



AJUNTAMENT DE
RODA DE BERÀ

CRISTINA ALTÉS JUÁREZ, secretària accidental de l'Ajuntament de Roda de Berà,

CERTIFICO: Que el Ple d'aquesta Corporació local, en sessió ordinària de data 28 d'octubre de 2021, va adoptar, per **unanimitat** dels membres assistents, la següent proposta d'acord:

La Directiva 2002/49 / CE, sobre avaluació i gestió del soroll ambiental, la Llei 37/2003 del Soroll i el Reial Decret 1513/2005 que la desenvolupa, van establir l'exigència de elaborar els Mapes Estratègics de Soroll (MER) dels "grans eixos ferroviaris", entenent per tals aquells trams el trànsit superi les 60.000 circulacions anuals.

L'elaboració dels Mapes Estratègics de Soroll (MER) va ser delegada pel Ministeri de Foment (actualment denominat de Mobilitat, Transports i Agenda Urbana) a l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, ADIF.

La realització dels treballs es va estructurar en tres lots que inclouen la totalitat dels trams inventariats que complien amb la definició de "gran eix ferroviari". Els criteris d'agrupació van correspondre a unitats territorials comuns resultant així el Lot 1: Madrid i Castella-la Manxa, Lot 2: Astúries i el País Basc i Lot 3: València i Catalunya.

Un cop elaborats els Mapes Estratègics de Soroll, la següent tasca a abordar corresponia a la definició dels Plans d'Acció associats als mateixos. Els Plans d'Acció són els documents en que es proposen solucions tècniques per corregir les desviacions entre les dades obtingudes en els Mapes Estratègics del Soroll i els Objectius de Qualitat Acústica establerts en el RD 1367/2007, de 19 d'octubre.

El desenvolupament d'aquest documents, en el cas que ens ocupa, ha passat per les següents fases:

- 1a FASE (Trams ferroviaris de més de 60.000 trens/any)
 - Elaboració Mapes Estratègics de Soroll (2007). Informació pública BOE núm. 99, de 24 d'abril de 2008
 - Elaboració Plans d'Acció (2009 – 2011). Informació pública BOE núm. 286 de 28 de novembre de 2011
 - Documents aprovats definitivament l'any 2013.
- 2a FASE (Trams ferroviaris de més de 30.000 trens/any)
 - Elaboració Mapes Estratègics de Soroll (2015-2016). Informació pública BOE núm. 242 de 6 d'octubre de 2016). Document aprovat l'any 2017
 - Elaboració Plans d'Acció. Informació pública BOE 12 de febrer de 2018. Document aprovat l'any 2018
 - Licitació del concurs per a la redacció dels projectes constructius de les pantalles acústiques a les zones de prioritat alta dels Plans d'Acció contra el Soroll (Fases 1 i 2) (segon semestre 2018)
- 3a FASE (Actualització periòdica establerta per la normativa vigent)
 - Actualització re-càlcul i millora dels Mapes Estratègics de Soroll i dels Plans d'Acció.
 - Licitació del concurs per a la redacció dels projectes constructius de les pantalles acústiques a les zones de prioritat alta dels Plans d'Acció contra el Soroll (Fase 3). (Publicació licitació setembre 2018).





AJUNTAMENT DE
RODA DE BERÀ

El projecte de construcció de proteccions acústiques resultant dels plans d'acció contra el soroll, Fases I i II. àrea núm. 3 zona est. Barcelona i Tarragona afecta directament al nostre municipi.

La proposta plantejada per ADIF per reduir la contaminació acústica prioritza la utilització de pantalles en lloc de prioritzar mesures sobre els emissors acústics, contravenint informes i estudis del Grup de Treball sobre el Soroll del Ferrocarril de la Comissió Europea; del Departament de Polítiques Estructurals i de Cohesió del Parlament Europeu i de la Unió Internacional de Ferrocarrils (UIC), entre altres organismes. Tots ells conclouen que la prioritziació de mesures relacionades amb la font emissora per minimitzar el soroll ferroviari és la solució més eficaç.

La proposta plantejada per ADIF està concebuda des d'una perspectiva del sector ferroviari que no té en compte que la infraestructura ferroviària és un element més de l'amalgama d'elements que conforma la ciutat i amb els quals hauria d'integrar-se. Aquesta perspectiva sectorial, suposa el menysteniment dels valors urbans i l'externalització d'uns costos a la ciutat i la ciutadania en forma d'un conjunt de perjudicis, que aquests darrers no tenen perquè assumir, com també una absoluta manca de sensibilitat per conjuminar la reducció de la contaminació acústica amb altres interessos generals que es poden veure pertorbats, com poden ser la seguretat, l'accessibilitat, la disponibilitat d'espai d'aparcament, l'assolellament i el gaudi de visuals i d'un paisatge urbà digne, entre d'altres.

