



PLANES DE ACCIÓN EN MATERIA DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA DE SALAMANCA

JUNIO DE 2022



ÍNDICE

1 - INTRODUCCIÓN	4
2 - MARCO NORMATIVO Y DOCUMENTOS DE REFERENCIA	5
2.1 - NORMATIVA APLICABLE	5
2.1.1 - NORMATIVA EUROPEA	5
2.1.2 - NORMATIVA ESTATAL	5
2.1.3. NORMATIVA AUTONÓMICA	6
2.2 - OTRA DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA	7
3 - DESCRIPCIÓN DE LA AGLOMERACIÓN: EL MUNICIPIO DE SALAMANCA	8
3.1 - TÉRMINO MUNICIPAL	8
3.2 - ÁREA DE ESTUDIO	9
3.3 - MEDIO FÍSICO	10
3.3.1. CLIMA	10
3.3.2. RELIEVE	10
3.4 - ESTRUCTURA URBANA	10
3.5 - DIVISIÓN ADMINISTRATIVA	11
3.6 - POBLACIÓN	12
3.7 - CENTROS SENSIBLES A LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA	12
3.7.1 - HOSPITALES	12
3.7.2. CENTROS EDUCATIVOS	13
3.8 - FOCOS DE RUIDO	17
3.8.1 - TRÁFICO RODADO	17
3.8.2 - TRÁFICO FERROVIARIO	19
3.8.3 - FUENTES INDUSTRIALES	19
4 - AUTORIDAD RESPONSABLE	20
5 - VALORES LÍMITE ESTABLECIDOS	20
Tipo 1. Área de silencio	22
6 - DIAGNÓSTICO DEL GRADO DE EXPOSICIÓN AL RUIDO AMBIENTAL	22
6.1 - INDICADORES CONTEMPLADOS	22
6.2 - VALORES LÍMITE DE NIVELES SONOROS AMBIENTALES	23
6.3 - ANÁLISIS DEL SUELO EXPUESTO	24
6.4 - ANÁLISIS DE LA POBLACIÓN EXPUESTA	30
6.5 - ANÁLISIS DE EDIFICIOS SENSIBLES: HOSPITALES Y CENTROS EDUCATIVOS	37
7 - PROGRAMAS DE LUCHA CONTRA EL RUIDO EJECUTADOS EN EL PASADO Y MEDIDAS VIGENTES	41
8 - OBJETIVOS GENERALES DE LOS PLANES DE ACCIÓN	42
8.1 - MARCO GENERAL DE MEDIDAS PROPUESTAS CONTRA EL RUIDO	42
8.2 - EJES ESTRATÉGICOS SECTORIALES	43
9 - MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS.	44
E1. Infraestructuras de transporte y tráfico de vehículos	45
E2. Urbanismo y edificación	45
E3. Actividades industriales, comerciales y de ocio	45

PLANES DE ACCIÓN EN MATERIA DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA DE SALAMANCA



10 - DISPOSICIONES PREVISTAS PARA EVALUAR LA APLICACIÓN Y LOS RESULTADOS DEL PLAN DE ACCIÓN

66

1 - INTRODUCCIÓN

La Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León, establece la necesidad de realizar mapas de ruido en los municipios con una población superior a los 20.000 habitantes. Asimismo, en dicho texto se establece que se habrán de elaborar y aprobar los planes de acción en materia de contaminación acústica correspondientes a los ámbitos territoriales de los mapas de ruido. Por lo tanto, el municipio de Salamanca tiene la necesidad y atribución competencial de elaborar el Mapa Estratégico de Ruido (MER) y su correspondiente Plan de Acción (PA) en materia de contaminación acústica sobre su territorio.

En el año 2014 se aprobó el MER del municipio y un año más tarde, el Plan de Acción, cumpliendo con el calendario de elaboración que dicta la Ley 5/2009.

Posteriormente la “*Actualización del Mapa Estratégico de Ruido del Municipio de Salamanca 2.019*”, se adjudicó a *AUDIOTEC-CTA MER UNIÓN TEMPORAL DE EMPRESAS*, y se aprobó por ORDEN del 23 de septiembre de 2020, de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, (BOCYL N° 207, de 5 de octubre 2020) en el año 2020.

Estos Mapas Estratégicos de Ruido y Planes de Acción en materia de contaminación acústica deben de ser revisados y actualizados cada cinco años. Así pues, transcurridos cinco años desde su primera elaboración, se ha actualizado el MER de Salamanca, y en el presente documento se expone la actualización de la propuesta de los Planes de Acción en materia de contaminación acústica.

En la propuesta de Planes de Acción se plantean medidas que pueden prever las autoridades, dentro de sus competencias, entre las que se encuentran:

- Regulación del tráfico,
- Ordenación del territorio,
- Aplicación de medidas técnicas en las fuentes emisoras,
- Selección de fuentes más silenciosas,
- Reducción de la transmisión del sonido, y
- Medidas e incentivos reglamentarios y económicos.

2 - MARCO NORMATIVO Y DOCUMENTOS DE REFERENCIA

Para la realización del mapa de ruido se han tenido en cuenta tanto las disposiciones establecidas en el pliego de condiciones técnicas, como las normas de carácter reglamentario y técnico existentes tanto en España como en Europa.

2.1 - NORMATIVA APLICABLE

Se muestra a continuación la normativa aplicable en los respectivos ámbitos europeo, estatal, autonómico y municipal:

2.1.1 - NORMATIVA EUROPEA

- **Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental.**

En dicha directiva se establece que los Estados miembros tienen la obligación de designar las autoridades y entidades competentes para elaborar los mapas de ruido y planes de acción, así como para recopilar la información que se genere, la cual, a su vez, deberá ser transmitida por los Estados miembros a la Comisión y puesta a disposición de la población. En ella se definen varios conceptos de aplicación que posteriormente han sido transcritos y desarrollados en la trasposición de la Directiva Europea a la normativa estatal.

2.1.2 - NORMATIVA ESTATAL

- **Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido.**

Tiene por objeto la regulación de la contaminación acústica para evitar, y en su caso reducir, los daños que pueda provocar en la salud humana, los bienes o el medio ambiente.

En ella se establecen las directrices generales para, entre otras cosas:

- Atribuir competencias para la elaboración, aprobación y revisión de los mapas de ruido y la correspondiente información al público.
- Atribuir competencias a las Comunidades Autónomas para la clasificación de áreas acústicas, si bien, da una relación de diversos tipos de áreas acústicas que se deben contemplar como mínimo.
- Determinación de los casos en que se deben elaborar mapas de ruido. En el caso de las aglomeraciones, se establece un calendario con una primera fase para la elaboración de los mapas de los municipios de más de 250.000 habitantes, y una segunda fase para la elaboración de los mapas de los municipios de más de 100.000 habitantes.
- Definir los fines y contenidos de los mapas.

- **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.**

Este Real Decreto tiene por objeto la evaluación y gestión del ruido ambiental, con la finalidad de prevenir, reducir o evitar los efectos nocivos, incluyendo las molestias, derivadas de la exposición al ruido ambiental. Para ello, se desarrollan los conceptos de ruido ambiental y sus efectos y molestias sobre la población, junto a una serie de medidas que permiten la consecución del objeto previsto como son los mapas estratégicos de ruido, los planes de acción y la información a la población.

En lo que respecta a mapas de ruido, se establece:

- La definición de los índices de ruido (Lden, Ld, Le y Ln).
 - Los métodos de cálculo de los índices de ruido.
 - La altura del punto de evaluación de los índices de ruido.
 - Los criterios de delimitación de una aglomeración.
 - Los plazos para la elaboración de mapas de ruido.
 - Los requisitos mínimos sobre el cartografiado estratégico del ruido.
 - La información que debe comunicarse al Ministerio de Medio Ambiente.
 - La información que se debe entregar a la Comisión Europea.
- **Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.**

Esta normativa tiene como principal finalidad completar el desarrollo de la Ley del Ruido, estableciendo entre otros aspectos:

- Los objetivos de calidad acústica aplicables a áreas acústicas.
- Los índices de evaluación acústica aplicables.
- Los valores límite de emisión e inmisión de emisores acústicos.
- Los procedimientos y métodos de evaluación de la contaminación acústica.
- Los criterios para determinar la inclusión de un sector del territorio en un tipo de área acústica.

2.1.3. NORMATIVA AUTONÓMICA

- **Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León.**

En esta ley se establece que las Administraciones Públicas competentes habrán de elaborar y aprobar, previo trámite de información pública por un período mínimo de un mes, planes de acción en materia de contaminación acústica correspondientes a los

ámbitos territoriales de los mapas del ruido: grandes ejes viarios, grandes ejes ferroviarios y municipios con una población superior a 20.000 habitantes.

Los planes de acción en materia de contaminación acústica tendrán, entre otros, los siguientes objetivos:

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

Por último, la Ley establece que los planes habrán de revisarse y, en su caso, modificarse, previo trámite de información pública por un período mínimo de un mes, siempre que se produzca un cambio importante de la situación existente en materia de contaminación acústica y, en todo caso, cada cinco años a partir de la fecha de su aprobación.

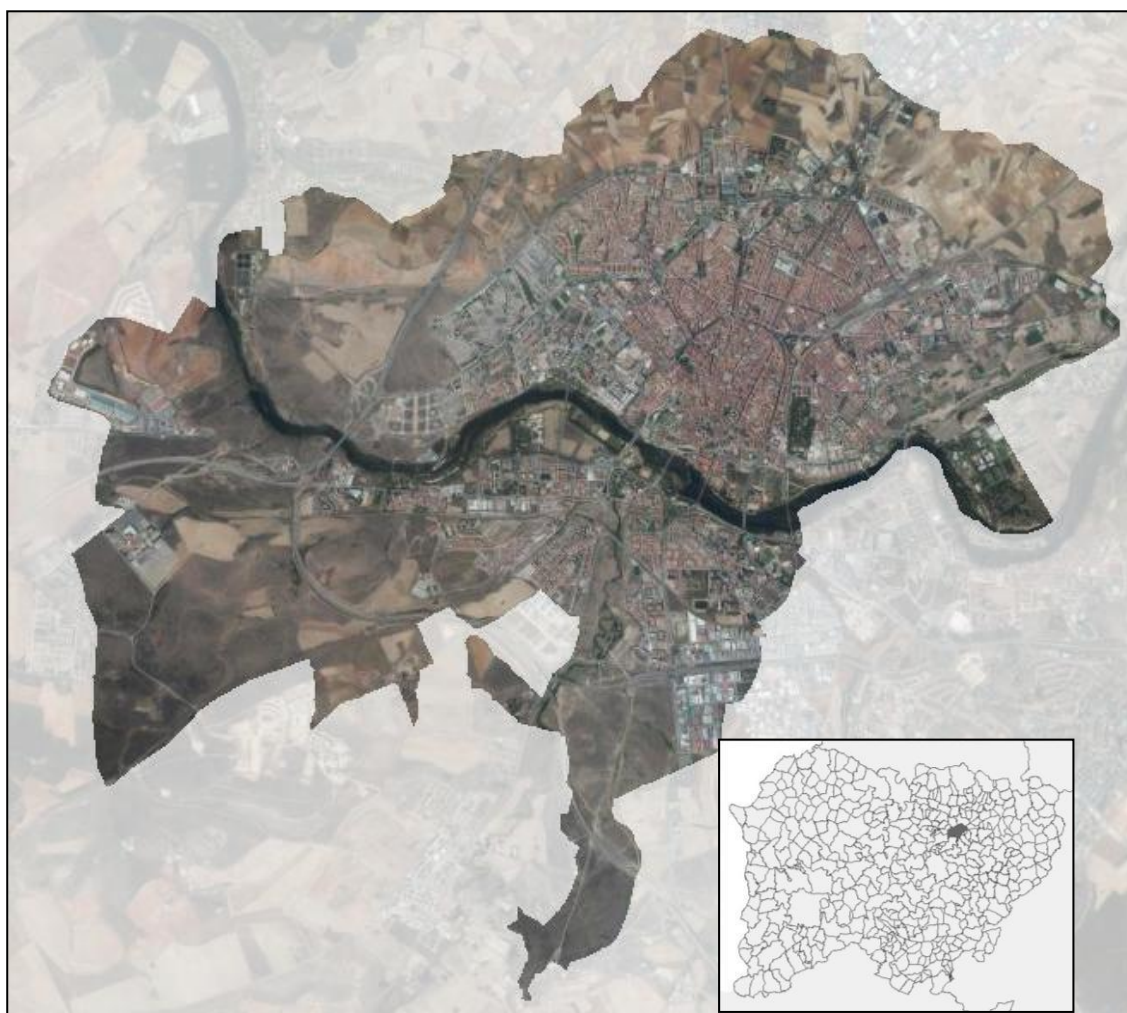
2.2 - OTRA DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

- Planeamiento Urbanístico y ordenación del Territorio vigente en el municipio de Salamanca
- Ordenanzas fiscales, Ordenanzas reguladoras y Reglamentos del Ayuntamiento de Salamanca.

3 - DESCRIPCIÓN DE LA AGLOMERACIÓN: EL MUNICIPIO DE SALAMANCA

3.1 - TÉRMINO MUNICIPAL

El término municipal de Salamanca se sitúa al suroeste de la comunidad autónoma de Castilla y León, en la meseta norte española, al noroeste de la Península Ibérica. El río Tormes atraviesa por el Sur el término municipal en dirección Este-Oeste. Salamanca, capital de la provincia homónima, se ubica en la comarca del Campo de Salamanca, a 798 m de altitud. El centro geográfico del municipio está situado en las coordenadas 40°58' 2" de latitud Norte y 5°39' 55" de longitud Oeste y su código INE es 37274.



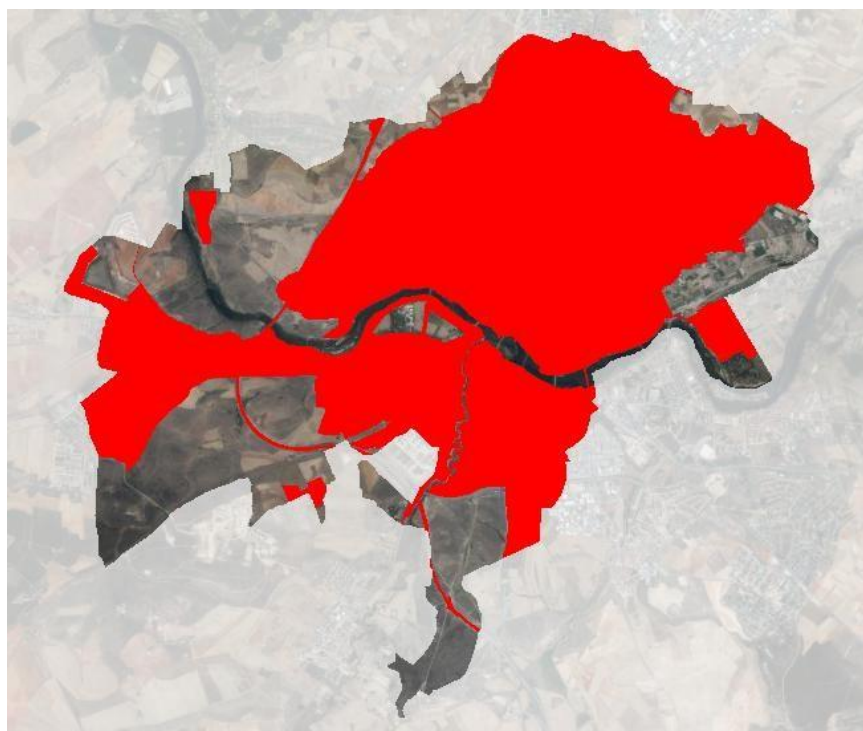
Término municipal de Salamanca

La extensión del término municipal es de 39,34 km² y en el año 2018 contaba con 158.823 habitantes. El término municipal limita al Norte con Villamayor y Villares de la Reina, al Este con Cabrerizos, al Sureste con Pelabravo y Santa Marta de Tormes, al Sur con Carbajosa de la Sagrada, Arapiles y Aldeatejada y al Oeste con Carrascal de Barregas y Doñinos de Salamanca

3.2 - ÁREA DE ESTUDIO

El Anexo VII del Real Decreto 1513/2005, se establecen los criterios para la delimitación de una aglomeración, indica que la entidad territorial básica sobre la que se definirá una aglomeración será el municipio. No obstante, el ámbito territorial de la aglomeración podrá ser inferior al del municipio, ya que se deben considerar aquellos sectores del territorio cuya densidad de población sea igual o superior a 3.000 habitantes por km², estimando la densidad de población preferentemente a partir de los datos de las correspondientes secciones censales. Además, si existen dos o más sectores del territorio en los que, además de verificarse lo anterior, se verifica que la distancia entre sus dos puntos más próximos sea igual o inferior a 500 m, también deberán considerarse como parte de la aglomeración.

Para la delimitación del ámbito territorial de la aglomeración se debe trazar, tal como recoge el Anexo VII, la línea poligonal cerrada que comprende todos los sectores del territorio que conforman la aglomeración en función de su densidad de población.



Área de estudio.

En la realización del Mapa Estratégico de Ruido de Salamanca se ha considerado como área de estudio, es decir, como delimitación de la aglomeración, el conjunto de los suelos clasificados como urbanos y como urbanizables (ambos suman 25,17 km²) por el PGOU de Salamanca, ya que conforman, respectivamente, las zonas habitadas y las previstas para futuros desarrollos urbanísticos en el municipio. Los suelos clasificados como rústico quedan fuera del área de estudio (a excepción de algunos terrenos ocupados por infraestructuras), ya que engloban las zonas no habitadas o excluidas del proceso de urbanización.

De esta forma, el área de estudio considerada en la realización del Mapa Estratégico de Ruido de Salamanca cumple y supera los requisitos establecido en el anexo VII del Real Decreto 1513/2005.

3.3 - MEDIO FÍSICO

Para la realización del Mapa Estratégico de Ruido del municipio de Salamanca se han tenido en cuenta su clima y su relieve, por la repercusión que las diferentes condiciones atmosféricas y la topografía del terreno tienen sobre los focos emisores de ruido.

3.3.1. CLIMA

El término municipal de Salamanca tiene un clima mediterráneo de interior. Se caracteriza por inviernos muy largos y fríos y veranos secos y calurosos que duran pocas semanas. Es prevalentemente seco, con pocas precipitaciones, esporádicas en otoño y algo más abundantes en primavera. En los meses de Noviembre a Febrero las temperaturas son muy bajas incluso de día, sin embargo, en verano se pueden superar los 35°C en las horas centrales del día, presentando una diferencia térmica de incluso 23°C.

Los vientos más frecuentes, a lo largo del año, son del primer y tercer cuadrante (NE y SW). La velocidad, en general no suele superar los 40 km/h, predominando los vientos flojos, aunque son relativamente frecuentes velocidades de viento que llegan hasta los 80 km/h, y se han observado casos en los que se han sobrepasado los 100 km/h.

