

ANNEX 7 - Form C_1.II.A._Part1

**Non-technical summary of the EIA report for
the Informative study for the project of New
South Rail and Road Accesses to the Port of
Barcelona**

DOCUMENTO N° 1. MEMORIA Y ANEJOS A LA MEMORIA.

TOMO I Memoria

TOMO II Anejo n° 1. Antecedentes.

Anejo n° 2: Delimitación del área de estudio.

Anejo n° 3: Datos Básicos.

- 3.1. Parámetros de Diseño.
- 3.2. Cartografía.
- 3.3. Geología y Procedencia de materiales.
- 3.4. Climatología e Hidrología
- 3.5. Transporte y demanda actual.
- 3.6. Estudio socioeconómico.
- 3.7. Información urbanística.
- 3.8. Planeamientos previstos

TOMO III Anejo n° 4: Definición de las opciones estudiadas.

4.1. Accesos ferroviario y viario

- 4.1.1 Estudio del Trazado Geométrico.
- 4.1.2 Demanda y funcionalidad
- 4.1.3. Desvíos y enlaces ferroviarios
- 4.1.4. Tiempos de recorrido
- 4.1.5. Geotecnia del corredor
- 4.1.6. Movimiento de tierras.
- 4.1.7. Drenaje
- 4.1.8. Superestructura
- 4.1.9. Electrificación e instalaciones de seguridad
- 4.1.10. Estructuras y túneles
- 4.1.11. Servicios afectados.

4.2. Estación

- 4.2.1 Estudio del Trazado Geométrico.
- 4.2.2 Desvíos y enlaces ferroviarios
- 4.2.3. Demanda y funcionalidad
- 4.2.4. Geotecnia del corredor
- 4.2.5. Movimiento de tierras
- 4.2.6 Drenaje
- 4.2.7 Superestructura de vía
- 4.2.8. Electrificación
- 4.2.9 Servicios afectados

4.3. Expropiaciones e indemnizaciones.

TOMO IV Anejo n° 5: Valoración de las opciones estudiadas

Anejo n° 6: Comparación de las opciones estudiadas

Anejo n° 7: Concepción global de la opción seleccionada

TOMO V DOCUMENTO N° 2: PLANOS 1

TOMO VI DOCUMENTO N° 2: PLANOS 2

TOMO VII DOCUMENTO N° 3: PRESUPUESTO

TOMO VIII DOCUMENTO N° 4: ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL 1

TOMO IX DOCUMENTO N° 4: ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL 2

**DOCUMENTO N° 4.- ESTUDIO DE
IMPACTO AMBIENTAL**

**DOCUMENTO N° 4.- ESTUDIO DE
IMPACTO AMBIENTAL.**

TOMO VIII

1. Introducción.	1	3.6.1. Estimación de los volúmenes	79
2. Antecedentes.	2	3.6.2. Caracterización de los residuos	79
2.1. Antecedentes técnicos	2	3.6.3. Procedimientos de actuación	91
2.2. Antecedentes de carácter ambiental.	3	3.6.4. Resumen.	95
2.2.1. Antecedentes ambientales indirectos.	3	4. Inventario ambiental y descripción de las interacciones ecológicas y ambientales claves.	96
2.2.2. Antecedentes ambientales directos	26	4.1. Medio Físico.	96
3. Descripción general del estudio.	32	4.1.1. Climatología.	96
3.1. Descripción del área de estudio	32	4.1.2. Calidad Atmosférica.	108
3.2. Descripción de las actuaciones	34	4.1.3. Ruido y vibraciones.....	110
3.2.1. Tramificación	34	4.1.4. Orografía.	149
3.2.2. Definición de las actuaciones	39	4.1.5. Geología.	149
3.3. Acciones del proyecto con incidencia ambiental.....	70	4.1.6. Hidrología.	166
3.4. Descripción de los materiales a utilizar, suelo a ocupar y otros recursos naturales necesarios.	74	4.2. Medio biológico.	201
3.4.1. Agua.	74	4.2.1. Vegetación.	201
3.4.2. Tierra Vegetal.	74	4.2.2. Fauna.	229
3.5. Estimación de los tipos, cantidades y composición de los residuos, vertidos y emisiones.	75	4.2.3. Espacios Naturales Protegidos.	257
3.5.1. Residuos	75	4.2.4. Paisaje.	282
3.5.2. Vertidos.	76	4.3. Factores asociados al medio humano.	302
3.5.3. Emisiones.	77	4.3.1. Socioeconomía.	302
3.6. Estudio de gestión de tierras sobrantes	79	4.3.2. Usos del suelo.	323
		4.3.3. Patrimonio Histórico-Artístico.....	343
		4.3.4. Planeamiento urbanístico.	346

TOMO IX	
5. Identificación y valoración de impactos.	367
5.1. Consideraciones preliminares de valoración.	368
5.2. Caracterización de los impactos.....	369
5.3. Medio Físico.	373
5.3.1. Climatología.	373
5.3.2. Calidad atmosférica.	374
5.3.3. Ruido y vibraciones.	383
5.3.4. Orografía	424
5.3.5. Geología.	427
5.3.6. Hidrología.	430
5.4. Medio Biológico.	437
5.4.1. Vegetación.	437
5.4.2. Fauna	442
5.4.3. Espacios naturales protegidos.	447
5.4.4. Paisaje.	449
5.4.5. Medio Humano	453
5.4.6. Socioeconomía	453
5.4.7. Usos del suelo	454
5.4.8. Patrimonio cultural.....	457
5.4.9. Planeamiento urbanístico.	457
5.5. Tabla resumen de impactos.	458
6. Medidas preventivas y correctoras	459
6.1. Medio Físico	459
6.1.1. Climatología.....	459
6.1.2. Calidad atmosférica.....	459
6.1.3. Ruido y vibraciones.....	460
6.1.4. Orografía	462
6.1.5. Geología y geotecnia.....	463
6.1.6. Hidrología	464
6.2. Medio Biológico	467
6.2.1. Vegetación.	467
6.2.2. Fauna	469
6.2.3. Espacios Naturales Protegidos Áreas de protección	470
6.2.4. Paisaje	471
6.3. Medio Humano	472
6.3.1. Socioeconomía	472
6.3.2. Usos del suelo	473
6.3.3. Patrimonio cultural.....	474
6.3.4. Planeamiento urbanístico.	475
7. Programa de vigilancia Ambiental	476
7.1. Misiones de la vigilancia ambiental.	477
7.1.1. Misiones del Contratista.	477
7.1.2. Misiones de la Dirección de la Obra.	478

7.2. Estructura del programa de vigilancia	479
7.2.1. Actuaciones durante la fase de construcción.	481
7.2.2. Actuaciones durante la fase de explotación.	494
8. Documento de síntesis	500
ANEXO 1. Análisis de las consultas previas recibidas a la Memoria Resumen	
ANEXO 2. Análisis de la afección a la Red Natura 2000	

8. Documento de síntesis

8.1. Introducción.

El objeto de este apartado es exponer de una manera globalizadora y sencilla el conjunto del análisis ambiental realizado en el presente documento y de las principales conclusiones que a lo largo del desarrollo del mismo se han obtenido.

