

**PLAN DE ACCIÓN EN MATERIA DE  
CONTAMINACIÓN ACÚSTICA**

**DE FERROCARRILS DE LA GENERALITAT DE  
CATALUNYA**

**2013 - 2018**

Diciembre 2015

## INDICE

	<u>Pág.</u>
1. DESCRIPCION DE LAS INFRAESTRUCTURAS .....	1
1.1. Ámbito de estudio .....	1
1.1.1. Línea Barcelona – Vallés o Metro del Vallés.....	2
1.1.2. Línea Llobregat – Anoia entre Barcelona y Olesa de Montserrat.....	3
1.1.3. Parámetros fundamentales de las líneas .....	4
1.2 EL TRAZADO.....	5
1.2.1. El trazado de la Línea Barcelona – Vallés o Metro del Vallés.....	5
1.2.2. El trazado de la Línea Llobregat – Anoia entre Barcelona y Martorell Enllaç .....	5
1.2.2.1 El trazado entre Martorell Enllaç – Estación Olesa de Montserrat. ....	6
2. RESUMEN DE LAS TAREAS CARTOGRAFICAS.....	7
2.1. Mapas estratégicos .....	7
2.1.1. Línea Barcelona – Vallés o Metro del Vallés.....	7
2.1.2. Línea Llobregat – Anoia. Barcelona – Estación Olesa de Montserrat.....	7
3. EVALUACION DEL NUMERO APROXIMADO DE PERSONAS Y VIVIENDAS EXPUESTAS AL RUIDO.....	8
3.1. Línea Barcelona – Vallés o Metro del Vallés. Población por tramos en los índices Lden i Ln. ....	8
3.2. Línea Llobregat – Anoia. Barcelona – Olesa de Montserrat.....	9
4. RESUMEN DEL TRÁMITE DE APROBACIÓN Y RELACIÓN DE ALEGACIONES DE LOS MAPAS ESTRATÉGICOS DE RUIDO .....	11
4.1. Tràmites de información pública .....	11
4.2. Tràmites de aprobación.....	11
5. CUMPLIMIENTO DEL PLAN HASTA EL 2013 .....	11
5.1. Grupo de medidas periódicas .....	11
5.2. Grupo de medidas puntuales .....	11
5.3. Otras medidas adicionales realizadas i no incluidas en el plan:.....	13
6. MEDIDAS PLAN 2013-2018.....	15
6.1. Grupo de medidas periódicas .....	15
6.1. Grupo de medidas puntuales .....	18
7. CALENDARIO DE LAS MEDIDAS PREVISTAS HASTA 2018 .....	21
8. CONCLUSIONES.....	21

## 1. DESCRIPCIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS

### 1.1. Ámbito de estudio

Las líneas de FGC que pertenecen al ámbito de estudio son: la totalidad de la Línea Barcelona - Vallés y la Línea Llobregat - Anoia entre Barcelona y Olesa de Montserrat. Ambas líneas responden básicamente a las de un Metro que conecta Barcelona con su corona urbana.

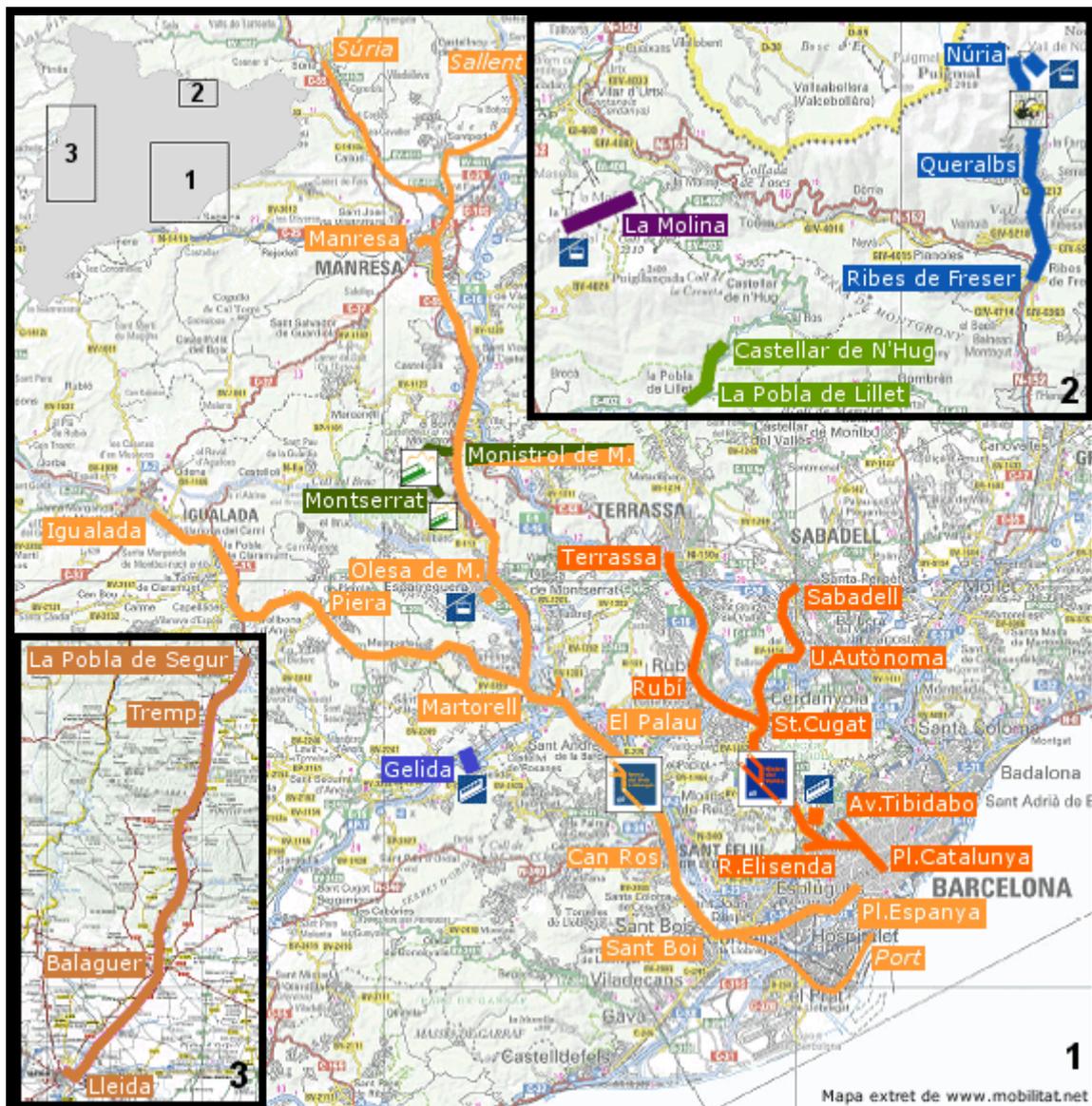


Figura 1.1. Mapa general de FGC

### 1.1.1. Línea Barcelona – Vallés o Metro del Vallés

Esta Línea transcurre por la ciudad de Barcelona y el Vallés Occidental a su paso por Sant Cugat del Vallés, Rubí, Sant Quirze del Vallés, Terrassa, Cerdanyola y Sabadell.

La orografía moldea el tren en los sectores entre Les Planes y Sant Cugat del Vallés, Barcelona y Sant Quirze, mientras que entre Sant Quirze y Sabadell se abre a la llanura vallesana. La velocidad del aire en estos ámbitos es calma, no supera habitualmente los 0,2 m / s, dado el apantallamiento orográfico natural de buena parte del recorrido y el suave descender hacia la llanura.