3.3.2. RELIEVE

Salamanca ocupa una situación céntrica dentro del Sector Suroeste de la Submeseta Septentrional y de la tierra llana de la penillanura que se extiende hasta el Duero. El término municipal aparece surcado por dos corrientes de agua superficiales: el río Tormes y el arroyo del Zurguén, afluente del río por su margen izquierda, cuyas riberas constituyen un área hidrológicamente homogénea, y a su vez el valle del Zurguén divide al resto del ámbito territorial, en la margen izquierda, en dos áreas diferenciadas desde el aspecto hidrológico. El río Tormes levanta una línea divisoria paisajística, destacando su ribera de huertas y regadíos, en contraste con los escarpados de pizarra de La Salud, al oeste del término.

La imagen del término municipal de Salamanca es de un territorio homogéneo, con morfología aplanada y escasas y suaves ondulaciones.

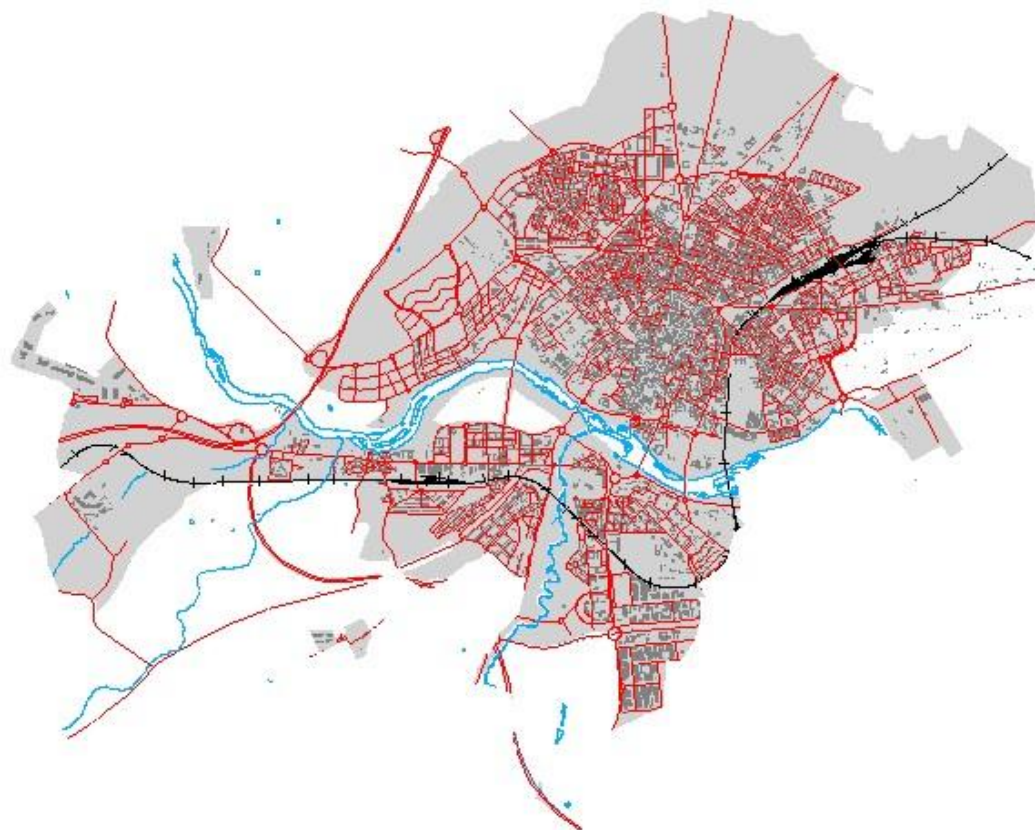
3.4 - ESTRUCTURA URBANA

Salamanca es una ciudad consolidada que presenta una configuración claramente lineal y en cuyo punto central se encuentra el casco histórico. La estructura del núcleo urbano está fuertemente condicionada por la presencia del río Tormes dividiendo la ciudad en dos.

El centro histórico sigue pautas muy características de la ciudad, calles empedradas y peatonales en su mayoría, delimitadas por edificios que presentan fachadas únicas de piedra de Villamayor. En la actualidad, barrios como Labradores, Salesas o San Bernardo, entre otros, forman parte del centro de la ciudad.

Los posteriores crecimientos de la ciudad se desarrollaron de forma lineal bordeando el centro histórico, creando un tejido muy compacto, destacándose más en la parte norte del río Tormes.

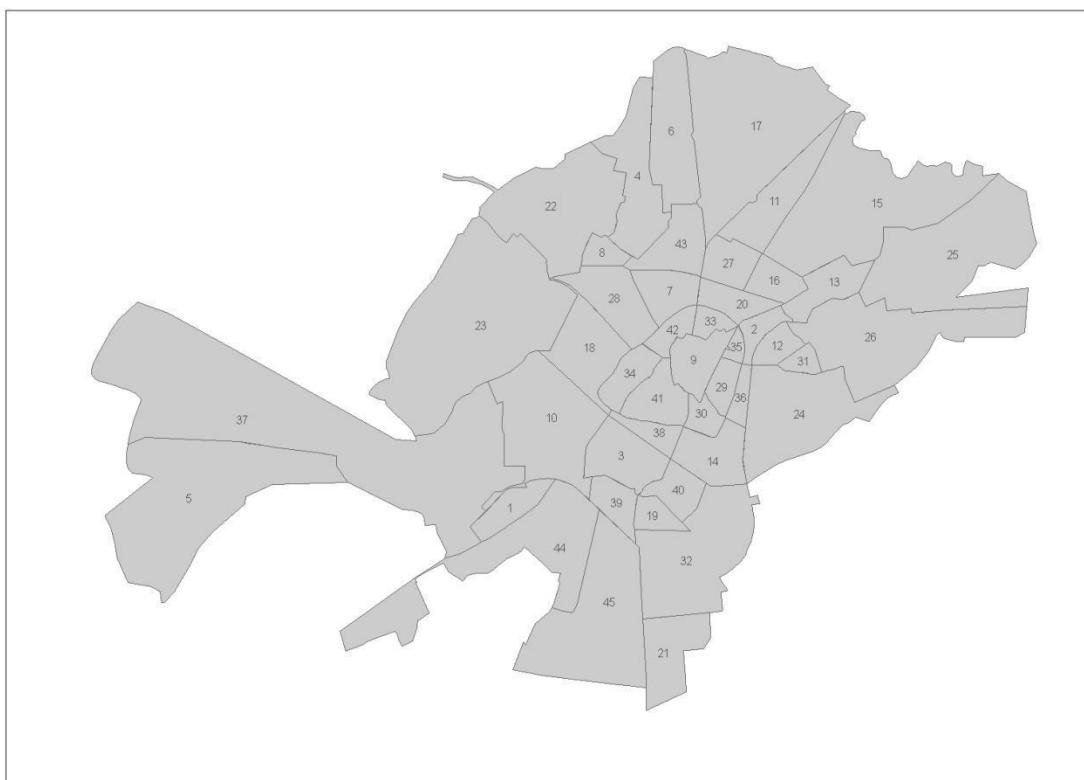
La ciudad de Salamanca actualmente se ha extendido hacia el sur en su mayoría, saltando definitivamente la barrera que suponía el río, desarrollando también nuevos barrios residenciales en la parte oeste de la ciudad.



Estructura urbana de Salamanca

3.5 - DIVISIÓN ADMINISTRATIVA

En la ciudad de Salamanca se distinguen 45 barrios, de nombre Alambres - San Buenaventura (1), Alamedilla (2), Arrabal (3), Blanco (4), Buenos Aires (5), Capuchinos (6), Carmelitas Oeste (7), Carmen (8), Centro (9), Chamberí (10), Chinchibarra (11), Delicias (12), Estación (13), Fontana (14), Garrido Norte (15), Garrido Sur (16), Glorieta - Ciudad Jardín (17), Hospital (18), La Vega (19), Labradores (20), Montalvo (21), Pizarrales (22), Platina (23), Prosperidad (24), Puente Ladrillo (25), Rollo (26), Salesas (27), San Bernardo (28), San Cristóbal - Claras (29), San Esteban (30), San Isidro (31), San José (32), San Juan (33), San Vicente (34), Sancti - Spíritus (35), Santo Tomás (36), Tejares (37), Tenerías (38), Teso de la Feria (39), Tormes (40), Universidad (41), Úrsulas - San Marcos (42), Vidal (43), Vistahermosa (44), Zurguén (45).



Barrios de Salamanca

3.6 - POBLACIÓN

La población del municipio de Salamanca es de 149.423 habitantes, según datos del Padrón municipal de 2018.

Es Garrido Norte el barrio que contiene un mayor número de habitantes, llegando a albergar a casi el 9% de la población total, al que le sigue Pizarrales y Carmelitas Oeste que comprende el 6%. Los barrios que constituyen el casco antiguo de Salamanca permanecen estables o tienen mínimas variaciones, Son las zonas periféricas las que presentan un importante desarrollo urbanístico ya que es en éstas donde se llevan a cabo los mayores crecimientos, como por ejemplo el Zurguén, o La Platina.

3.7 - CENTROS SENSIBLES A LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

Los hospitales y centros educativos son edificios especialmente vulnerables al ruido por el uso al que están destinados y requieren un estudio detallado de su situación acústica.

3.7.1 - HOSPITALES

En la realización del Mapa de Ruido de Salamanca se han tenido en cuenta los edificios de uso sanitario en los que existe hospitalización de pacientes. La información sobre centros de

atención hospitalaria se ha obtenido del “Catálogo Nacional de Hospitales 2019”, del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad.

Salamanca cuenta con 2 hospitales que suman un total de 1020 camas instaladas. A continuación se detalla la relación de dichos centros, así como su número de camas.

HOSPITAL	Nº CAMAS
1 Complejo Asistencial Universitario de Salamanca (Hospital Universitario y Hospital los Montalvos)	914
2 Hospital General de la Santísima Trinidad	106
TOTAL	1020

Hospitales del municipio de Salamanca.

3.7.2. CENTROS EDUCATIVOS

En la realización del Mapa Estratégico de Ruido de Salamanca se han tenido en cuenta los edificios de uso docente de la ciudad, tanto no universitarios como universitarios.

La información sobre centros docentes se ha obtenido a través de la Consejería de Educación de la Junta de Castilla y León y a través de cada una de las Universidades de Castilla y León, así como por medio del Directorio de Centros de Castilla y León elaborado por la citada Consejería.

A continuación se enumeran dichos centros:

CENTRO EDUCATIVO NO		BARRIO
	UNIVERSITARIO	
1	EEI El Rollo	Rollo (26)
2	EEI Lazarillo de Tormes	Chamberí (10)
3	EEI Garrido	Garrido Norte (15)
4	EEI Guillermo de Arce	San Vicente (34)
5	EEI Los Pizarrales	Pizarrales (22)
6	EEI San Bernardo	San Bernardo (28)
7	EEI Virgen de la Vega	Alamedilla (2)
8	Escuela Municipal Infantil El Montalvo	Montalvo (21)
9	CPrEE Los Tilos	Garrido Norte (15)
10	CEIP Alfonso X el Sabio	Tormes (40)
11	CEIP Beatriz Galindo	Vidal (43)
12	CEIP Buenos Aires. Gabriel Martín	Tejares (37)
13	CEIP Caja de Ahorros	San Isidro (31)
14	CEIP Campo Charro	Hospital (18)
15	CEIP Meléndez Valdés	Zurguén (45)
16	CEIP Félix Rodríguez de la Fuente	Chinchibarra (11)

PLANES DE ACCIÓN EN MATERIA DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA DE SALAMANCA

17	CEIP Filiberto Villalobos	Garrido Norte (15)
18	CEIP Francisco Vitoria	San Juan (33)
19	CEIP Gran Capitán	Blanco (4)
20	CEIP José Herrero	Chinchibarra (11)
21	CEIP Juan del Enzina	San José (32)
22	CEIP Juan Jaen	Carmelitas Oeste (7)
23	CEIP Lazarillo de Tormes	Chamberí (10)
24	CEIP León Felipe	San José (32)
25	CEIP Nicolás Rodríguez Aniceto	Pizarrales (22)
26	CEIP Ntra Sra de Asunción	Estación (13)
27	CEIP Padre Manjón	Santo Tomás (36)
28	CEIP Rufino Blanco	Alamedilla (2)
29	CEIP San Mateo	Garrido Norte (15)
30	CEIP Santa Catalina	Universidad (41)
31	CEIP Santa Teresa	Chinchibarra (11)
32	CEIP Villar y Macías / Gabriel y Galán	San Bernardo (28)
33	CEIP Virgen de la Vega	Teso de la Feria (39)
34	CP Luis Vives	Prosperidad (24)
35	CP El Zurguén	Zurguén (45)
36	CEE Reina Sofía	San José (32)
37	CIFP Rio Tormes	Rollo (26)
38	IES Diputación Provincial	San José (32)
39	IES Federico García Bernalt	Capuchinos (6)
40	IES Fernando de Rojas	Rollo (26)
41	IES Francisco Salinas	Garrido Norte (15)
42	IES Fray Luis de León	San Bernardo (28)
43	IES Lucía de Medrano	San Bernardo (28)
44	IES Martínez Uribarri	Alamedilla (2)
45	IES Mateo Hernández	Chinchibarra (11)
46	IES Rodríguez Fabrés	Fontana (14)
47	IES Torres Villarroel	San José (32)
48	IES Vaguada de la Palma	San Vicente (34)
49	IES Venancio Blanco	Rollo (26)
50	El Bosque Animado	Capuchinos (6)
51	EEI Cruz Roja Española	Garrido Norte (15)
52	El Globo Rojo	Salesas (27)
53	La Encina	Glorieta-Ciudad Jardín (17)
54	Las Delicias	Delicias (12)
56	PSN Bicos	Platina (23)
57	Los Tréboles	Chinchibarra (11)

PLANES DE ACCIÓN EN MATERIA DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA DE SALAMANCA

58	Tebeo	Platina (23)
59	Amor de Dios	San Juan (33)
60	Antonio Machado	Rollo (26)
61	Calasanz	Santo Tomás (36)
62	Divino Maestro	Chinchibarra (11)
63	El Arca	Chamberí (10)
64	Esclavas Sagrado Corazón de Jesús	Delicias (12)
65	CPrEI ESAUM	Prosperidad (24)
66	CPrEI La Ponti	Platina (23)
67	Instituto de Enseñanzas Aplicadas	Chinchibarra (11)
68	La Cañada	Pizarrales (22)
69	La Milagrosa	Prosperidad (24)
70	María Auxiliadora	Labradores (20)
71	Montessori	Garrido Norte (15)
72	Sagrada Familia - Siervas de San José	San Cristóbal-Claras (29)
73	San Estanislao de Kotska	Prosperidad (24)
74	San Juan Bosco	Sancti-Spíritus (35)
75	San Agustín	Glorieta-Ciudad Jardín (17)
76	San José	Glorieta-Ciudad Jardín (17)
77	Santa Teresa de Jesús	Vidal (43)
78	Seminario Menor Legionarios de Cristo	Glorieta-Ciudad Jardín (17)
79	Seminario Santo Tomás de Villanueva	Glorieta-Ciudad Jardín (17)
80	Pizarrales	Carmen (8)
81	Salesiano San José	Blanco (4)
82	Maestro Ávila	San Vicente (34)
83	Marista - Champagnat	Hopsital (18)
84	Misioneras de la Providencia	Hospital (18)
85	Padres Trinitarios	San Bernardo (28)
86	Santísima Trinidad	San Bernardo (28)
87	Santísima Trinidad	Carmelitas Oeste (7)
88	Sagrado Corazón	Fontana (14)
89	EOI Salamanca	San Bernardo (28)
90	Escuela de Excelencia Musical de la Comunidad de Castilla y León	Chinchibarra (11)
91	Antonio Machado	Rollo (26)
92	Conservatorio Profesional de Música de Salamanca	Universidad (41)
93	Conservatorio Superior de Música de	Chinchibarra (11)

PLANES DE ACCIÓN EN MATERIA DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA DE SALAMANCA

Salamanca

94	Escuela Municipal de Música	Garrido Norte (15)
95	SIRINX	Labradores (20)
96	Escuela de Arte y Superior de Conservación y Restauración de Bienes Culturales	San Bernardo (28)
97	CEPA Francisco Giner de los Ríos	Vidal (43)
CENTRO EDUCATIVO UNIVERSITARIO		BARRIO
1	Facultad de Bellas Artes	Glorieta-Ciudad Jardín (17)
2	Facultad de Biología	Hospital (18)
3	Facultad de Ciencias	Universidad (41)
4	Facultad de Ciencias Agrarias y Ambientales	San Bernardo (28)
5	Facultad de Ciencias Químicas	Universidad (41)
6	Facultad de Ciencias Sociales	Hospital (18)
7	Facultad de Derecho	Hospital (18)
8	Facultad de Economía y Empresa	Hospital (18)
9	Facultad de Educación	Fontana (14)
10	Facultad de Farmacia	Hospital (18)
11	Facultad de Filología	Universidad (41)
12	Facultad de Filosofía	Hospital (18)
13	Facultad de Geografía e Historia	Universidad (41)
14	Facultad de Medicina	Hospital (18)
15	Facultad de Psicología	Glorieta-Ciudad Jardín (17)
16	Facultad de Traducción y Documentación	Universidad (41)
17	Escuela Universitaria de Enfermería y Fisioterapia	Hospital (18)
18	Facultad de Ciencias de la Salud	Universidad (41)
19	Facultad de Ciencias Humanas y Sociales	Platina (23)
20	Facultad de Comunicación	Platina (23)
21	Facultad de Informática	Universidad (41)
22	Facultad de Psicología	Universidad (41)
23	Facultad de Teología	Universidad (41)
24	Facultad de Derecho Canónico	Universidad (41)
25	Escuela Universitaria de Informática	Universidad (41)
26	Escuela Universitaria de Magisterio Luis Vives	Platina (23)

3.8 - FOCOS DE RUIDO

Los focos de ruido considerados en la elaboración del Mapa Estratégico de Ruido de Salamanca son aquellos que son origen del ruido ambiental, que el Real Decreto 1513/2005 recoge en el Anexo IV, relativo a los requisitos mínimos sobre el cartografiado estratégico del ruido. Así, se establece que los mapas estratégicos de ruido para aglomeraciones harán especial hincapié en el ruido procedente de:

- El tráfico rodado,
- El tráfico ferroviario,
- Los aeropuertos,
- Lugares de actividad industrial, incluidos los puertos.

En el caso particular de la aglomeración de Salamanca, los focos de ruido considerados, que se describen con mayor detalle a continuación, son el tráfico rodado, el tráfico ferroviario, y las actividades industriales, al no existir actividad portuaria ni aeroportuaria en el entorno del municipio.