El Estudio de Impacto Ambiental se ha realizado de acuerdo con lo establecido en la legislación española y autonómica vigente:

- Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1.302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental
- Real Decreto 1.131/1.988 de 30 de Septiembre, por el que se aprueba el reglamento que desarrolla la ejecución de tales estudios.

El objeto del mismo ha sido analizar todas las posibles repercusiones ambientales de la ejecución del “ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LOS NUEVOS ACCESOS SUR, FERROVIARIO Y VIARIO AL PUERTO DE BARCELONA”.

Para ello, tras una breve descripción de los principales antecedentes al estudio y de las principales características del proyecto, se llevó a cabo la caracterización del ámbito del proyecto desde el punto de vista ambiental, socioeconómico y físico. Posteriormente se evaluaron las afecciones que la implantación de las nuevas infraestructuras pudieran originar a ese entorno. En último lugar se realizó una propuesta de las medidas correctoras que subsanaran o compensaran esas afecciones y permitieran admitir el nuevo proyecto como ambientalmente compatible y finalmente un Programa de Vigilancia Ambiental que establece un sistema que garantice las indicaciones y medidas protectoras y correctoras propuestas.

8.2. Antecedentes.

Los principales antecedentes al estudio son los siguientes agrupados en antecedentes de carácter técnico y de carácter ambiental:

ANTECEDENTES TÉCNICOS	
Planes	Plan Director del Puerto de Barcelona, 1.990.
	Plan Director del Aeropuerto de Barcelona.
	Plan Director de la Red Arterial Ferroviaria de Barcelona. RENFE. 1993. Plan Intermodal de Transportes. Generalitat de Catalunya. 1993.
	Plan de Utilización de Espacios Portuarios. Port de Barcelona. 1994.
	Directrices para el planeamiento de las infraestructuras en el Delta del Llobregat. MOPTMA. 1993.
	Avance del Plan Especial para el establecimiento de una red de gran velocidad en el ámbito de las comarcas del Vallés y del Bajo Llobregat. Generalitat Catalunya, 1997.
Plan de Infraestructuras ferroviarias 2000-2007.	
Proyectos y anteproyectos	Proyecto constructivo de la prolongación del Segundo Cinturón (Pata Sur). M.O.P.T.M.A. (en servicio).
	Proyecto Constructivo A-16 y enlaces.
	Desvío del Río Llobregat.
	Depuradora del Prat. EMSSA.
	Proyecto de acceso desde Can Tunis a la nueva Terminal de Contenedores del Muelle Sur. MOPTMA.
Estudios	Estudio “Bases para un Estrategia de Actuación en los Puertos y Ferrocarriles Españoles”. MOPTMA/RENFE. 1993.
	Estudio de viabilidad del nuevo acceso ferroviario a Cant Tunis y Port 2000. MOPTMA/RENFE. 1993.
	Diseño de la red viaria de acceso al Port y Aeroport de Llobregat. MOPTMA.
	Alternativas ferroviarias para la Plataforma Logística del Delta del Llobregat. Port de Barcelona/MOPTMA, 1996.
	Integración Territorial del Aeropuerto de Barcelona: propuestas de accesibilidad y desarrollo urbano del entorno. AENA, 1996.
	Diversos informes redactados en el marco de los trabajos de elaboración del Plan Territorial Metropolitano de Barcelona. Generalitat de Catalunya, 1997.
	Estudio Informativo del Proyecto del Ramal ferroviario del Llobregat. Ministerio de Fomento. 1999.
	Análisis de la accesibilidad terrestre de las instalaciones portuarias de interés general de la fachada Mediterránea.
Estudio de accesos ferroviarios a los Puertos de Interés General del Estado.	

ANTECEDENTES DE CARÁCTER AMBIENTAL.	
Antecedentes ambientales indirectos	Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto de Encauzamiento del río Llobregat desde el Puente de Mercabarna hasta el Mar – solución desvío intermedio- con inclusión del canal de pluviales en la margen izquierda. (de 2 de septiembre de 1998)
	Declaración de Impacto Ambiental del Plan Director del Puerto de Barcelona (de 10 de julio de 2000)
	Declaración de Impacto Ambiental del Ramal Ferroviario del Llobregat (de 2 de marzo de 2001)
Antecedentes ambientales directos	Memoria Resumen para Consultas Previas “Proyecto de los Nuevos Accesos Sur, Ferroviario y Viario al Puerto de Barcelona. (de Mayo de 2002)
	Escrito de remisión de las contestaciones recibidas a la Memoria – Resumen para consultas ambientales previas del Estudio Informativo del “Proyecto de los Nuevos Accesos Sur, Ferroviario y Viario al Puerto de Barcelona”. (28 de octubre de 2002)

8.3. Descripción del estudio.

El área de estudio definida para el presente Estudio Informativo se sitúa en la zona suroeste del área metropolitana de Barcelona, ocupando un área de morfología triangular que se asienta sobre los términos municipales de Sant Joan Despí, Sant Boi de Llobregat, L’Hospitalet de Llobregat, Cornellà, Barcelona y el Prat de Llobregat, desarrollándose por el corredor natural del río Llobregat en su tramo final

El objeto del trabajo es la elaboración de un Estudio Informativo que analice, todos los posibles trazados para definir un nuevo acceso Sur viario y ferroviario al Puerto de Barcelona por el valle del Llobregat, solucionando las deficiencias logísticas actualmente existentes y que se acrecentarán con la puesta en funcionamiento de la ampliación del puerto y de su Zona de Actividades Logísticas.

Para ello se han estudiado un total de 6 alternativas viarias estructuradas en tres tramos consecutivos y 3 ferroviarias en dos tramos diferenciados.