En el sector comprendido entre Sant Cugat del Vallés y Terrassa el trazado aprovecha el valle de la riera de Rubí la que canaliza el aire en sentido de terral las mañanas y de marinada por las tardes, siguiendo la dirección del trazado.

Formada por 6 líneas de ancho internacional. Todas tienen origen en la estación de Pl. Catalunya y conectan Barcelona con Terrassa, Sabadell, Rubí, Sant Cugat del Vallés y el campus de la Universidad Autónoma de Bellaterra. Las líneas están numeradas por una letra, un número y un color. Así, la letra "S" se utiliza para líneas con un servicio suburbano, mientras que la letra "L" indica que la Línea es de carácter urbano.

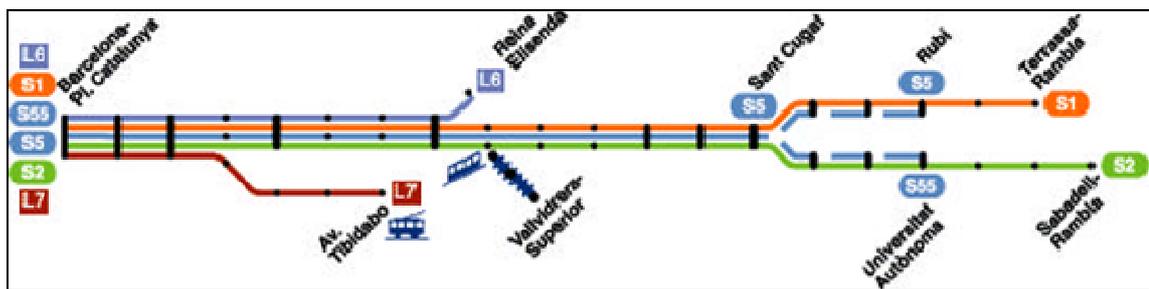


Figura 1.2. Línea Barcelona Vallés o Metro del Vallés.

La Línea se ha dividido en tramos con características homogéneas de tráfico y condiciones de circulación que se definen en la tabla siguiente:

LINEA BARCELONA - VALLES o Metro del Vallés				
	COORDENADAS PK INICIAL		COORDENADAS PK FINAL	
	x	y	x	y
Tramo 1: Barcelona - Sant Cugat E..	0426903	04583940	0423115	04591462
Tramo 2: Sant Cugat E.- UAB E.	0423115	04591462	0425195	04595172
Tramo 3: UAB E.- Sabadell E.	0425195	04595172	0425079	04599099
Tramo 4: Sant Cugat E. – Rubí E.	0423115	04591462	0419466	04593265
Tramo 5: Rubí E. - túnel Terrassa	0419342	04593440	0417579	04600049

LINEA BARCELONA - VALLES	n día	n tarde	n noche
Recorrido común			
Barcelona – St. Cugat	353	25	29
Línea S1			
St. Cugat - Rubí	172	13	15
Rubí - Terrassa	145	12	16
Línea S2			
St. Cugat - UAB	181	12	14
UAB - Sabadell	124	11	11

DATOS GENERALES	T día (s)	T tarde (s)	T noche (s)
	50.400	7.200	28.800

Tabla 1.1.1 Número de circulaciones

### 1.1.2. Línea Llobregat – Anoia entre Barcelona y Olesa de Montserrat.

Transcorre per el Barcelonés y el Baix Llobregat passant per Barcelona, Cornellà, Sant Joan Despí, Sant Boi de Llobregat, Santa Coloma de Cervelló, Sant Vicenç dels Horts, Pallemà, Corbera de Llobregat, Sant Andreu de la Barca, Martorell y Castellbisbal. El cañón del río Llobregat senyala el trazado entre Cornellà y Martorell. El trayecto entre Martorell Enllaç y la estación de Olesa de Montserrat de FGC responde básicamente a un Metro que conecta Martorell con Olesa de Montserrat. En concreto este trayecto es de doble vía desde mayo del 2008.

También hay que destacar que la Línea del Llobregat no es sólo de viajeros sino que además soporta tráfico de mercancías. Antiguamente había gran diversidad de transportes, pero actualmente los únicos transportes que se hacen son los de sal, potasa y desde principios del año 2008 de automóviles entre la SEAT de Martorell y el Puerto de Barcelona. En nuestro trayecto sólo afecta el transporte de sal y potasa de Sallent y Súria.

Está formada por 6 líneas de anchura métrica, una de ellas, la L8, con una prolongación durante las horas puntas, la S33. Utiliza un código análogo a la Línea Barcelona - Vallés pero añadiendo la letra "R" para referirse a servicios de cercanías o regionales. El origen de las líneas se encuentra en la Pl. Espanya.

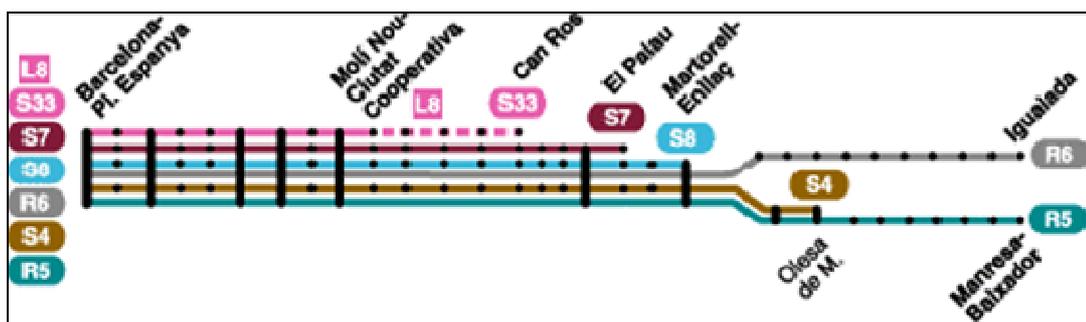


Figura 1.3. Línea Llobregat - Anoia.

La Línea se ha dividido en tramos con características homogéneas de tráfico y condiciones de circulación que se definen en la tabla siguiente:

LINEA LLOBREGAT - ANOIA - BARCELONA – OLESA DE MONTSERRAT				
	COORDENADAS PK INICIAL		COORDENADAS PK FINAL	
	x	y	x	y
Tramo 1: Bcn/Cornellà - Molí Nou	0421336	04578490	0419451	04579149
Tramo 2: Molí Nou/CC - Can Ros	0419472	04579172	0416970	04583062
Tramo 3: Can Ros - Martorell Enllaç	0416970	04583062	0490760	04593301
Tramo 4: Martorell Enllaç -Olesa de Montserrat	0490760	04593301	407336	4599412

LÍNEA LLOBREGAT - ANOIA (viajeros)	n día	n tarde	n noche
Tramo1: Barcelona – Molí Nou/CC	393	47	40
Tramo 2: Molí Nou/CC - Can Ros	259	24	31
Tramo 3: Can Ros - Martorell Enllaç	220	21	29
Tramo 4: Martorell Enllaç -Olesa de Montserrat	86	8	15

LÍNEA LLOBREGAT - ANOIA (mercancías)	n día	n tarde	n noche
St. Boi - Martorell Enllaç	5	1	0
Martorell Enllaç – Olesa de Montserrat	4	1	0

DATOS GENERALES	T día (s)	T tarde (s)	T noche (s)
		50.400	7.200

Tabla 1.1.2

### 1.1.3. Parámetros fundamentales de las líneas

La Línea Llobregat – Anoia entre Barcelona y Martorell Enllaç y la Línea Barcelona – Vallés se caracterizan en función de tres parámetros fundamentales:

- Longitud
- Velocidad
- Número de circulaciones diarias de los trenes.