Davant d'això, coincidim amb la resta de municipis afectats en la defensa i aportació d'una pluralitat de mesures alternatives i/o complementàries per assolir els objectius de qualitat acústica sense malmetre els nostres pobles o ciutats. És en aquest sentit que estem d'acord en treballar amb la resta de municipis afectats per coordinar accions, tant polítiques com tècniques, que ajudin a aconseguir una solució satisfactòria per totes les parts. Per això creiem important recolzar el manifest treballat en sessions comunes amb la resta d'ajuntaments afectats pel projecte de construcció de proteccions acústiques i adherir-nos al seu contingut.

En base a tot això, es proposa al Ple el següent **ACORD**:

PRIMER.- Adherir-se al Manifest de municipis afectats pel projecte de construcció de proteccions acústiques resultant dels plans d'acció contra el soroll. Fases I i II. àrea núm. 3 zona est. Barcelona i Tarragona, que literalment diu el següent:

"El projecte de construcció de proteccions acústiques resultant dels plans d'acció contra el soroll, Fases I i II. àrea núm. 3 zona est. Barcelona i Tarragona neix motivat pel marc normatiu vigent, en un procés que engloba l'elaboració prèvia dels Mapes estratègics de soroll i els corresponents Plans d'Acció per a cada un dels grans eixos ferroviaris.

L'obligació d'elaborar els documents esmentats recau en les Administracions Públiques competents, en el seu moment el Ministeri de Foment (actualment denominat de Mobilitat, Transports i Agenda Urbana), que va delegar en ADIF la seva redacció.

La proposta plantejada per ADIF per reduir la contaminació acústica prioritza la utilització de pantalles en lloc de prioritzar mesures sobre els emissors acústics, contravenint la Llei del Soroll espanyola i divergint radicalment de les conclusions del "Document de posició sobre les estratègies europees i prioritats per a la reducció del soroll ferroviari", elaborat l'any 2003 pel Grup de Treball sobre el Soroll del Ferrocarril, de la Comissió Europea; com també de l'"Estudi sobre la reducció de la contaminació acústica en el sector ferroviari", realitzat pel Departament de Polítiques Estructurals i de Cohesió del Parlament Europeu l'any 2012, i de l'"Informe sobre el soroll del ferrocarril a Europa, de gener de 2021", emès per la Unió Internacional de Ferrocarrils (UIC). Tots ells conclouen que la





**AJUNTAMENT DE
RODA DE BERÀ**

priorització de mesures relacionades amb la font emissora per minimitzar el soroll ferroviari és la solució més eficaç en termes cost-benefici.

La proposta plantejada per ADIF està concebuda des d'una perspectiva del sector ferroviari que no té en compte que la infraestructura ferroviària és un element més de l'amalgama d'elements que conforma la ciutat i amb els quals hauria d'integrar-se.

Aquesta perspectiva sectorial, suposa el menysteniment dels valors urbans i l'externalització d'uns costos a la ciutat i la ciutadania en forma d'un conjunt de perjudicis, que aquests darrers no tenen perquè assumir, com també una absoluta manca de sensibilitat per conjuminar la reducció de la contaminació acústica amb altres interessos generals que es poden veure pertorbats, com poden ser la seguretat, l'accessibilitat, la disponibilitat d'espai d'aparcament, l'asolellament i el gaudi de visuals i d'un paisatge urbà digne, entre d'altres.

Davant d'això, els municipis afectats coincidim en la defensa i aportació d'una pluralitat de mesures alternatives i/o complementàries per assolir els objectius de qualitat acústica, com són:

- I. **Reducció del soroll en origen**, algunes de les quals s'indiquen a continuació:
 - ✓ *Mantenir la rugositat dels carrils i les rodes per sota d'uns certs valors. Amb aquesta mesura es poden assolir reduccions de soroll en origen de fins a 12 dB.*
 - ✓ *Reduir la vibració dels carrils, amb què es pot reduir fins a 3 dB el soroll en origen.*
 - ✓ *Contenir la propagació del soroll dels carrils amb elements amortidors instal·lats al mateix carril, amb què es poden aconseguir reduccions de fins a 3 dB.*
 - ✓ *L'aplicació de mesures als vehicles, per reduir el soroll de propulsió, de les instal·lacions de climatització, dels convertidors elèctrics i de la resta d'elements susceptibles de generar soroll, tant des del disseny dels vehicles, com amb la instal·lació d'amortidors i l'encapsulat dels elements sorollosos.*
 - ✓ *Renovació sistemàtica de la flota de ferrocarrils per nous vagons silenciosos. A tall d'exemple, SBB, la companyia de ferrocarrils suïssa, va assolir l'objectiu que des de l'any 2020 per la xarxa de ferrocarrils suïssa només hi circulin trens silenciosos.*
 - ✓ *Modernització del sistema de frenada i substitució dels bogis estàndard per d'altres silenciosos. Amb aquesta mesura es poden assolir reduccions de soroll de fins a 8 dB.*
 - ✓ *Apantallament dels bogis amb faldons o carenats que eviten la propagació del soroll d'aquests elements. Aquesta mesura, adoptada en molts trens japonesos, permet assolir reduccions de soroll de fins a 1 dB.*