En cuanto a las alternativas viarias, estas se han nombrado con las letras A y B dentro de cada tramo, mientras que las alternativas ferroviarias se denominan con números.

8.3.1. Acciones del proyecto con incidencia ambiental

La principal afección a la que da lugar la ejecución de una infraestructura viaria y ferroviaria de las características de la que nos ocupa corresponde a la ocupación espacial de las nuevas infraestructuras (calzadas, plataforma y estación ferroviaria, caminos, instalaciones auxiliares, etc.). Dicha afección es por lo general de carácter permanente, a excepción de las instalaciones auxiliares y ocasionalmente de los caminos de obra, lo cual repercute en mayor o menor grado sobre todas las variables ambientales (vegetación, fauna, paisaje, etc).

El grado de impacto, sin embargo, depende no sólo de las características del proyecto sino de las características del entorno atravesado. El análisis y evaluación de estas afecciones corresponde al apartado "Identificación y valoración de impactos".

8.3.2. Descripción de los materiales a utilizar, suelo a ocupar y otros recursos naturales necesarios.

En este apartado se analizan los recursos naturales que una obra de estas características puede consumir.

8.3.2.1. Agua.

Durante la fase de construcción, el consumo de agua estará determinado por las siguientes actividades principales:

- ✓ Riegos de prevención y disminución de la cantidad de sólidos en suspensión en la atmósfera en los movimientos de tierras y circulación de maquinaria y vehículos.
- ✓ Consumo de agua para la fabricación de hormigones.
- ✓ Primeros riegos en plantaciones y siembras.
- ✓ Posibles consumos puntuales para diversas actividades de la obra como puedan ser lavados de terminación y acabado de puntos concretos de las obras, etc.

Durante la fase de funcionamiento el consumo de agua estará determinado por las necesidades de riego para el mantenimiento de las plantaciones, sobre todo durante los primeros años, hasta que el desarrollo radicular de las mismas les permita resistir las condiciones naturales de precipitación.

8.3.2.2. Tierra Vegetal.

En la realización de cualquiera de las alternativas citadas, se recuperará una cierta cantidad de tierra vegetal, la cual será acopiada y reutilizada posteriormente en la restauración paisajística de la obra.

Las cantidades de este recurso natural que se ha estimado que se acopiarán y reutilizaran en cada alternativa son las siguientes:

ALTERNATIVAS VIARIAS

	TRAMO I		TRAMO II		TRAMO III	
	ALT A	ALT B	ALT A	ALT B	ALT A	ALT B
VOLUMEN (m ³)	12.088	14.110	4.200	3.822	16.920	15.000

ALTERNATIVAS FERROVIARIAS

	TRAMO I		TRAMO II
	ALT 1	ALT 2	ALT 1
VOLUMEN (m ³)	7.997	6.191	0

8.3.2.3. Material de préstamo.

Todos los materiales de préstamo necesarios para la ejecución de las obras, procederán de canteras debidamente legalizadas y con plan de restauración aprobado por la autoridad autonómica competente.

El volumen de préstamo necesario para la ejecución de los terraplenes oscila entre los 169.215 y 234.449 m³. en función de la alternativa que finalmente resulte elegida.

8.3.3. Estimación de las cantidades y composición de los residuos, vertidos y emisiones.

Seguidamente se resumen la estimación de las cantidades de los residuos, vertidos y emisiones que previsiblemente se producirán.

8.3.3.1. Residuos

El principal residuo generado en la obra serán las tierras excedentes. En las siguientes tablas se adjuntan los volúmenes de tierras sobrantes que producirá cada alternativa.

ALTERNATIVAS VIARIAS

	TRAMO I		TRAMO II		TRAMO III	
	ALT A	ALT B	ALT A	ALT B	ALT A	ALT B
VOLUMEN	9.370	5.915	1.332	1.162	84.434	9.587

ALTERNATIVAS FERROVIARIAS

	TRAMO I		TRAMO II
	ALT 1	ALT 2	ALT 1
VOLUMEN	52.716	37.648	0

Por lo tanto el volumen de tierras a vertedero oscila, según se a la alternativa seleccionada entre los 16.664 y 95.136 m³ en el caso de las actuaciones viarias y entre los 52.716 y los 37.648 m³ de las actuaciones ferroviarias.

Por lo tanto el volumen conjunto de las dos actuaciones mínimo de tierras a vertedero es de 54.312 m³ y el máximo asciende a 147.852 m³

En cuanto a la gestión de estos residuos, se proponen distintas operaciones en función de la naturaleza del residuo y siempre con la autorización de autoridad ambiental autonómica (Agencia de Residuos de Cataluña).

Debido a la existencia de varios rellenos antrópicos en la zona, se ha previsto la posibilidad de que los materiales de estos rellenos sean suelos contaminados, por lo que se ha reflejado la metodología de caracterización de estos rellenos prevista en el Catálogo de Residuos de Cataluña de modo que a través de la realización de analíticas se puedan caracterizar estos rellenos. En caso de ser suelos contaminados se tratarán como tal, estableciéndose las siguientes opciones de gestión:

- T33 Estabilización.
- T24 Tratamiento por evaporación
- T13 Deposición de residuos especiales

En caso de demostrarse que los rellenos no se encuentran contaminados se podrán gestionar junto con el resto de las tierras sobrantes, siendo las opciones establecidas en el Catalogo de residuos de Cataluña para este tipo de materiales las siguientes, clasificadas de mejor a peor:

- Valorización. Permittedose las siguientes operaciones de valorización
 - V71 Utilización en la construcción.
 - V84 Utilización para el relleno de terrenos (restauración de actividades extractivas)
- Operaciones de tratamiento
 - T15 Deposición en depósito de tierras y escombros
 - T11 Deposición de residuos inertes
 - T12 Deposición de residuos no especiales

Todos estos procedimientos se llevarán a cabo por gestores autorizados y en instalaciones autorizadas por la Generalidad de Cataluña.

8.3.3.2. Vertidos

Los vertidos previsible durante la fase de obras corresponderán a los excedentes de agua de las diversas actividades de obra, así como derrames accidentales de aceites, grasas, combustibles u otras sustancias relacionadas con la maquinaria y las actividades de obra, que deberán ser recogidos y tratados inmediatamente

Durante la fase de construcción no se producirán vertidos salvo las aguas de escorrentía de la calzada de la autovía y los que se pudieran producir por accidentes de vehículos de transporte.

