Realización del estudio.	Departamento de Movilidad
MV.4	Mejora de las líneas de autobuses urbanas e interurbanas	Número de pasajeros en las nuevas líneas.	Departamento de Movilidad/Consortio Regional de Transporte de Madrid
MV.5	Fomento de la elaboración y puesta en marcha de Planes de movilidad de empresas	Número de reuniones para la promoción de los planes de movilidad de empresas.	Departamento de Tráfico y Movilidad
		Número de planes de movilidad y/o empresas y centros con planes de movilidad.	Departamento de Tráfico y Movilidad
MV.6	Mejora de la movilidad en transporte colectivo de los trabajadores	Número de líneas lanzadera	Departamento de Tráfico y Movilidad
		Número de plazas de aparcamiento disponibles y cálculo de las emisiones evitadas	Departamento de Tráfico y Movilidad

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>



MEJORA DE LA MOVILIDAD, PROMOCIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVOS Y USO DE COMBUSTIBLES DE BAJAS EMISIONES			
MEDIDAS		INDICADORES	FUENTE DE INFORMACIÓN
		por la disminución del uso del vehículo privado en base al número de vehículos en el aparcamiento.	
MV.7	Renovación y optimización de la flota de vehículos municipales hacia tecnologías menos contaminantes	Cálculo de las emisiones evitadas por el uso de vehículos menos contaminantes.	Departamento de Tráfico y Movilidad
MV.8	Impulso de la movilidad sostenible entre los trabajadores municipales	Número de participantes en la plataforma de vehículo compartido.	Departamento de Tráfico y Movilidad
		Número de beneficiarios de los cursos de conducción eficiente	Departamento de Medio Ambiente
MV.9	Promoción del uso de vehículo multiusuario y compartido (carsharing y carpooling)	Número de vehículos de páginas de coche compartido con destino Alcobendas.	Departamento de Tráfico y Movilidad
		Número de empresas y vehículos establecidos de carsharing.	Departamento de Tráfico y Movilidad
MV.10	Fomento del uso de la bicicleta	Aumento del uso de la bicicleta en el reparto modal global municipal	Departamento de Tráfico y Movilidad
		Longitud de la red de carriles bici	Departamento de Tráfico y Movilidad
		Número de plazas de aparcamiento para bicis	Departamento de Tráfico y Movilidad
MV.11	Promoción de la movilidad escolar alternativa	Número de escolares y trabajadores de los centros educativos que van en bici y a pie al colegio	Departamento de Tráfico y Movilidad
		Estimación de las emisiones evitadas por la disminución del uso del vehículo privado	Departamento de Tráfico y Movilidad
MV.12	Instalación de puntos de recarga públicos de vehículos eléctricos	Número de puntos de suministro	Departamento de Tráfico y Movilidad
		Número de plazas de aparcamiento disponibles con carga de suministro	Departamento de Tráfico y Movilidad
MV.13	Consolidación y ampliación de las medidas fiscales para promover los vehículos de tecnologías y combustibles menos contaminantes	Número de vehículos de tecnologías limpias matriculados en el municipio	Departamento de Tráfico y Movilidad

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

MEJORA DE LA MOVILIDAD, PROMOCIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVOS Y USO DE COMBUSTIBLES DE BAJAS EMISIONES			
MEDIDAS		INDICADORES	FUENTE DE INFORMACIÓN
MV.14	Revisión de la Ordenanza de tráfico y circulación	Modificación de la Ordenanza	Departamento de Tráfico y Movilidad

Indicadores del Plan de Seguimiento eje Mejora de la movilidad, promoción de modos de transporte alternativos y uso de combustibles de bajas emisiones.

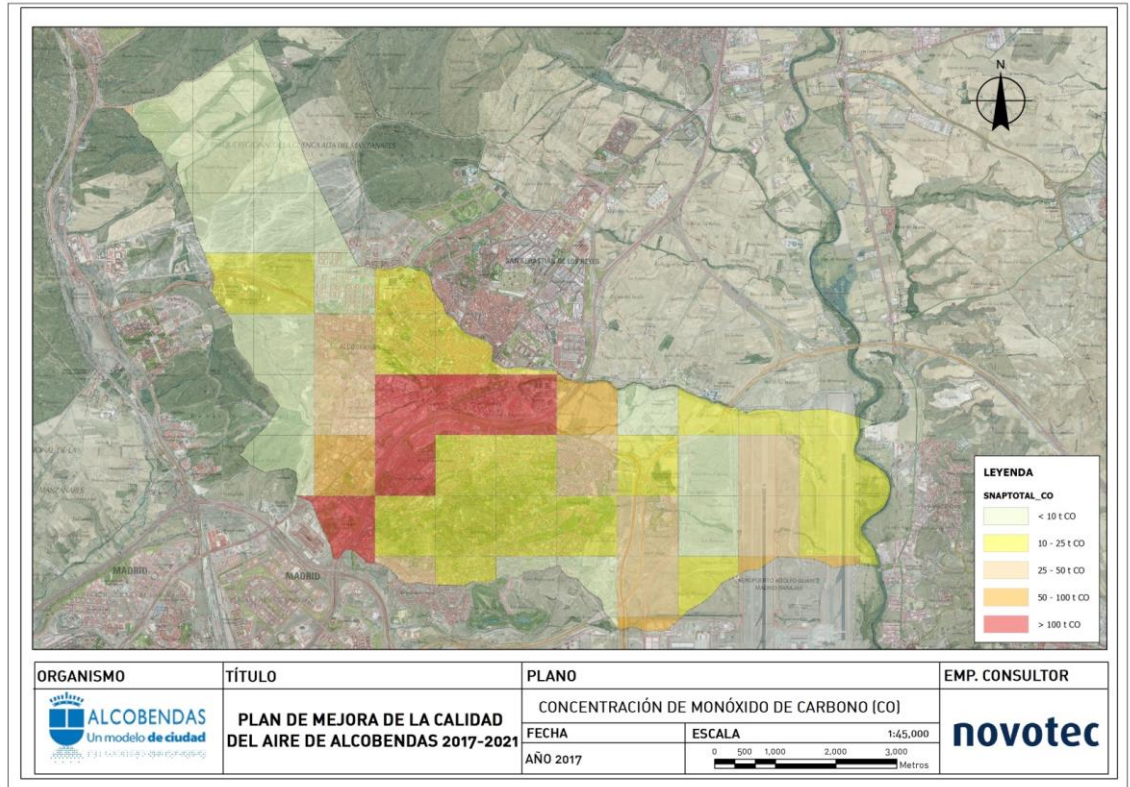
Indicadores relativos a las medidas de Información, sensibilización y participación en la mejora de la calidad del aire del municipio

INFORMACIÓN, SENSIBILIZACIÓN Y PARTICIPACIÓN EN LA MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE DEL MUNICIPIO			
MEDIDAS		INDICADORES	FUENTE DE INFORMACIÓN
ISP.1	Promoción de comportamientos saludables que mejoran la calidad del aire	Número de actuaciones de información puestas en marcha	Patronato de Bienestar y Salud
		Número de beneficiarios/participantes	Patronato de Bienestar y Salud
ISP.2	Protocolo de actuación ante alta contaminación	Aprobación del protocolo	Departamento de Medio Ambiente
ISP.3	Seguimiento participado del Plan de Calidad del Aire	Convocatoria de una reunión de seguimiento del Plan de Calidad del Aire anual	Departamento de Medio Ambiente Departamento de Participación Ciudadana
ISP.4	Creación de un foro sectorial de mejora de la calidad del aire de la ciudad	Convocatoria de un foro sectorial para la mejora de la calidad del aire de la ciudad	Departamento de Participación Ciudadana

Indicadores del Plan de Seguimiento eje Información, sensibilización y participación en la mejora de la calidad del aire del municipio.