Los dos primeros parámetros dependen directamente del trazado de la Línea y del tipo de trenes que se utilizan. El tercer parámetro depende de las demandas de explotación y se determina para la gestión de FGC.

La velocidad de los trenes y su longitud está directamente relacionada con el tipo de trenes utilizados en la explotación de las líneas. La velocidad también depende del trazado ya que, según transcurre la vía, el tren alcanzará más o menos velocidad.

## **1.2 El trazado**

Es uno de los elementos que afecta el tipo y magnitud del ruido provocado por los trenes. Se describen los factores del trazado determinantes en el ruido ferroviario, en qué tramos transcurre la vía en pendiente o en rampa, terraplén o trinchera o sobre puentes de hormigón o acero.

### **1.2.1. El trazado de la Línea Barcelona – Vallés o Metro del Vallés**

La Línea Barcelona - Vallés tiene una anchura de vía de 1.435 mm, está totalmente electrificada (1500 Vcc) y es de vía doble.

El tráfico de esta Línea es exclusivamente de trenes de viajeros. Su trazado se bifurca en Sant Cugat del Vallés, de donde salen dos ramales, el de la izquierda hacia Rubí y Terrassa, de 14.149 metros de longitud total y el de la derecha, hacia Bellaterra y Sabadell, de 12.237 metros, resultando un total de 41.701 metros de líneas, si se añade el tramo que es común hasta Sant Cugat del Vallés.

La velocidad máxima de circulación es de 60 km / h en el recorrido común (entre Barcelona y Sant Cugat) y puntualmente se puede llegar a los 90 km / h en algunos tramos de la Línea. Sin embargo, estas velocidades, en la práctica, no se pueden llegar a alcanzar por motivos de trazado, técnicos y de explotación comercial. La velocidad considerada en el trabajo de 40 km / h responde a los requerimientos de explotación.

En la figura siguiente se muestra el trazado general de los dos ramales de esta Línea sobre el territorio que atraviesan.

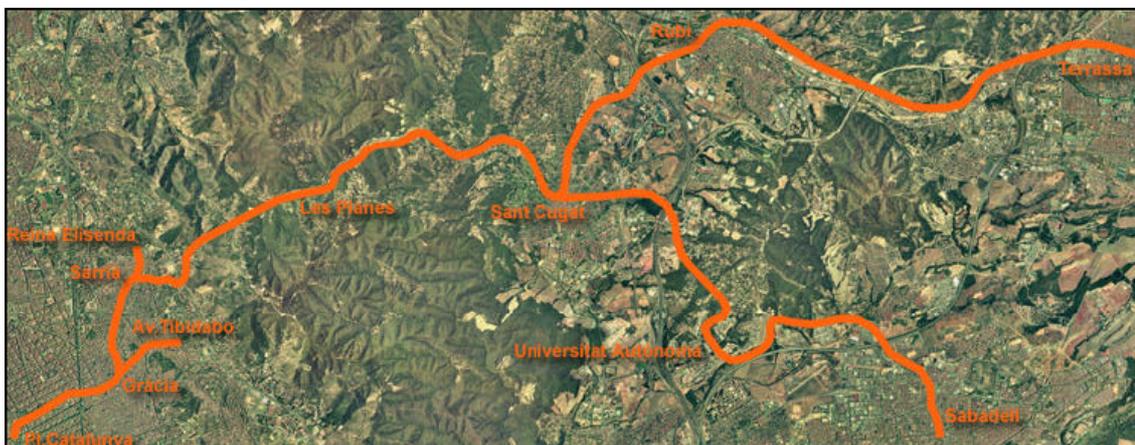


Figura 1.4 Mapa del trazado de la Línea Barcelona - Vallés

### **1.2.2. El trazado de la Línea Llobregat – Anoia entre Barcelona y Martorell Enllac**

La Línea Llobregat - Anoia tiene una anchura de vía de 1.000 mm y está totalmente electrificada. La parte de la Línea correspondiente al tramo entre Barcelona y Olesa de Montserrat se conoce también como el Metro del Baix Llobregat.

Esta Línea se bifurca en Martorell con un ramal hacia Manresa de 32.896 metros y otro hacia Igualada de 27.812 metros. Añadiendo el tramo común de 28.696 metros, se tienen un total de 89.404 metros de trazado. La Línea es de doble vía entre Barcelona y Martorell Enllaç. También se dispone de vía doble hasta Olesa de Montserrat en el ramal de Manresa. Esta Línea no es sólo de viajeros sino que también soporta un tráfico de trenes de sal, potasa y vehículos de la factoría SEAT hasta el Puerto de Barcelona. Existen los ramales destinados a este fin entre Sallent y Súria, la factoría Solvay en Martorell y el Puerto de Barcelona. También se utiliza la red de viajeros entre Manresa, Martorell y Sant Boi.

### **1.2.2.1 El trazado entre Martorell Enllaç – Estación Olesa de Montserrat.**

La Línea no es sólo de viajeros sino que también soporta un tráfico de trenes de sal y potasa. Existen los ramales destinados a este fin entre Sallent y Súria, la factoría Solvay en Martorell y el Puerto de Barcelona.

La velocidad máxima de circulación puede alcanzar 90 km / h pero en las zonas pobladas ésta se reduce notablemente y la velocidad de itinerario a campo abierto y en efectos ambientales se considera de 80 km / h. Estas velocidades, en la práctica por motivos de trazado, técnicos y de explotación comercial, no se alcanzan muy a menudo.

En la figura se muestra un plano del trazado antes de describir los tramos:



Figura 1.5. Mapa del trazado de la Línea Llobregat – Anoia

## 2. RESUMEN DE LAS TAREAS CARTOGRAFICAS

### 2.1. Mapas estratégicos

El análisis de los resultados obtenidos de las expresiones de los mapas estratégicos a escala 1: 5.000 de las dos líneas de FGC desde el punto de vista de la población se presentan a continuación.

#### 2.1.1. Línea Barcelona – Vallés o Metro del Vallés

Clave de los tramos: Tramo 1 (T1) Barcelona – Sant Cugat Estación, Tramo 2 (T2) Sant Cugat Estación – UAB, Tramo 3 (T3) UAB Estación – Sabadell Estación, Tramo 4 (T4) Sant Cugat Estación – Rubí Estación, Tramo 5 (T5) Rubí Estación – Túnel Terrassa.

Línea Barcelona - Vallés o Metro del Vallés				
	PK INICIAL		PK FINAL	
	x	y	x	y
Tramo 1: Barcelona - Sant Cugat E.	0426903	04583940	0423115	04591462
Tramo 2: Sant Cugat E.- UAB E.	0423115	04591462	0425195	04595172
Tramo 3: UAB E.- Sabadell E.	0425195	04595172	0425079	04599099
Tramo 4: Sant Cugat E. – Rubí E.	0423115	04591462	0419466	04593265
Tramo 5: Rubí E. - Túnel Terrassa	0419466	04593265	0417579	04600049

Línea Barcelona - Vallés o Metro del Vallés						
Zona de estudio		Tramo 1	Tramo 2	Tramo 3	Tramo 4	Tramo 5
Superficie Km <sup>2</sup>	64>L <sub>den</sub> >55	0,842	0,280	0,171	0,221	0,501
	74>L <sub>den</sub> >65	0,129	0,058	0,039	0,045	0,100
	L <sub>den</sub> >75	0,075	0,045	0,033	0,035	0,069

Línea Barcelona - Vallés o Metro del Vallés						
Zona de estudio		T1	T2	T3	T4	T5
Población Centenes	64>L <sub>den</sub> >55	37	22	4	14	4
	74>L <sub>den</sub> >65	4	0	0	0	0
	L <sub>den</sub> >75	0	0	0	0	0

Tablas 2.1.1 Índice L<sub>den</sub> de la Línea Barcelona – Vallés.