8.3.3.3. Emisiones

Las principales emisiones corresponderán a las producidas por la circulación de vehículos: gases y ruido de tráfico. Las emisiones serán equivalentes a las producidas actualmente o levemente superiores.

En las siguientes tablas se adjuntan las previsiones de las cantidades de contaminantes emitidos por los vehículos que circularán por la autovía, clasificadas por alternativas y con dos años de previsión.

2004 (Kg/día)	Alternativa IA	Alternativa IB	Alternativa IIA	Alternativa IIB	Alternativa IIIA	Alternativa IIIB
NOx	3283.77	3179.00	1589.50	1580.11	2279.49	2406.65
Plomo	2.03	1.97	0.98	0.98	1.41	1.49
Hidrocarburos	511.67	495.34	247.67	246.21	355.18	375.00
CO	3122.85	3023.22	1511.61	1502.68	2167.79	2288.72

2010 (Kg/día)	Alternativa IA	Alternativa IB	Alternativa IIA	Alternativa IIB	Alternativa IIIA	Alternativa IIIB
NOx	4468.35	4325.80	2162.90	2150.12	3101.79	3274.82
Plomo	2.77	2.68	1.34	1.33	1.92	2.03
Hidrocarburos	696.25	674.03	337.02	335.03	483.31	510.27
CO	4249.39	4113.82	2056.91	2044.76	2949.80	3114.35

8.4. Inventario ambiental y descripción de las interacciones ecológicas y ambientales claves.

En el presente apartado se sintetizan las características ambientales del área de estudio.

8.4.1. Medio físico.

El área de estudio se ubica en la subregión noroeste de la región mediterránea, entre la zona montañosa y la costa, prevaleciendo el característico clima semimarítimo mediterráneo, caracterizado por un verano seco y cálido. Las máximas precipitaciones se suelen producir al principio del otoño, siendo frecuentes los aguaceros, ocasionalmente torrenciales, fenómeno relativamente frecuente en los climas mediterráneos y por tanto en del Baix Llobregat, sobre todo en época otoñal.

Otra de las características climáticas más conocidas de esta zona es la tramontana, viento frío y seco del sector norte que sopla con relativa frecuencia, principalmente durante la mitad invernal del año. En ocasiones en las que el valle del Ebro sopla el cierzo, la tramontana sopla más bien del NNW, viento que en muchos lugares se conoce como “mistral”, que además se distingue de la tramontana, propiamente dicha, por ir normalmente acompañado de cúmulos y chubascos.

En cuanto a la calidad atmosférica, la zona de estudio destaca por su vocación claramente industrial, muy próxima a grandes ciudades y rodeada de importantes vías de comunicaciones, con lo que la calidad del aire se encuentra mermada por ello, a pesar de que en el corredor del río los vientos hacen que la ventilación sea generosa en gran parte del año. de los datos analizados, se deduce que la calidad del aire en la zona de estudio presenta altas concentraciones de los contaminantes más comunes, si bien en los últimos años se ha experimentado una mejoría, registrándose en determinadas ocasiones bajos niveles de contaminación atmosférica.

En la siguiente tabla se sintetizan los valores de contaminación atmosférica de los puntos de la Red de Vigilancia de la Contaminación de Cataluña más cercanos al área de estudio.

Municipio	Ubicación	Parámetros	Alta	Baja
Barcelona	Dársena Sur del Puerto	PST PA	01/04/99 01/04/99	
Barcelona	Garcilaso, 22 (Sagrera)	PST PM10 CO SO2 NOx O3	01/04/92 08/09/99 01/04/92 01/04/92 01/04/92 01/04/92	
Barcelona	Jardins de Can Mantega (Sants)	PM10 SO2 CO NOx	01/11/98 01/10/98 01/04/94 01/10/94	
Barcelona	Trueta (Poble Nou)	PST NOx O3 CO SO2	01/01/90 01/01/84 01/01/84 01/01/88 01/01/91	
L'Hospitalet de Llobregat	Av. Torrent Gornal	CO SO2 PST NOx O3 PM10	01/01/84 01/01/84 01/01/90 01/01/84 01/01/89 03/12/99	02/12/99
Cornellà de Llobregat	Av. Salvador Allende-C/Bonveí	SO2	01/01/91	13/03/99
El Prat de Llobregat	Pl. Església	H2S NOx SO2	01/01/90 01/10/98 01/10/98	
Martorell	C/Canyameres-C/Claret	PST HCT NOx CO H2S O3 SO2	01/11/91 01/11/91 01/11/91 01/11/91 01/11/91 01/11/91 01/11/91	19/10/99
Gavà	C/Sant Pere-Pl. Balmes	PST SO2	01/12/93 01/12/93	01/12/98 01/12/98

En cuanto a la contaminación acústica, como ya se ha indicado, esta zona se caracteriza por la presencia de un gran número de infraestructuras de transporte que hacen que la situación acústica de la zona se encuentre notablemente degradada, como se ha comprobado en la campaña de mediciones realizadas, cuyos resultados son los siguientes:

Punto	Leq (dB(A))	L90 (dB(A))	L50 (dB(A))	L10 (dB(A))
1	69.3	60	65	70
2	65.8	60	60	65
3	67.8	50	55	70
4	56.9	50	55	55
5	68.3	55	60	70
6	56.7	50	55	55
7	71	60	65	70
8	73.6	60	70	75
9	58.3	50	55	55
10	55.6	50	55	55
11	69.3	65	65	70
12	69.8	60	65	70
13	69.7	60	65	70
14	64.1	55	55	65
15	72.1	60	65	65
16	63.3	60	60	60
17	64.1	60	60	65
18	53.8	50	50	50
19	62	55	60	60

Igualmente se ha realizado un estudio de las vibraciones existentes en la zona de estudio y la previsión de las futuras tras la implantación de las infraestructuras a estudio, habiéndose determinado que no existirán valores superiores a los legalmente establecidos

Desde el punto de vista de la orografía, el área de estudio se sitúa en el curso bajo del río Llobregat, a lo largo de sus últimos 7 km. Por lo tanto esta zona se corresponde con la llanura aluvial de este río y su delta. Como corresponde a la morfología deltaica, el área de estudio se presenta como una llanura costera de pendientes muy suaves.