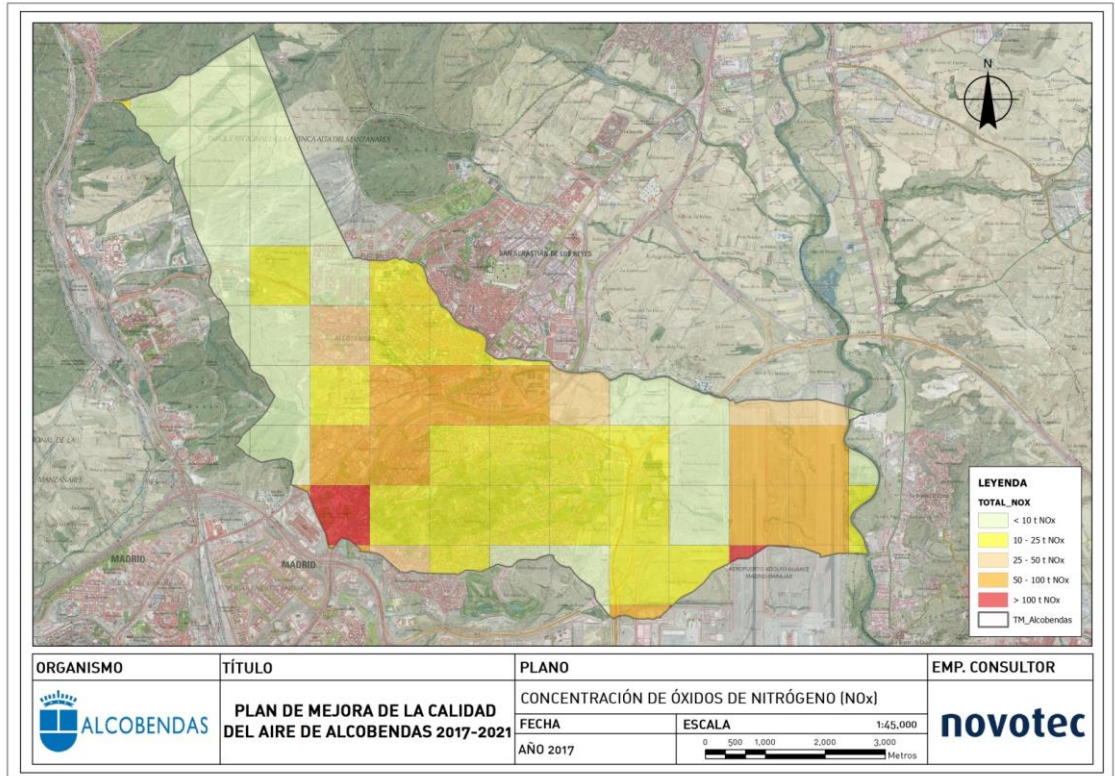
**ANEXO**

**PLANO CONCENTRACIÓN DE MONÓXIDO DE CARBONO (CO)**



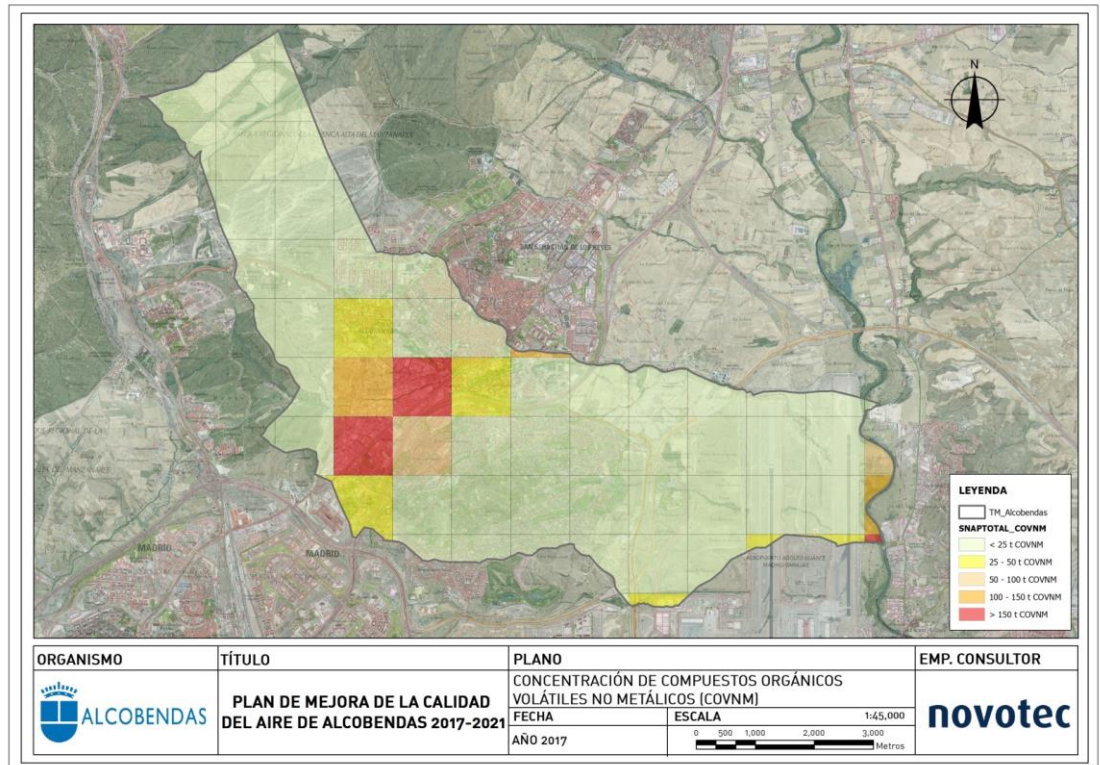
Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

**PLANO CONCENTRACIÓN DE ÓXIDOS DE NITRÓGENO (NO<sub>x</sub>)**



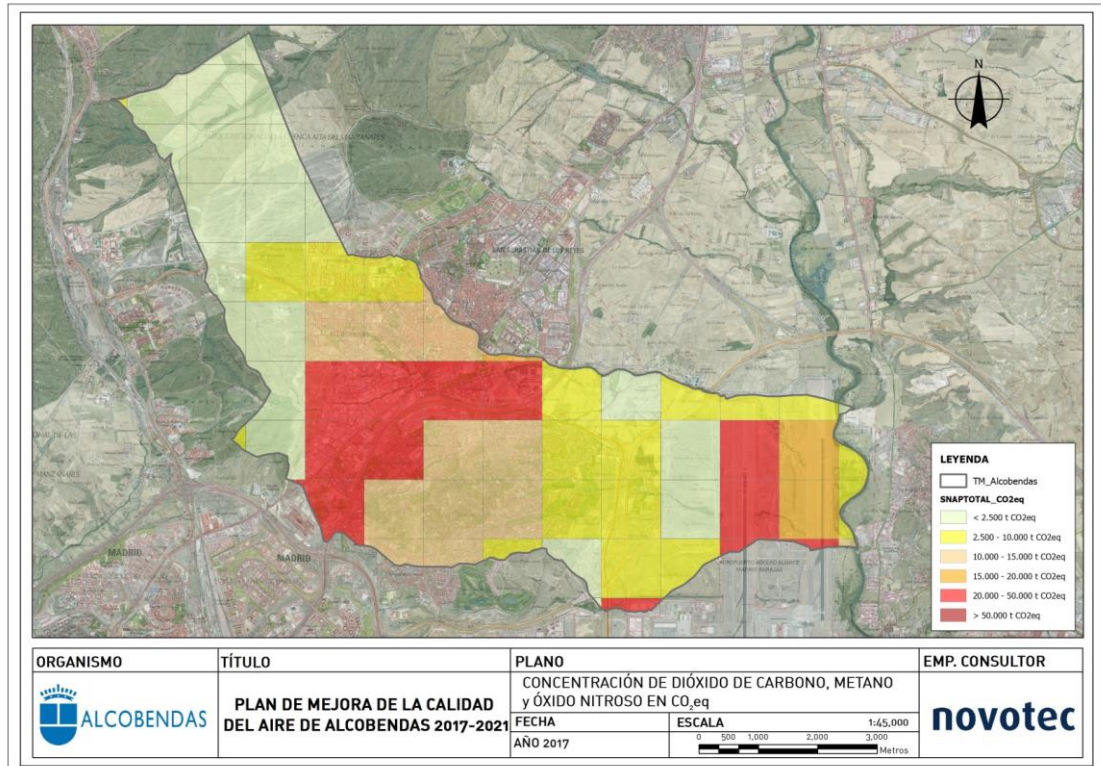
Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

**PLANO CONCENTRACIÓN DE COMPUESTOS ORGÁNICOS VOLÁTILES NO METÁLICOS (COVNM)**



Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

**PLANO CONCENTRACIÓN DE DIÓXIDO DE CARBONO, METANO Y ÓXIDO NITROSO EN CO<sub>2</sub>EQ**



Alcobendas, 21 de febrero de 2019  
**LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO, Gloria Rodríguez Marcos.**”

Sometidas a votación las enmiendas presentadas por los diferentes Grupos municipales con el siguiente resultado:

Enmienda del Grupo de Concejales de C’s, corresponde a su enmienda nº 1

ENMIENDA transada: se aprueba por UNANIMIDAD.

Enmiendas GM -UPYD-

Enmienda nº4

Se aprueba por 15 votos a favor (PSOE, C’s, SSP, GM -IU CM LV- y 12 votos en contra (PP).

Enmienda nº 9

Se aprueba por unanimidad

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

Efectuadas las intervenciones por los diferentes portavoces de los Grupos Municipales o miembros de la Corporación, tal y como consta en el correspondiente Diario de sesiones (Videoactas), se somete el asunto a votación, resultando el mismo aprobado por UNANIMIDAD, incluyendo las enmiendas aprobadas.

**2.2.4.- APROBACIÓN INICIAL DEL PLAN DE ACCIÓN PARA LA MEJORA DEL AMBIENTE SONORO DE LA CIUDAD DE ALCOBENDAS PARA LOS AÑOS 2018 A 2023.**

Visto el Dictamen emitido por la Comisión Permanente, del siguiente tenor literal:

*“La Comisión Plenaria Permanente de Urbanismo, adoptó, en sesión celebrada el día 13 de diciembre de 2018 el siguiente*

**DICTAMEN**

**3.- APROBACIÓN INICIAL DEL PLAN DE ACCIÓN PARA LA MEJORA DEL AMBIENTE SONORO DE LA CIUDAD DE ALCOBENDAS PARA EL PERIODO 2018-2023.**

*Vista la propuesta de resolución, de fecha 4 de diciembre de 2018 y elevada a esta Comisión Permanente de Urbanismo por la Concejala Delegada de Medio Ambiente, Mantenimiento y Relaciones Institucionales, del siguiente tenor literal:*

*“Constituye el objeto de este acuerdo la aprobación del Plan de Acción para la Mejora del Ambiente Sonoro de la Ciudad de Alcobendas para el periodo 2018-2023. El objetivo del mismo es la renovación del Plan de Acción contra el Ruido del Municipio de Alcobendas, correspondiente a la tercera fase de aplicación de la Directiva 2002/49/EC.*

*La ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en su artículo 22, establece que habrán de elaborarse y aprobarse, previo trámite de información pública por un período mínimo de un mes, planes de acción en materia de contaminación acústica correspondiente a los ámbitos territoriales de los mapas de ruido, en concreto, para el municipio de Alcobendas, el Mapa Estratégico del Ruido de Alcobendas, (3ª fase), aprobado por el Pleno Municipal, el 26 de septiembre de 2017.*

*El Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, en su artículo 10, establece que las administraciones competentes establecerán en los planes de acción, las medidas concretas que consideren oportunas, que 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. Estas medidas deberán aplicarse, en todo caso, a las zonas relevantes establecidas por los mapas estratégicos de ruido.*

*Considerado lo anterior y visto el informe de los servicios municipales que lo justifica, es por lo que este órgano plenario, en ejercicio de la competencia prevista en los artículos 123.1.p) de la Ley 7/1985, de Bases de Régimen Local, sin ser requerido el voto favorable de la mayoría absoluta del número legal de sus miembros,*

#### **ACUERDA**

*Primero.- Aprobar el PLAN DE ACCIÓN PARA LA MEJORA DEL AMBIENTE SONORO DE LA CIUDAD DE ALCOBENDAS, para los años 2018 a 2023.*

*Segundo.- Someter este expediente al trámite de información pública mediante anuncio inserto en el tablón de edictos del Ayuntamiento, texto íntegro en la página web municipal [www.alcobendas.org](http://www.alcobendas.org) y anuncio en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, por el plazo de un mes, a contar desde el día siguiente a la publicación de este anuncio en el citado boletín oficial, a fin de que cualquier persona física o jurídica pueda examinar el expediente y presentar las reclamaciones que estimen oportuna.*

*Tercero.- Si, transcurrido dicho plazo de información, no se hubiesen presentado alegaciones al expediente, se considerará aprobado definitivamente el presente plan, sin necesidad de Acuerdo Plenario. Alcobendas a 4 de diciembre de 2.018. La Concejala Delegada de Medio Ambiente, Mantenimiento y Relaciones Institucionales Fdo. María José Ortiz Iglesias de Ussel.”*

*Explicadas por el Sr. Presidente las líneas generales de la propuesta y finalizadas las intervenciones de los Sres. Concejales, la Comisión Permanente de Urbanismo acordó dejar el asunto para el Pleno del mes de enero a efectos de que se puedan presentar enmiendas durante más plazo, por UNANIMIDAD. Alcobendas, 17 de diciembre de 2018. LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO, Fdo. Gloria Rodríguez Marcos.”*