3.8.1 - TRÁFICO RODADO

El tráfico rodado, que constituye el foco de ruido más importante en el municipio de Salamanca, se ha analizado para su inclusión en el Mapa Estratégico de Ruido de Salamanca disgregando la estructura viaria en varios niveles.

Entre las carreteras que atraviesan el término municipal destacan la A-62 y la A-66, como vías más importantes y concurridas. La primera de ellas es la conocida autovía de Castilla, que discurre desde Burgos hasta Fuentes de Oñoro en la provincia de Salamanca, al límite con Portugal. Esta comunica Salamanca con Valladolid por el norte, y con Portugal por el oeste. De las dos principales, la A-66 se corresponde con la autovía Ruta de la Plata, la cual cubre el trayecto entre Gijón y Sevilla, cruzando la península de norte a sur. Es esta autovía la que comunica Salamanca con Cáceres por el sur, conectando también con la N-630, que era antes la carretera a la que hoy ha sustituido la A-66. Al norte, cruzando el Polígono Industrial de Villares de la Reina, se encuentra la N-620, que da acceso a la A-62, uniendo la ciudad salmantina con Valladolid. Por último, la N-501 o Carretera de Madrid es la vía que atraviesa el término salmantino y posee un volumen de tráfico vehicular muy elevado. Sin embargo, la apertura del tramo Salamanca-Ávila de la A-50 en Julio del 2009 permitió que la fluidez del tráfico aumentase notablemente, aligerando la circulación por la N-501.

PLANES DE ACCIÓN EN MATERIA DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA DE SALAMANCA

La carretera SA-20 o Ronda Sur circunvala a la ciudad por el sur, partiendo de la A-66 en la intersección con la CL-512. Continúa hacia el este enlazando con la N-630, la CL-510 y finalizando en la glorieta elevada que se encuentra sobre la A-50.

Por otro lado, destacan las carreteras CL-519 (Toro-Fuentesauco) que une el municipio salmantino con Toro, la CL-512 la cual transcurre desde Salamanca hasta la localidad de Vecinos, la CL-517, antigua carretera que comunicaba con Portugal, y que comienza en la N620 concluyendo en el Muelle Fluvial de Vega Terrón, pasando por Vitigudino o Lumbrales entre otros. Como ejes de acceso a la ciudad, cabe destacar la Avenida de Juan Pablo II unión con la Avenida de Lasalle, y la Avenida de Luis de Camoens, por el oeste. La SA-300 Ctra. de Ledesma, Avenida de Agustinos Recoletos, Ctra. de Fuentesauco, Avenida de San Agustín y Avenida de Torrente Ballester, que permiten el acceso-salida de la ciudad por el norte. Al sur se encuentran la Avenida de Saavedra y Fajardo, y la Calle de Buenaventura, que mueren ambas en la Ctra. de Madrid, siendo esta última la que penetra en el término municipal por el este, atravesándolo paralelamente a la trayectoria del río Tormes.



Confluencia en Plaza España de algunas de las principales vías.

Como ejes de distribución de la estructura viaria se considera la red formada por la Avenida del Doctor Ramos del Manzano, calle Peña de Francia, Avenida de Salamanca, Avenida de los Cipreses y Avenida de la Reina Berenguela, que bordean el tejido más denso de toda la ciudad. Como unión entre las dos márgenes del río, se marcan los puentes del Príncipe de Asturias siendo el que une la Ctra. de Madrid con el Paseo de Canalejas el primero que se encuentra en la zona este del río Tormes. El siguiente puente es el que coincide con la Avenida de los Reyes de España. En tercer lugar es el Puente de Sánchez Fabrés el que permite el acceso, encontrando en último lugar el de la Avenida del Doctor Ramos del Manzano.

Como distribuidoras de los tramos internos al casco urbano aparecen al norte las Avenidas de Federico Anaya unión con María Auxiliadora, y el Paseo del Doctor Torres Villarroel. El Paseo de la Estación que une la Avenida de los Cipreses con Plaza de España. La Avenida de Comuneros y el Paseo del Rollo que confluye con el Camino de las Aguas dando lugar al Paseo

de San Antonio que une con el Paseo de Canalejas, destacan en la parte este de la ciudad, junto con la Avenida de la Aldehuela. La Avenida de los Maristas, paralela a Filiberto Villalobos, la Avenida de Portugal, la Avenida de Villamayor y la Avenida de Italia distribuyen el tráfico por el noroeste de la ciudad.

La red viaria interior, que incluye tanto las calles con tráfico rodado como las calles peatonales del centro de la ciudad (transitadas por vehículos sólo en casos muy puntuales), conforma el último nivel de la estructura viaria de Salamanca.

3.8.2 - TRÁFICO FERROVIARIO

La línea de Medina del Campo-Fuentes de Oñoro atraviesa el municipio de Salamanca de este a oeste, dibujando una trayectoria prácticamente paralela al río Tormes. De la estación de ferrocarril parte el ramal Ávila-Salamanca, que atraviesa el barrio de Puente Ladrillo.



Estación de ferrocarril en el Paseo de la Estación.

3.8.3 - FUENTES INDUSTRIALES

Las principales áreas de actividad industrial de Salamanca se encuentran al sur de la ciudad, en el límite de Carbajosa de la Sagrada, y están perfectamente acotadas y separadas del tejido residencial.

Los polígonos industriales que se han tenido en cuenta en la elaboración del Mapa de Ruido de Salamanca son: Polígono Industrial “El Montalvo I”, Polígono Industrial “El Montalvo II” y Polígono Industrial “El Tormes”.



Polígono Industrial El Montalvo I y II.

Además, al oeste de la ciudad se ubica el Centro Logístico Mercasalamanca, y por otra parte, en el noroeste, se encuentra la Estación Depuradora de Aguas Residuales

4 - AUTORIDAD RESPONSABLE

El Excmo. Ayuntamiento de Salamanca es la autoridad responsable de la elaboración, aprobación de la propuesta, revisión e información pública del Plan de Acción contra el ruido de Salamanca, en conformidad con las atribuciones competenciales que establece el artículo 4 de la Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León.

5 - VALORES LÍMITE ESTABLECIDOS

El Real Decreto 1367/2007, en su anexo II, fija los objetivos de calidad acústica para cada tipo de área acústica. Estos objetivos de calidad se refieren a áreas urbanizadas existentes, y para el resto de áreas urbanizadas se fijan los mismos valores objetivo disminuidos en 5 dBA.

	Tipo de área acústica	Índices de ruido		
		Ld	Le	Ln
e	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica.	60	60	50
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	70	70	65

c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	73	73	63
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	75	75	65
f	Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen.	Sin determinar	Sin determinar	Sin determinar

Objetivos de calidad acústica aplicables a áreas urbanizadas existentes. RD 1367/2007

Siguiendo la definición del Real Decreto 1367/2007, una área urbanizada existente es “la superficie del territorio que sea área urbanizada antes de la entrada en vigor de este real decreto”; y un área urbanizada es “la superficie del territorio que reúna los requisitos establecidos en la legislación urbanística aplicable para ser clasificada como suelo urbano o urbanizado y siempre que se encuentre ya integrada, de manera legal y efectiva, en la red de dotaciones y servicios propios de los núcleos de población; entendiéndose que así ocurre cuando las parcelas, estando o no edificadas, cuenten con las dotaciones y los servicios requeridos por la legislación urbanística o puedan llegar a contar con ellos sin otras obras que las de conexión a las instalaciones en funcionamiento”.

Por último, un nuevo desarrollo urbanístico es “la 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”.

Igualmente, la Ley 5/2009, del Ruido de Castilla y León, establece en su anexo II, sobre valores límite de niveles sonoros ambientales, los objetivos de calidad acústica para ruido ambiental aplicables a áreas acústicas exteriores, tal como se detalla a continuación:

ÁREA RECEPTORA	Índices de ruido dB(A)			
	Áreas urbanizadas nuevas	Ld 7h-19h	Le 19h-23h	Ln 23h-7h
Tipo 1. Área de silencio	55	55	55	56
Tipo 2. Área levemente ruidosa	60	60	50	61
Tipo 3. Área tolerablemente ruidosa	65	65	55	66
Tipo 4. Área ruidosa	70	70	60	71
Tipo 5. Área especialmente ruidosa	Sin determinar			

Valores límite de niveles sonoros ambientales. Ley 5/2009, del Ruido de Castilla y León

ÁREA RECEPTORA	Índices de ruido dB(A)			
	Áreas urbanizadas existentes	Ld 7h-19h	Le 19h-23h	Ln 23h-7h

Tipo 1. Área de silencio	60	60	50	61
Tipo 2. Área levemente ruidosa	65	65	55	66
Tipo 3. Área tolerablemente ruidosa				
- Oficinas o servicios y comercial	70	70	65	73
- Recreativo y espectáculos	73	73	63	74
Tipo 4. Área ruidosa	75	75	65	76
Tipo 5. Área especialmente ruidosa		Sin determinar		

Valores límite de niveles sonoros ambientales. Ley 5/2009, del Ruido de Castilla y León

ÁREA RECEPTORA	Índices de ruido (dB(A))			
	Ld 7h-19h	Le 19h-23h	Ln 23h-7h	Lden
Áreas no urbanizadas: espacios naturales				
Tipo 1. Área de silencio: espacios naturales	55	55	45	56

Valores límite de niveles sonoros ambientales. Ley 5/2009, del Ruido de Castilla y León

6 - DIAGNÓSTICO DEL GRADO DE EXPOSICIÓN AL RUIDO AMBIENTAL

La evaluación de la exposición a la contaminación acústica del municipio de Salamanca se realiza a partir de la información contenida en la zonificación acústica del territorio, que permite conocer cuáles son los valores límite de niveles sonoros de ruido ambiental a aplicar a cada una de las áreas acústicas en que está dividido el municipio, y de la información contenida en las colecciones de mapas de ruido que han sido representadas (mapas de niveles sonoros, mapas de exposición al ruido y mapas de conflicto).

6.1 - INDICADORES CONTEMPLADOS

La Directiva 2002/49/CE (END) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, establece en su Artículo 5, referente a indicadores de ruido y su aplicación, que los Estados miembros aplicarán los indicadores de ruido Lden y Ln, en la preparación y la revisión de los mapas estratégicos de ruido. También dicta que para la planificación acústica y la determinación de zonas de ruido, los Estados miembros podrán utilizar indicadores distintos a Lden y Ln.

Tanto la Directiva 2002/49/CE como 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, definen los índices de ruido siguientes:

- **L_{day} (L_d)** es el nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A definido en la norma ISO 1996-2: 1987, determinado a lo largo de todos los períodos día de un año.
- **L_{evening} (L_e)** es el nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A definido en la norma ISO 1996-2: 1987, determinado a lo largo de todos los períodos tarde de un año.
- **L_{night} (L_n)** es el nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A definido en la norma ISO 1996-2: 1987, determinado a lo largo de todos los períodos noche de un año.
- **L_{den}** (Indicador de ruido día-tarde-noche) es el indicador de ruido asociado a la molestia global, expresado en decibelios, el cual se determina aplicando esta fórmula:

$$L_{den}=10 \text{ Log } (1/24) (12 \times 10^{L_{day}/10} + 4 \times 10^{(L_{evening}+5)/10} + 8 \times 10^{(L_{night}+10)/10})$$

Donde:

- Al día le corresponden 12 horas, a la tarde 4 horas y a la noche 8 horas.
- Los valores horarios de comienzo y fin de los distintos períodos son 7.00-19.00 para L_d, 19.00-23.00 para L_e y 23.00-7.00 para L_n, hora local.
- Un año corresponde al año considerado para la emisión de sonido y a un año medio en lo que se refiere a las circunstancias meteorológicas.
- Y donde el sonido que se tiene en cuenta es el sonido incidente, es decir, no se considera el sonido reflejado en la fachada de una determinada vivienda.

6.2 - VALORES LÍMITE DE NIVELES SONOROS AMBIENTALES

La legislación de aplicación con relación a la realización de mapas de ruido establece que dichos mapas contendrán información, entre otros, de los valores límite y de los objetivos de calidad acústica aplicables a cada una de las áreas acústicas afectadas.

En el caso del mapa estratégico de ruido correspondiente al término municipal de Salamanca, para el análisis de la superación o no de los valores existentes de los índices acústicos respecto de los valores límite aplicables se han considerado los valores objetivo de calidad acústica indicados en el Anexo II de la Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León, tal y como especifica el Artículo 13-valores límite de inmisión y emisión-, punto 2, de la citada Ley. En el Anexo II, relativo a los valores límite de niveles sonoros ambientales, se establecen los siguientes valores objetivo para el ruido ambiental en áreas urbanizadas existentes:

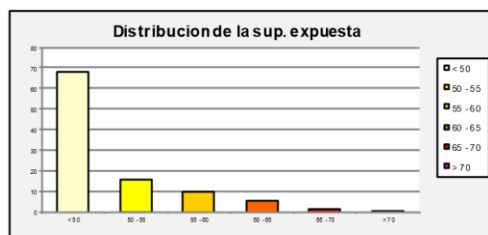
ÁREA RECEPTORA	ÍNDICES DE RUIDO dBA			
	L _d 7h -19h	L _e 19h – 23 h	L _n 23 h- 7h	L _{den}
Tipo 1. Área de silencio	60	60	50	61
Tipo 2. Área levemente ruidosa	65	65	55	66

PLANES DE ACCIÓN EN MATERIA DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA DE SALAMANCA

60 - 65	2,50	9,94
65 - 70	1,51	6
70 - 75	0,38	1,51
> 75	0,01	0,03

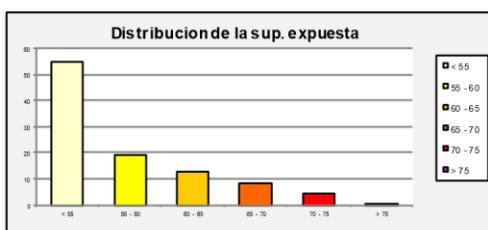
NOCHE (Ln)

dBA	Superficie expuesta (km ²)	%
< 50	17,07	67,85
50 - 55	3,86	15,35
55 - 60	2,48	9,86
60 - 65	1,43	5,69
65 - 70	0,31	1,23
> 70	0,00	0,02



24 horas (Lden)

dBA	Superficie expuesta (km ²)	%
< 55	13,78	54,79
55 - 60	4,85	19,28
60 - 65	3,23	12,84
65 - 70	2,11	8,39
70 - 75	1,06	4,21
> 75	0,12	0,48



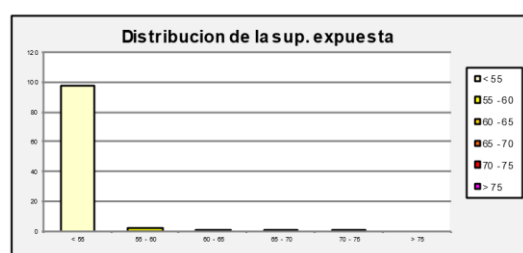
Los resultados obtenidos para el ruido debido al tráfico ferroviario son los siguientes:

Municipio: Salamanca
Superficie total: 25,15 km²

hab.

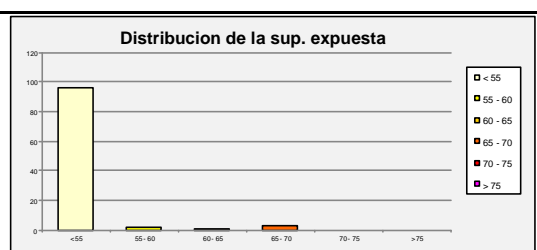
DIA (Ld)

dBA	Superficie expuesta (km ²)	%
< 55	24,47	97,28
55 - 60	0,37	1,47
60 - 65	0,22	0,87
65 - 70	0,09	0,36
70 - 75	0,00	0,01
> 75	0,00	0



TARDE (Le)

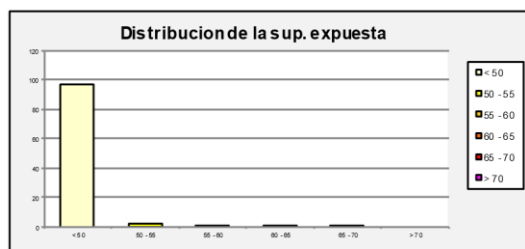
dBA	Superficie expuesta (km ²)	%
< 55	24,08	95,74



55 - 60	0,33	1,31
60 - 65	0,18	0,72
65 - 70	0,56	2,23
70 - 75	0,00	0
> 75	0,00	0

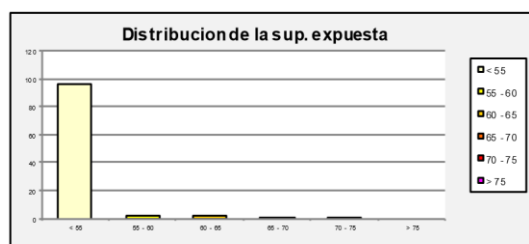
NOCHE (Ln)

dBA	Superficie expuesta (km ²)	%
< 50	24,32	96,71
50 - 55	0,42	1,67
55 - 60	0,26	1,03
60 - 65	0,14	0,56
65 - 70	0,01	0,03
> 70	0,00	0



24 horas (Lden)

dBA	Superficie expuesta (km ²)	%
< 55	24,10	95,82
55 - 60	0,46	1,83
60 - 65	0,34	1,35
65 - 70	0,19	0,76
70 - 75	0,06	0,24
> 75	0,00	0



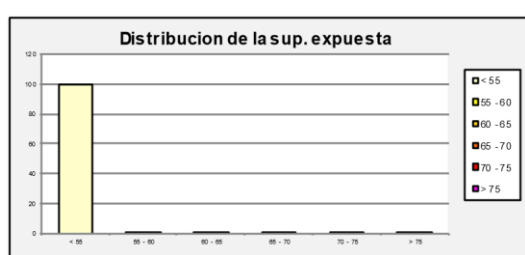
Los resultados obtenidos para el ruido debido a las **actividades industriales** son los siguientes:

Municipio: Salamanca
Superficie total: 25,15 km²

habs.