Geológicamente, la zona de estudio se sitúa sobre los suelos cuaternarios recientes que constituyen el valle del río Llobregat y delta correspondiente. Un aspecto destacable es la existencia a lo largo del corredor de estudio de numerosos rellenos antrópicos que ocupan antiguas excavaciones realizadas para la extracción de áridos; o bien el antiguo cauce del Llobregat que será rellenado.

Desde el punto de vista de la hidrología superficial, el único cauce natural con caudal continuo es el río Llobregat. Este río se presenta notablemente alterado tanto morfológicamente por los encauzamientos llevado a cabo, como en la calidad de sus aguas, las cuales se encuentran notablemente deterioradas en este tramo final debido a la gran cantidad de vertidos urbanos e industriales que recibe.



Vista del río Llobregat en la zona de estudio

A pesar de ello, en los últimos años se ha experimentado una apreciable mejoría en la calidad de sus aguas como resultado de la puesta en marcha de varios proyectos de depuración de aguas residuales urbanas e industriales, por lo que se albergan esperanzas de que la calidad de sus aguas llegue a ser buena.

Esta mejoría se refleja en la evolución de dos índices de calidad de las aguas:

El índice ISQA, cuya evolución de de resultados para el punto de análisis situado en Sant Joan Despí es la siguiente. (0 aguas negras residuales/ 100 aguas limpias)

1974	1990	1995	1996	2002
49,5	51	59,2	59	70

Por otra parte el índice BMWP' indica la calidad de las aguas de un tramo de río según los macroinvertebrados que son capaces de vivir allí. Los valores de este índice calculados por la Agencia Catalana del Agua en Sant Joan D'Espí son los que se adjuntan en la siguiente tabla.

1998	2002
15	27

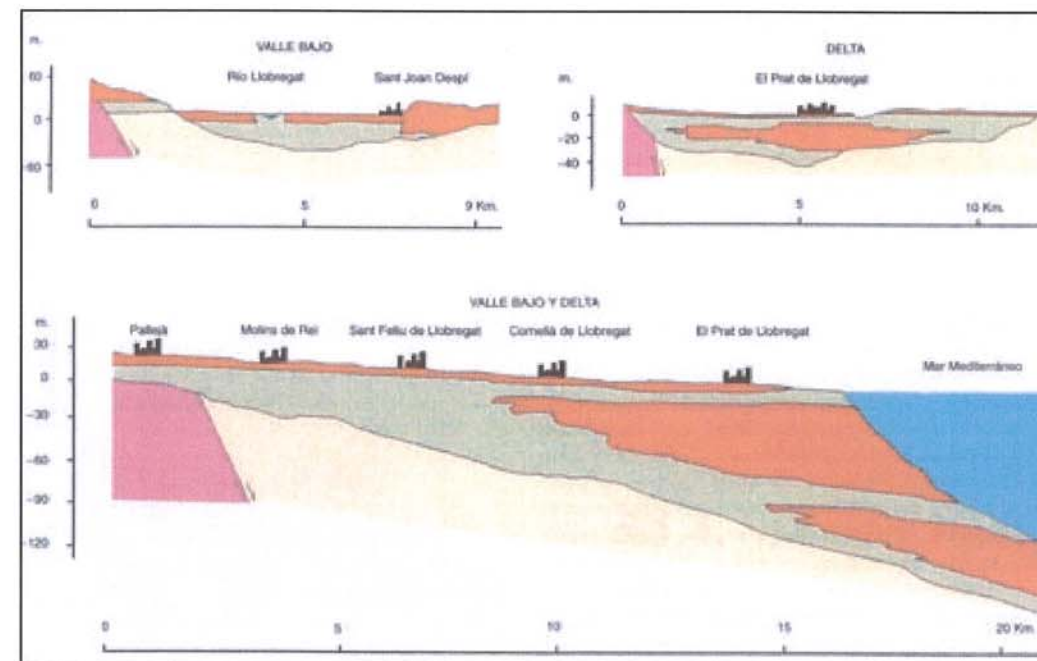
Classe	Índex BMWPC	Aigües
1	> 85	Molt netes
2	51 - 84	Netes
3	31 - 50	Eutrofitzades amb signes de contaminació
4	11 - 30	Parcialment contaminades
5	< 10	Molt contaminades

— Qualitat real de l'aigua — No controlat
 — Qualitat estimada de l'aigua — Temporal

Estos valores indican que la calidad de las aguas están parcialmente contaminadas, si bien se observa un claro aumento de la calidad de las aguas en estos últimos años.

En cuanto a la hidrología subterránea, todo el área de estudio se sitúa sobre el acuífero del Valle Bajo y Delta del Llobregat, de gran importancia hasta el punto de encontrarse protegido por el Decreto 328/1988 por el que se establecen normas de protección y adicionales en materia de de procedimiento de diversos acuíferos de Cataluña. Este acuífero ha sido intensamente explotado durante décadas, si bien en la actualidad se está recuperando claramente.

En el siguiente esquema se observa la disposición de los distintos acuíferos en el delta del Llobregat.



8.4.2. Medio biológico

La vegetación que debería existir en esta zona de no ser por la acción humana se corresponde con el encinar mediterráneo, formación perfectamente adaptada al clima mediterráneo característico de la zona, con una aridez estival marcada. Por otro lado, y debido a los condicionantes microclimáticos y edáficos impuestos por la presencia del río Llobregat, la vegetación que debería existir en los márgenes y superficies aluviales próximas al río correspondería a un bosque de ribera. Pero debido a la acción humana, esta vegetación se encuentra desaparecida por completo del área de estudio. La vegetación actual carece de árboles, estando en su mayoría asociada al uso humano o favorecida por el mismo. Así en las zonas no urbanizadas únicamente se presentan praderías y cultivos hortícolas, muchos de ellos abandonados o eucaliptos dispersos plantados en la parte final del antiguo cauce del Llobregat. Además en los bordes del río, y en ausencia de árboles, crecen cañaverales, que por otra parte actual de barrera protegiendo a la fauna que asociada al río.



Las restantes zonas, jardines, bordes de carreteras y nudos, etc, presentan vegetación sembrada por el hombre y de muy diversa índole.

En cuanto a la fauna, el medio en el que se enmarca el área de estudio, en el seno de un ambiente potencialmente de gran riqueza y diversidad como es el entorno del Llobregat, se encuentra en la actualidad intensamente transformado por la actividad humana.