Dada cuenta del texto del Plan de Acción para la mejora del Ambiente Sonoro en el municipio de Alcobendas PAMAS 2018-2023, del siguiente tenor literal:



## 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

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

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:

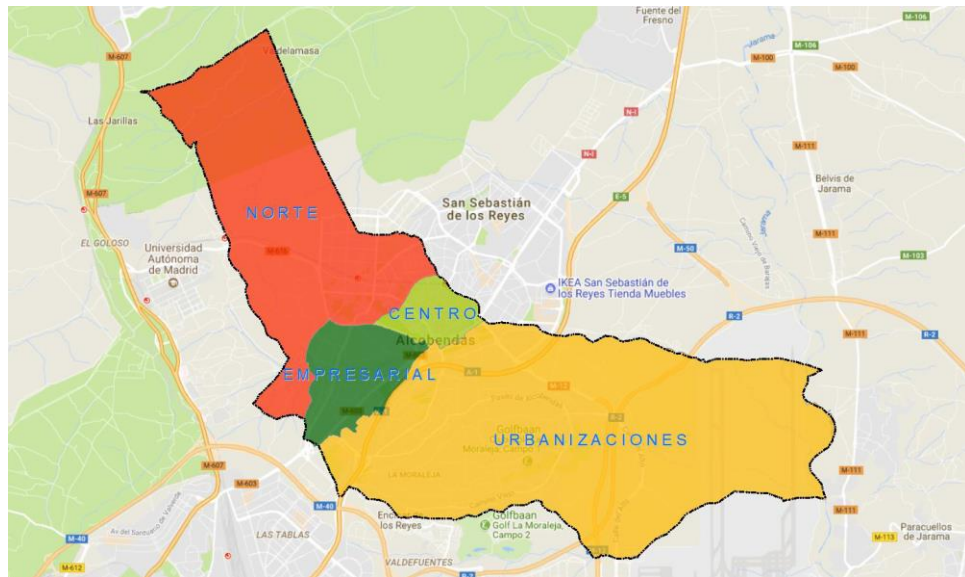
- Centro
- Empresarial
- Norte
- Urbanizaciones

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

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

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

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

- 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:

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

- **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.

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

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.*

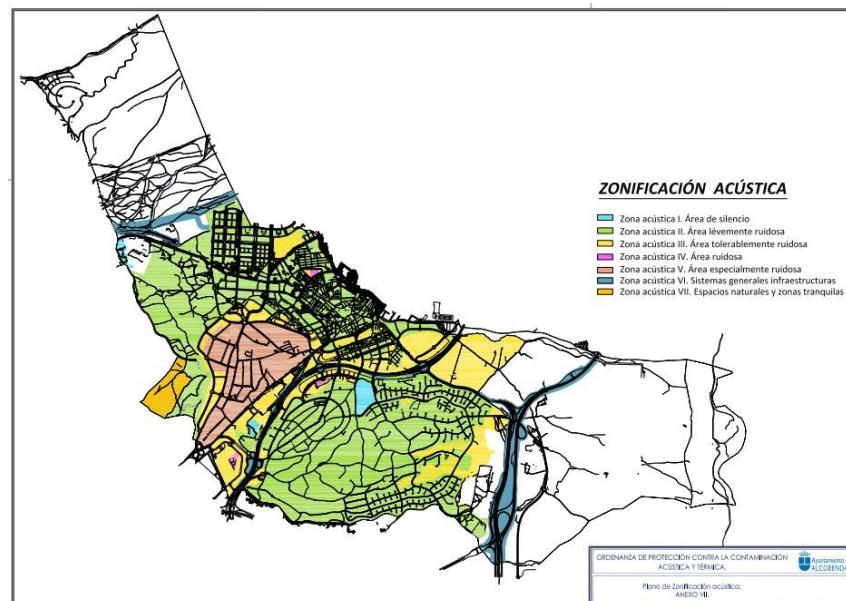
USO DEL EDIFICIO	TIPO DE RECINTO	ÍNDICES de Ruido dB(A)		
		L <sub>d</sub>	L <sub>e</sub>	L <sub>n</sub>
VIVIENDA	Estancias	45	45	35
	Dormitorios	40	40	30
HOSPITALARIO	Zonas de estancia	45	45	35
	Dormitorios	40	40	30
EDUCATIVO O CULTURAL	Aulas	40	40	40
	Salas de Lectura	35	35	35

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.

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**



**Zonificación Acústica: Ordenanza municipal sobre contaminación acústica – Anexo VII**

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>



## **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.

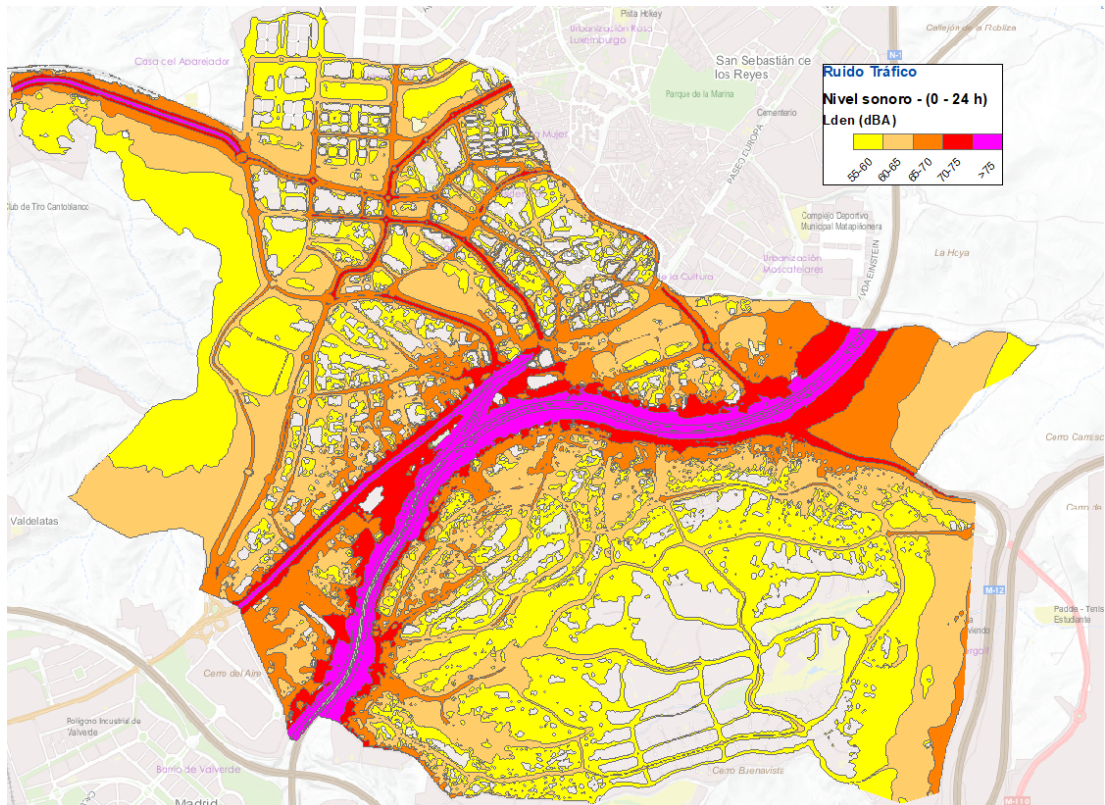
Adicionalmente al MER, se realizaron mediciones para evaluar el impacto que las actividades de ocio nocturno tienen en algunas zonas de la zona urbana.

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.*

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

*Sin embargo, al norte de Manuel de Falla surgen las zonas de Fuente Lucha y Valdelasfuentes. 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 Ibaruri.*

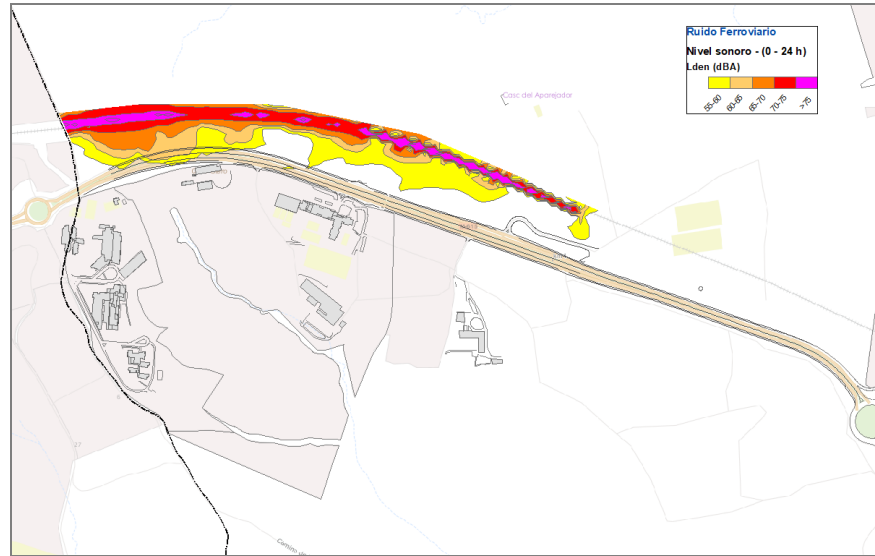
*En el Distrito Urbanizaciones, el ruido se concentra en los alrededores de la Carretera de Burgos A-1. Los edificios residenciales más cercanos a este eje son los más afectados por el tráfico rodado derivado de esta vía y los que presenta una mayor población de persona expuestas con niveles superiores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

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

o a la industria por encima de 55 dB(A) para los índices Lden, Ld y Le, ni por encima de 50 dB(A) para el Ln.