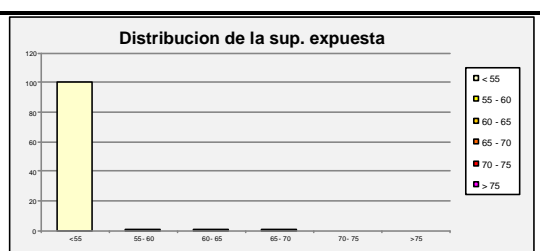
DIA (Ld)

dBA	Superficie expuesta (km ²)	%
< 55	25,03	99,51
55 - 60	0,08	0,32
60 - 65	0,03	0,12
65 - 70	0,01	0,04
70 - 75	0,00	0,01
> 75	0,00	0,01



TARDE (Le)

dBA	Superficie expuesta (km ²)	%
< 55	25,12	99,87

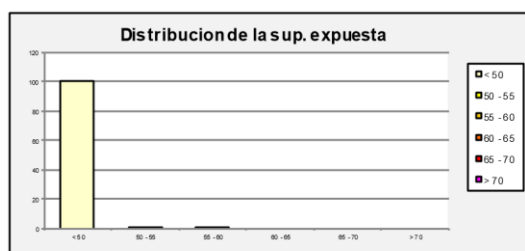


PLANES DE ACCIÓN EN MATERIA DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA DE SALAMANCA

55 - 60	0,02	0,08
60 - 65	0,01	0,03
65 - 70	0,00	0,01
70 - 75	0,00	0
> 75	0,00	0

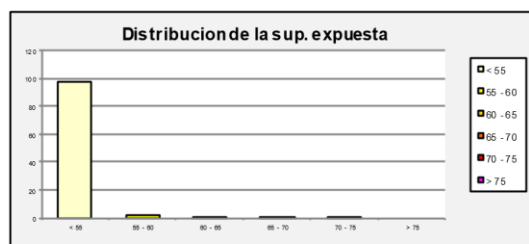
NOCHE (Ln)

dBA	Superficie expuesta (km ²)	%
< 50	25,14	99,97
50 - 55	0,00	0,02
55 - 60	0,00	0,01
60 - 65	0,00	0
65 - 70	0,00	0
> 70	0,00	0



24 horas (Lden)

dBA	Superficie expuesta (km ²)	%
< 55	24,57	97,71
55 - 60	0,52	2,07
60 - 65	0,02	0,08
65 - 70	0,01	0,03
70 - 75	0,03	0,12
> 75	0,00	0



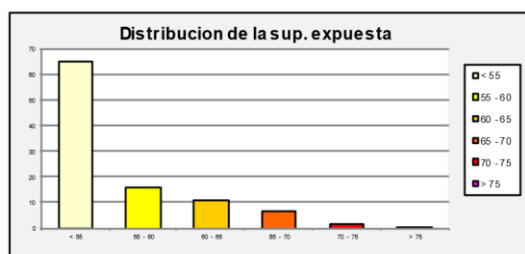
Los resultados obtenidos para el **ruido total** son los siguientes:

Municipio: Salamanca
Superficie total: 25,15 km²

hab.

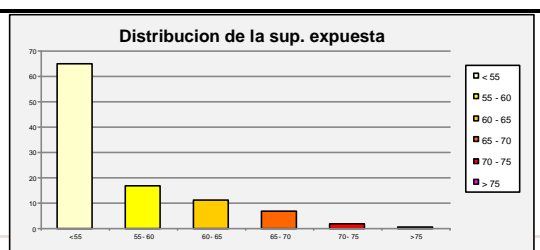
DIA (Ld)

dBA	Superficie expuesta (km ²)	%
< 55	16,38	65,13
55 - 60	3,98	15,83
60 - 65	2,73	10,85
65 - 70	1,64	6,52
70 - 75	0,41	1,63
> 75	0,01	0,04



TARDE (Le)

dBA	Superficie expuesta (km ²)	%
< 55	16,38	65,13
55 - 60	3,98	15,83
60 - 65	2,73	10,85
65 - 70	1,64	6,52
70 - 75	0,41	1,63
> 75	0,01	0,04

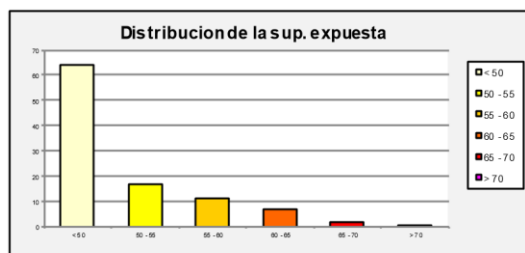


PLANES DE ACCIÓN EN MATERIA DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA DE SALAMANCA

< 55	16,29	64,78
55 - 60	4,15	16,5
60 - 65	2,73	10,85
65 - 70	1,58	6,28
70 - 75	0,39	1,55
> 75	0,01	0,03

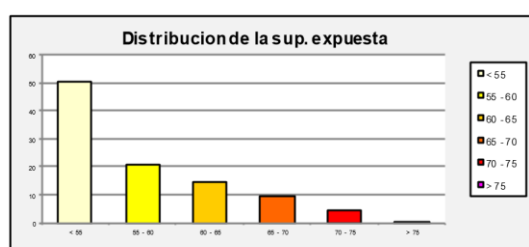
NOCHE (Ln)

dBA	Superficie expuesta (km ²)	%
< 50	16,17	64,27
50 - 55	4,28	17,02
55 - 60	2,79	11,09
60 - 65	1,59	6,32
65 - 70	0,32	1,27
> 70	0,01	0,02



24 horas (Lden)

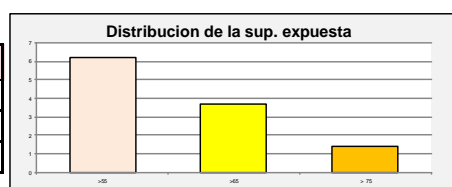
dBA	Superficie expuesta (km ²)	%
< 55	12,73	50,62
55 - 60	5,22	20,76
60 - 65	3,61	14,35
65 - 70	2,34	9,3
70 - 75	1,13	4,49
> 75	0,12	0,48



Por último, se completa la información de superficie afectada en el municipio con la tabla correspondiente al ruido total para el indicador Lden, según los rangos que especifica el anexo VI del R.D. 1513/2005:

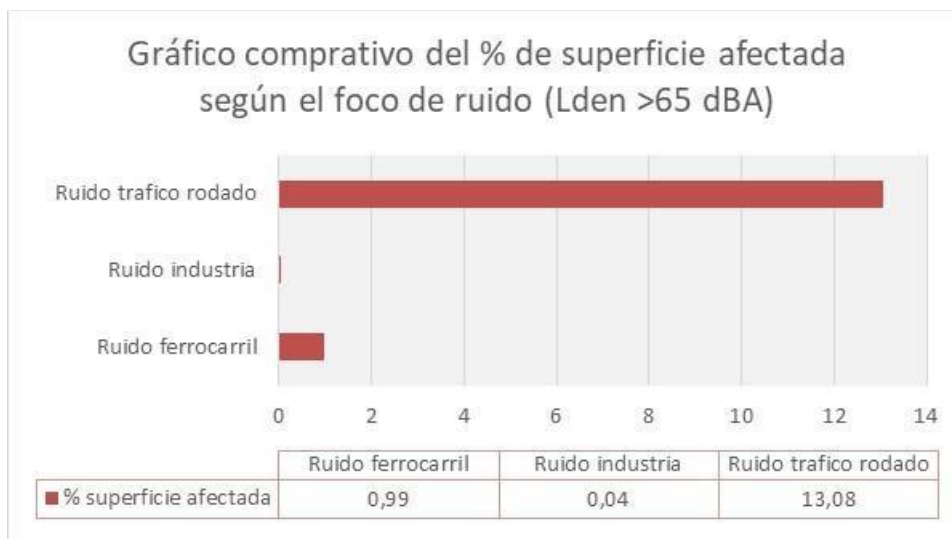
24 horas (Lden)

dBA	Superficie expuesta (km ²)	%
>55	12,40	49,3
>65	3,60	14,31
> 75	0,12	0,48



En los resultados obtenidos se evidencia que respecto a la superficie afectada, el foco de ruido predominante es el tráfico rodado, siendo su contribución al ruido total superior al 90%. Esta conclusión, común en la mayoría de mapas de ruido sobre aglomeraciones, es debida al importante volumen de tráfico rodado y a su gran dispersión en el área urbana frente a los otros focos de ruido considerados –ruido de industria-, mucho más localizados.

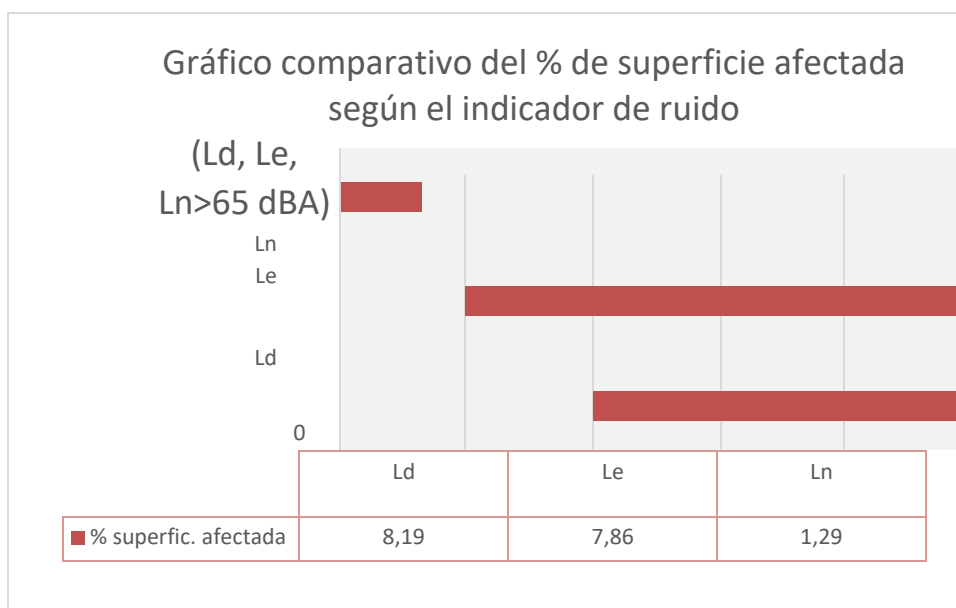
En la gráfica siguiente se representa una comparativa de la superficie afectada según el indicador Lden, tomando como referencia los valores de Lden>65 dBA (valor límite para áreas acústicas levemente ruidosas). En el gráfico se observa que la superficie expuesta por ruido de tráfico rodado supera el 13%, mientras que la superficie expuesta por ruido de ferrocarril no llega al 1%, del mismo modo con valores rozando el 0, el ruido de industria es inferior al 1%.



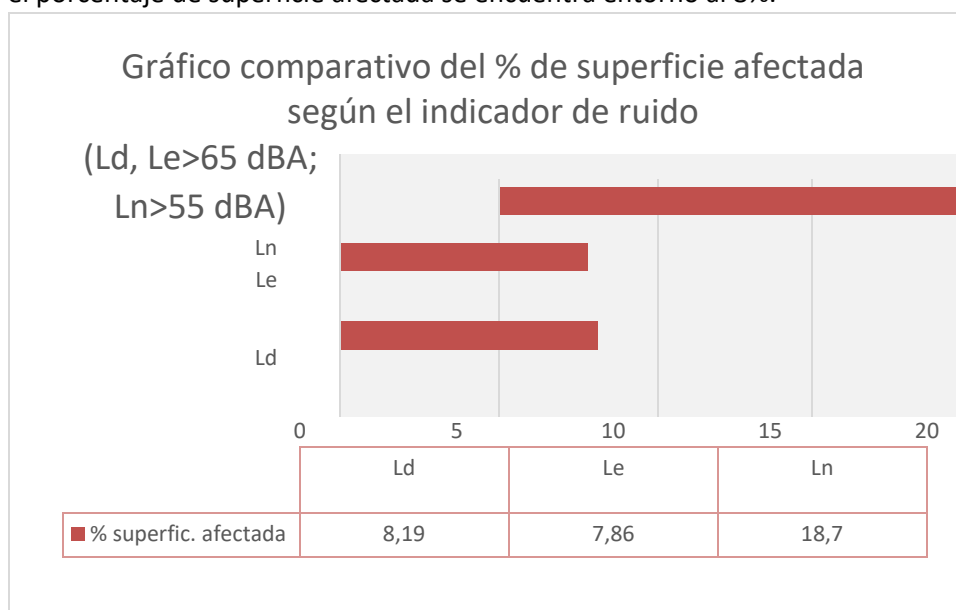
Con respecto a la superficie afectada según el indicador de ruido considerado, se aprecia que el comportamiento durante el día (Ld) y la tarde (Le) es muy similar, habiéndose observado una ligerísima diferencia en la afección -en torno a un 1%- durante ambos períodos.

Durante el periodo noche se aprecia que, en comparación con el periodo día, la superficie expuesta para los distintos niveles sonoros por rangos se reduce a medida que se incrementan los niveles, tanto para cada uno de los focos de ruido por separado, como para el ruido total. Esto es consecuencia de la menor actividad de la ciudad durante el horario nocturno. Sin embargo, como los valores límite de niveles sonoros ambientales son más restrictivos durante este periodo, el porcentaje de superficie afectada será mayor durante la noche.

En la gráfica siguiente se observa que para un mismo nivel de ruido –en este caso se ha tomado como referencia 65 dBA, valor límite para áreas levemente ruidosas durante el periodo día y tarde- el porcentaje de superficie expuesta es notablemente superior durante los periodos día y tarde que durante el periodo noche.



A continuación se muestra una gráfica con una comparativa de la superficie afectada según el valor límite exigido en áreas levemente ruidosas –Ld, Le>65 dBA y Ln>55 dBA-. En la gráfica se observa cómo cambia la tendencia respecto del gráfico anterior, siendo el porcentaje de superficie afectada para el indicador Ln superior al 18%, mientras que para los indicadores Ld y Le el porcentaje de superficie afectada se encuentra entorno al 8%.

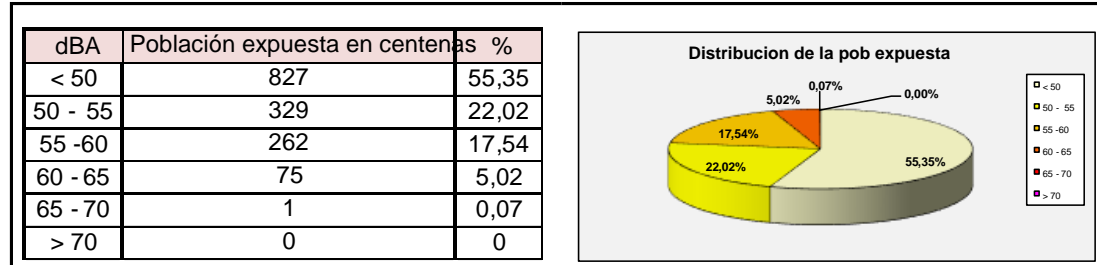


6.4 - ANÁLISIS DE LA POBLACIÓN EXPUESTA

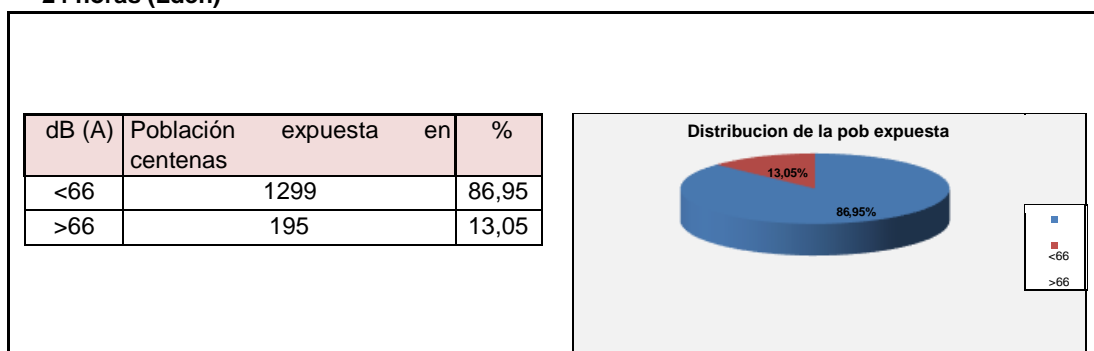
A continuación se estudia la población expuesta al ruido ambiental en el municipio de Salamanca Para ello, al igual que para el análisis realizado en el apartado anterior, se dispone de la información presentada en las colecciones de mapas de niveles sonoros, en donde se representa para cada uno de los focos de ruido considerados y para el ruido total las curvas

60 -65	261	17,47
65 - 70	94	6,29
70 - 75	1	0,07
> 75	0	0

NOCHE (Ln)



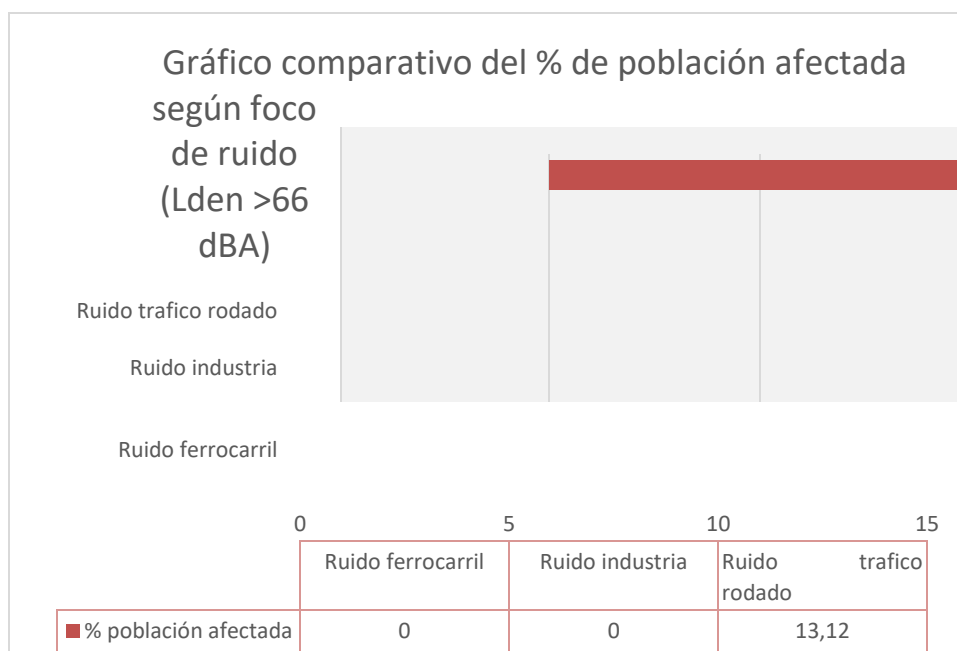
24 horas (Lden)



Por último, se completa la información de población afectada en el municipio con la tabla correspondiente al ruido total para el indicador Lden, según los rangos que especifica el anexo VI del R.D. 1513/2005:

dB (A)	Población expuesta en centenas	%
>55	859	57,50
>65	249	16,67
>75	0	0,00

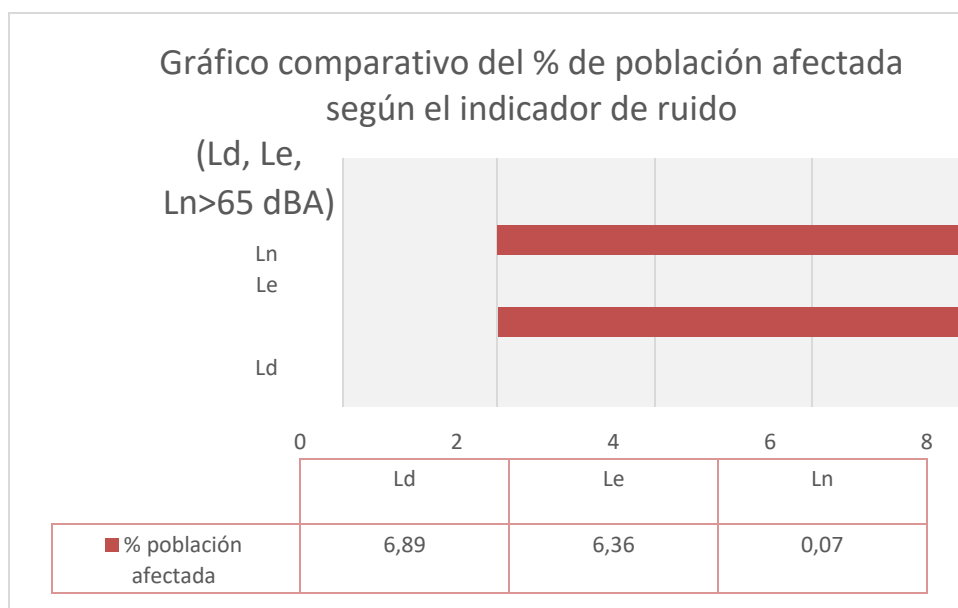
En la figura siguiente se representa un gráfico con la comparativa de la población afectada para cada foco de ruido considerado, en función del indicador Lden (valor límite en área levemente ruidosa Lden >66 dBA).