Así, la vegetación riparia y los ecosistemas de ribera se encuentran profundamente alterados por la elevada presencia humana, la gran actividad industrial y la elevada densidad de vías de comunicación. Por otra parte, estos mismos elementos impiden la existencia de flujo e intercambio de especies con zonas mejor conservadas: en definitiva, la estructura de corredor fluvial para el tránsito y dispersión de especies desaparece completamente.

Como consecuencia de la baja calidad de este hábitat, en la zona de estudio la fauna presente es mucho más escasa de lo que debería y de bajo valor ecológico. La mayor parte las especies son de bajo interés, bien por estar muy representadas en otras zonas, bien por ser especies introducidas.

Los enclaves de mayor interés desde el punto de vista faunístico, dentro de estas zonas altamente transformadas, lo constituyen el río Llobregat y sus márgenes, que a pesar de carecer de una vegetación de ribera bien estructurada y de la baja calidad de las aguas del río, acoge a algunas especies singulares de la fauna vertebrada, fundamentalmente de aves.

Las aves constituyen el grupo mejor representado y estudiado de esta zona, de la cual se dispone de un atlas de aves nidificantes.

Respecto de los espacios naturales protegidos, dentro del área de estudio no existen espacios catalogados bajo figura de protección legal, si bien en áreas adyacentes se encuentran varias zonas catalogadas. Dichas zonas protegidas son las siguientes:

- o LIC y ZEPA nº ES0000146. Delta del Llobregat
- o Reservas Naturales del Delta del Llobregat.
- o PEIN Delta del Llobregat, que incluye las Reservas Naturales Parciales de Remolar Filipines, la Ricarda y Ca l'Arana.
- Inventario de zonas húmedas de Cataluña. De las cuales se encuentran dentro o cerca del área de estudio las siguientes
 - o Ca l'Arana-Cal Tet. Código del inventario: 0460800

- o Estany de la Ricarda. Código del inventario: 0540800
- o Bassa del Prat de Llobregat. Código del inventario: 0910800

Estas figuras afectan a una ámbito territorial sensiblemente coincidente que ocupa los rudimentos de las zonas húmedas del Delta del Llobregat que han pervivido hasta la actualidad.

Así mismo se debe mencionar que la zona final del área de estudio se encuentra dentro del Área de Importancia para las Aves (IBA) nº 140. Delta del Llobregat, aunque se debe mencionar que esta no es una figura de protección legalmente establecida ya que es la organización SEO-Birdlife la que designa estos espacios.

Al igual que el resto de los aspectos ambientales del territorio analizado, el paisaje de esta zona ha sido totalmente transformado debido a la elevadísima acción humana que aquí se desarrolla. La unidades paisajísticas en que se ha clasificado el territorio son las siguientes:

- Unidad del río Llobregat. Que se encuentra muy limitada y encapsulada entre zonas urbanizadas y de infraestructuras, pero que a pesar de ello constituye el eje visual y paisajístico de la zona de estudio.
- Unidad de Paisaje agrícola, el cual ha quedado relegado a pequeñas superpies aisladas entre si.
- Unidad de paisaje urbano. Esta unidad está prácticamente ausente de la zona de estudio, ya que las zonas de uso residencial se sitúan en la periferia de la misma.
- Unidad de Infraestructuras. Esta unidad ocupa numerosos corredores dentro del área de estudio ya que por ella constituye el principal corredor de acceso a Barcelona y a sus principales zonas industriales.
- Unidad de paisaje industrial y de servicios, que se extiende por amplias superficies de la zona de estudio, la cual se ubica en la principal zona industrial de Barcelona.

8.4.3. Medio humano

La zona objeto del presente estudio comprende los municipios de Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat, San Joan Despí, San Boi de Llobregat y El Prat de Llobregat. Los dos primeros forman pues parte de la comarca del Barcelonés mientras que Cornellà, San Joan y el Prat son municipios de la comarca del Baix Llobregat.

Las variables fundamentales que definen el perfil socioeconómico de estos municipios vienen marcadas como es natural por el carácter de la Ciudad de Barcelona que actúa como núcleo de atracción de la actividad económica no sólo de la comarca sino de la Región Metropolitana y de Cataluña en general. Las calles de Hospitalet limitan en muchos tramos con los de la ciudad de Barcelona y por lo tanto ambas urbes comparten muchas de las características socioeconómicas y culturales inherentes a cualquier análisis o descripción de las variables que las definen.

Por otro lado las ciudades de Cornellà y El Prat, situadas también en la aglomeración metropolitana de Barcelona, presentan un carácter menos terciario con una superficie aprovechada al máximo por actividades productivas, infraestructuras, equipamientos y residencias. Son pues ciudades muy urbanizadas, con infraestructuras estratégicas y con una actividad económica importante, que se han ido transformando recientemente. Se trata de ciudades que han pasado de depender absolutamente de la dinámica barcelonesa, a convertirse en municipios con una creciente capacidad de decisión y facultades técnicas para elaborar sus políticas propias y decidir así sobre los temas que legalmente les competen.

Sin embargo, y a pesar de su autonomía respecto a la ciudad de Barcelona, Cornellà, El Prat, y Hospitalet muestran a través de los indicadores socioeconómicos su ineludible pertenencia a la primera corona de la Región Metropolitana.

El 75,5% de la población de estos municipios se concentra en el de Barcelona que junto a los cerca de 240.000 habitantes de l'Hospitalet de Llobregat agrupan al 87,5% de los ciudadanos. El resto de los municipios no rebasan los 80.000 habitantes. Próximos a esta cifra se encuentran Cornellà de Llobregat y Sant Boi de Llobregat, municipios que cuentan cada uno de ellos con un 4% de los efectivos demográficos del área. Menor peso demográfico poseen San Joan Despí, que participa con el 1,5% de la población de los

municipios objeto del estudio, mientras que el Prat de Llobregat lo hace con el 3% (61.810 habitantes).

POBLACIÓN ÁREA
AÑO 2001

MUNICIPIO/ÁREA	2001	% área
BARCELONA	1.503.884	75,50
CORNELLÀ DE LLOBREGAT	79.979	4,00
HOSPITALET DE LLOBREGAT, L'	239.019	12,00
PRAT DE LLOBREGAT, EL	61.818	3,10
SANT BOI DE LLOBREGAT	78.738	3,95
SANT JOAN DESPÍ	28.772	1,45
ÁREA DE ESTUDIO	1.992.210	100,00
CATALUÑA	6.343.110	-

En cuanto a la economía, el área de estudio se extiende por ser la zona más importante económicamente hablando de la Comunidad Autónoma.