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 %

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.*”

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

*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 %
	$L_e > 65 \text{ dB(A)}$	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  $L_n > 55$  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



**Situación de los puntos de medida de Ruido de Ocio (Fuente MER 2017)**

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>



El resumen de los resultados incluidos en el documento del MER 2017 para las noches de un fin de semana presenta los siguientes resultados

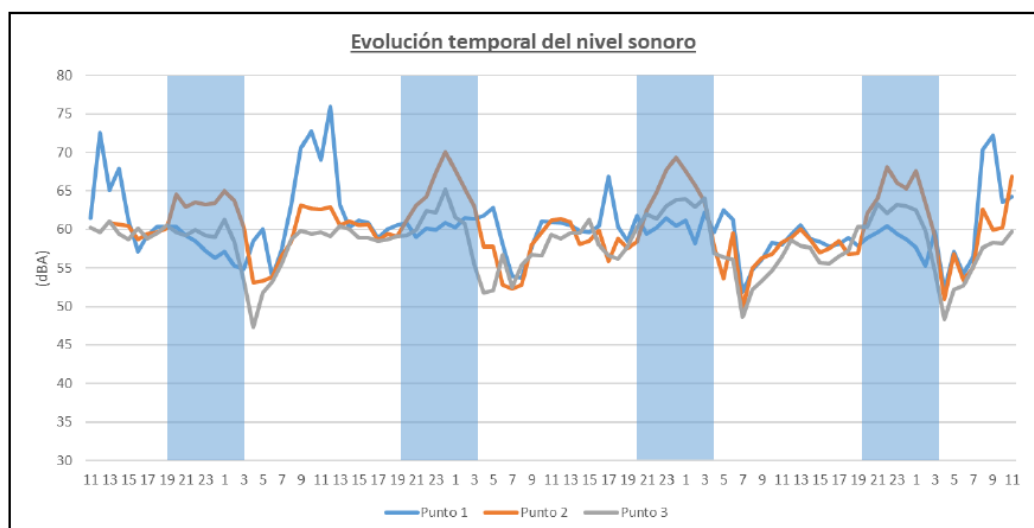
Punto	Jueves-Viernes	Viernes-Sábado	Sábado-Domingo	Domingo-Lunes
1	57	61	61	57
2	62	66	65	63
3	57	60	62	60

**Resultados para el índice Ln en las mediciones realizadas en el MER 2017  
(Fuente MER 2017)**

Como se aprecia, todas las noches y en todos los puntos se excede los OCA para la zona residencial, que es de 55 dB(A) 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 estos resultados muestran que hay una elevada probabilidad de que, al menos en esta calle, se excedan los OCA como consecuencia del ruido debido a las actividades de ocio nocturno, por lo que considerando la reducción importante de la exposición al ruido de tráfico, el ruido de ocio reclama una atención especial en el plan de acción para 2018.

El gráfico siguiente, presentado en el documento del MER 2017, muestra la evolución de los niveles medidos en los tres puntos durante el periodo de evaluación.



**Resultados de las evaluaciones de niveles de ruido debidos al ocio nocturno  
(Fuente MER 2017)**

## **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

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

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

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

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 Valdelasfuentes y Avenida de Fuentelucha.

**Distrito urbanizaciones:** paseos peatonales paralelos a la autovía A-I 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.



Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

## **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 Valdavia; 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.

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

#### **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

Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>

- 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:

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

- 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.

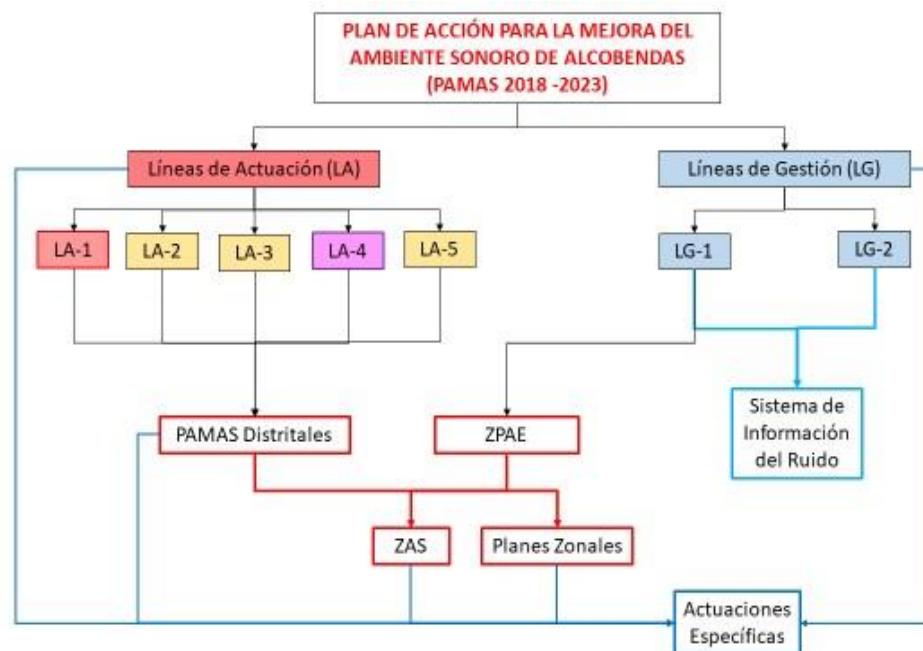
Las AE pueden ser de carácter diverso y generarse tanto en las propias Líneas de Actuación (LA) o de Gestión (LG), como de los diferentes planes zonales que se generen en las ZPAE o las diferentes figuras que se definan en el desarrollo del plan de acción.



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, entendiendo 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

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

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	Responsables
<b>Definir actuaciones orientadas a:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Aumentar la precisión en la evaluación del ruido del tráfico urbano,</b></li> <li>• <b>Reducir la exposición al ruido generado por el tráfico urbano de la población y de los espacios públicos.</b></li> </ul> <b>Combinar posibles actuaciones sobre la emisión de los vehículos, la gestión del tráfico y las políticas de movilidad sostenible.</b>	Vigilar la completa aplicación de Cnossos-EU en el MER.	<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> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• M. Ambiente</li> </ul>
	Diferenciar en el tráfico viario el ruido del tráfico urbano, de competencia municipal, y dentro de éste, el impacto del transporte público municipal.	<ul style="list-style-type: none"> <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> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• M. Ambiente</li> <li>• Movilidad</li> </ul>
	Incorporar de forma efectiva la consideración del ruido en las actuaciones del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).	<ul style="list-style-type: none"> <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> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• M. Ambiente</li> <li>• Movilidad</li> </ul>
	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>• 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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Movilidad</li> <li>• Área Económica</li> </ul>

Línea A-2: INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE Y ZONA INDUSTRIAL			
Objetivos	Prioridades	Actuaciones	Responsables
<b>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.</b>	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.	<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> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Urbanismo</li> <li>• Movilidad</li> <li>• Medio Ambiente</li> </ul>
	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.	<ul style="list-style-type: none"> <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> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Urbanismo</li> <li>• Movilidad</li> <li>• Medio Ambiente</li> </ul>
	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.	<ul style="list-style-type: none"> <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> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• M. Ambiente</li> <li>• Urbanismo</li> </ul>
	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>• 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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• M. Ambiente</li> <li>• Actividades</li> </ul>

<b>Línea A-3: URBANISMO Y EDIFICACIÓN</b>			
<b>Objetivos</b>	<b>Prioridades</b>	<b>Actuaciones</b>	<b>Responsables</b>
<b>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.</b>	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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• M. Ambiente</li> <li>• Urbanismo</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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• M. Ambiente</li> <li>• Urbanismo</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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• M. Ambiente</li> <li>• Licencias</li> <li>• Urbanismo</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> </ul>

Línea A-4: OCIO Y CONVIVENCIA			
Objetivos	Prioridades	Actuaciones	Responsables
<b>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.</b>	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, definir las.</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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actividades</li> <li>• Policía Local</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>• Policía Local</li> <li>• Actividades</li> </ul>



<b>Línea A-5: ZONAS TRANQUILAS, OASIS SONOROS URBANOS Y CIUDAD SALUDABLE</b>			
<b>Objetivos</b>	<b>Prioridades</b>	<b>Actuaciones</b>	<b>Responsables</b>
<b>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.</b>	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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• M. Ambiente</li> <li>• Urbanismo</li> <li>• Movilidad</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, paseos,....</li> <li>• Reconocer y poner en valor los "oasis sonoros urbanos"</li> <li>• Definir actuaciones de preservación.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• M. Ambiente</li> <li>• Urbanismo</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>• 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.

*Puede consultar la validez de este documento firmado electrónicamente en: <https://valide.redsara.es/valide/>*

**Línea G-1: ESTRUCTURA Y ACCIÓN MUNICIPAL PARA LA GESTIÓN DEL RUIDO**

Objetivos	Prioridades	Actuaciones	Responsables
<b>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.</b>	<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> </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>• M. Ambiente</li> <li>• Urbanismo</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>

Línea G-2: COMUNICACIÓN, CONCIENCIACIÓN Y PARTICIPACIÓN			
Objetivos	Prioridades	Actuaciones	Responsables
<b>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</b>	<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> </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> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>M. Ambiente</li> <li>Comisión GIS</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Definir la estrategia de comunicación para la concienciación y educación ambiental.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <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> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>M. Ambiente</li> <li>Participación Ciudadana</li> <li>Comunicación</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Campañas de sensibilización y concienciación</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <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>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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>M. Ambiente</li> <li>Comunicación</li> <li>Participación Ciudadana</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:

<b>IND Nº</b>	<b>OBJETO A MEDIR</b>	<b>INDICADORES PAMAS 2017-2023 -ALCOBENDAS</b>	<b>PERIODO MAXIMO ACTUALIZAR</b>
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

**Abierto el turno de intervenciones y no promoviéndose debate, seguidamente se somete el asunto a votación, resultando el mismo aprobado por UNANIMIDAD.**

## **B) SEGUNDA PARTE: SEGUIMIENTO DE GESTION DE LOS ORGANOS DE GOBIERNO.**

### **1. DAR CUENTA AL PLENO DE LA MODIFICACIÓN EN DESTINO DE LOS GASTOS DE PROCESOS ELECTORALES APROBADOS EN EL PLENO EXTRAORDINARIO Y URGENTE DE 8 DE FEBRERO DE 2019.**

Vista la propuesta de resolución, de fecha 19 de febrero de 2019 y elevada a este Pleno por el Alcalde, D. Ignacio García de Vinuesa Gardoqui, del siguiente tenor literal:

*DAR CUENTA AL PLENO  
GASTOS PROCESOS ELECTORALES APROBADOS EN EL PLENO  
EXTRAORDINARIO Y URGENTE 8 DE FEBRERO DE 2019.*

*“El pasado 8 de febrero de 2019 se aprobó en sesión extraordinaria y urgente la apertura y dotación de consignación presupuestaria por importe de 75.000€ para la partida presupuestaria 440.92500.22705 Procesos Electorales por no estar aprobados los presupuestos para el ejercicio 2019 y no existir consignación en la partida en el prorrogado del 2018, ésta aprobación se tramitó para el proceso Electoral del 26 de mayo “Elecciones Autonómicas, Municipales y Parlamento Europeo”.*

*Con motivo del anuncio el pasado 15 de febrero de Elecciones Generales para el 28 de abril y por lo tanto éste proceso anticiparse al de Elecciones Autonómicas, Municipales y Parlamento Europeo nos vemos en la necesidad de que el importe de 75.000 € sea para hacer frente a los gastos que se originen para los Comicios de Elecciones Generales en vez de para el que se habían aprobado originariamente.*

*Para no llegar a Omisión de Fiscalización del gasto y siendo por el mismo concepto “Procesos Electorales” se da cuenta al Pleno de la situación sobrevenida y se tenga en cuenta a la hora de fiscalizar el gasto. Alcobendas a 19 de febrero de 2019. EL ALCALDE, Fdo. Ignacio García de Vinuesa Gardoqui”*

**El Pleno de la Corporación queda enterado.**

## **2.- INFORME DE LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO**

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 92 del ROP se da cuenta, en extracto, de:

- Decretos emitidos desde el 16/01/2019 (Decreto nº 416) al 12/02/2019 (Decreto nº 1642).
- Acuerdos de la Junta de Gobierno Local en sesiones celebradas entre el 26/12/2018 y el 05/02/2019.