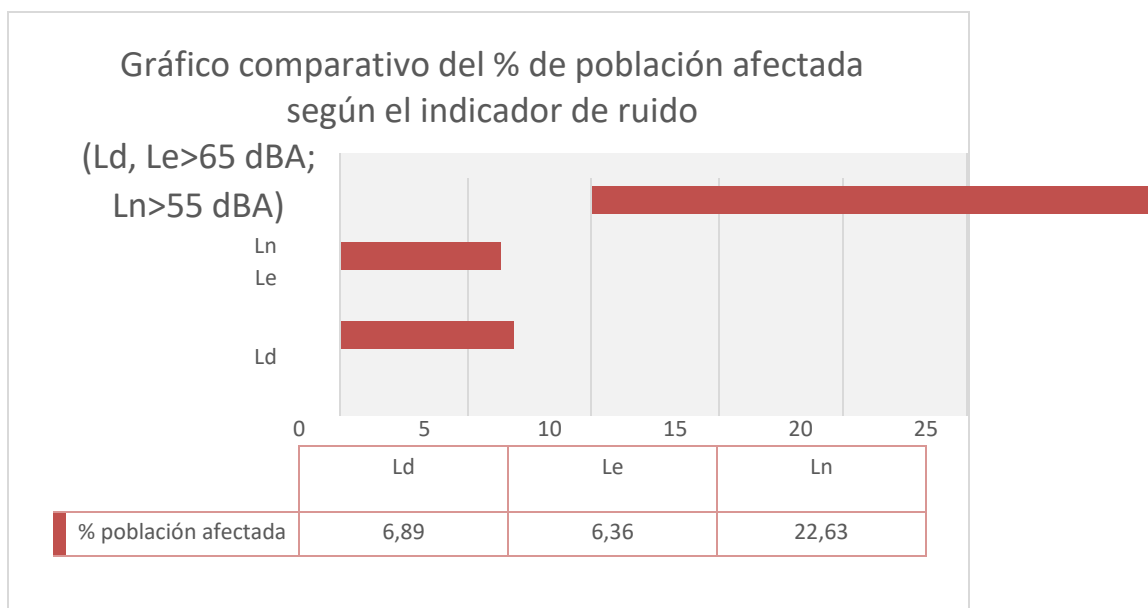
En los datos de población afectada según el indicador de ruido considerado, durante el día (Ld) y la tarde (Le) la afección es del 6% aproximadamente.

De los resultados obtenidos se deduce que para el periodo noche (indicador Ln) los porcentajes de población afectada por rangos para un mismo nivel de presión sonora son inferiores a los correspondientes para los periodos día y tarde (indicadores Ld y Le). De nuevo esto es consecuencia de la menor actividad de la ciudad durante el horario nocturno. Sin embargo, como los valores límite de niveles sonoros ambientales son más restrictivos durante la noche, el porcentaje de población afectada respecto a los valores límite será mayor durante la noche.

En la gráfica siguiente se observa que para un mismo nivel de ruido –en este caso se ha tomado como referencia 65 dBA, valor límite para áreas levemente ruidosas durante el periodo día y tarde- el porcentaje de población expuesta es notablemente superior durante los periodos día y tarde que durante el periodo noche.



Sin embargo, a continuación se muestra una gráfica con una comparativa de la población afectada según el valor límite exigido en áreas levemente ruidosas –Ld, Le>65 dBA y Ln>55 dBA– para el ruido total, donde se observa cómo cambia la tendencia respecto del gráfico anterior, siendo el porcentaje de población afectada para el indicador Ln prácticamente un 23%, mientras que para los indicadores Ld y Le el porcentaje de población afectada se encuentra en torno al 6-7%.



Los datos estadísticos correspondientes al número estimado de viviendas expuestas a la contaminación acústica en el municipio se presentan a continuación, en forma de tabla resumen:

Número total estimado de viviendas	Número de viviendas expuestas a Ld>65 dBA	Número de viviendas expuestas a Le>65 dBA	Número de viviendas expuestas a Ln>55 dBA	Número de viviendas expuestas a Lden>66 dBA
92.449	6.398	5.864	20.864	12.037

6.5 - ANÁLISIS DE EDIFICIOS SENSIBLES: HOSPITALES Y CENTROS EDUCATIVOS

El Artículo 20 de la Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León, relativo a fines y contenido de los mapas, establece que los mapas de ruido contendrán información del número estimado de colegios y hospitales expuestos a la contaminación acústica.

En este apartado se presentan los resultados correspondientes a la afección por ruido de los edificios sensibles –centros educativos y hospitales–, dato obtenido a partir de los mapas de niveles sonoros y de exposición al ruido ambiental del municipio. Para ello se selecciona el receptor en fachada de mayor rango para cada centro y para cada indicador de ruido, y se compara el valor obtenido con el valor límite de aplicación, en este caso, el correspondiente a área receptora de tipo I –área de silencio–.

A continuación se presentan los resultados correspondientes a los centros hospitalarios de Salamanca, en donde se rellena en color rojo los resultados de los indicadores de ruido que superan los valores límite:

Centros Hospitalarios	Ldía	Ltarde	Lnoche	Lden
Complejo Asistencial Universitario de Salamanca (Hospital Universitario y Hospital los Montalvos)	65-70	65-70	55-60	65-70
Hospital General de la Santísima Trinidad	55-60	55-60	50-55	60-65

Como se aprecia en la tabla anterior, en el municipio de Salamanca existen dos centros hospitalarios, los cuales superan los objetivos de calidad acústica que establece la Ley 5/2009, a excepción del periodo día y tarde en el Hospital General de la Santísima Trinidad.

Seguidamente se representa, según el mismo criterio, una tabla con los centros docentes del municipio

Centros Docentes	Ldía	Ltarde	Lnoche	Lden
------------------	------	--------	--------	------

PLANES DE ACCIÓN EN MATERIA DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA DE SALAMANCA

EEI El Rollo	55-60	55-60	50-55	60-65
EEI El Lazarillo de Tormes	<55	<55	<50	55-60
EEI El Garrido	<55	<55	<50	<55
EEI Guillermo de Arce	<55	<55	<50	<55
EEI Los Pizarrales	60-65	60-65	55-60	60-65
EEI San Bernardo	<55	<55	<50	55-60
EEI Virgen de la Vega	55-60	55-60	55-60	60-65
Escuela Municipal Infantil El Montalvo	<55	<55	<50	55-60
CPREE Los Tilos	60-65	60-65	50-55	60-65
CEIP Alfonso X el Sabio	60-65	60-65	55-60	65-70
CEIP Beatriz Galindo	55-60	55-60	50-55	55-60
CCEIP Buenos Aires. Gabriel Martín	<55	<55	<50	55-60
CEIP Caja de Ahorros	55-60	55-60	50-55	55-60
CEIP Campo Charro	<55	<55	<50	55-60
CEIP Meléndez Valdés	55-60	55-60	50-55	60-65
CEIP Félix Rodríguez de la Fuente	60-65	60-65	55-60	60-65
CEIP Filiberto Villalobos	60-65	60-65	55-60	65-70
CEIP Francisco Vitoria	60-65	60-65	55-60	65-70
CEIP Gran Capitán	<55	<55	<50	55-60
CEIP José Herrero	60-65	60-65	55-60	60-65
CEIP Juan del Enzina	60-65	60-65	55-60	65-70
CEIP Juan Jaen	65-70	65-70	60-65	70-75
CEIP Lazarillo de Tormes	55-60	55-60	55-60	65-70
CEIP León Felipe	<55	<55	<50	<55
CEIP Nicolás Rodríguez Aniceto	60-65	60-65	55-60	65-70
CEIP Ntra Sra de Asunción	55-60	55-60	50-55	60-65
CEIP Padre Manjón	60-65	60-65	55-60	60-65
CEIP Rufino Blanco	60-65	60-65	55-60	65-70
CEIP San Mateo	60-65	60-65	55-60	60-65
CEIP Santa Catalina	<55	<55	<50	<55
CEIP Santa Teresa	60-65	60-65	50-55	60-65
CEIP Villar y Macías/Gabriel y Galán	60-65	60-65	55-60	65-70
CEIP Virgen de la Vega	<55	<55	<50	<55
CP Luis Vives	<55	<55	<50	55-60
CP El Zurguén	<55	<55	<50	<55
CEE Reina Sofía	<55	<55	<50	<55
CIFP Río Tormes	60-65	60-65	55-60	65-70
IES Diputación Provincial	<55	<55	<50	<55
IES Federico García Bernalt	55-60	55-60	50-55	60-65
IES Fernando de Rojas	60-65	60-65	55-60	65-70
IES Francisco Salinas	<55	<55	<50	55-60

PLANES DE ACCIÓN EN MATERIA DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA DE SALAMANCA

IES Fray Luis de León	60-65	60-65	55-60	60-65
IES Lucía de Medrano	60-65	60-65	55-60	60-65
IES Martínez Uribarri	60-65	60-65	55-60	65-70
IES Mateo Hernández	60-65	60-65	55-60	60-65
IES Rodríguez Fabrés	<55	<55	<50	55-60
IES Torres Villarroel	55-60	55-60	50-55	60-65
IES Vaguada de la Palma	60-65	60-65	55-60	65-70
IES Venancio Blanco	55-60	55-60	50-55	60-65
El Bosque Animado	55-60	55-60	50-55	55-60
EEl Cruz Roja Española	<55	<55	<50	<55
El Globo Rojo	<55	<55	<50	<55
La Encina	<55	<55	<50	<55
Las Delicias	60-65	60-65	50-55	60-65
PSN Bicos	55-60	55-60	50-55	60-65
Los Tréboles	60-65	60-65	55-60	65-70
Tebeo	<55	<55	<50	55-60
Amor de Dios	<55	<55	<50	55-60
Antonio Machado	<55	<55	<50	<55
Calasanz	65-70	65-70	60-65	65-70
Divino Maestro	55-60	55-60	50-55	60-65
El Arca	55-60	55-60	50-55	60-65
Esclavas Sagrado Corazón de Jesús	65-70	65-70	60-65	65-70
CPrEI ESAUM	55-60	55-60	50-55	60-65
CPrEI La Ponti	60-65	60-65	55-60	60-65
Instituto de Enseñanzas Aplicadas	55-60	55-60	50-55	60-65
La Cañada	60-65	60-65	55-60	65-70
La Milagrosa	55-60	55-60	50-55	60-65
María Auxiliadora	65-70	65-70	60-65	70-75
Montessori	55-60	55-60	50-55	60-65
Sagrada Familia - Siervas de San José	65-70	65-70	60-65	70-75
San Estanislao de Kotska	65-70	65-70	55-60	65-70
San Juan Bosco	65-70	65-70	60-65	70-75
San Agustín	60-65	60-65	55-60	60-65
San José	60-65	60-65	55-60	60-65
Santa Teresa de Jesús	60-65	60-65	55-60	65-70
Seminario Menor Legionarios de Cristo	<55	<55	<50	55-60
Seminario Santo Tomás de Villanueva	60-65	60-65	55-60	65-70
Pizarrales	55-60	55-60	50-55	55-60
Salesiano San José	65-70	65-70	60-65	65-70
Maestro Ávila	60-65	60-65	55-60	65-70
Marista - Champagnat	65-70	65-70	55-60	65-70

PLANES DE ACCIÓN EN MATERIA DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA DE SALAMANCA

Misioneras de la Providencia	65-70	65-70	55-60	65-70
Padres Trinitarios	60-65	60-65	55-60	65-70
Santísima Trinidad	55-60	55-60	50-55	60-65
Santísima Trinidad	65-70	65-70	60-65	70-75
Sagrado Corazón	60-65	60-65	55-60	65-70
EOI Salamanca	65-70	65-70	60-65	65-70
Escuela de Excelencia Musical de la Comunidad de Castilla y León	60-65	60-65	55-60	60-65
Antonio Machado	<55	<55	<50	<55
Conservatorio Profesional de Música de Salamanca	55-60	55-60	50-55	60-65
Conservatorio Superior de Música de Salamanca	55-60	55-60	50-55	60-65
Escuela Municipal de Música	55-60	55-60	50-55	60-65
SIRINX	55-60	55-60	50-55	60-65
Escuela de Arte y Superior de Conservación y Restauración de Bienes Culturales	60-65	60-65	55-60	65-70
CEPA Francisco Giner de los Ríos	<55	<55	<50	<55
Facultad de Bellas Artes	60-65	60-65	55-60	65-70
Facultad de Biología	<55	<55	<50	<55
Facultad de Ciencias	55-60	55-60	50-55	60-65
Facultad de Ciencias Agrarias y Ambientales	60-65	60-65	55-60	65-70
Facultad de Ciencias Químicas	55-60	55-60	50-55	60-65
Facultad de Ciencias Sociales	60-65	60-65	55-60	65-70
Facultad de Derecho	65-70	65-70	60-65	65-70
Facultad de Economía y Empresa	60-65	60-65	55-60	65-70
Facultad de Educación	<55	<55	<50	<55
Facultad de Farmacia	55-60	55-60	50-55	60-65
Facultad de Filología	<55	<55	<50	<55
Facultad de Filosofía	60-65	60-65	55-60	65-70
Facultad de Geografía e Historia	60-65	60-65	55-60	60-65
Facultad de Medicina	55-60	55-60	50-55	55-60
Facultad de Psicología	60-65	60-65	55-60	65-70
Facultad de Traducción y Documentación	<55	<55	<50	<55
Escuela Universitaria de Enfermería y Fisioterapia	<55	<55	<50	<55
Facultad de Ciencias de la Salud	<55	<55	<50	<55
Facultad de Ciencias Humanas y Sociales	<55	<55	<50	<55
Facultad de Comunicación	<55	<55	<50	55-60
Facultad de Informática	<55	<55	<50	<55
Facultad de Teología	<55	<55	<50	<55
Facultad de Derecho Canónico	<55	<55	<50	<55
Escuela Universitaria de Informática	<55	<55	<50	<55
Escuela Universitaria de Magisterio Luis Vives	<55	<55	<50	<55
Instituto Universitario de Ciencias de la Familia	<55	<55	<50	<55

Los datos estadísticos correspondientes al número estimado de colegios y hospitales expuestos a la contaminación acústica en el municipio se presentan a continuación, en forma de tabla resumen:

	Número total de centros	Número de centros expuestos a Ld>60 dBA	Número de centros expuestos a Le>60 dBA	Número de centros expuestos a Ln>50 dBA	Número de centros expuestos a Lden>61 dBA
Centros hospitalarios	2	1	1	2	2
Centros docentes	124	55	55	84	81

7 - PROGRAMAS DE LUCHA CONTRA EL RUIDO EJECUTADOS EN EL PASADO Y MEDIDAS VIGENTES

En el municipio de Salamanca rige la Ordenanza Municipal para la Protección Contra Ruidos y Vibraciones, modificada en el año 2012.

Salamanca cuenta además con el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) realizado en el año 2013. Desde el Ayuntamiento se han llevado a cabo diversas actuaciones para disminuir los efectos de la contaminación acústica, haciendo especial hincapié en todo lo que engloba al tráfico rodado.

Por ello, en lo que se refiere a infraestructuras, se han peatonalizado varias calles del centro de la ciudad. También se ha considerado importante la creación de infraestructuras viarias con rondas, así como la implantación del carril-bici que actualmente cuenta con 45 km y que aún se encuentra en desarrollo, acompañando a esta medida la implantación del Sistema de Préstamo Municipal de bicicletas, con 42 paradas por toda la ciudad donde recoger y estacionar las bicicletas.

Por otro lado, y en la lucha diaria contra el ruido, se han establecido, en la medida de lo posible, medidas para los vehículos, abarcando este término también a vehículos municipales.

En la continua lucha contra el ruido, se ha desarrollado dentro de la Agenda Local 21, campañas para concienciar a la ciudadanía contra el ruido, y las cuales se llevan a cabo cada año con escolares y con la Universidad de Salamanca.

Para poder establecer y llevar a cabo cada una de las medidas indicadas anteriormente, tanto los técnicos del Área de Medio Ambiente y Urbanismo, como la Policía Local, realizan cursos formativos, actualizándose en la medida de lo posible, lo cual también permite a los mencionados en primer lugar que puedan realizar mediciones tanto de Aislamientos en actividades, según la Ordenanza y Ley del Ruido, como de niveles de ruidos ambientales de dichas actividades.

En 2012 se realizó el mapa Estratégico de ruido de Salamanca con el objetivo de identificar los focos de ruido en cada zona y determinar los niveles sonoros ambientales en la ciudad, dando así cumplimiento a lo establecido en la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y

del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental y la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido.

8 - OBJETIVOS GENERALES DE LOS PLANES DE ACCIÓN

Los objetivos generales de la propuesta de planes de acción contra el ruido son los que se detallan a continuación:

- Actuar de manera continuada en la reducción de la contaminación acústica en el municipio de Salamanca, mejorando la calidad de vida de todos sus ciudadanos y respetando en todo momento la legislación vigente que sea de aplicación.
- Afrontar de manera global actuaciones concernientes a la contaminación acústica que permitan gestionar de un modo integral la problemática del ruido urbano.
- Identificar las actuaciones más prioritarias, de forma que se establezcan las medidas preventivas y correctivas oportunas en caso de incumplirse los objetivos de calidad acústica.
- Proteger las zonas tranquilas contra el aumento de la contaminación acústica.