#### 2.1.2. Línea Llobregat – Anoia. Barcelona – Estación Olesa de Montserrat

Clave de los tramos de la Línea Llobregat - Anoia: Tramo 1 (T1) Barcelona / Cornellà - Molí Nou (Ciudad Cooperativa); Tramo 2 (T2) Molí Nou (Ciudad Cooperativa) - Can Ros; Tramo 3 (T3) Can Ros - El Palau; Tramo 4 (T4) El Palau - Martorell Enllaç.

Línea Llobregat - Anoia. Barcelona – Olesa de Montserrat				
	PK INICIAL		PK FINAL	
	x	y	X	y
Tramo 1: Bcn/Cornellà - Molí Nou	0421336	04578490	0419451	04579149
Tramo 2: Molí Nou/CC - Can Ros	0419472	04579172	0416970	04583062
Tramo 3: Can Ros - Martorell Enllaç	0416970	04583062	0490760	04593301
Tramo 4: Martorell Enllaç – Olesa	0490760	04593301	0407336	04599412

Línea Llobregat – Anoia. Barcelona – Olesa de Montserrat					
		Tramo 1	Tramo 2	Tramo 3	Tramo 4
Superfície e Km <sup>2</sup>	64>L <sub>den</sub> >55	0,561	0,702	1,229	0,498
	74>L <sub>den</sub> >65	0,056	0,089	0,152	0,078
	L <sub>den</sub> >75	0,030	0,055	0,089	0,051

Línea Llobregat – Anoia. Barcelona – Olesa de Montserrat					
	Zona de estudio	Tramo 1	Tramo 2	Tramo 3	Tramo 4
Población Centenes	64> L <sub>den</sub> >55	5	9	23	5
	74> L <sub>den</sub> >65	0	5	19	0
	L <sub>den</sub> >75	0	0	0	0

 Tablas 2.1.2 Índice L<sub>den</sub> de la Línea Llobregat - Anoia

### 3. EVALUACION DEL NUMERO ESTIMADO DE PERSONAS Y VIVIENDAS EXPUESTAS AL RUIDO

#### 3.1. Línea Barcelona – Vallés o Metro del Vallés. Población por tramos en los índices L<sub>den</sub> i L<sub>n</sub>.

Clave de los tramos: Tramo1 (T1) Barcelona – Sant Cugat Estació, Tramo 2 (T2): Sant Cugat Estación – UAB, Tramo 3 (T3): UAB Estación – Sabadell Estación, Tramo 4 (T4) Sant Cugat Estación – Rubí Estación, Tramo 5 (T5) Rubí Estación – Túnel Terrassa.

Línea Barcelona – Vallés o Metro del Vallés					
Número de personas expuestas (centenas)					
TRAMOS	T1	T2	T3	T4	T5
L <sub>den</sub> 50-54	-	-	-	-	-
L <sub>den</sub> 55-59	26	16	2	10	3
L <sub>den</sub> 60-64	11	6	2	4	1
L <sub>den</sub> 65-69	4	0	0	0	0
L <sub>den</sub> 70-74	0	0	0	0	0
L <sub>den</sub> >75	0	0	0	0	0

Línea Barcelona - Vallés o Metro del Vallés					
Número de personas expuestas (centenas)					
TRAMOS	T1	T2	T3	T4	T5
L <sub>n</sub> 50-54	7	2	0	1	0
L <sub>n</sub> 55-59	1	0	0	0	0
L <sub>n</sub> 60-64	0	0	0	0	0
L <sub>n</sub> 65-69	0	0	0	0	0
L <sub>n</sub> 70-74	0	0	0	0	0
L <sub>n</sub> >75	-	-	-	-	-

 Tablas 3.1 Resumen de población expuesta por los índices L<sub>den</sub> i L<sub>n</sub> de la Línea Barcelona – Vallés

<b>Línea Barcelona - Vallés o Metro del Vallés</b>					
Número de viviendas expuestas (decenas)					
TRAMOS	T1	T2	T3	T4	T5
L <sub>d</sub> 50-55	91	55	7	36	9
L <sub>d</sub> 55-60	38	21	6	15	2
L <sub>d</sub> 60-65	13	0	1	1	0
L <sub>d</sub> 65-70	1	0	0	0	0
L <sub>d</sub> >70	1	0	0	0	0

<b>Línea Barcelona - Vallés o Metro del Vallés</b>					
Número de viviendas expuestas (decenas)					
TRAMOS	T1	T2	T3	T4	T5
L <sub>e</sub> 50-55	26	6	0	5	0
L <sub>e</sub> 55-60	2	0	0	0	0
L <sub>e</sub> 60-65	1	0	0	0	0
L <sub>e</sub> 65-70	0	0	0	0	0
L <sub>e</sub> >70	0	0	0	0	0

<b>Línea Barcelona - Vallés o Metro del Vallés</b>					
Número de viviendas expuestas (decenas)					
TRAMOS	T1	T2	T3	T4	T5
L <sub>n</sub> 50-55	26	6	0	5	0
L <sub>n</sub> 55-60	2	0	0	0	0
L <sub>n</sub> 60-65	1	0	0	0	0
L <sub>n</sub> 65-70	0	0	0	0	0
L <sub>n</sub> >70	0	0	0	0	0

Tablas 3.2 Resumen de las viviendas expuestas para los índices L<sub>d</sub>, L<sub>e</sub> i L<sub>n</sub> de la Línea Barcelona – Vallés

Nota: los valores de Barcelona – Vallés, están actualizados según los resultados de la actuación del Tramo 1 descrita en el apartado 5.3 del presente documento.

El Tramo T1 linda i supera con el valor inmisión del L<sub>n</sub> de 55 dBA i del L<sub>d</sub> de 65 dBA, por ese motivo es necesario proponer actuaciones contra el ruido.

### **3.2. Línea Llobregat – Anoia. Barcelona – Olesa de Montserrat.**

Clave de los tramos de la Línea Llobregat - Anoia: Tramo 1 (T1) Barcelona – Molí Nou (Ciutat Cooperativa); Tramo 2 (T2) Molí Nou (Ciutat Cooperativa) – Can Ros; Tramo 3 (T3) Can Ros – Martorell Enllaç; Tramo 4 (T4) Martorell Enllaç – Olesa de Montserrat.

<b>Línea Llobregat – Anoia. Barcelona – Olesa de Montserrat</b>				
Número de personas expuestas (centenas)				
TRAMOS	T1	T2	T3	T4
L <sub>den</sub> 50-54	-	-	-	-
L <sub>den</sub> 55-59	3	5	10	3
L <sub>den</sub> 60-64	2	4	13	2
L <sub>den</sub> 65-69	0	5	19	0
L <sub>den</sub> 70-74	0	0	0	0
L <sub>den</sub> >75	0	0	0	0

<b>Línea Llobregat – Anoia. Barcelona – Olesa de Montserrat</b>				
Número de personas expuestas (centenas)				
TRAMOS	T1	T2	T3	T4
L <sub>n</sub> 50-54	0	2	9	1
L <sub>n</sub> 55-59	0	1	0	0
L <sub>n</sub> 60-64	0	0	0	0
L <sub>n</sub> 65-69	0	0	0	0
L <sub>n</sub> 70-74	0	0	0	0
L <sub>n</sub> >75	-	-	-	-

 Tablas 3.3 Resumen de población expuesta para los índices L<sub>den</sub> i L<sub>n</sub> de la Línea Llobregat - Anoia.