Interviene el Sr. Rico Rodríguez en relación a los Decretos nº 1805 de 15-02-19, relativo a “concesión a empresa Alegría Servicios Asistenciales” y nº 1680, 1331 y 1332 relativos a convenios con empresas de los que recibe contestación contestación del Sr. Alcalde y del Sr. Cubián Martínez.

**El Pleno de la Corporación queda enterado.**

## **3.- MOCIONES.**

### **3.1.- MOCIÓN PRESENTADA POR EL GRUPO DE CONCEJALES DE SSP, RELATIVA AL “APOYO A LA HUELGA FEMINISTA DEL 8 DE MARZO”**

La Sra. García Bilbao (SSP) procede a dar lectura de la **Moción** presentada por el Grupo de Concejales de SSP, con fecha de entrada en Secretaría de Pleno 31 de enero de 2019 y nº de registro de Plenos 24, Moción que literalmente transcrita dice así:

*Alcobendas, 31 de enero de 2019*

*A/A del Sr Alcalde de Alcobendas*

**AL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE ALCOBENDAS**



*El Grupo Municipal de Sí Se Puede en el Ayuntamiento de Alcobendas presenta para su discusión y aprobación, si procede, la MOCIÓN relativa al APOYO A LA HUELGA FEMINISTA DEL 8 DE MARZO que a continuación se detalla, sobre la base de la siguiente:*

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

*El próximo 8 de marzo, día Internacional de las Mujeres, el movimiento feminista, con el apoyo de organizaciones y colectivos sociales, políticos y sindicales, convoca una huelga feminista en el Estado español. Forma parte de una huelga internacional que protagonizarán millones de mujeres, en toda su diversidad, en todo el mundo.*

*Como señala la convocatoria de la Comisión Feminista del 8 de Marzo, son muchos los motivos para apoyar la huelga, entre otros:*

- Para que se considere las violencias machistas como una cuestión que atañe a toda la sociedad y se tengan en cuenta sus distintas causas y dimensiones.*
- Para que se produzcan cambios culturales, en las ideas, actitudes, relaciones y en el imaginario colectivo. Para que las mujeres sean dueñas de sus cuerpos y vidas.*
- Para que se apliquen de forma efectiva las leyes contra las violencias machistas y se amplíen para incluir la violencia sexual. Para hacer efectiva la verdad, la protección, la reparación y la justicia.*
- Para que las personas disidentes sexuales, con especial atención a las mujeres trans, dejen de sufrir agresiones y múltiples violencias. Por una sociedad que respete y valore la diversidad sexual, de identidad y/o expresión de género.*
- Para romper con las fronteras interiores, como el racismo y la xenofobia que atraviesa y recorre toda la sociedad. También con las fronteras exteriores. Para que ninguna mujer tenga que migrar forzada por las políticas coloniales, neoliberales y racistas del Norte Global que producen situaciones económicas, bélicas, sociales y ambientales insostenibles.*
- Para garantizar derechos para todas las mujeres y un mundo donde nadie muera en el mar, sin muros, alambres, vallas, concertinas ni CIEs. Porque ningún ser humano es ilegal.*
- Para que se visibilice y reconozca el valor y dignidad del trabajo doméstico y de cuidados.*
- Para que se asuma la corresponsabilidad por parte de todos los hombres, de la sociedad y del Estado.*

- *Para que las Administraciones Públicas garanticen de forma irrenunciable y prioritaria los servicios públicos y de protección social: sanidad, educación, servicios sociales, ayuda a la dependencia y acceso a la vivienda social.*
- *Para que se rompa la división sexual del trabajo que condena a las mujeres a la precariedad, la discriminación laboral y los trabajos peor pagados, no remunerados, invisibles e ilegales.*
- *Para que la maternidad deje de ser un obstáculo para acceder al empleo y la atención a los hijos e hijas sea equitativa, con permisos iguales e intransferibles, para nacimiento y adopción.*
- *Para crear alternativas para las trabajadoras migrantes en situación administrativa irregular, que luchen contra su exclusión y abuso en el mercado laboral.*
- *Para que los datos de actividad laboral y desempleo que aportan las Administraciones Públicas sean desglosados por colectivos de mujeres (diversidad funcional, mujeres psiquiatrizadas, migrantes, trans y racializadas).*
- *Para construir una economía sostenible, justa y solidaria que gestione los recursos naturales de forma pública y comunitaria, que esté en función de las necesidades humanas y no del beneficio capitalista. Para lograr el acceso universal a los bienes naturales imprescindibles para vivir y priorizar los derechos comunitarios frente a los intereses privados.*
- *Para defender lo común a través del apoyo mutuo: las organizaciones comunitarias, las relaciones vecinales, la gestión y el diseño participativo o el uso compartido de los bienes y del espacio público.*

*Como hemos visto en años anteriores, se trata de una huelga que irá acompañada de grandes manifestaciones donde las mujeres tomarán las calles; una huelga laboral, de consumo, de cuidados y estudiantil para demostrar que si las mujeres paran, se para el mundo.*

*Por ello, Sí Se Puede propone al Pleno del Ayuntamiento de Alcobendas la adopción de la siguiente:*

### MOCIÓN

1. *El Ayuntamiento de Alcobendas se compromete a apoyar la huelga feminista, facilitando su desarrollo en esta Corporación.*
2. *El Ayuntamiento de Alcobendas se compromete a seguir poniendo en marcha políticas públicas de igualdad que recojan las demandas planteadas en la convocatoria de la huelga feminista, además de las establecidas en el Pacto*

*Social por el fin de la Violencia Contra la Mujer impulsado por este Ayuntamiento.*

*Eduardo Andradas de Diego  
Portavoz Grupo Municipal Sí Se Puede*

Efectuadas las intervenciones por los portavoces de los diferentes Grupos Municipales o miembros de la Corporación, tal y como consta en el correspondiente Diario de sesiones (videoactas), se somete la moción a votación, no resultando la misma aprobada al no haberse alcanzado la mayoría simple necesaria para ello, siendo el resultado de la votación el siguiente: 11 votos a favor (PSOE, SSP, GM -IUCM LV-), 12 votos en contra (PP) y 4 abstenciones (C's, GM -UPYD-).

### **3.2 MOCIÓN PRESENTADA POR EL GM -UPYD-, RELATIVA A LA “ACTIVACIÓN DE LOS PRESUPUESTOS PARTICIPATIVOS EN ALCOBENDAS DURANTE EL AÑO 2019”**

El Sr. Arranz Molins (GM -UPYD-) comunica la retirada de dicha Moción presentada por el GM -UPYD-, con fecha de entrada en Secretaría de Pleno 13 de febrero de 2019 y nº de registro de Plenos 37.

En consecuencia, procede también la retirada de las **Enmiendas de sustitución y supresión** presentada por el Grupo de Concejales del PP, con fecha de entrada en Secretaría de Pleno 22 de febrero de 2019 y nº de registro de Plenos 53 y con fecha de entrada en el Registro General de Entrada 21 de febrero de 2019 y nº de Registro General de Entrada 5904.

### **3.3.- MOCIÓN PRESENTADA POR EL GRUPO DE CONCEJALES DEL PSOE, RELATIVA A LA “CELEBRACIÓN DEL 40 ANIVERSARIO DE LOS AYUNTAMIENTOS DEMOCRÁTICOS”**

El Sr. Sánchez Acera (PSOE) procede a dar lectura de la **Moción** presentada por el Grupo de Concejales del PSOE, con fecha de entrada en Secretaría de Pleno 15 de febrero de 2019 y nº de registro de Plenos 39, Moción que literalmente transcrita dice así:

*AL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE ALCOBENDAS*

*La Corporación del Ayuntamiento de Alcobendas presenta para su discusión y aprobación, si procede, la MOCIÓN relativa a la celebración del 40 Aniversario de los Ayuntamientos democráticos que a continuación se detalla, sobre las bases de la siguiente*

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

*Recientemente hemos conmemorado el cuadragésimo aniversario de la ratificación en referéndum de la Constitución española de 1978.*

*Uno de sus muchos frutos es la autonomía municipal, regulada en el capítulo segundo de su título octavo, estableciendo el artículo 140, que se expone en este Salón de Plenos, lo siguiente: “La Constitución garantiza la autonomía de los municipios.*

*Éstos gozarán de personalidad jurídica plena. Su gobierno y administración corresponde a sus Ayuntamientos, integrados por el Alcalde y los Concejales.*

*Los Concejales serán elegidos por los vecinos del municipio mediante sufragio universal, igual, libre, directo y secreto, en la forma establecida por la ley.*

*Los Alcaldes serán elegidos por los Concejales o por los vecinos. La ley regulará las condiciones en las que proceda el régimen del concejo abierto”.*

*La democracia municipal de la Constitución española de 1978 ha conformado 10 corporaciones municipales desde las elecciones del 3 de abril de 1979, presididas por tres alcaldes diferentes.*

*El cambio de nuestro municipio en estos 40 años ha sido parejo al del resto de nuestro país y de nuestra sociedad, y buena parte del progreso conseguido se debe al trabajo realizado desde la democracia municipal por los vecinos, empleados públicos, concejales, concejalas y alcaldes.*

*Es por ello que desde nuestro Grupo Municipal queremos reivindicar dicha labor, buscando el apoyo del resto de miembros de la corporación municipal, y proponemos además una serie de actividades conmemorativas, en la línea de las ya realizadas en aniversarios anteriores.*

*Por todo ello proponemos para su discusión y aprobación, si procede la siguiente:*

## MOCIÓN

- 1. El Pleno del Ayuntamiento de Alcobendas quiere reconocer la labor desempeñada por los empleados públicos municipales y los cargos electos, concejales, concejalas y alcaldes desde la restauración democrática de la Constitución española de 1978, que se concretó en las elecciones municipales celebradas el 3 de abril de 1979.*
- 2. El Pleno del Ayuntamiento de Alcobendas preparará con el acuerdo de todos los grupos municipales la realización de una serie de eventos conmemorativos del 40 aniversario de las elecciones municipales del 3 de abril de 1979, eventos que se celebrarán en el segundo semestre del año, una vez constituida la nueva corporación municipal.*

Rafael Sánchez Acera  
Portavoz del Grupo Municipal Socialista.”