La economía del Baix Llobregat es la tercera de la región, con un 8% del total del PIB catalán en 1999, mientras que la de la comarca del Barcelonés

El destacado papel de la industria (el 10%) y en la construcción (9%) contribuyen a alcanzar esta posición. El peso de sector servicios es menor (7%), mientras que la participación de las actividades agropecuarias se reduce a un 2,7%.

BAIX LLOBREGAT
CRECIMIENTO REAL DEL PIB Y PESOS (%)
AÑO 2000

	CRECIMIENTO	PESO SOBRE COMARCA	PESO SOBRE CATALUÑA
Primari	3,4	0,6	2,7
Indústria	3,0	43,2	9,8
Energètica	2,5	2,0	3,0
Extractives	2,8	3,2	14,7
Química	3,7	3,7	10,8
Metàl·liques, maquinària i electrònica	1,8	14,2	12,8
Material de transport	2,9	4,4	12,0
Alimentàries	3,1	4,6	9,1
Tèxtil, cuir i calçat	-3,4	2,6	5,5
Paper, arts gràfiques i edició	5,6	3,9	11,4
Cautxú, fusta i altres indústries	9,0	4,6	11,5
Construcció	9,2	8,7	9,0
Serveis	4,5	47,5	7,3
Comerç	4,8	13,0	8,9
Hosteleria i restauració	3,8	3,1	7,4
Transports i comunicacions	3,9	7,8	10,0
Serveis financers	4,9	6,8	4,7
Altres serveis a la venda	7,6	6,7	6,9
Serveis públics	2,4	10,1	7,0
Total PIB	4,2	100,0	8,3

En cuanto a los usos del suelo, como ya se ha indicado anteriormente, la zona de estudio se corresponde con un área de muy importante actividad industria por lo que los usos del suelo predominantes son el industrial e infraestructuras de transporte, destacando, además, la presencia de infraestructuras urbanas de gran importancia como la EDAR del Baix Llobregat, balsas de laminación de avenidas, etc.

Respecto al a los elementos patrimoniales de interés, el alto grado de antropización presente en esta área, hace que apenas existan elementos de valor histórico o cultural. Los únicos elementos culturales de interés recogidos en el Inventari Patrimoni Arquitectònic así como en los Planes Especiales de los Municipios afectados se corresponden con masías tradicionales, y en concreto las masías de la Torre Gran y Can Capell en el municipio del Hospitalet.



En cuanto al planeamiento urbanístico, las figuras urbanísticas más importantes que afectan al área de estudio son Plan General Territorial de Cataluña de 1995, desarrollado en la región metropolitana por el Plan Territorial Metropolitano de 1999, y el PGM, el Plan General Metropolitano de 1976

8.5. Identificación y valoración de impactos.

Los impactos, una vez identificados, se han valorado como compatibles, moderados, severos o críticos tal y como se indica en el Real Decreto 1.131/1.988 de 30 de Septiembre por el que se aprueba el reglamento que desarrolla la ejecución de Estudios de Impacto Ambiental.

La valoración de impactos incluye las afecciones de las dos infraestructuras estudiadas (viaria y ferroviaria). Así mismo se ha hecho teniendo en cuenta que los trazados de ambas infraestructuras coinciden parcialmente en planta ya que en numerosos puntos la autovía se ubica mediante un puente sobre el ferrocarril.

Debido a esta peculiaridad, diseñada para optimizar la ocupación de suelo y la minimización de los impactos ambientales, los impactos ambientales provocados por cada infraestructura han sido valorados teniendo en cuenta este factor, especialmente en los casos en los que la autovía discurre sobre el ferrocarril.

En este caso, y con el fin de evitar la duplicidad de los impactos, se han asignado los impactos a la infraestructura que los provoca.

A modo de resumen se puede indicar en cuanto a las alternativas viarias que:

- Las dos alternativas del tramo I son muy similares desde el punto de vista ambiental.
- En el tramo II, la alternativa A es ambientalmente mejor que la B ya que discurre más espacio separada del río. Además las alternativa A se asienta sobre el falso túnel ferroviario durante más metros minimizando la ocupación de suelo.
- En el tramo III, ambas alternativas son muy similares, siendo levemente mejor desde el punto de vista ambiental la alternativa B ya que ocupa menos superficie no urbanizada en la actualidad y conlleva menores movimientos de tierras, aunque se ha tenido en cuenta el hecho de que el antiguo lecho del río debe ser rellenado y restaurado como resultado de la ejecución del proyecto de desvío del río que se está llevando a cabo en la actualidad.

En cuanto a las alternativas ferroviarias:

- En el tramo 1, ambas alternativas son muy similares ambientalmente, ya que las dos discurren íntegramente en falso túnel; inicialmente bajo suelos urbanizados y posteriormente confluyen en un trazado común por la margen izquierda del Llobregat.
- En el tramo 2 únicamente se presenta una alternativa con forma de triangulo que rodea al polígono Pratense, a la Depuradora del Bajo Llobregat y a la ampliación de la ZAL del Puerto. Toda esta alternativa discurre a nivel sin desarrollar grandes impactos.