<b>Línea Llobregat – Anoia. Barcelona – Olesa de Montserrat</b>				
Número de viviendas expuestas (decenas)				
TRAMOS	T1	T2	T3	T4
L <sub>d</sub> 50-54	10	18	35	9
L <sub>d</sub> 55-59	7	14	44	8
L <sub>d</sub> 60-64	0	17	65	0
L <sub>d</sub> 65-69	0	0	0	0
L <sub>d</sub> >70	0	0	0	0

<b>Línea Llobregat – Anoia. Barcelona – Olesa de Montserrat</b>				
Número de viviendas expuestas (decenas)				
TRAMOS	T1	T2	T3	T4
L <sub>e</sub> 50-54	0	8	30	3
L <sub>e</sub> 55-59	0	5	0	0
L <sub>e</sub> 60-64	0	0	0	0
L <sub>e</sub> 65-69	0	0	0	0
L <sub>e</sub> >70	0	0	0	0

<b>Línea Llobregat – Anoia. Barcelona – Olesa de Montserrat</b>				
Número de viviendas expuestas (decenas)				
TRAMOS	T1	T2	T3	T4
L <sub>n</sub> 50-54	0	8	30	3
L <sub>n</sub> 55-59	0	5	0	0
L <sub>n</sub> 60-64	0	0	0	0
L <sub>n</sub> 65-69	0	0	0	0
L <sub>n</sub> >70	0	0	0	0

 Tablas 3.4 Resumen de las viviendas expuestas para los índices L<sub>d</sub>, L<sub>e</sub> i L<sub>n</sub> de la Línea Llobregat - Anoia.

De acuerdo con la legislación catalana, en las zonas alrededor de una infraestructura ferroviaria se aplica la zonificación de una zona de sensibilidad acústica moderada, es decir, 65 dBA diurnos y 55 nocturnos. Hay que proponer actuaciones contra el ruido en el Tramo T2 ya que se superan los valores máximos nocturnos.

## 4. RESUMEN DEL TRÁMITE DE APROBACIÓN Y RELACIÓN DE ALEGACIONES DE LOS MAPAS ESTRATEGICOS DE RUIDO

### 4.1. Trámites de información pública

La Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre, somete a informació pública los mapas estratégicos de ruido de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya donde sobrepasan los 30.000 trenes/año (publicado en el DOGC, núm. 6665, de 16 de julio de 2014).

- Sistema de divulgación de la información, en el proceso de exposición pública, a la población. La información es consultable en la web del Departament de Política Territorial i Obres Públiques.
- Recopilación de alegaciones. No hay alegaciones.

### 4.2. Trámites de aprobación

La Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre aprueba los "Mapas estratégicos de ruido de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya donde sobrepasan los 30.000 trenes/año", el 16 de octubre de 2014. Aprobación publicada en el DOGC, nº. 6736, de 27 de octubre de 2014.

Los mapas se pueden consultar en la web del Departament de Territori i Sostenibilitat ([www.gencat.cat/territori](http://www.gencat.cat/territori))

## 5. CUMPLIMIENTO DEL PLAN HASTA EL 2013

### 5.1. Grupo de medidas periódicas

Las medidas periódicas previstas en el plan anterior eran:

- Auscultación de la vía
- Esmerilado de carriles
- Torneado de ruedas
- Formación del personal

Las cuatro medidas se han desarrollado según las previsiones durante el periodo de vigencia del plan, y las 3 primeras está previsto que se sigan desarrollando durante los próximos años.

### 5.2. Grupo de medidas puntuales

Las medidas puntuales previstas en el plan anterior eran:

- Prolongación de Terrassa
- Prolongación de Sabadell
- Renovación de carril
- Adquisición de nuevos trenes
- Bateadora con pantallas acústicas L-A
- Procedimiento de quejas de ruido
- Procedimiento de autorizaciones de nuevas construcciones en la zona de afección al ferrocarril

A continuació analitzamos el grado de cumplimiento de estas medidas individualmente:

- Prolongación de Terrassa:

Se ha realizado la modelización de la transmisión de ruidos y vibraciones y se ha construido la superestructura de vía siguiendo los criterios de este estudio. Esta infraestructura ya se encuentra en servicio desde el mes de julio de 2015

- Prolongación de Sabadell:

Se ha realizado la modelización de la transmisión de ruidos y vibraciones y se ha proyectado la superestructura de vía siguiendo los criterios de este estudio. Esta infraestructura no se encuentra todavía en servicio.

- Renovación de carril:

Se han realizado las renovaciones previstas en el plan, según el calendario previsto.

- Adquisición de nuevos trenes:

Se han realizado las adquisiciones previstas, según el calendario previsto. Las nuevas unidades son más eficientes en cuanto a la emisión de ruido, y cumplen las normas UNE ISO 3095 para las medidas de ruido exterior con unos niveles inferiores a 65 dB en régimen estacionario y 73 dB a la velocidad máxima (90 km / h) y UNE eN ISO 3381 para la medida del ruido interior del vehículo.

- Bateadora con pantallas acústicas L-A:

Se ha realizado la adquisición prevista, según el calendario previsto.

- Estudio rugosidad

Se ha realizado el estudio según las previsiones, ayudando a optimizar los trabajos de esmerilado de vía y torneado de ruedas.

-Procedimiento de quejas de ruidos

Se ha implantado y en el plan actual será una de las medidas periódicas. El procedimiento determina que en caso de recibir una queja se procede a realizar medidas sismométricas de contraste con la normativa y una revisión de la vía de la zona afectada. En función de los resultados de estas medidas se determinan las actuaciones a emprender.

- Procedimiento de autorizaciones de nuevas construcciones en la zona de afección al ferrocarril:

Se ha implantado y en el plan actual será una de las medidas periódicas. El procedimiento determina que la petición de autorización de obras en la zona de afección al ferrocarril se pide el estudio acústico correspondiente y las medidas a adoptar, justificando los niveles sonoros y los aislamientos adoptados que deberán cumplir la normativa vigente.