Efectuadas las intervenciones por los portavoces de los diferentes Grupos Municipales o miembros de la Corporación, tal y como consta en el correspondiente Diario de sesiones (videoactas), se somete la moción a votación, resultando la misma aprobada por 26 votos a favor, y la abstención del Sr. González Escudero (no presente en el momento de la votación).

### **3.4.- MOCIÓN PRESENTADA POR EL GRUPO DE CONCEJALES DE C's, RELATIVA A LA “IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA DE POLÍTICA MEDIOAMBIENTAL 2020-2030”**

La Sra. Rojas Schoendorff (C's) procede a dar lectura de la **Moción** presentada por el Grupo de Concejales del PSOE, con fecha de entrada en Secretaría de Pleno 18 de febrero de 2019 y nº de registro de Plenos 40, Moción que literalmente transcrita dice así:

*“El Grupo Municipal de Ciudadanos en el Ayuntamiento de Alcobendas presenta para su discusión y aprobación, si procede, la siguiente MOCION relativa a la Implementación del Programa de Política Medioambiental 2020-2030 y realización del Proyecto Piloto Central de Energía Limpia que a continuación se detalla:*

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

*Los municipios tienen una responsabilidad directa, inmediata e ineludible hacia el medioambiente que hasta hace pocos años no reconocían como primordial sino como una función secundaria. Hoy es más que una obligación jurídica; es un compromiso social del nivel de gobierno más cercano a la sociedad. El progreso nos lleva a consumir cada vez más, pero tenemos que hacerlo con eficiencia y sostenibilidad. Son las administraciones las encargadas de dar ejemplo con medidas medioambientales, implantarlas y luego extenderlas a los vecinos.*

*En abril de 2017 presentamos una Moción que tenía como objetivo la instalación de cubiertas verdes en los edificios municipales. Estos ecosistemas instalados en las construcciones reducen la contaminación del aire y el calor de las zonas urbanas; absorben partículas de polvo y gases contaminantes presentes en el aire, además de posibilitar el cultivo de vegetales. Pasados dos años, no se han promovido este tipo de instalaciones que suponen un ahorro energético y una considerable mejora de la calidad medioambiental de los vecinos, además de agregar un valor estético a la ciudad. Pero tampoco hemos visto realizadas otras mociones como el tratamiento de los residuos, el reciclado de los tapones de plástico, la economía circular, etc.*

*El Ayuntamiento de Alcobendas debe asumir el compromiso de incorporar en sus acciones una mirada ambiental que facilite a la ciudadanía caminar hacia un modelo de vida compatible con el respeto al entorno. Para ello, proponemos la*

*creación de un Programa de Política Medioambiental 2020-2030, que fomente el desarrollo sostenible con unos objetivos claros, definidos por consenso. Este programa englobaría todas las iniciativas en esta materia, proporcionando una visión clara de lo que queremos conseguir para nuestra ciudad. Y lo que es más importante, podremos hacer un seguimiento de las acciones que se están realizando.*

*Además de las iniciativas que hemos aprobado en el Pleno, queremos incluir una nueva medida para este Programa de Política Medioambiental 2020-2030:*

- En el Paseo de la Chopera, a la altura del número 118, hay cuatro instalaciones con gran afluencia de público. Son el Colegio Federico García Lorca, el Colegio Emilio Casado, la Escuela infantil el Cuquillo y el Pabellón Deportivo de los Sueños. Cada una de ellas son consumidoras de calefacción, aire acondicionado (solo en algún caso), agua fría y caliente, es decir, consumidoras de energía eléctrica, gasóleo o gas. Estas instalaciones o son contiguas o las separa una calle. Por ello proponemos un piloto real de una central basada en una sala de calderas alimentada con biomasa desde donde partirán las conducciones de calor y frío hasta las antiguas salas de máquinas de estos cuatro inmuebles, que serían eliminadas. La nueva sala de calderas se conectaría con la central solar térmica que se encuentra en una de las cubiertas del Pabellón de los Sueños y que se puede extender a las otras edificaciones. Además, las paredes de estos cuatro edificios que reciben mucho sol o frío, proponemos protegerlas con cubiertas verdes o con placas solares. La nueva sala de calderas será una inversión inicial, pero a la larga, con los ahorros de electricidad, gas y gasóleo será muy rentable.*

*Por todo lo expuesto, el Grupo Ciudadanos Alcobendas propone al Pleno la adopción de la siguiente*

#### MOCIÓN

*1.- El Pleno del Ayuntamiento de Alcobendas acuerda la implementación del Programa de Política Medioambiental 2020-2030, que fomente el desarrollo sostenible con unos objetivos claros, definidos por consenso.*

*2.- El Pleno del Ayuntamiento de Alcobendas acuerda hacer un proyecto piloto de una central de energía con la combinación de calderas de biomasa, placas fotovoltaicas y ACS para abastecer de energía limpia al Colegio Federico García Lorca, el Colegio Emilio Casado, la Escuela infantil el Cuquillo y el Pabellón Deportivo de los Sueños. Las paredes de estos cuatro edificios, que reciben mucho sol o frío, serán protegidas con cubiertas verdes, placas solares o Jardines verticales.*

*3.- El Pleno del Ayuntamiento de Alcobendas acuerda extender este proyecto piloto a otros grupos de edificios municipales y promocionarlo a edificios vecinales.*

*Ana Rojas Shoendorff*

*Portavoz Adjunta Grupo Ciudadanos Alcobendas”.*

**Efectuadas las intervenciones por los portavoces de los diferentes Grupos Municipales o miembros de la Corporación, tal y como consta en el correspondiente Diario de sesiones (videoactas), se somete la moción a votación, resultando la misma aprobada por UNANIMIDAD.**

**3.5.- MOCIÓN PRESENTADA POR EL GM -IUCM LV- RELATIVA A LA  
“READMISIÓN DE LOS TRABAJADORES DE LA EMPRESA SANTA GADEA  
GESTIÓN, CONCESIONARIA DE LAS ACTIVIDADES DEPORTIVAS ENN EL  
PATRONATO MUNICIPAL DE DEPORTES DEL AYUNTAMIENTO DE  
ALCOBENDAS.”**

El Sr. Bautista Esteban (GM -IUCM LV-) procede a dar lectura de la **Moción** presentada por el GM -IU CM LV-, con fecha de entrada en Secretaría de Pleno 18 de febrero de 2019 y nº de registro de Plenos 41, Moción que literalmente transcrita dice así:

**AL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE ALCOBENDAS**

*“Juan Bautista, concejal portavoz de Izquierda Unida en el Ayuntamiento de Alcobendas, y co-portavoz del grupo mixto, presenta para su discusión y aprobación, si procede, la **MOCIÓN** relativa a la ‘READMISIÓN DE LOS TRABAJADORES DE LA EMPRESA SANTA GADEA GESTIÓN, CONCESIONARIA DE LAS ACTIVIDADES DEPORTIVAS EN EL PATRONATO MUNICIPAL DE DEPORTES DEL AYUNTAMIENTO DE ALCOBENDAS’*

*Aunque la gestión directa o privada de los servicios públicos depende de la voluntad política, existe una conciencia cada vez más clara de los beneficios asociados a la gestión directa de los servicios municipales, a lo que han contribuido los informes del Tribunal de Cuentas sobre la Fiscalización del Sector Público Local, en los que se observan importantes sobrecostes y una peor calidad de los servicios privatizados, señalando que el coste de los servicios públicos prestados de forma directa por las administraciones es entre un 15% y un 20% más barato que los privatizados.*

*Al privatizar los servicios públicos, las administraciones tampoco prestan suficiente atención al cumplimiento de las condiciones de trabajo de aquellas personas que, aun no manteniendo relación laboral con el Ayuntamiento, son quienes de hecho proporcionan un servicio directo a las vecinas y vecinos. Unas malas condiciones laborales terminan provocando que se resienta la calidad del servicio.*

*Son ya muchos municipios, algunos gobernados por el PP, los que deciden municipalizar algunos servicios públicos gestionados por empresas privadas, en los que se ha estado anteponiendo el beneficio empresarial a la calidad del servicio prestado.*

*Izquierda Unida Alcobendas propone al Pleno la siguiente moción, a petición del Comité de Empresa de Santa Gadea:*

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

*La externalización de determinados Servicios Municipales es una práctica que se ha instalado y consolidado en las Administraciones Públicas y que a veces los responsables de estas Administraciones nos olvidamos de la responsabilidad que como dirigentes municipales tenemos tanto sobre las citadas empresas como con los trabajadores y trabajadoras que realizan su labor en nuestras instalaciones municipales, pero olvidamos que estas medidas no dan el resultado que se pretende, una mejor calidad de los servicios a los ciudadanos y ciudadanas de Alcobendas, sino todo lo contrario una clara y contundente, no prestación de servicios en los términos contratados lo que supone pérdida de empleo y pérdida de calidad para la ciudadanía.*

*Es conocido por todos los aquí presentes el grave conflicto entre la empresa Santagadea Gestión S.L., concesionaria de los Servicios Deportivos del Patronato Municipal de Deportes y dos de sus trabajadores que han sido despedidos al no aceptar renunciar a sus derechos laborales adquiridos y rebajarse el salario, según la contrata que se llevó a cabo entre este Ayuntamiento y la empresa Santagadea Gestión.*

*Después de dos años de gestión en este Ayuntamiento la empresa Santagadea pretende abaratar costes de personal despidiendo a dos trabajadores, alegando causas organizativas pretendiendo simular una reestructuración encubierta y un cambio de sistemas y métodos entre el personal existente.*

*Hechos estos que estamos seguros no han sido puestos en conocimiento del Ayuntamiento, lo que supone una mala fe contractual de parte y que además amparan dichos despidos en unas pérdidas económicas que tarde o temprano tendrán que ser asumidas por este Ayuntamiento.*

*Los ciudadanos tienen y deben tener servicios de calidad que mejoren su vida en el día a día, medidas como las que pretende tomar la empresa Santagadea suponen todo lo contrario, despidos y mala calidad del servicio. Lo que supone una opinión negativa de los ciudadanos sobre la prestación de servicios en este Polideportivo, lo que lleva a críticas y malos entendidos sobre la gestión de este Ayuntamiento. Por ello instamos a los diferentes grupos políticos a su mediación en este conflicto, así como a la concejal que tiene atribuida estas gestiones a la búsqueda de una medida eficaz que suponga la reincorporación de estos trabajadores despedidos a sus puestos de trabajo, lo que supondrá sin lugar a dudas tanto un ahorro económico como una mejora de prestación de servicios en el Polideportivo.*