8.1 - MARCO GENERAL DE MEDIDAS PROPUESTAS CONTRA EL RUIDO

El esquema seguido para la redacción de la propuesta se ha adaptado al contenido mínimo de los planes de acción que establece el Anexo IX de la Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León. En dicho anexo se detalla que los planes de acción incluirán, como mínimo, los contenidos siguientes:

- Descripción de la aglomeración, los principales ejes viarios, los principales ejes ferroviarios o principales aeropuertos y otras fuentes de ruido consideradas,
- Autoridad responsable,
- Valores límite establecidos,
- Resumen de la labor de cartografiado del ruido en el caso de que se haya llevado a cabo,
- Evaluación del número estimado de personas expuestas al ruido, determinación de los problemas y las situaciones que deben mejorar,
- Relación de las consultas públicas realizadas,

- Medidas que ya se aplican para reducir el ruido y proyectos en preparación,
- Actuaciones previstas por las autoridades competentes para los próximos cinco años, incluidas medidas para proteger las zonas tranquilas,
- Estrategia a largo plazo,
- Información económica (si está disponible): presupuestos, evaluaciones coste-eficacia o costes-beneficio,
- Disposiciones previstas para evaluar la aplicación y los resultados del Plan de Acción.

8.2 - EJES ESTRATÉGICOS SECTORIALES

La Directiva sobre Ruido Ambiental define dicho ruido ambiental como el sonido exterior no deseado o nocivo generado por las actividades humanas, incluido el ruido emitido por los medios de transporte, por el tráfico rodado, ferroviario y aéreo y por el emplazamiento de actividades industriales. Por otra parte, la Ley 37/2003 en su Artículo 12 clasifica los emisores acústicos en las doce categorías siguientes:

- Vehículos automóviles.
- Ferrocarriles.
- Aeronaves.
- Infraestructuras viarias.
- Infraestructuras ferroviarias.
- Infraestructuras aeroportuarias.
- Infraestructuras portuarias.
- Maquinaria y equipos.
- Obras de construcción y de ingeniería civil.
- Actividades industriales.
- Actividades comerciales.
- Actividades deportivo-recreativas y de ocio.

En base a esta clasificación, y valorando las posibles afecciones de los emisores acústicos, se han definido tres ejes estratégicos sectoriales que se consideran claves para el cumplimiento de los objetivos de los Planes de Acción.

Cada programa tiene un objetivo, y en su desarrollo se detallan una serie de actuaciones de carácter general que los concretan. Los programas propuestos son los siguientes:

Infraestructuras de transporte y tráfico de vehículos: En la diagnosis del mapa de ruido del municipio se evidenció que el tráfico rodado –infraestructuras viarias y vehículos automóviles– es el principal foco de ruido, y responsable en un elevado porcentaje de la contaminación acústica del municipio. Es primordial, por tanto, el establecimiento de un programa de medidas preventivas y correctivas orientadas a la disminución de los niveles de ruido debidos a estos emisores acústicos.

Desarrollo urbano y territorial y Edificación: La incorporación de criterios acústicos en los procesos municipales de planificación urbana y de movilidad es seguramente la medida preventiva más eficaz contra la contaminación acústica. Un modelo de ciudad sostenible, con una definición de los usos del suelo racionales y una estructura viaria y de transporte coherente supondrá mejoras acústicas tanto en las nuevas áreas de desarrollo, como en los suelos ya ocupados. Ampliar la inclusión de criterios acústicos en los instrumentos de ordenación urbana será, por lo tanto, uno de los objetivos prioritarios de los presentes planes de acción.

En las obras y trabajos de construcción se emplean equipos y maquinaria susceptibles de producir ruidos y vibraciones. Los responsables de las obras deben adoptar las medidas más adecuadas para evitar que los niveles sonoros que se generen excedan los límites para el área acústica en que se realicen.

Por otra parte, aunque las actuaciones relativas a la mejora de las condiciones acústicas de los edificios no forman parte del ámbito de actuación de la acústica ambiental, el impulso de las políticas de control y fomento de edificaciones acústicamente eficientes es, dentro del proceso de Gestión Integral del Ruido Urbano, uno de los programas propuestos en el marco general de medidas contra el ruido. La promoción de inmuebles con un aislamiento acústico adecuado es, en combinación con el resto de programas propuestos, la mejor forma de asegurar el confort acústico y la salud de los ciudadanos.

Actividades industriales, comerciales y de ocio: Las reclamaciones y quejas por parte de la ciudadanía vinculadas a la contaminación acústica asociada a las actividades comerciales e industriales son frecuentes en cualquier aglomeración. Por tal motivo se contempla en los planes de acción medidas para fomentar la gestión administrativa e instrumentos de control de las actividades industriales y comerciales.

El ruido generado por las actividades de ocio nocturno es un asunto origen de controversia y debate por las molestias que puede producir sobre los vecinos. La legislación vigente prevé instrumentos como la declaración de zonas acústicamente saturadas o medidas para garantizar un aislamiento acústico mínimo de los locales en función del tipo de actividad.

9 - MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS.

El esquema general de medidas de actuación propuestas para la lucha contra el ruido se articula según los tres ejes estratégicos ya descritos. Para cada eje, se proponen las siguientes líneas de actuación:

E1. Infraestructuras de transporte y tráfico de vehículos

E1.1. Mejora acústica de la red viaria

- E 1.1-1 Diseño de la red viaria con criterios acústicos
- E 1.1-2 Medidas de pacificación y templado de tráfico
- E 1.1-3 Mantenimiento de la calzada y fomento de pavimentos especiales

E1.2. Promoción de medios de transporte alternativos

- E 1.2-1 Promoción del transporte colectivo
- E 1.2-2 Promoción del transporte a pie y en bicicleta
- E.1.2-3 Medidas para favorecer la implantación de la movilidad eléctrica e híbrida

E1.3. Medidas de gestión de la circulación

- E 1.3-1 Gestión de servicios de recogida de RSU
- E 1.3-2 Gestión de servicios de limpieza viaria, jardinería y otras actividades
- E.1.3-3 Regulación y control de las actividades de distribución urbana de mercancías

E1.4. Participación ciudadana y formación

- E 1.4-1 Medidas de sensibilización, concienciación y promoción de la movilidad sostenible E
- E 1.4-2 Medidas para potenciar la formación de profesionales en materia de ruido

E1.5. Control del ruido del ferrocarril

- E 1.5-1 Medidas para la reducción del impacto acústico originado por el ferrocarril

E2. Urbanismo y edificación

E2.1. Planeamiento urbanístico

- E 2.1-1 Medidas para la integración de la variable acústica en los instrumentos de planeamiento urbanístico

E2.2. Edificación y obras públicas

- E 2.2-1 Establecimiento de criterios acústicos puntuables en licitaciones de obras públicas y edificaciones de promoción municipal
- E 2.2-2 Ensayos “in situ” previos a la concesión de licencias de primera ocupación
- E 2.2-3 Gestión de la emisión sonora de obras y maquinaria

E3. Actividades industriales, comerciales y de ocio

E3.1. Medidas de gestión

E 3.1-1 Gestión de proyectos acústicos para actividades

E 3.1-2 Control de actividades industriales, comerciales y de servicios

E3.2. Participación ciudadana y formación

E 3.2-1 Potenciar la formación de la Policía Local

A continuación se presenta para cada uno de los programas las fichas con las actuaciones propuestas.

PA SALAMANCA - MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS	
ESTRATEGIA: E.1. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y TRÁFICO DE VEHÍCULOS	
LÍNEA DE ACTUACIÓN: E1.1. Mejora acústica de la red viaria	
PROPUESTA: Diseño de la red viaria con criterios acústicos	
CÓDIGO: E1.1-1	
Objetivos	<p>Concienciar a los técnicos responsables de los proyectos de diseño de las vías de transporte de la importancia de considerar la variable acústica entre los parámetros de diseño.</p> <p>Reducir la contaminación acústica asociada al tráfico rodado mediante la adopción de las instrucciones y criterios de diseño en los proyectos de diseño en planta y perfil longitudinal en las vías.</p>
Descripción	<p>Como propuesta de mejora para prevenir el ruido ambiental se propone el diseño de trazados y perfiles longitudinales de la red viaria con criterios acústicos.</p> <p>Criterios a considerar en el diseño de los trazados en planta y longitudinal:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☐ Análisis de distancias mínimas de las parcelas colindantes a la vía en función de los usos: prestar atención al cumplimiento de distancias mínimas entre los ejes viarios y los usos permitidos en su entorno. Se tendrán en cuenta los resultados de los Estudios Acústicos y la información contenida en el Mapa Estratégico de Ruido. En caso de existir edificios construidos previamente al proyecto de reurbanización, se analizarán los niveles de ruido previstos sobre las fachadas y el grado de cumplimiento de los objetivos de calidad acústica. ☐ Diseño en planta: se tiende a diseñar en las vías urbanas tramos rectos articulados por intersecciones para resolver los cambios de alineación. Si bien es una medida favorable desde el punto de vista acústico porque reduce las aceleraciones y deceleraciones propias de la escasa visibilidad de los trazados en curva, los trazados rectos son más propicios para circular a mayores velocidades. Se recomienda considerar medidas de templado del tráfico en el diseño de la vía. ☐ Pendientes: influye en la velocidad de la circulación rodada y a la generación de ruido por obligar a revolucionar los motores. Debe ser objetivo del proyectista reducir las pendientes al mínimo.
Indicadores	<ul style="list-style-type: none"> ☐ Longitud total de las vías en las que se ha intervenido. ☐ Evolución del número de personas afectadas por ruido de tráfico rodado para Ld, Le, Ln y Lden. Comparativa entre escenario previo a la actuación y situación acústica tras la puesta en servicio. ☐ Estimación de los decibelios reducidos por euro invertido. ☐ Nº de vías en las que se ha intervenido.
Resultado Esperado	<ul style="list-style-type: none"> • Resultados medibles a partir de conclusiones de los estudios acústicos preoperacionales y operacionales que se pudieran llevar a cabo. • Adecuado diseño de la vía.

PA SALAMANCA - MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS	
ESTRATEGIA: E.1. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y TRÁFICO DE VEHÍCULOS	
LÍNEA DE ACTUACIÓN: E1.1 Mejora acústica de la red viaria	
PROPUESTA: Medidas para la pacificación del tráfico rodado (Zonas 30 Y <u>20</u>) y templado del tráfico	
CÓDIGO: E1.1-2 (MODIFICADA)	
Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> • Zonas 30 Y Zonas 20: reducción de la contaminación acústica asociada al uso del vehículo automóvil en las áreas de intervención. • Templado de tráfico: mejora de la calidad de vida de las áreas residenciales, mejorar las condiciones ambientales del entorno y facilitar el uso en condiciones de seguridad de los espacios públicos. • <u>Mejorar los niveles de ruido en el entorno de los centros sanitarios, educativos y asistenciales</u>
Descripción	<p>Zonas 30: área urbana conformada por vías que no pertenecen a la red principal, y que pueden ser redefinidas con el objeto de crear entornos urbanos más amables y tranquilos para los ciudadanos, a las que se accede por vías en las que se da prioridad a la circulación de vehículos a motor. Debe tener aspecto homogéneo, con señalización específica y elementos físicos de transición en el perímetro del área.</p> <p>Su implantación requiere de un proceso de planificación e intervención que afecta a distintos aspectos del área de intervención y a la circulación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regulación normativa: se deberá contemplar la señalización específica que regula las Zonas 30 Y <u>Zonas 20</u>, tanto de advertencia como de disuasión y limitación. • Reordenación de la circulación <p>Actuaciones de carácter urbanístico: una de las más habituales es la ampliación de las aceras para fomentar el desplazamiento a pie, acompañado de la reducción del ancho de la calzada, incidiendo en la velocidad de paso de los vehículos.</p> <p>Existen más tipos de medidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adopción de elementos de mobiliario urbano (vegetación y elementos protectores para peatones), que refuercen y delimiten los espacios. • Prestar especial atención a la implantación de pavimentos especiales de tipo adoquinado, pues su mal comportamiento acústico desaconseja su empleo. <p>Templado del tráfico: conjunto de medidas encaminadas a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos hasta hacerlos plenamente compatibles con las actividades que se desarrollan en el viario sobre el que se aplica.</p> <p>Tipos de medidas más comunes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reductores de velocidad (badenes y elevaciones de la calzada), estrechamientos, cambios de alineación, obstáculos en intersecciones, cambios en el pavimento, franjas transversales alerta, etc.
Indicadores	<ul style="list-style-type: none"> ☐ Evolución del número de personas afectadas por ruido debido al tráfico rodado para Ld, Le, Ln y Lden en las zonas de actuación. ☐ Variación de las intensidades medias diarias de tráfico en las vías de actuación. ☐ Número de actuaciones ejecutadas e inversión realizada.
Resultado Esperado	<p>Con la implantación de las Zonas 30, <u>Zonas 20</u> y medidas de templado de tráfico se consigue un evidente beneficio en la reducción del ruido ambiental como consecuencia, por una parte, de la reducción de las velocidades de paso del tráfico rodado y, por otra, de la disminución de la intensidad media diaria de vehículos.</p>

PA SALAMANCA - MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS	
ESTRATEGIA: E.1. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y TRÁFICO DE VEHÍCULOS	
LÍNEA DE ACTUACIÓN: E1.1 Mejora acústica de la red viaria	
PROPUESTA: Medidas de fomento de pavimentos especiales y mantenimiento de la calzada	
CÓDIGO: E1.1-3	
Objetivos	Con el fomento de las políticas de mantenimiento de los pavimentos fundamentadas en criterios acústicos y la sustitución de asfaltos convencionales por silenciosos se busca minimizar el ruido de rodadura del tráfico rodado.
Descripción	<p>Se propone como medida para la prevención y corrección de la contaminación acústica en las infraestructuras de transporte las siguientes actuaciones sobre los pavimentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fomento del empleo de asfaltos fonorreductores en nuevas vías y vías reacondicionadas: uso de asfaltos silenciosos en la red viaria del municipio. Se aconseja su empleo en aquellas vías en las que el mapa de ruido evidencia problemas de contaminación acústica. En caso de emplear asfaltos fonorreductores porosos, es preciso llevar a cabo un correcto mantenimiento de los mismos. • Mantenimiento de pavimentos: se propone que a la hora de planificar las campañas de asfaltado de la vía pública se dé prioridad a aquellas vías que, además de presentar deficiencias en el pavimento, refleje en el mapa de ruido problemas de afección sobre la población. <p>Además, se recomiendan las siguientes directrices de cara al trabajo de mantenimiento y reacondicionamiento de pavimentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Evitar empleo de pavimentos de textura ruidosa y uso de pavimentos adoquinados en obras de reacondicionamiento de pavimentos. • Especial atención a la ejecución de las tapas de registro y rejillas de ventilación sobre la calzada y elegir soluciones con buen comportamiento ante el ruido. • Evitar discontinuidades en el pavimento y los resaltes en los trabajos de mantenimiento sobre la vía. • Para labores sobre la calzada que exijan la disposición de elementos provisionales que permitan el paso de vehículos se deberán elegir los materiales adecuados y con especial cuidado en su colocación.
Indicadores	<ul style="list-style-type: none"> • Evolución del número de personas afectadas por ruido de tráfico rodado para Ld, Le, Ln y Lden en las áreas de influencia de las vías intervenidas. • Nº de vías en las que se interviene.
Resultado esperado	Estudios realizados sobre vías en las que se han sustituido asfaltos convencionales por otros con propiedades fonorreductoras muestran mejoras acústicas de al menos 3 dBA.

PA SALAMANCA - MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS	
ESTRATEGIA: E.1. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y TRÁFICO DE VEHÍCULOS	
LÍNEA DE ACTUACIÓN: E1.2. Promoción de medios de transporte alternativos	
PROPUESTA: Promoción del transporte colectivo	
CÓDIGO: E1.2-1 (MODIFICADA)	
Objetivos	El objetivo fundamental de esta medida es fomentar el uso del transporte colectivo frente al vehículo privado, optimizando las condiciones de movilidad del transporte público, con la intención de reducir los niveles de ruido ambiental en el municipio.
Descripción	<p>Se propone impulsar el empleo del transporte público mediante la propuesta y desarrollo de los siguientes programas de actuaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Integración del transporte público en las políticas urbanísticas: establecer modelos urbanos orientados al transporte público en el planeamiento urbanístico con el objeto de reservar un espacio para el transporte público y promover densidades que le permitan ser competitivo. • Actuaciones para la mejora de la red de transporte público: analizar si la red actual cumple con los objetivos, y a partir de dicho análisis establecer las medidas necesarias para conseguir una mayor accesibilidad al transporte público y adecuar la oferta del transporte a la demanda de los viajeros. Algunas de las actuaciones pueden ser: <ul style="list-style-type: none"> • Plantear extensiones de la red y aumento de la zona de cobertura. • Aumento de la frecuencia del servicio en hora punta. • Reducción de los tiempos de rotación. • Medidas para la mejora de la velocidad del bus, <u>así como el estudio de nuevos carriles bus, taxi y emergencias.</u> • Actuaciones para la mejora de la información: <ul style="list-style-type: none"> ○ Mejora en la información en tiempo real sobre horarios, la llegada del próximo autobús, red de transporte, etc. • Actuaciones sobre la flota: en el reemplazo de vehículos se deberá contemplar el comportamiento acústico de los nuevos, considerando la posibilidad de emplear vehículos híbridos o eléctricos para circular por áreas especialmente sensibles al ruido, <u>y el estudio de la conveniencia del uso de autobuses urbanos más pequeños cuando atraviesen el centro histórico de la ciudad.</u> • Formación a los conductores de los autobuses: formar específicamente a los conductores de autobuses para fomentar la conducción respetuosa con el ruido ambiental.
Indicadores	<ul style="list-style-type: none"> • Evolución del número de personas afectadas por ruido debido al tráfico rodado para los indicadores Ld, Le, Ln y Lden en el área de influencia de las líneas. • Número de pasajeros del servicio público de transporte y evolución anual. • % de renovación anual de la flota. • Inversión en la red de transporte colectivo.
Resultado esperado	Es difícil cuantificar en decibelios a priori el beneficio acústico de las medidas de fomento del transporte público. Sin embargo, sí que hay una correlación directa entre la reducción de los niveles de ruido del tráfico rodado y el número de pasajeros usuarios del transporte público por abandono del vehículo particular por el transporte colectivo.