### 5.3. Otras medidas adicionales realizadas y no incluidas en el plan:

<b>Apantallamiento acústico en el tramo de la salida del túnel 1 en Barcelona</b>	
Tipo de acción: infraestructura vía	
Agente que promueve la acción: FGC	
Descripción / objetivo: En el mapa de ruido y posterior estudio de detalle se detecta que hay viviendas que superan los valores límite. Se construye un apantallamiento acústico (1000 m <sup>2</sup> ) para proteger las viviendas afectadas.	
Seguimiento: Lecturas posteriores a la actuación por parte de la entidad EPCA y el Ayuntamiento de Barcelona	
Ámbito de actuación: Tramo 1 Línea B-V	
Estimación del beneficio a obtener: Reducir el número de personas expuestas a valores por encima del límite. En concreto 15 viviendas han dejado de estar con valores por encima de la normativa. En concreto a 4m (1er piso) se ha dado una reducción de 16dB. (Conjuntamente con la actuación de vía).	
Coste económico: 410.000 €	

<b>Renovación de vía en el tramo de la salida del túnel 1 en Barcelona</b>	
Tipo de acción: superestructura de vía	
Agente que promueve la acción: FGC	
Descripción / objetivo : En el mapa de ruido y posterior estudio de detalle se detecta que hay viviendas que dan superaciones de los valores límite. Se renueva la superestructura de vía para optimizarla y conjuntamente con la actuación de apantallamiento se pueda garantizar que los valores de inmisión estén por debajo de los valores límite.	
Seguimiento: Lecturas posteriores a la actuación por parte de la entidad EPCA y el Ayuntamiento de Barcelona	
Ámbito de actuación: Tramo 1 Línea B-V	
Estimación del beneficio a obtener: Reducir el número de personas expuestas a valores por encima del límite. En concreto 15 viviendas han dejado de estar con valores por encima de la normativa. En concreto a 4m (1er piso) se ha dado una reducción de 16dB. (Conjuntamente con la actuación del apantallamiento)	
Coste económico: 400.000 €	

Renovación juntas aislantes encoladas	
Tipo de acción: superestructura de vía	
Agente que promueve la acción: FGC	
Descripción / objetivo: Renovación de las juntas aislantes por juntas tipo 30 / 90°, que reducen el golpe del paso del tren respecto a las convencionales a 90°	
Seguimiento: NO	
Ámbito de actuación: Línea L-A i B-V	
Estimación del beneficio a obtener: Reducción del ruido puntual del paso del tren sobre discontinuidades de la vía.	
Coste económico: 80.000 €	

Renovación cambios Sant Cugat	
Tipo de acción: infraestructura	
Agente que promueve la acción: FGC	
Descripción / objetivo: Sustitución de los aparatos tipo A por nuevos aparatos de tipo C, de diseño mejorado, reduciendo las discontinuidades de la vía y mejorando la rodadura	
Seguimiento: NO	
Ámbito de actuación : Municipio Sant Cugat	
Estimación del beneficio a obtener: Reducción del ruido puntual del paso del tren sobre discontinuidades de la vía	
Coste económico: 660.000€	

Actuaciones en el cambio 2B de Sant Cugat	
Tipo de acción: superestructura de vía	
Agente que promueve la acción: FGC	
Descripción / objetivo: Mejora de la vía, soldado del cambio, pantalla acústica y limitación de velocidad de paso de los trenes por encima de los cambios	
Seguimiento: Se realizan medidas previas y posteriores a la actuación	
Ámbito de actuación : Sant Cugat del Vallés	
Estimación del beneficio a obtener: Cumplimiento de los valores límite en las viviendas de la C / Lluís Companys nº 7. Reducción de 6dB en horario nocturno y 3dB en horario diurno.	
Coste económico: 25.000 €	

## 6. Medidas PLAN 2013-2018

### 6.1. Grupo de medidas periódicas

Auscultación de la vía (cada seis meses)	
Tipo de acción: superestructura de vía	Prioridad: alta. Afecta a todas las líneas
Agente que promueve la acción: FGC	Agente a quien se dirige la acción: Mantenimiento
Descripción / objetivo: cada 2 meses se realiza una lectura completa de toda la Línea. Con esta auscultación se detectan los tramos más problemáticos de geometría de vía y de desgaste o rugosidades de los carriles, que entonces son objeto de reparación (generalmente vía Baton, sustitución de carriles / traviesas o esmerilado de carriles), produciendo una mejor rodadura del tren y por tanto, una reducción de ruido	
Seguimiento: actualización cada 2 meses	
Ámbito de actuación : Líneas Barcelona – Vallés y Llobregat - Anoya	
Recursos: incluido en el Plan de Mantenimiento	
Estimación del beneficio a obtener: caracterización de las zonas más degradadas y planificación de las tareas de mantenimiento. Es una medida indirecta	

<b>Esmerilado de carriles</b>	
Tipo de acción: superestructura de vía	Prioridad: alta. Afecta a todas las líneas
Agente que promueve la acción: FGC	Agente a quien se dirige la acción: Mantenimiento
Descripción / objetivo: a partir de la priorización determinada con los trabajos periódicos de auscultación se restituye el perfil óptimo de la cabeza del carril para garantizar la calidad de la rodadura. Reducción en la generación del ruido	
Seguimiento: auscultación cada 2 meses	
Ámbito de actuación : Líneas Barcelona – Vallés y Llobregat - Anoia	
Recursos: incluido en el Plan de Mantenimiento	
Estimación del beneficio a obtener: reducción del orden de los 3-5 dB de una vía recién esmerilada y una vía antes de esmerilar.	

<b>Torneado de ruedas cada 120.000 km</b>	
Tipo de acción: material móvil	Prioridad: alta. Afecta a todas las líneas
Agente que promueve la acción: FGC	Agente a quien se dirige la acción: Mantenimiento
Descripción / objetivo: se restituye el perfil óptimo de la rueda, consiguiendo una mejor rodadura del tren y, por tanto, una reducción del ruido. Reducción en la generación del ruido.	
Seguimiento: NO	
Ámbito de actuación : Líneas Barcelona – Vallés y Llobregat - Anoia	
Recursos: incluido en el Plan de Mantenimiento	
Estimación del beneficio a tener: principalmente se trata de una medida preventiva para evitar incrementos del ruido.	

<b>Procedimiento en caso de quejas de ruidos</b>	
Tipo de acción: regulación y cumplimiento de la normativa	Prioridad: alta. Afecta a todas las líneas
Agente que promueve la acción: FGC	Agente a quien se dirige la acción: Operaciones/Mantenimiento
Descripción / objetivo: En caso de recibir una queja se procederá a realizar medidas sónicas de contraste con la normativa y una revisión de la vía de la zona afectada. En función de los resultados de estas medidas se determinan las actuaciones a emprender.	
Seguimiento: NO	
Ámbito de actuación : Líneas Barcelona – Vallés y Llobregat - Anoia	
Recursos: Plan de Mantenimiento	
Estimación del beneficio a obtener: determinar claramente la manera de proceder una vez detectado un problema puntual, y fijar la solución particular	

<b>Procedimiento autorizaciones nuevas construcciones en la zona de afección al ferrocarril</b>	
Tipo de acción: regulación y cumplimiento de la normativa	Prioridad: alta. Afecta a todas las líneas
Agente que promueve la acción: FGC	Agente a quien se dirige la acción: Inspección Ferroviaria
Descripción / objetivo: a la petición de autorización de obras en la zona de afección al ferrocarril se pedirá el estudio acústico correspondiente y las medidas a adoptar, justificando los niveles sonoros y los aislamientos adoptados que deberán cumplir la normativa vigente .	
Seguimiento: NO	
Ámbito de actuación : Líneas Barcelona – Vallés y Llobregat - Anoia	
Recursos: -	
Estimación del beneficio a obtener: se garantizará que en las nuevas construcciones los aislamientos acústicos sean los adecuados según la normativa y, por tanto, se podrán evitar molestias a las personas	

### 6.1. Grupo de medidas puntuales

Estudio de detalle de las zonas afectadas de la Línea B-V	
Tipo de acción: actuaciones estratégicas	Prioridad: corresponde al tramo 1 que según el mapa de ruidos es donde se sitúan las zonas problemáticas
Agente que promueve la acción: FGC	
Descripción / objetivo: Se realiza un estudio en detalle de las zonas donde el mapa de ruido detecta superaciones de los niveles máximos de ruido, y se proponen las mejoras pertinentes para aminorar las molestias a los vecinos.	
Seguimiento: se realizan medidas de ruido en las zonas afectadas	
Ámbito de actuación: Tramo 1 de la Línea B-V	
Estimación del beneficio a obtener: Definir actuaciones para alcanzar el cumplimiento de los valores límite.	