*Como se puede desprender de la lectura literal de la carta de despido, adjuntamos copia de la misma, dicha carta ni tiene contenido ni desarrollo, por lo tanta estará abocada al reconocimiento de un despido improcedente y a su correspondiente indemnización, hechos estos contrarios a una ciudad como Alcobendas que estamos convencidos, apuesta por el pleno empleo.*



*Estos trabajadores, como el resto de personal que realizan su labor con la mayor dedicación y exigencia, para poder ofrecer un servicio al usuario con la máxima calidad y eficiencia que son capaces de ofrecer y no creo faltar a la verdad si afirmo que la satisfacción de los usuarios es más que notable, se merecen el respeto de todos nosotros.*

*No debemos olvidar que estos trabajadores y trabajadoras son una parte importante de la calidad que se le atribuye a este Ayuntamiento, ya que su trabajo es muy directo y muy cercano al ciudadano que usa las Instalaciones Deportivas Municipales.*

*Por todo ello, entendiendo la importancia de la readmisión de estos trabajadores, proponemos al Pleno de la Corporación la adopción del siguiente,*

#### ACUERDO

*1. El Ayuntamiento de Alcobendas, consciente de los efectos negativos que estas prácticas empresariales tienen en los trabajadores y trabajadoras que realizan sus funciones en las instalaciones municipales, acuerda exigir a la empresa concesionaria Santagadea Gestión, S.L. la inmediata readmisión de los trabajadores despedidos y la no eliminación de ninguno de sus derechos laborales adquiridos*

*Alcobendas, 18 de febrero de 2019*

*Juan Bautista Esteban  
Portavoz IU Alcobendas”*

**Efectuadas las intervenciones por los portavoces de los diferentes Grupos Municipales o miembros de la Corporación, tal y como consta en el correspondiente Diario de sesiones (videoactas), se somete la moción a votación, no resultando la misma aprobada al no haberse alcanzado la mayoría simple necesaria para ello, siendo el resultado de la votación el siguiente: 11 votos a favor (PSOE, SSP, GM -IUCM LV-) y 16 votos en contra (PP, C's, GM -UPYD-).**

*(A las 18 h. 56 min. se hace un receso, reanudándose la misma a las 19 h.03 min.)*

#### **MOCIÓN URGENTE : MOCIÓN PRESENTADA POR EL GRUPO DE CONCEJALES DEL PP RELATIVA AL “DESARROLLO Y MEJORA MEDIOAMBIENTAL DEL SECTOR DE LOS CARRILES.”**

Presentada **Moción** por el Grupo de Concejales del PP, con fecha de entrada en Secretaría de Pleno 25 de febrero de 2019 y nº de registro de Plenos 55, por el Sr. Cubián Martínez se procede a dar lectura de la condición de urgencia de la misma, que literalmente dice así:

AL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE ALCOBENDAS

*“El Grupo de Concejales del Partido Popular en el Ayuntamiento de Alcobendas, al amparo de lo previsto en el artículo 93.4 del Reglamento Orgánico del Pleno formula la presente MOCIÓN para el DESARROLLO Y MEJORA MEDIOAMBIENTAL DEL SECTOR DE LOS CARRILES sobre la base de los argumentos que a continuación se exponen.*

**CONSIDERACIÓN PREVIA: CONDICIÓN DE URGENTE DE LA PRESENTE MOCIÓN.**

*La presente moción se formula con este carácter, según ampara el artículo 93.4 del R.O.P. y se justifica por cuanto que no ha sido sino hasta el pasado día 22 del corriente mes cuando el Alcalde anunció primero en la Junta de Portavoces, y seguidamente convocó, un Pleno Extraordinario para el día 4 de marzo próximo que, como único punto del orden del día, fija el debate y proposición de aprobación del Plan Parcial del Sector de “Los Carriles”.*

*Como quiera, de una parte, que esa misma proposición de aprobación del referido planeamiento ya fue objeto de elevación al Pleno en la sesión ordinaria de noviembre de 2.017 y, por tanto, no cabe ahora formular enmiendas; y, de otra parte, no siendo dado proponer al Pleno mociones en el curso de sus sesiones extraordinarias, la única alternativa para efectuar una propuesta en relación con esta materia por parte de este Grupo de Concejales es la presente moción para su debate y aprobación, en su caso, en la sesión plenaria ordinaria del próximo día 26 del corriente mes.*

**Sometida a votación la previa declaración de urgencia, la cual es adoptada por 14 votos a favor (PP, y los Sres. Rico Hernández y Rojas Schoendorff del Grupo de Concejales de C’s), siendo el resto de votos, 13 en contra (PSOE, SSP, GM -UPYD, IUCM LV- y el Sr. Fraile Herrera del Grupo de Concejales de C’s).**

El Sr. Cubián Martínez (PP) procede a dar lectura de la parte expositiva y resolutive de la **Moción** presentada por el Grupo de Concejales del PP con fecha de entrada en Secretaría de Pleno 25 de febrero de 2019 y nº de registro de Plenos 55, que literalmente transcritas dicen así:

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

*Conscientes de la necesidad de que Alcobendas se desarrolle para atender la demanda de vivienda en nuestra ciudad que, a día de hoy, ya está generando unos desequilibrios y afección al mercado por falta de oferta suficiente, nos concierne trabajar y formular propuestas que puedan ser útiles para alcanzar soluciones imprescindibles e inaplazables para nuestros vecinos.*

*La paralización del desarrollo de Los Carriles, impide el crecimiento de la Ciudad y, con ello, como primer y más directo efecto pernicioso especialmente para las rentas medias y más bajas, el incremento del precio de la vivienda por falta de oferta suficiente.*

*En todo caso, Los Carriles no es sólo eso. Los Carriles representa un modelo de desarrollo racional, ordenado, social y medioambiental de Alcobendas que dotará a la Ciudad de infraestructuras, dotaciones y recursos para los propios vecinos de Alcobendas y para la renovación de la Ciudad a través de la planificación ya en marcha marcada en la ruta del Plan Maestro.*

*Una vez más se someterá a aprobación del Pleno el Plan Parcial de Los Carriles. No pretendemos que sea una simple e inútil repetición de votaciones anteriores. Una vez más apostamos por el consenso y apelamos a la responsabilidad de los grupos de la oposición y, para ello, recogiendo críticas que en algún momento y en distintos foros han sido expuestas por los distintos grupos de la oposición, venimos a proponer incorporar al planeamiento tres grandes propuestas de modificación:*

*Por una parte, de carácter medioambiental. Si desde un primer momento apostamos por un desarrollo sostenible con más de 500.000 metros cuadrados de zonas verdes, 200.000 de ellos como franja de **protección del Monte Valdelatas**, proponemos ahora aumentar y mejorar tal protección y dotarla de un contenido y entorno más medioambiental. Proponemos ampliar la zona verde de transición que circunvala al referido monte y dotar a ésta de una masa forestal que, en la medida de lo posible, sea de similares o compatibles características a la propia del monte; de tal modo que, de facto, se amplíe el área natural forestal del Monte de Valdelatas.*

*Esa ampliación deberá ser implementada con una importante reducción de la superficie destinada a viviendas unifamiliares y trasladando la edificabilidad correspondiente a esta tipología de viviendas a la de residencial libre colectivo que se vería incrementa; obviamente sin variación de la edificabilidad total.*

*El interés medioambiental debe compatibilizarse con la no paralización del desarrollo de Los Carriles en su Etapa 1. Norte, donde se concentran un total de 2.610 viviendas de protección, 2.100 de ellas de tipología VPPB (más del 72 % del total de las viviendas de protección del total del sector). Como quiera que la actual zona verde de transición al monte presenta su mayor anchura precisamente en esta Etapa 1. Norte, los cambios a implementar descritos al párrafo anterior, no afectarán a esta etapa que podrá desarrollarse sin cortapisa al objeto de poder desarrollar el suelo donde mayor proporción de vivienda de protección se ubica.*

*Y con todo ello, proponemos que Los Carriles se desarrolle posponiendo el desarrollo de las Etapas 2.Centro y 3.Sur, supeditando su desarrollo a la efectiva aprobación definitiva de la modificación que implemente la mayor protección del Monte Valdelatas que ahora se propone; así como a la efectiva ejecución mínima de un 70% de la urbanización de cada etapa con carácter previo a acometer la siguiente.*

*Por todo lo expuesto, el Grupo de Concejales del Partido Popular en el Ayuntamiento de Alcobendas, proponemos la aprobación de la siguiente MOCIÓN:*

*PRIMERO.- El Pleno del Ayuntamiento de Alcobendas, aprueba que en la ejecución del planeamiento de desarrollo de Los Carriles, se contemple la supresión de las viviendas unifamiliares previstas en las ETAPAS 2 (CENTRO) y 3 (SUR), destinando el suelo liberado a ampliación de la zona verde de transición al Monte de Valdelatas; trasladando su edificabilidad a la correspondiente a vivienda libre colectiva que se verá incrementada.*

*SEGUNDO.- Como quiera que Plan Parcial prevé su desarrollo en tres etapas (1.Norte, 2.Centro y 3.Sur), el desarrollo de las Etapas 2 y 3 queda pospuesto y condicionado a la tramitación y aprobación de una modificación del Plan Parcial tal y como se recoge en el punto anterior, en relación con la superficie y edificabilidad destinada a viviendas unifamiliares.*

*Asimismo recogerá que, hasta que no se haya ejecutado, al menos, el 70% de las obras de urbanización de la Etapa 1. Norte no podrán iniciarse las obras de la siguiente etapa. De igual modo, en tanto no se haya ejecutado, al menos, el 70% de las obras de urbanización de la Etapa 2. Centro no podrán iniciarse las obras de la tercera etapa.*

*TERCERO.- El proyecto de urbanización de la parte correspondiente a las Etapas 2 y 3 del Sector de Los Carriles preverá un plan de forestación de toda la zona verde de transición al Monte de Valdelatas, dotando a esta zona de una masa forestal que, en la medida de lo posible, sea de similares o compatibles características a las propias del monte; de tal modo que, de facto, se amplíe el área natural forestal del Monte de Valdelatas.*