PA SALAMANCA - MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS	
ESTRATEGIA: E.1. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y TRÁFICO DE VEHÍCULOS	
LÍNEA DE ACTUACIÓN: E1.2. Promoción de medios de transporte alternativos	
PROPUESTA: Medidas para favorecer el transporte a pie, en bicicleta y <u>VMP</u>	
CÓDIGO: E1.2-2	
Objetivos	El objetivo fundamental de esta medida es fomentar el uso del transporte colectivo frente al vehículo privado, optimizando las condiciones de movilidad del transporte público, con la intención de reducir los niveles de ruido ambiental en el municipio.
Descripción	<p>Se proponen, entre otras, las siguientes actuaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fomentar la creación de áreas y calles peatonales. • Potenciar la creación de itinerarios peatonales. • Actuaciones para fomentar la red de vías ciclistas: mejorar accesibilidad a los carriles bici e itinerarios ciclistas. • Medidas para el incremento y la mejora de los aparcamientos para bicicletas: ubicación junto a puntos atrayentes de demanda, diseño como instalación modular y ampliable, facilidad de amarre de bicicletas, valorar posible incorporación de información institucional/publicidad en los soportes. • Otras actuaciones: programas de promoción del uso de la bici y del transporte a pie, recomendaciones de diseño de vías, conservación de la red ciclista y peatonal. • <u>Desarrollar e Incrementar el número de puntos de recarga eléctrica para bicicletas y VMP</u>
Indicadores	<ul style="list-style-type: none"> • Inversión en obra nueva y el gasto de mantenimiento de las vías peatonales y ciclistas ya existentes, y el de la promoción del desplazamiento a pie o en bicicleta como medio de transporte. • Número de desplazamientos a pie o en bici y su peso relativo sobre la totalidad de los viajes efectuados. • Longitud total y superficie total de las calles y áreas peatonales, y viario ciclista, y el porcentaje sobre la longitud de la red viaria urbana. • Evolución del número de plazas de aparcamiento para bicicletas, número de bases y de bicicletas dentro del programa de préstamo.
Resultado Esperado	Disminución de la contaminación acústica y atmosférica, reducción de los costes de desplazamiento y mejora de la salud. Ventajas indirectas para el colectivo social, como mejoras en la economía energética y de las actividades comerciales en los espacios peatonales.

PA SALAMANCA - MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS	
ESTRATEGIA: E.1. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y TRÁFICO DE VEHÍCULOS	
LÍNEA DE ACTUACIÓN: E1.2. Promoción de medios de transporte alternativos	
PROPUESTA: Medidas para favorecer la implantación de la movilidad eléctrica e híbrida	
CÓDIGO: E1.2-3	
Objetivos	El objetivo fundamental de esta medida es fomentar el uso del transporte colectivo frente al vehículo privado, optimizando las condiciones de movilidad del transporte público, con la intención de reducir los niveles de ruido ambiental en el municipio.
Descripción	<p>Se propone impulsar el empleo del vehículo híbrido y eléctrico mediante el ofrecimiento de un paquete de medidas y bonificaciones de posible aplicación que afectan a varios ámbitos de la administración municipal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de las infraestructuras de recarga: Es recomendable el despliegue de una red urbana de puntos de recarga en la vía pública para vehículos eléctricos que den cobertura en su autonomía tanto al usuario particular como a flotas en rutas urbanas. • Medidas fiscales: Se propone valorar la posibilidad de establecer medidas que potencien la movilidad híbrida y eléctrica, tales como bonificaciones de tasas por licencias ambientales e inicio de comunicación de actividad de aquellas actividades cuya finalidad exclusiva sea el mantenimiento y la conservación de los vehículos dotados con motor eléctrico, así como el mantenimiento, conservación reparación sustitución reciclaje y descontaminación de los sistemas de recarga de los mismos; bonificación de tasas de autotaxis por la concesión de licencia y autorización administrativa, así como posteriores revisiones periódicas; bonificaciones sobre el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica o bonificación de las tasas de la O.R.A. • Medidas de fomento: Se plantean para los vehículos híbridos y eléctricos otras medidas como la posibilidad de incrementar el tiempo de estacionamiento para las operaciones de carga y descarga y facilitar la carga y descarga nocturna; el estacionamiento de forma gratuita en la zona O.R.A.; la recarga eléctrica gratuita en los puntos de recarga municipales; la inclusión como criterio de adjudicación de contratos municipales en aquellas licitaciones que impliquen el uso de medios de transporte, que estos sean eléctricos y la promoción de la implantación de vehículos eléctricos en la flota municipal.
Indicadores	<ul style="list-style-type: none"> • Vehículos híbridos y eléctricos matriculados por año. • Porcentaje de vehículos híbridos y eléctricos matriculados respecto del total.
Resultado Esperado	El vehículo híbrido y eléctrico, a las velocidades de circulación propias de las ciudades, apenas genera ruido. Por lo tanto, la sustitución de cada vehículo impulsado por energía fósil por uno eléctrico o híbrido supondrá la práctica eliminación del foco de ruido. El resultado esperado de esta medida será, por tanto, proporcional al parque móvil de vehículos propulsados por energía eléctrica o híbrida

PA SALAMANCA - MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS	
ESTRATEGIA: E.1. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y TRÁFICO DE VEHÍCULOS	
LÍNEA DE ACTUACIÓN: E1.3. Medidas de gestión de la circulación	
PROPUESTA: Gestión de servicios de recogida de RSU	
CÓDIGO: E1.3-1 (MODIFICADA)	
Objetivos	El objetivo fundamental de esta medida es fomentar el uso del transporte colectivo frente al vehículo privado, optimizando las condiciones de movilidad del transporte público, con la intención de reducir los niveles de ruido ambiental en el municipio.
Descripción	<p>Medidas para la gestión y control de las labores de recogida de RSU y propuesta de condicionantes acústicos a incluir en los pliegos asociados a la contratación de estos servicios:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incentivar el uso de camiones y contenedores de carga lateral y, en general, de tecnologías silenciosas: minimizar las labores de arrastre de contenedores y reducir el número de operaciones de recogida. • Incentivar el uso de vehículos híbridos o eléctricos. • Optimizar tanto los horarios como las rutas de recogida de residuos. • Exigir la realización de auditorías acústicas rutinarias que incluyan la revisión de los vehículos y maquinaria empleada. • Exigir el cumplimiento de lo especificado en el Real Decreto 212/2002, modificado por el Real Decreto 524/2006, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre. • Campañas de sensibilización a la ciudadanía relacionando la recogida de residuos y la variable acústica. • <u>Estudiar la posibilidad de utilizar contenedores de vidrio que generen menos ruido durante su manipulación.</u>
Indicadores	El objetivo fundamental de esta medida es fomentar el uso del transporte colectivo frente al vehículo privado, optimizando las condiciones de movilidad del transporte público, con la intención de reducir los niveles de ruido ambiental en el municipio.
Resultado Esperado	Debido a los diferentes factores que influyen en este programa: el cambio de vehículos o sistemas, el recorrido empleado para la realización de las actividades, el tiempo empleado para ello, etc. es difícil cuantificar los resultados que se obtendrían. Sin embargo, la implantación del conjunto de medidas juntas favorecería notablemente la disminución del impacto acústico generado por esta actividad.

PA SALAMANCA - MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS	
ESTRATEGIA: E.1. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y TRÁFICO DE VEHÍCULOS	
LÍNEA DE ACTUACIÓN: E1.3. Medidas de gestión de la circulación	
PROPUESTA: Gestión de servicios de limpieza viaria, jardinería y otras actividades	
CÓDIGO: E1.3-2 (MODIFICADA)	
Objetivos	El objetivo fundamental de esta medida es fomentar el uso del transporte colectivo frente al vehículo privado, optimizando las condiciones de movilidad del transporte público, con la intención de reducir los niveles de ruido ambiental en el municipio.
Descripción	<p>Este plan de acción se desarrolla en torno a dos estrategias principales. La primera de ellas plantea medidas relacionadas con incluir la variable acústica en los pliegos de contratación de estos servicios. Dentro de este paquete de medidas se recomiendan incluir las siguientes acciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Exigencia del uso de maquinaria eficiente según los criterios acústicos, y contemplar la obligatoriedad de realizar un mantenimiento preventivo adecuado de la maquinaria, incluyendo tests de emisiones sonoras de vehículos en actividad tales como segadoras, cortacésped, etc. • Exigencia del cumplimiento de lo especificado en el Real Decreto 212/2002, modificado por el Real Decreto 524/2006, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre. <p>La segunda estrategia buscaría la incentivación e inclusión de ciertas medidas generales dentro del desarrollo de las actividades de jardinería, limpieza viaria, etc.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Empleo de silenciadores para los motores de la maquinaria utilizada como pudiera ser el caso de las sopladoras y cortadoras que facilitan el mantenimiento de jardinería o las barredoras para la limpieza viaria. • Sustitución de maquinaria anticuada por nuevos modelos que generen menores niveles de ruido. • Estudio de la modificación de los horarios en los que se realizan estos servicios, para evitar, en la medida de lo posible, los horarios nocturnos y las primeras horas de la mañana, ya que es en esta franja horaria donde se perciben y molestan más las emisiones acústicas procedentes de la maquinaria empleada. • <u>Campañas de sensibilización y formación frente al ruido a los profesionales de los servicios de limpieza viaria y RSU y otras actividades.</u>
Indicadores	<ul style="list-style-type: none"> • Nº de licitaciones en las que se incluyen condicionantes acústicos. • Inversión en renovación de vehículos y maquinaria. • Disminución del número de quejas relacionadas con el ruido generado por estas actividades (comparativa interanual).
Resultado Esperado	No es posible cuantificar los resultados que se obtendrán de las diferentes medidas propuestas para la reducción del impacto acústico generado por los servicios de limpieza viaria, jardinería y mantenimiento de la ciudad. Sin embargo, se espera reducir notablemente la molestia percibida por la población.

PA SALAMANCA - MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS	
ESTRATEGIA: E.1. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y TRÁFICO DE VEHÍCULOS	
LÍNEA DE ACTUACIÓN: E1.3. Medidas de gestión de la circulación	
PROPUESTA: Regulación y control de las actividades de distribución urbana de mercancías	
CÓDIGO: E1.3-3	
Objetivos	El objetivo fundamental de esta medida es fomentar el uso del transporte colectivo frente al vehículo privado, optimizando las condiciones de movilidad del transporte público, con la intención de reducir los niveles de ruido ambiental en el municipio.
Descripción	<p>A continuación se despliegan una serie de medidas de regulación y control que contribuyen a reducir los niveles de ruido en las actividades de distribución urbana de mercancías:</p> <p>Vigilancia de las zonas de estacionamiento de carga y descarga: Con esta medida se pretende evitar el estacionamiento prolongado en las áreas de carga y descarga de los vehículos de reparto e impedir el aparcamiento de vehículos particulares en estas zonas en horario no habilitado. El objetivo es asegurar una adecuada rotación de las plazas que facilite el desarrollo de las operaciones. Para ello, se ha de establecer un tiempo límite de utilización del espacio de carga y descarga en combinación con un incremento de los efectivos destinados a las labores de vigilancia.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reparto Nocturno de mercancías: La iniciativa consiste en contemplar en las tareas de reparto de mercancías durante las horas valle (de menor tráfico) del día la variable acústica, de manera que se establezca la regulación oportuna para evitar problemas de ruido. La logística nocturna, aunque sometida a lógicas restricciones sociales (regulaciones laborales), ambientales (ruido), y de circulación (acceso de vehículos con determinadas dimensiones), se presenta como una opción viable a considerar por la administración para facilitar determinadas operaciones de reparto en las ciudades, especialmente las ligadas a grandes cadenas de distribución con una importante red de establecimientos receptores. Para compatibilizar la eficiencia en las labores de distribución en horas valle con el ruido generado por la actividad se recomienda tanto el fomento del empleo de vehículos y maquinaria eléctrica como el adecuado control de la actividad. • Uso regulado de las plazas de carga y descarga: Consistiría en habilitar, mediante el uso de pivotes retractiles u otros dispositivos que actúen de barrera protectora, espacios exclusivos para la C/D. El otorgamiento de la autorización podría estar supeditada al cumplimiento por parte del vehículo de determinados requisitos medioambientales (emisiones sonoras) y dimensionales (menor tamaño).
Indicadores	<ul style="list-style-type: none"> • Evolución del número de quejas recibidas respecto de las emisiones sonoras de las actividades de distribución urbana de mercancías. • Evolución de las sanciones relacionadas con la distribución de mercancías y el uso de las plazas de carga y descarga.
Resultado Esperado	Las actuaciones orientadas a la reducción de las emisiones sonoras de los vehículos responsables de las actividades de distribución urbana de mercancías, junto con otras medidas preventivas y correctivas de lucha contra el ruido en zonas históricas, peatonales y comerciales del municipio garantizan una mejora en la calidad de vida por la reducción de la contaminación acústica tanto de los residentes como de los visitantes de estas áreas.

PA SALAMANCA - MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS	
ESTRATEGIA: E.1. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y TRÁFICO DE VEHÍCULOS	
LÍNEA DE ACTUACIÓN: E1.4. Participación ciudadana y formación	
PROPUESTA: Medidas de sensibilización, concienciación y promoción de la movilidad sostenible	
CÓDIGO: E1.4-1	
Objetivos	El objetivo fundamental de esta medida es fomentar el uso del transporte colectivo frente al vehículo privado, optimizando las condiciones de movilidad del transporte público, con la intención de reducir los niveles de ruido ambiental en el municipio.
Descripción	<p>Entre las actuaciones generales de sensibilización, educación y promoción de la movilidad sostenible, se proponen las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estrategias integradas de información para sensibilizar a las personas sobre los efectos negativos del tráfico motorizado particular y los efectos positivos de circular en bicicleta, a pie y en transporte público, incluidos los efectos para el medio ambiente y la salud. • Elaboración de guías de buenas prácticas ambientales. • Campañas de promoción y marketing dirigidas a promover la sensibilización frente al ruido ambiental en el ámbito de la movilidad sostenible. • Celebración de actos y campañas para consolidar la imagen del transporte público y del transporte alternativo, a pie o en bicicleta. • Actos públicos como pueden ser convertir provisionalmente las calles principales en zonas peatonales, celebrar jornadas sin coche, realizar actividades de uso de la bicicleta en las calles de la ciudad, entre otras actividades. • Creación de foros sobre movilidad como herramienta de comunicación. • Cursos de conducción ecológica y respetuosa con el ruido dirigidos a conductores particulares y a los conductores de los servicios de transporte colectivo. • Fomento de la formación en materia de ruido a escolares, con el objeto de: <ul style="list-style-type: none"> - Sensibilizar y concienciar a la comunidad escolar sobre los valores que contiene la lucha contra el ruido en los hábitos de movilidad. - Difundir información y buenas prácticas sobre cómo combatir el ruido ambiental de los medios de transporte. - Fomentar una movilidad sostenible entre la comunidad escolar.
Indicadores	<p>Se sugieren los siguientes indicadores para el análisis y evaluación de la medida propuesta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Número de campañas puestas en marcha. • Inversión realizada en promoción y marketing. • Número de cursos y jornadas formativas y evolución anual.
Resultado Esperado	Las campañas y la formación son modos muy directos de influir en la conducta de desplazamiento de las personas sin necesidad de más inversiones en nuevas infraestructuras.

PA SALAMANCA - MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS	
ESTRATEGIA: E.1. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y TRÁFICO DE VEHÍCULOS	
LÍNEA DE ACTUACIÓN: E1.4. Participación ciudadana y formación	
PROPUESTA: Medidas para potenciar la formación de profesionales en materia de ruido	
CÓDIGO: E1.4-2 (MODIFICADA)	
Objetivos	El objetivo fundamental de esta medida es fomentar el uso del transporte colectivo frente al vehículo privado, optimizando las condiciones de movilidad del transporte público, con la intención de reducir los niveles de ruido ambiental en el municipio.
Descripción	<p>Se proponen, entre otras, las actuaciones siguientes para prevenir la contaminación acústica en el municipio:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Acciones formativas para concienciar a los técnicos responsables de los proyectos de diseño de las vías públicas y profesionales en materia de urbanismo de la importancia de considerar la variable acústica entre los parámetros de diseño. • Cursos de conducción ecológica y respetuosa con el ruido para educar a los conductores de los servicios de transporte colectivo, recogida de residuos sólidos urbanos, y otros servicios municipales a utilizar los vehículos motorizados de manera eficiente y silenciosa. • Jornadas de formación para los responsables y trabajadores en labores de jardinería acerca del empleo de maquinaria y herramientas más silenciosas, programación de los trabajos para minimizar las molestias por ruido sobre los ciudadanos, etc. • Elaboración de guías de buenas prácticas ambientales para sensibilizar a los trabajadores responsables de las labores de carga y descarga de la problemática de la contaminación acústica. • Campañas de sensibilización a conductores de vehículos de los servicios de urgencia y asistencia sanitaria • Campañas de concienciación a responsables municipales y trabajadores de obras en la vía pública y, en general, a profesionales del sector de la construcción del respeto frente al ruido y de las medidas a adoptar • Cursos de formación a la policía local sobre el manejo de instrumentación acústica y legislación en materia de ruido. • <u>Elaboración de guías de buenas prácticas para músicos en la calle y actividades en la vía pública.</u> • <u>Elaboración de guías de buenas prácticas para las actividades de hostelería en la calle. Proponer la insonorización del mobiliario.</u> • <u>Campañas de concienciación a trabajadores y responsables de establecimientos con actividades de hostelería en la vía pública.</u>
Indicadores	<p><input type="checkbox"/> Nº de campañas, jornadas y acciones formativas. <input type="checkbox"/></p> <p>Inversión realizada.</p>
Resultado Esperado	<p>La aplicación de la medida de potenciación de la formación de profesionales en materia de ruidos puede llegar a aportar diversos beneficios:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fomentaría los conocimientos en materia de ruidos y la versatilidad de los profesionales. • Concienciaría a las empresas de servicios municipales de la problemática del ruido generado por estas actividades, y por tanto intentarían minimizar las molestias en la población.