Estudio de detalle de las zonas afectadas de la Línea L-A	
Tipo de acción: actuaciones estratégicas	Prioridad: corresponde al tramo 2 de LL-A, que según el mapa de ruidos es donde se sitúan las zonas problemáticas
Agente que promueve la acción: FGC	
Descripción / objetivo: Se realiza un estudio en detalle de las zonas donde el mapa de ruido detecta superaciones de los niveles máximos de ruido y se proponen las mejoras pertinentes para aminorar las molestias a los vecinos.	
Seguimiento: se realizan medidas de ruido en las zonas afectadas	
Ámbito de actuación Tramo 2 de la Línea L-A en la zona del núcleo de Sant Vicenç dels Horts.	
Estimación del beneficio a obtener: Definir actuaciones para alcanzar el cumplimiento de los valores límite	

Renovación de soldaduras	
Tipo de acción: superestructura de vía	Prioridad: corresponde al tramo 1 que según el mapa de ruidos es donde se sitúan las zonas problemáticas
Agente que promueve la acción: FGC	
Descripción / objetivo: Renovación de las soldaduras que están desgastadas, para evitar el ruido de impacto que se produce al paso de las ruedas sobre este punto.	
Seguimiento: se realizan medidas de ruido en las zonas afectadas	
Ámbito de actuación: Tramo 1 de la Línea B-V	
Estimación del beneficio a obtener: Mejora del ruido de impacto al paso por las discontinuidades.	

Eliminación aparatos de dilatación	
Tipo de acción: superestructura de vía	Prioridad: corresponde al tramo 1 que según el mapa de ruidos es donde se sitúan las zonas problemáticas
Agente que promueve la acción: FGC	
Descripción / objeto :. Eliminación de los aparatos de dilatación, para evitar el ruido de impacto que se produce al paso de las ruedas sobre este punto.	
Seguimiento: NO	
Ámbito de actuación: Sant Cugat	
Estimación del beneficio a obtener: Mejora del ruido de impacto al paso por las discontinuidades.	

<b>Prolongación de la Línea de Terrassa</b>	
Tipo de acción: superestructura de vía	
Agente que promueve la acción: FGC	
Descripción / objetivo: Realización de un seguimiento de la emisión de ruido y vibraciones, para comprobar el modelo teórico realizado .	
Seguimiento: Medidas	
Àmbito de actuació: Municipio Terrassa	
Estimación del beneficio a obtener: No aumentar el nivel de ruido actual de la ciudad.	

<b>Prolongación de la Línea de Sabadell</b>	
Tipo de acción: superestructura de vía	
Agente que promueve la acción: FGC	
Descripción / objetivo: Una vez se ponga en servicio la infraestructura se prevé realizar un seguimiento de la emisión de ruido y vibraciones, para comprobar el modelo teórico realizado.	
Seguimiento: Medidas	
Àmbito de actuació: Municipio Sabadell	
Estimación del beneficio a obtener: No aumentar el nivel de ruido actual de la ciudad.	

## 7. CALENDARIO DE LAS MEDIDAS PREVISTAS HASTA EL 2018

A continuación se muestra una estimación de la puesta en marcha de las principales acciones que se describen en el Plan.

	2014	2015	2016	2017	2018
Auscultación de vía					
Esmerilado de carriles					
Torneado de ruedas					
Procedimiento de actuación en caso de quejas					
Procedimiento de autorización de nuevas construcciones					
Estudio de detalle de las zonas afectadas de B-V					
Estudio de detalle de las zonas afectadas de L-A					
Renovación de soldaduras					
Eliminación de aparatos de dilatación					
Prolongación de la Línea de Terrassa					
Prolongación de la Línea de Sabadell					

## 8. CONCLUSIONES

Tal y como se refleja en este Plan, FGC ha estado haciendo en los últimos años y continúa llevando a cabo, muchas actuaciones en la línea de la prevención de la contaminación acústica, y es lo que está reflejado en el Plan de Actuación 2013 - 2018.

Hay que tener en cuenta que el campo del ferrocarril es muy específico, pero actualmente tanto las administraciones como las empresas están haciendo grandes esfuerzos en materia de la reducción de ruidos y, por tanto, es muy importante seguir los avances en esta materia e ir incorporando los nuevos avances tecnológicos, ya sean a nivel de superestructura de vía, de barreras frente al ruido o material móvil.

# Reporting Mechanism<sup>1</sup> proposed by the Environment DG of the European Commission

October 2008

*Word Template proposed for reporting  
a **summary** of Noise Action Plan  
(not more than 10 pages length per plan)*

## **Explanatory note:**

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

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

Name of DF7 ( <i>use naming convention presented in the Handbook</i> ): ES_a_rl22 to ES_a_rl30 F-CAT-FGC Full name of the Noise Action Plan report ( <i>use naming convention presented in the Handbook</i> ): Plan de acci3n en materia de contaminaci3n ac3stica de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. 2013 - 2018
---

Reporting entity unique code ( <i>use naming convention presented in the Handbook</i> ):
--

Choose the reporting issue:

Agglomeration

Please specify the UniqueAgglomerationID:

Roads

In the case of reporting a noise action plan for the entire reporting entity, please tick here:

In the case of reporting a noise control programme for a single road, please specify the UniqueRoadID:

Railways

In the case of reporting a noise action plan for the entire reporting entity, please tick here:

In the case of reporting a noise control programme for a single railway, please specify the UniqueRailID:

Airport

Please specify the ICAO code:

Cost ( <i>in €</i> )	1.575.000
Adoption date ( <i>dd/mm/yyyy</i> )	1/1/2014
Expected completion date ( <i>dd/mm/yyyy</i> )	30/12/2018
Number of people expected to experience noise reduction	15.200

<sup>1</sup> An overview presentation of the reporting mechanism and a handbook on data specifications can be found at: [http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d\\_2002\\_49/library](http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d_2002_49/library)

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

En el Decreto 176/2009, por el cual se aprueba el reglamento de la Ley 16/2002, de protección contra la contaminación acústica, se establecen los siguientes valores límite para los emisores acústicos asociados a infraestructuras, en función de las zonas de sensibilidad acústica y usos del suelo:

Zonas de sensibilidad acústica y usos del suelo	Ld	Le	Ln	LAfmax
<b>ZONA DE SENSIBILIDAD ACÚSTICA ALTA (A)</b>				
(A2) Predominio del suelo de uso sanitario, docente y cultural	55	55	45	80
(A3) Viviendas situadas en el medio rural	57	57	47	85
(A4) Predominio del suelo de uso residencial	60	60	50	85
<b>ZONA DE SENSIBILIDAD ACÚSTICA MODERADA (B)</b>				
(B1) Coexistencia de suelo de uso residencial con actividades y/o infraestructuras de transporte existentes	65	65	55	85
(B2) Predominio del suelo de uso terciario diferente a (C1)	65	65	55	88
(B3) Áreas urbanizadas existentes afectadas por suelo de uso industrial	65	65	55	85
<b>ZONA DE SENSIBILIDAD ACÚSTICA BAJA (C)</b>				
(C1) Usos recreativo y de espectáculos	68	68	58	90
(C2) Predominio de suelo de uso industrial	70	70	60	90

Valores de atención: en las infraestructuras existentes y para los usos de suelo (A2), (A4), (B2), (C1) y (C2), y para las viviendas existentes en el medio rural (A3), el valor límite de inmisión de los índices Ld, Le, Ln se incrementa en 5 dB (A).