*Alcobendas, a 25 de febrero de 2019*

*Fdo. Ramón Cubián Martínez  
Portavoz Grupo Popular.”*

**Efectuadas las intervenciones por los portavoces de los diferentes Grupos Municipales o miembros de la Corporación, tal y como consta en el correspondiente Diario de sesiones (videoactas), se somete la moción a votación, no resultando la misma aprobada al no haberse alcanzado la mayoría simple necesaria para ello, siendo el resultado de la votación el siguiente: 13 votos a favor (PP y el Sr. Rico Rodríguez del Grupo de Concejales de C's) y 14 votos en contra (PSOE, SSP, GM -UPYD, IUCM LV- y la Sra. Rojas Schoendorff y el Sr. Fraile Herrera del Grupo de Concejales de C's).**

#### **4.- ASUNTOS URGENTES.**

Antes de pasar al turno de Ruegos y Preguntas se procede a la presentación de **LOS ASUNTOS URGENTES:**

#### **URGENTE 1.- PROPOSICIÓN DE “APROBACIÓN INICIAL DEL EXPEDIENTE DE MODIFICACIÓN DEL PRESUPUESTO DE 2019 POR SUPLEMENTO DE CRÉDITO Nº 1/2019”**

**De conformidad con el artículo 91 del ROP se procede a realizar la previa declaración de urgencia, la cual es adoptada por UNANIMIDAD.**

Vista la proposición de fecha 25 de febrero de 2019 y elevada a este Pleno por el Alcalde, D. Ignacio García de Vinuesa Gardoqui, del siguiente tenor literal:

#### *PROPOSICIÓN DE ACUERDO AL PLENO MUNICIPAL*

*“Vistos los informes obrantes en el expediente, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 177.1 del Real Decreto 2/2004 de 5 de marzo por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, los arts. 35, 36, 49, 50 y 51 del Real Decreto 500/1990 de 20 de abril, y el artículo 31 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, y considerando la necesidad y urgencia de realizar una modificación presupuestaria para atender los gastos necesarios derivados de la organización y desarrollo de las próximas elecciones generales, para los que no existe crédito en el vigente presupuesto prorrogado en 2019; se propone al Ayuntamiento Pleno la adopción del siguiente acuerdo:*

*PRIMERO.- Autorizar la utilización de 25.000€ del crédito correspondiente al Fondo de Contingencia para atender los gastos municipales derivados de las próximas elecciones generales, al tratarse de un gasto de carácter no discrecional y no previsto en el vigente presupuesto prorrogado de 2019.*

*SEGUNDO.- Aprobar inicialmente el expediente de modificación del vigente presupuesto de 2019 (prorrogado) por SUPLEMENTO DE CRÉDITO nº 1/2019 considerando que la misma responde a necesidades extraordinarias y urgentes que no permiten su aplazamiento y por la urgencia que requiere su tramitación para poder cumplir con la fecha señalada en la convocatoria de elecciones generales.*

*Las aplicaciones presupuestarias de gastos que experimentan variación son las siguientes:*

#### **ESTADO DE GASTOS. ALTA**

440	92500	22705	PROCESOS ELECTORALES	25.000 €
-----	-------	-------	----------------------	----------

*Este gasto se financiará con baja de crédito de la siguiente aplicación:*

**ESTADO DE GASTOS. BAJA**

573	92900	50000	FONDO DE CONTINGENCIA	25.000 €
-----	-------	-------	-----------------------	----------

*TERCERO.- Exponer al público el presente acuerdo a los efectos de reclamaciones que prevén los artículos 177.2 del Real Decreto Legislativo 2/2004 de 5 de marzo por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales. Transcurrido dicho plazo sin presentarse reclamaciones, el expediente se entenderá definitivamente aprobado, sin necesidad de nuevo acuerdo plenario. Si se presentasen reclamaciones, se procedería en la forma indicada en el artículo 169 del Real Decreto Legislativo 2/2004 de 5 de marzo por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.*

*En todo caso, será necesario para la efectividad del expediente, que se proceda a la publicación a que hace referencia el artículo 169.3 de dicho Real Decreto Legislativo 2/2004 de 5 de marzo.*

*Alcobendas, a 25 de febrero de 2019*

*EL ALCALDE, Ignacio García de Vinuesa Gardoqui*

*CONFORME, EL INTERVENTOR ACCIDENTAL <sup>(º)</sup> DE CONTABILIDAD Y PRESUPUESTO,  
José Luis Martínez Porras.*

**Abierto el turno de intervenciones y no promoviéndose debate, seguidamente se somete el asunto a votación, resultando el mismo aprobado por UNANIMIDAD.**

**RUEGOS Y PREGUNTAS.**

**RUEGOS**

**Ruegos presentados por el Grupo MIXTO (IUCM/LV).**

**Sr. Bautista Esteban (GM -IUCM LV-):** ROGAMOS al Equipo de Gobierno que con motivo de la conmemoración del Día Internacional de la Mujer el próximo 8 de marzo, se coloque la bandera feminista en el mástil de banderas que hay en la puerta del Ayuntamiento o se decore de una manera especial la Menina como símbolo de apoyo a la lucha de las mujeres.

<sup>9</sup> Por sustitución, según resolución de la D.G.A.L. de 18/10/2018

Recogiendo una sugerencia por parte de los trabajadores de este Ayuntamiento, nos pedían que trasladáramos el RUEGO de que colocaran máquinas de café en distintas plantas del Ayuntamiento.

### **Ruegos presentados por el Grupo Municipal de SSP.**

**Sra. García Bilbao** (SSP): ROGAMOS también que se ilumine de amarillo un elemento público de Alcobendas el próximo 30 de marzo en apoyo a la Marcha Mundial por la Endometriosis, tal como se hizo el año pasado.

ROGAMOS que se instale una zona de ejercicios de gimnasia para mayores en el Parque de Andalucía tal y como ya existe en otros parques de la localidad.

ROGAMOS se utilice un servicio de intérprete de lengua de signos durante el Pleno Municipal siempre y cuando así lo solicite la persona con diversidad funcional asistente al mismo. Asimismo, ROGAMOS que se plantee la necesidad de este servicio durante la retransmisión del Pleno con la Asociación de Personas Sordas de Alcobendas y San Sebastián de los Reyes.

### **Ruegos presentados por el Grupo Municipal del PSOE.**

**Sra. Núñez Márquez** (PSOE): RUEGO al Sr. Alcalde dé respuesta ya a la Comunidad de Vecinos y Vecinas de la calle Calderón de la Barca , 9, 11 y 15, de la situación en la que se encuentra el expediente de dichas viviendas

## **PREGUNTAS**

### **1.- Pregunta formulada por la Sra. García Bilbao presentada por el Grupo de Concejales de SSP con fecha de entrada en Secretaría de Pleno 18 de febrero de 2019 y nº de Registro de Plenos 42, del siguiente tenor:**

“En referencia a la limpieza de la cristalera exterior de la fachada del Ayuntamiento, nos gustaría saber desde cuándo se está utilizando un camión con pluma frente al uso de las góndolas habituales, cuál es el coste de éste servicio y hasta cuándo se va a seguir manteniendo este método a pesar de ser más lento y cubrir toda la superficie. Asimismo, nos gustaría conocer las zonas exactas que no se pueden limpiar con esta técnica”.

***Contesta la Sra. Ortiz Iglesias-Ussel, tal y como consta en el orrespondiente Diario de sesiones (Videoactas).***

### **2.- Pregunta formulada por el Sr. Arranz Molins presentada por el GM -GM -UPYD-, con fecha de entrada en Secretaría de Pleno 19 de febrero de 2019 y nº de Registro de Plenos 44, del siguiente tenor:**

A la vista de los datos del Ministerio del Interior, desde 2016 se han duplicado el número de infracciones penales relacionadas con el tráfico de drogas y sustancias estupefacientes en la ciudad de Alcobendas.



SECRETARÍA DE ESTADO  
DE SEGURIDAD  
GABINETE DE COORDINACIÓN  
Y ESTUDIOS

**INFRACCIONES PENALES REGISTRADAS EN CCAAs, PROVINCIAS, ISLAS, CAPITALES  
Y LOCALIDADES CON POBLACIÓN SUPERIOR A 30.000 HABITANTES**

(Datos de Guardia Civil, Cuerpo Nacional de Policía, Ertzaintza, Mossos d'Esquadra, Policía Foral de Navarra  
y cuerpos de Policía Local que facilitan datos al Sistema Estadístico de Criminalidad)

Datos pendientes de consolidar

Municipio de **Alcobendas**

Acumulado enero a diciembre

INDICADORES DE CRIMINALIDAD	2016	2017	Var. % 17/16
10.-Tráfico de drogas	11	14	27,3
TOTAL INFRACCIONES PENALES	4.784	5.097	6,5

INDICADORES	2017	2018	Var. % 18/17
10.-Tráfico de drogas	14	26	85,7
Resto de infracciones penales	2.693	2.924	8,6
TOTAL INFRACCIONES PENALES	5.097	5.103	0,1

¿  
Qué medidas concretas se están llevando a cabo desde la concejalía de seguridad para revertir este incremento?

**Contesta el Sr. Torres Hernández, tal y como consta en el correspondiente Diario de sesiones (Videoactas).**

**3.- Pregunta formulada por el Sr. Bautista Esteban presentada por el GM - IU CM LV-, con fecha de entrada en Secretaría de Pleno 19 de febrero de 2019 y nº de Registro de Plenos 45, del siguiente tenor:**

“El Alcalde de Colmenar, del Partido Popular, llevó hace semanas a la Fiscalía de Medio Ambiente una denuncia sobre la afección que sufre su localidad por el vertedero que allí está instalado y que gestiona la Mancomunidad de Residuos del Noroeste, la cual preside el Sr. García de Vinuesa, Alcalde de nuestra ciudad.

Dicha denuncia ha propiciado que la Fiscalía de Medio Ambiente inste al Seprona a abrir una investigación sobre dicho vertedero, ante un presunto caso de incumplimiento de la legislación medioambiental.

De igual manera dice estar planteándose denunciar a todos los ayuntamientos que votaron a favor de la construcción del quinto baso.

Ante esta situación IU Alcobendas pregunta al Sr. Alcalde:

- ¿Ha valorado que saldría más rentable para la ciudadanía y, sobre todo, más saludable construir una planta de tratamiento y gestión de residuos?
- ¿Cuáles son las consecuencias de una denuncia por incumplimiento de la legislación medioambiental?.”



***Contesta el Sr. Alcalde en su condición de Presidente de la Mancomunidad de Municipios del Noroeste, tal y como consta en el correspondiente Diario de sesiones (Videoactas).***

Y no habiendo más asuntos que tratar se levanta la sesión por el Sr. Alcalde-Presidente, cuando son las veinte horas y diez del día al principio reseñado, extendiéndose por mí, la Secretaria General del Pleno, la presente acta de todo lo cual doy fe.

La Secretaria General del Pleno,

Vº Bº  
El Alcalde-Presidente,