- II. **Reducció de la propagació del soroll.** *Quan no és possible reduir el soroll per sota dels objectius de qualitat acústica amb mesures preventives procedeix plantejar mesures correctores per reduir la propagació del soroll. Aquestes mesures no es limiten únicament a les pantalles acústiques fora de la infraestructura ferroviària, com les proposades per ADIF, sinó que inclou també altres mesures, com barreres molt baixes però molt properes al principal focus emissor de soroll de rodament (contacte roda- carril). Aquesta solució ha estat adoptada en algunes vies austríaques i suïsses amb resultats molt satisfactoris.*

- III. **Reducció del soroll al receptor.** *La insonorització d'habitatges afectats per la contaminació acústica és una mesura més de l'extens catàleg de solucions alternatives a les pantalles acústiques que, a més, té l'avantatge de millorar també tèrmicament els habitatges afectats i, per tant, incorporar a la solució el valor afegit de ser compatible amb les mesures contra el canvi climàtic, que és una qüestió d'interès públic.*

La insonorització d'habitatges és una mesura per assolir els objectius de qualitat acústica en els habitatges afectats pel soroll, que ha estat posada en pràctica pels responsables dels emissors acústics del transport aeri, amb uns mecanismes de gestió que han permès aïllar





AJUNTAMENT DE
RODA DE BERÀ

més de 24.000 habitatges, amb una inversió per part d'AENA de prop de 333 milions d'euros.

Aquesta mesura, però, no és exclusiva del sector aeronàutic: SBB, companyia ferroviària de Suïssa, també la té incorporada en el seu catàleg de mesures per reduir la contaminació acústica, i ja ha substituït més de 70.000 finestres d'habitatges per noves finestres insonoritzades.

A part d'aquestes mesures, n'existeixen d'altres basades en la gestió, que permeten també reduir la contaminació acústica. Se'n relacionen algunes a continuació:

- ✓ *Aplicar reduccions de velocitat en determinats trams.*
- ✓ *Limitar o prohibir l'ús de sistemes d'emissió acústica (botzina / xiulet) que, d'acord amb mesuraments realitzats, poden produir augments de LAeq,1s d'uns 20 dBA.*
- ✓ *Aplicar penalitzacions als operadors per l'ús de vehicles sorollosos o establir taxes diferenciades en funció del soroll dels combois.*

Com es pot veure, existeix una multiplicitat de solucions que permeten optimitzar recursos i reduir impactes no desitjats, en contraposició a l'adopció de l'apantallament com a pràcticament única solució plantejada per ADIF.

En base a tot això, els municipis adherits a aquest manifest

ACORDEN

PRIMER.- *Fer arribar al Ministeri de Mobilitat, Transports i Agenda Urbana (MITMA), a les entitats públiques empresarials, a l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (ADIF) i a Renfe Operadora, el posicionament dels ajuntaments afectats pel projecte de construcció de proteccions acústiques resultant dels plans d'acció contra el soroll, Fases I i II. àrea núm. 3 zona est. Barcelona i Tarragona, en el sentit de defensar una pluralitat de mesures alternatives i/o complementàries per assolir els objectius de qualitat acústica, i oposar-se a l'adopció de l'apantallament com a pràcticament única solució plantejada per ADIF.*

SEGON.- *Expressar la voluntat de coordinar-se tant políticament com tècnicament i jurídicament, per tal de defensar la posició expressada a totes les instàncies i procediments adients.*

TERCER.- *A aquest efecte, i amb la intenció de ser operatius, s'acorda la creació d'un GRUP IMPULSOR que haurà de fer el seguiment del projecte i fer d'interlocutor amb les institucions necessàries per redreçar el projecte satisfactòriament per als municipis. Aquest grup estarà format pels ajuntaments de Mataró, Cardedeu, Tarragona i Vilanova i la Geltrú, quedant pendent la confirmació de la incorporació d'algun ajuntament més, sens perjudici del debat i acord de les accions a desenvolupar per tots els ajuntaments i amb salvaguarda de la seva autonomia.*
27 de setembre de 2021"

SEGON.- *Notificar aquest acord al Grup Impulsor del Manifest, en la seva representació, a l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú, així com a la Federació de Municipis de Catalunya (FMC) i l'Associació de Catalana de Municipis i Comarques (ACM).*

I perquè consti, als efectes oportuns, i a reserva dels termes que resultin de l'aprovació de l'acta, segons preveu l'article 206 del RD 2568/1986, de 28 de novembre, expedixo el present certificat amb el vistiplau del Sr. Alcalde, a Roda de Berà document signat electrònicament al marge.





AJUNTAMENT DE
RODA DE BERÀ

Ho certifica la secretària accidental amb el vist i plau de l'alcaldia.