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

Las líneas de FGC que pertenecen al ámbito de estudio son la totalidad de la línea Barcelona - Vallés, y la línea Llobregat - Anoya entre Barcelona y Olesa de Montserrat.

Para su análisis, estas líneas se han dividido en tramos con características homogéneas de tráfico y condiciones de circulación.

Los datos de población expuesta, en centenas, para diferentes rangos de los índices Lden y Ln correspondientes a cada tramo, así como la definición de los mismos, se expone a continuación:

#### 1. Línea Barcelona - Vallés

Tramo 1: Barcelona - Sant Cugat E.

Tramo 2: Sant Cugat E.- UAB E.

Tramo 3: UAB E.- Sabadell E.

Tramo 4: Sant Cugat E. – Rubí E.

Tramo 5: Rubí E. - Túnel Terrassa

Índice	Rango	T1	T2	T3	T4	T5
Lden	50-54	-	-	-	-	-
	55-59	26	16	2	10	3
	60-64	11	6	2	4	1
	65-69	4	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0	0
Ln	50-54	7	2	0	1	0
	55-59	1	0	0	0	0
	60-64	0	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0	0
	>75	-	-	-	-	-

2. Línea Llobregat - Anoia

Tramo 1: Bcn/Cornellà - Molí Nou  
Tramo 2: Molí Nou/CC - Can Ros  
Tramo 3: Can Ros - Martorell Enllaç  
Tramo 4: Martorell Enllaç – Olesa

Índice	Rango	T1	T2	T3	T4
Lden	50-54	-	-	-	-
	55-59	3	5	10	3
	60-64	2	4	13	2
	65-69	0	5	19	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	0	0	0	0
Ln	50-54	0	2	9	1
	55-59	0	1	0	0
	60-64	0	0	0	0
	65-69	0	0	0	0
	70-74	0	0	0	0
	>75	-	-	-	-

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

Este plan de acción ha sido sometido a información pública durante un periodo de 1 mes a partir del día siguiente a la publicación del anuncio correspondiente en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC). El anuncio fue publicado en 10 de octubre de 2016 (DOGC número 7223), y el documento expuesto en la web del Departament de Territori i Sostenibilitat. Así mismo se notificó a los ayuntamientos correspondientes (aquellos correspondientes a los municipios por los cuales discurre la infraestructura).

Durante el periodo de exposición a información pública se recibió un escrito del Ayuntamiento de Sant Joan Despí favorable al contenido del plan, y uno del Ayuntamiento de Martorell referente al ámbito de aplicación.

El Plan de Acción se aprueba de manera definitiva el 22 de diciembre de 2016 y se publica en el DOGC número 7278 (2/1/2017)

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

El plan incluye medidas de carácter genérico y periódico aplicadas a toda la red y medidas puntuales. Además, expone aquellas actuaciones que han sido ejecutadas en cumplimiento del plan anterior así como algunas no previstas y que también se han realizado generando beneficios en materia acústica.

Entre las medidas de carácter genérico destacan:

- Auscultación de vía
- Esmerilado de carriles
- Torneado de ruedas cada 120.000 km
- Procedimiento de actuación en caso de quejas
- Procedimiento de autorización de nuevas construcciones

En cuanto a las medidas puntuales se encuentran:

- Estudio de detalle de las zonas afectadas de B-V
- Estudio de detalle de las zonas afectadas de L-A
- Renovación de soldaduras
- Eliminación de aparatos de dilatación
- Seguimiento prolongación de la Línea de Terrassa
- Seguimiento prolongación de la Línea de Sabadell

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

El plan de acción se evaluará con los resultados de la revisión siguiente de los mapas estratégicos de ruido, en el que se verá la evolución del ruido donde se hayan llevado a cabo acciones concretas.

Además, la efectividad de algunas de las acciones que describe el plan puede ser evaluada una vez ejecutada mediante mediciones directas.

Web links to the full noise action plan:

[http://territori.gencat.cat/ca/01\\_departament/documentacio/mobilitat/transport\\_public/](http://territori.gencat.cat/ca/01_departament/documentacio/mobilitat/transport_public/)

Web link del mapa estratégico de ruido:

[http://territori.gencat.cat/web/.content/home/01\\_departament/documentacio/territori\\_mobilitat/transport\\_public/documentacio\\_tecnica/mapes\\_soroll\\_pla\\_accio\\_metro\\_fgc/Mapa-Estrategic-Soroll\\_FGC\\_2012.pdf](http://territori.gencat.cat/web/.content/home/01_departament/documentacio/territori_mobilitat/transport_public/documentacio_tecnica/mapes_soroll_pla_accio_metro_fgc/Mapa-Estrategic-Soroll_FGC_2012.pdf)

**ANUNCIOS DE LA GENERALIDAD DE CATALUÑA****DEPARTAMENTO DE TERRITORIO Y SOSTENIBILIDAD****ANUNCIO de información pública del documento Plan de acción en materia de contaminación acústica de Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, 2013-2018.**

La Dirección General de Infraestructuras de Movilidad ha resuelto someter a información pública el documento "Plan de acción en materia de contaminación acústica de Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña. 2013-2018".

En consecuencia, de conformidad con lo que prevén los artículos 22 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, y 34.1 del Decreto 176/2009, de 10 de noviembre, por el cual se aprueba el Reglamento de la Ley 16/2002, de 28 de junio, de protección contra la contaminación acústica, y se adaptan sus anexos, se abre un periodo de información pública para que durante el plazo de un mes, contado a partir del siguiente al de la fecha de publicación de este Anuncio en el Diario Oficial de la Generalitat de Cataluña, todas las personas naturales o jurídicas interesadas puedan examinar el documento expresado a través de internet (dirección electrónica: [http://territori.gencat.cat/ca/01\\_departament/09\\_informacio\\_publica/infraestructures-i-mobilitat](http://territori.gencat.cat/ca/01_departament/09_informacio_publica/infraestructures-i-mobilitat)), y formular las observaciones que estimen pertinentes.

Barcelona, 29 de septiembre de 2016

F. Xavier Flores Garcia

Director general de Infraestructuras de Movilidad

(16.277.030)

## DISPOSICIONES

### DEPARTAMENTO DE TERRITORIO Y SOSTENIBILIDAD

#### **EDICTO de 22 de diciembre de 2016, de aprobación definitiva del documento Plan de acción en materia de contaminación acústica de Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, 2013-2018.**

El secretario de Infraestructuras y Movilidad, ha adoptado el día 21 de diciembre de 2016 la resolución siguiente:

PRIMERO.- Aprobar definitivamente el documento "Plan de acción en materia de contaminación acústica de Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña. 2013-2018".

SEGUNDO.- El documento indicado puede ser consultado en la página web del Departamento de Territorio y Sostenibilidad ([www.gencat.cat/territori](http://www.gencat.cat/territori)).

Contra esta resolución, que no agota la vía administrativa, se puede interponer recurso de alzada delante del consejero del Departamento de Territorio y Sostenibilidad, en el plazo de un mes, contado desde el día siguiente al de la recepción de esta notificación, de conformidad con lo previsto en los artículos 76 de la Ley 26/2010, del 3 de agosto, de régimen jurídico y de procedimiento de las administraciones públicas de Cataluña, los artículos 112, 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, sin perjuicio de que se pueda interponer cualquier otro recurso que se considere oportuno.

Barcelona, 22 de diciembre de 2016

F. Xavier Flores Garcia

Director general de Infraestructuras de Movilidad

(16.357.139)