PA SALAMANCA - MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS	
ESTRATEGIA: E.1. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y TRÁFICO DE VEHÍCULOS	
LÍNEA DE ACTUACIÓN: E1.5. Control del ruido del ferrocarril	
PROPUESTA: Medidas para la reducción del impacto acústico originado por el ferrocarril	
CÓDIGO: E1.5-1	
Objetivos	El objetivo fundamental de esta medida es fomentar el uso del transporte colectivo frente al vehículo privado, optimizando las condiciones de movilidad del transporte público, con la intención de reducir los niveles de ruido ambiental en el municipio.
Descripción	<p>Para velar por la protección frente al ruido ambiental originado por el ferrocarril, se propone, con el objeto de subsanar las situaciones acústicas incompatibles por la presencia de usos sensibles consolidados aledaños a las infraestructuras ferroviarias, la posibilidad de firmar convenios de colaboración y otros instrumentos de cooperación con los organismos gestores del ferrocarril para la elaboración de los mapas de ruido y los planes de acción, así como su ejecución, control y seguimiento.</p> <p>También se podrá instar a dichos organismos sobre la posibilidad de que desarrollen las siguientes acciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Atenuar y minimizar el ruido provocado por las máquinas mediante la implantación de sistemas de frenado menos ruidosos, retiro de la maquinaria obsoleta y antigua y clasificación de los trenes con una etiqueta acústica en función de los niveles sonoros emitidos. • Realizar un mantenimiento periódico de las vías con el fin de conservarlas en perfecto estado, eliminando las corrugaciones con trenes amoladores, e instalando asentamientos antivibratorios. • Mejorar la gestión del tráfico ferroviario en zonas de conflicto acústico mediante: <ul style="list-style-type: none"> - Redistribución de los horarios y servicios, disminuyendo la actividad nocturna.
Indicadores	<p>Se sugieren los siguientes indicadores para el análisis y evaluación de la medida propuesta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Evolución del número de personas afectadas por ruido debido al tráfico ferroviario para los indicadores Ld, Le, Ln y Lden. • Número de actuaciones ejecutadas. • Inversión realizada.
Resultado Esperado	Los beneficios que aporta esta medida se pueden cuantificar mediante la elaboración de estudios acústicos que contemplen las actuaciones en las distintas fases de ejecución. Aunque es difícil de estimar a priori la reducción acústica de algunas de las medidas propuestas, como las de mantenimiento de la red, es sabido que estas propuestas correctivas aportan reducciones de ruido muy significativas.

PA SALAMANCA - MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS	
ESTRATEGIA: E.2. URBANISMO Y EDIFICACIÓN	
LÍNEA DE ACTUACIÓN: E2.1. Planeamiento urbanístico	
PROPUESTA: Medidas para la integración de la variable acústica en los instrumentos de planeamiento urbanístico	
CÓDIGO: E2.1-1	
Objetivos	El objetivo fundamental de esta medida es fomentar el uso del transporte colectivo frente al vehículo privado, optimizando las condiciones de movilidad del transporte público, con la intención de reducir los niveles de ruido ambiental en el municipio.
Descripción	<p>Esta medida pretende que se establezca como contenido indispensable a la aprobación de los instrumentos de planeamiento urbanístico la presentación de un estudio acústico, realizado por una Entidad de Evaluación Acústica, que garantice el cumplimiento de lo exigido en el artículo 7 de la Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León y que sirva como primera medida de protección contra la contaminación acústica.</p> <p>Se propone incluir como anejo de obligada cumplimentación para la tramitación tanto en instrumentos promovidos por las entidades públicas como en aquellos instrumentos de iniciativa privada, la comprobación y evaluación del siguiente contenido mínimo en materia acústica:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Caracterización de la situación previa a la ordenación prevista en el instrumento de planificación: <ul style="list-style-type: none"> - Representación de los niveles sonoros en la situación pre-operacional a la aplicación del instrumento de planificación atendiendo a los focos sonoros existentes. - Identificación de las fuentes ruidosas existentes, tanto actividades como infraestructuras. • Caracterización de la situación acústica posterior a la ordenación de acuerdo a los estándares marcados en la normativa de referencia: <ul style="list-style-type: none"> - Zonificación acústica en base a la clasificación y usos del suelo. - Identificación de las fuentes ruidosas. - Modelización de los niveles de ruido que se registrarán tras la aplicación del instrumento de planeamiento. - Evaluación del cumplimiento de los objetivos de calidad acústica. - En caso necesario, propuesta de medidas correctoras a adoptar.
Indicadores	<p>☐ Nº de estudios acústicos asociados a Planeamiento y porcentaje sobre el total.</p>
Resultado Esperado	La aplicación de esta medida permite promover la mejora de la calidad urbanística y ambiental del municipio con la incorporación de criterios de sostenibilidad y, en particular, de criterios acústicos, en la planificación de los usos del suelo y de los equipamientos e infraestructuras.

PA SALAMANCA - MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS	
ESTRATEGIA: E.2. URBANISMO Y EDIFICACIÓN	
LÍNEA DE ACTUACIÓN: E2.2.Edificación y obras públicas	
PROPUESTA: Establecimiento de criterios acústicos puntuables en licitaciones de obras públicas y edificaciones de promoción municipal	
CÓDIGO: E2.2-1	
Objetivos	El objetivo fundamental de esta medida es fomentar el uso del transporte colectivo frente al vehículo privado, optimizando las condiciones de movilidad del transporte público, con la intención de reducir los niveles de ruido ambiental en el municipio.
Descripción	<p>Esta medida pretende promover la introducción de criterios acústicos puntuables en las licitaciones de obras públicas y edificaciones de promoción municipal. A continuación se plantean una serie de criterios que pudieran ser puntuables en función de las circunstancias y el objeto a licitar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elaboración de un estudio acústico del entorno de localización de la obra en la situación actual, y en la situación post-operacional (una vez ejecutada), para determinar el posible impacto acústico que generará la infraestructura o edificación en la zona. • Establecimiento de medidas preventivas y/o correctivas para proteger a los vecinos frente a las infraestructuras objeto de licitación tanto en la fase de obras como una vez terminada. • Establecimiento de medidas preventivas y/o correctivas para evitar que el edificio se vea afectado por el ruido ambiental y los focos sonoros existentes en la zona. • Propuestas de mejoras para reducir el impacto acústico sobre los vecinos de la zona durante el periodo de ejecución de las obras. • Innovación acústica o mejoras técnicas en los materiales y soluciones de los sistemas constructivos de edificios. • Innovación acústica o mejoras técnicas en los materiales y soluciones empleados en la obra o edificio. • Propuesta de mediciones acústicas de verificación de prestaciones adicionales a las establecidas por la normativa vigente.
Indicadores	Porcentaje de licitaciones de obras públicas y de edificios de promoción municipal, en un periodo de cinco años, en las que se han introducido en el pliego de condiciones criterios acústicos puntuables, respecto al total de licitaciones en el mismo periodo.
Resultado Esperado	<p>Los beneficios son cualitativamente muy importantes, ya que la administración pública establece para sus proyectos una base para la prevención de la contaminación acústica, favoreciendo la adjudicación a empresas que garanticen criterios de prevención y corrección de la contaminación acústica en las diferentes fases del proyecto.</p> <p>Por otra parte, es una medida claramente positiva en cuanto al grado de impacto acústico recibido por los vecinos, al establecerse medidas de prevención y corrección de la contaminación acústica de forma integral para toda la obra o edificación, en sus diferentes fases: ejecutiva y operativa.</p>

PA SALAMANCA - MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS	
ESTRATEGIA: E.2. URBANISMO Y EDIFICACIÓN	
LÍNEA DE ACTUACIÓN: E2.2. Edificación y obras públicas	
PROPUESTA: Ensayos “in situ” previos a la concesión de licencias de primera ocupación	
CÓDIGO: E2.2-2	
Objetivos	El objetivo fundamental de esta medida es fomentar el uso del transporte colectivo frente al vehículo privado, optimizando las condiciones de movilidad del transporte público, con la intención de reducir los niveles de ruido ambiental en el municipio.
Descripción	<ul style="list-style-type: none"> • Supervisión de informes acústicos: Se deberá supervisar que: <ul style="list-style-type: none"> - El promotor haya presentado los informes acústicos. - Los informes acústicos hayan sido realizados por una Entidad de Evaluación Acústica que haya declarado entre sus campos de actuación la “medida de niveles sonoros” y la “medida de aislamientos acústicos”. Nota: En el caso de aulas, también “medida de tiempos de reverberación”. - En los informes acústicos se contemple que se cumple con los valores límite establecidos en el DB HR Protección frente al Ruido, y en la Ley 5/2009 del Ruido de Castilla y León, o en su defecto, el responsable deberá comprobar por sí mismo que a partir de dichos resultados se puede concluir el cumplimiento de dichos valores límite. • El responsable de la supervisión deberá tener los conocimientos necesarios para poder llevar a cabo una adecuada evaluación, por lo que se propone: <ul style="list-style-type: none"> - Formación y especialización en la revisión de informes acústicos para detectar posibles incoherencias, errores, falta de información, muestreo mal realizado, etc. Deberá estar orientada a adquirir conocimientos sobre muestreos y ensayos acústicos en el ámbito de la edificación. • Designación de un responsable para la toma de decisiones en caso de que no se cumplan los valores límite exigibles: El Ayuntamiento deberá designar un responsable que determine las acciones a llevar a cabo con carácter previo a que se conceda la licencia de primera ocupación de un edificio.
Indicadores	Número de reclamaciones recibidas por este motivo en relación al número de licencias de primera ocupación de edificios concedidas (Periodo anual).
Resultado Esperado	El resultado esperado es que no se produzca ningún tipo de reclamación al Ayuntamiento por haber concedido una licencia de primera ocupación de un edificio sin que se hubiera aportado previamente los informes acústicos “in situ” correspondientes, así como fomentar una mayor calidad acústica en los edificios que se construyan en el municipio.

PA SALAMANCA - MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS	
ESTRATEGIA: E.2. URBANISMO Y EDIFICACIÓN	
LÍNEA DE ACTUACIÓN: E2.2. Edificación y obras públicas	
PROPUESTA: Gestión de la emisión sonora de obras y maquinaria	
CÓDIGO: E2.2-3 (MODIFICADA)	
Objetivos	El objetivo fundamental de esta medida es fomentar el uso del transporte colectivo frente al vehículo privado, optimizando las condiciones de movilidad del transporte público, con la intención de reducir los niveles de ruido ambiental en el municipio.
Descripción	<p>Las obras de construcción deben cumplir unos requisitos que se especifican en el Artículo 31 de la Ley 5/2009 del Ruido de Castilla y León, especialmente en lo relativo a la emisión sonora y a los horarios de ejecución.</p> <p>Por ello, se propone que el Ayuntamiento, en el momento de la concesión de la licencia de una obra, establezca unos requisitos que deberá cumplir el promotor, entre otros:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Limitación de los horarios en que puede ejecutarse dicha obra. • Indicación de que la maquinaria a emplear deberá cumplir con los requisitos acústicos contemplados en el Real Decreto 212/2002, y que deberá disponer de la correspondiente declaración de conformidad, ficha técnica, y potencia acústica garantizada. • Indicación de que la maquinaria deberá tener su marcado CE y potencia acústica garantizada de forma visible, legible e indeleble sobre la máquina. • Indicación de que debe cumplir los requisitos establecidos en el Artículo 31 de la Ley 5/2009 del Ruido de Castilla y León.
Indicadores	<ul style="list-style-type: none"> • Número de denuncias de ciudadanos por ruidos de obras públicas en relación al número de obras públicas llevadas a cabo a cabo en el municipio. (Periodo anual) <u>y número que se convierten en expedientes sancionadores.</u> • Número de denuncias de ciudadanos por ruidos de obras de edificación en relación al número de obras de edificación llevadas a cabo a cabo en el municipio. (Periodo anual).
Resultado Esperado	Mediante la aplicación de esta medida se espera una reducción significativa del impacto acústico percibido por la población debido a la ejecución de obras públicas y de edificación en el municipio. Esta disminución dependerá del grado de control posterior que se lleve a cabo sobre las emisiones de la maquinaria, y de las medidas correctoras que se apliquen en cada caso.

PA SALAMANCA - MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS	
ESTRATEGIA: E.3. ACTIVIDADES INDUSTRIALES Y COMERCIALES	
LÍNEA DE ACTUACIÓN: E3.1. Medidas de gestión	
PROPUESTA: Gestión de proyectos acústicos para actividades	
CÓDIGO: E3.1-1	
Objetivos	El objetivo fundamental de esta medida es fomentar el uso del transporte colectivo frente al vehículo privado, optimizando las condiciones de movilidad del transporte público, con la intención de reducir los niveles de ruido ambiental en el municipio.
Descripción	<p>La Ley 5/2009, de 4 de junio, del ruido de Castilla y León, en su Artículo 4, establece que la inspección de las actividades es una competencia de cada Municipio.</p> <p>Igualmente, se contempla que en los municipios de más de 20.000 habitantes la prestación del servicio de control del ruido tiene la consideración de un servicio de prestación obligatoria.</p> <p>Por todo ello, se considera que es fundamental que el Ayuntamiento pueda proporcionar a sus ciudadanos un adecuado servicio de control del ruido para que bien de oficio, bien mediando denuncia, el Ayuntamiento pueda inspeccionar y controlar las actividades ruidosas existentes en el municipio.</p> <p>Para potenciar la gestión y el control de los proyectos acústicos para actividades se proponen las siguientes medidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elaboración de formularios contemplando la documentación acústica que debe entregar el promotor para la puesta en marcha de la actividad. • Supervisión de los proyectos acústicos e informes acústicos relacionados con la actividad.
Indicadores	<ul style="list-style-type: none"> • Nº de denuncias o reclamaciones por año. • Nº de repetición de denuncias ocasionadas por la misma actividad. • Nº de sanciones de incumplimiento por año.
Resultado Esperado	<ul style="list-style-type: none"> • Tener un mínimo control acústico de las actividades. • Concienciar a los promotores de este tipo de actividades de la importancia de prevenir el ruido y potenciar que tengan en cuenta el aspecto acústico a la hora de adquirir maquinaria más silenciosa, a la hora de intentar ubicar dicha maquinaria de forma que no incida directamente en el vecindario, etc.

PA SALAMANCA - MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS	
ESTRATEGIA: E.3. ACTIVIDADES INDUSTRIALES Y COMERCIALES	
LÍNEA DE ACTUACIÓN: E3.1. Medidas de gestión	
PROPUESTA: Control de actividades industriales, comerciales y de servicios	
CÓDIGO: E3.1-2	
Objetivos	El objetivo fundamental de esta medida es fomentar el uso del transporte colectivo frente al vehículo privado, optimizando las condiciones de movilidad del transporte público, con la intención de reducir los niveles de ruido ambiental en el municipio.
Descripción	<p>Establecer un procedimiento para recepcionar y tramitar denuncias en materia de ruidos procedentes de actividades en el cual se establezca: a quién debe dirigir el ciudadano la denuncia, dónde debe presentarse la denuncia, quién es el responsable de tramitar dicha denuncia, qué actuaciones se llevarán a cabo una vez presentada la denuncia (inspecciones, actas, plazos...) y qué respuesta se dará finalmente al ciudadano que presentó la denuncia.</p> <p>Disponer de los medios necesarios para poder llevar a cabo todos los tipos de controles acústicos contemplados en la Ley 5/2009 del Ruido de Castilla y León.</p> <p>Formación y especialización de técnicos municipales en el conocimiento de mediciones acústicas y en todos los tipos de controles contemplados en la Ley 5/2009 del Ruido de Castilla y León: medidas de niveles sonoros, de aislamientos acústicos a ruido aéreo, de aislamientos acústicos a ruido de impacto, de vibraciones, de tiempos de reverberación. La formación deberá estar orientada a adquirir conocimientos sobre ensayos acústicos, así como sobre los informes de resultados derivados de ellos.</p>
Indicadores	<ul style="list-style-type: none"> • Nº de denuncias por año. • Nº de repetición de denuncias ocasionadas por la misma actividad. • Nº de sanciones de incumplimiento por año.
Resultado Esperado	<p><input type="checkbox"/> Concienciación de las actividades de que deben cumplir con los requisitos de la Ley 5/2009 del Ruido de Castilla y León, ya que el Ayuntamiento podrá llevar a cabo todos los controles necesarios.</p>

PA SALAMANCA - MEDIDAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS	
ESTRATEGIA: E.3. ACTIVIDADES INDUSTRIALES Y COMERCIALES	
LÍNEA DE ACTUACIÓN: E3.2. Participación ciudadana y formación	
PROPUESTA: Potenciar la formación de la Policía local en materia de ruidos	
CÓDIGO: E3.2-1	
Objetivos	El objetivo fundamental de esta medida es fomentar el uso del transporte colectivo frente al vehículo privado, optimizando las condiciones de movilidad del transporte público, con la intención de reducir los niveles de ruido ambiental en el municipio.
Descripción	<p>Para desarrollar esta medida se proponen una serie de actuaciones en las que destacan posibles líneas de formación asociadas a la gestión y control del ruido derivado de las actividades de ocio y que pueden entenderse como formación en nuevos conceptos o formación de refuerzo y actualización de conocimientos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Formación referente a los valores límite de niveles sonoros producidos por emisores acústicos, valores de aislamiento acústico de actividades y valores límite de vibraciones, respecto a edificaciones destinadas a vivienda, usos residenciales, hospitalarios, educativos o culturales, aplicables en el municipio. • Formación referente a uso y manejo de sonómetros y otros equipos de medición acústica, para la comprobación y medición de los índices acústicos adecuados en caso de intervención por denuncia o para las comprobaciones de funcionamiento en los locales de ocio previa autorización o licencia de apertura. • Formación en los diferentes métodos de medición para garantizar la obtención de resultados válidos y objetivos. • Formación en legislación aplicable en materia de licencias, horarios y cierre y espectáculos públicos aplicables en el municipio. • Formación en materia de contaminación acústica y sus efectos sobre las personas y el medioambiente. • Aumento de competencias de la Policía Local en materia de medición, gestión y control de ruidos.
Indicadores	<ul style="list-style-type: none"> • Nº de agentes de la Policía Local que han recibido formación en materia de ruidos en áreas de ocio respecto al Nº total de agentes de Policía Local de la ciudad (Periodicidad anual). • Nº total de denuncias atendidas relacionadas con el ruido respecto al Nº de denuncias recibidas por causa de actividades de ocio (Periodicidad anual).
Resultado Esperado	<p>La aplicación de la medida de potenciación de la formación de la Policía Local en materia de ruidos puede llegar a aportar diversos beneficios:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fomentaría los conocimientos en materia de ruidos y la versatilidad de los agentes de la policía local. • Agilizaría la tramitación de denuncias por ruido procedentes de actividades de ocio. • Mejoraría la información que los agentes puedan dar a los ciudadanos. • Concienciaría a los titulares de las actividades de ocio de que va a existir un control efectivo en el momento en que incumplan los requisitos de niveles sonoros establecidos en la Ley 5/2009 del Ruido de Castilla y León, y por tanto les disuadiría de causar molestias en el vecindario.

10 - DISPOSICIONES PREVISTAS PARA EVALUAR LA APLICACIÓN Y LOS RESULTADOS DEL PLAN DE ACCIÓN

El sistema de gestión propuesto para los planes de acción incluye una sistemática para la evaluación y seguimiento de las medidas presentadas, basada en una serie de indicadores para valorar la evolución de las medidas propuestas y para soportar la toma de decisiones. Su seguimiento y actualización permitirá contrastar la validez de las actuaciones planteadas e identificar la necesidad de ajustes o de acciones complementarias a las presentadas.