Tabla resumen de impactos

VIARIO	Climatología	Calidad Atmosférica	Ruido y vibraciones	Orografía	Geología y geotecnia	Hidrología superficial	Hidrología subterránea	Vegetación	Fauna	ENP	Paisaje	Socioeconomía	Usos del suelo	Patrimonio cultural	Planeamiento urbanístico
IA	Nulo	Positivo	Moderado	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Nulo	Compatible	Positivo	Compatible	Compatible	Compatible
IB	Nulo	Positivo	Moderado	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Nulo	Compatible	Positivo	Compatible	Compatible	Compatible
IIA	Nulo	Positivo	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Moderado	Compatible	Moderado	Nulo	Compatible	Positivo	Compatible	Compatible	Compatible
IIB	Nulo	Positivo	Compatible	Compatible	Compatible	Moderado	Moderado	Compatible	Moderado	Nulo	Moderado	Positivo	Compatible	Compatible	Compatible
IIIA	Nulo	Positivo	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Moderado	Compatible	Compatible	Compatible	Positivo	Moderado	Compatible	Compatible
IIIB	Nulo	Positivo	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Moderado	Moderado	Compatible	Compatible	Compatible	Positivo	Compatible	Compatible	Compatible
FERROVIA RIO	Climatología	Calidad Atmosférica	Ruido y vibraciones	Orografía	Geología y geotecnia	Hidrología superficial	Hidrología subterránea	Vegetación	Fauna	ENP	Paisaje	Socioeconomía	Usos del suelo	Patrimonio cultural	Planeamiento urbanístico
I1	Nulo	Nulo	Compatible	Compatible	Moderado	Compatible	Moderado	Compatible	Compatible	Nulo	Compatible	Positivo	Moderado	Compatible	Compatible
I2	Nulo	Nulo	Compatible	Compatible	Moderado	Compatible	Moderado	Compatible	Compatible	Nulo	Compatible	Positivo	Moderado	Compatible	Compatible
II 1	Nulo	Nulo	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Moderado	Moderado	Moderado	Compatible	Compatible	Positivo	Compatible	Compatible	Compatible
ESTACIÓN ZAL - PRAT	Nulo	Nulo	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Moderado	Moderado	Moderado	Compatible	Compatible	Positivo	Compatible	Compatible	Compatible
LAT	Nulo	Nulo	Nulo	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible	Positivo	Compatible	Compatible	Compatible

8.6. Medidas preventivas y correctoras.

Esta apartado está dedicado a describir las medidas destinadas a paliar los impactos que la construcción y explotación de las nuevas infraestructuras causarán sobre cada uno de los factores ambientales a estudio, y que no han podido evitarse con el diseño de los trazados.

Para minimizar estas afecciones se proponen una serie de medidas preventivas y correctoras, siendo las más importantes las siguientes:

- Riego periódico de las áreas desprovistas de vegetación y transporte de materiales tapados para evitar la producción de polvo.
- Obras de Drenaje Transversal, de acuerdo con los caudales máximos previsibles en cada punto.
- Las obras de drenaje y las cunetas deberán diseñarse en los Proyectos de Construcción de tal modo que no constituyan trampas para los pequeños animales que puedan caer en ellos; se les dotará de bordes inclinados o rampas de escape utilizables por los pequeños vertebrados (anfibios, reptiles y micromamíferos); las cunetas se diseñarán de modo que constituyan una barrera para el acceso de los pequeños animales a las vías, dirigiéndolos en cambio hacia el exterior. Las paredes de las arquetas de entrada y los sifones del sistema de drenaje deberán tener ángulos abiertos o incorporar sistemas de rampas tendidas para permitir la salida de los animales de pequeño tamaño que puedan caer accidentalmente en ellos.
- Las salidas de los drenajes deben enlazar a nivel con los cursos preexistentes; en caso de existir finalmente un desnivel inevitable, se asegurará que no habrá erosión mediante solera plana de hormigón o pequeña rampa.
- Se llevará a cabo la recogida de las aguas de escorrentía de la autovía y el tratamiento de las mismas mediante la disposición de balsas de dilución y desengrasado de 100 m³ de capacidad.
- Las instalaciones auxiliares (áreas de molienda y almacenamiento de áridos y de combustibles y lubricantes) se ubicarán en superficies urbanizadas o en áreas a urbanizar que se deberán impermeabilizar previamente. Se establecerá un drenaje perimetral para estas zonas con objeto de evacuar las aguas que les lleguen desde el terreno natural. Las aguas serán recogidas y conducidas hacia un sistema de retención de sólidos.
- Se obligará a almacenar en un foso impermeabilizado, diseñado al efecto, los residuos peligrosos generados durante la realización de las obras, tales como aceites usados, restos de combustibles, etc., en el cual se verterán dentro de bidones las sustancias contaminantes. En el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares, se contemplará la obligación del Contratista de realizar el mantenimiento de la maquinaria en talleres autorizados.
- Dentro del Programa de Vigilancia Ambiental del Proyecto de Construcción existirá un programa para el mantenimiento de la calidad actual de las aguas durante la fase de explotación de la vía. En él se señalarán, aparte de los objetivos y actuaciones a realizar para el control de la calidad de las aguas, los lugares concretos donde se realizarán las pruebas, los parámetros de control, los umbrales permisibles, los momentos de control y las medidas de prevención y corrección.
- Se extremarán las medidas de seguridad en vertidos contaminantes recogiendo de forma rápida los mencionados vertidos.
- En fase de obras, el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares de los Proyectos de Construcción deberá incluir el jalonamiento del terreno antes de la fase de construcción de tal manera que el tráfico de maquinaria y las instalaciones auxiliares se circunscriban al interior de la zona acotada.
- Del mismo modo, el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares de los Proyectos de Construcción deberá incluir la supresión de la circulación de maquinaria por los cauces.
- No se verterá ningún tipo de material ni sustancia sobre los cursos de agua durante la fase de construcción.

- En los espacios delimitados como Hábitas de interés comunitario, se realizará el jalonamiento del terreno, de modo que no se afecte a más superficie de la necesaria.
- Como criterio básico se revegetarán con siembras y/o plantaciones todos los taludes de desmontes y rellenos resultantes de las obras, y se evitará taxativamente el empleo de especies vegetales foráneas o propias de usos jardineros.
- De forma previa a la ejecución de siembras y plantaciones será necesario el correcto tendido y perfilado de los taludes.
- Plan de Revegetación. En el Análisis Ambiental del Proyecto de Construcción se definirá un completo Plan de Revegetación de las áreas (taludes de desmonte y relleno, caminos auxiliares, depósito de sobrantes, parque de maquinaria etc) que la obra deje sin vegetación, desarrollando la propuesta adjunta a este apartado.
- Se deberá acometer las labores de revegetación de los taludes y sobre todo de los terraplenes tras su apertura, con el fin de evitar la erosión, y el consiguiente aumento de la turbidez en las aguas superficiales.
- Se realizará una Prospección Arqueológica Superficial Intensiva de área afectada por las obras de las infraestructuras.
- Reposición de los servicios existentes en la actualidad, o en su caso, incremento y la mejora de los mismos.
- Igualmente será positivo controlar, a través del planeamiento y las licencias de obras, posibles usos asociados a la nueva vía no contemplados actualmente.

8.7. Programa de vigilancia ambiental

Definido en el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental (R. D. 1.131/1.988 de 30 de Septiembre) como el complemento de la propuesta de medidas de corrección, el Programa de Vigilancia Ambiental debe establecer un sistema que garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas, protectoras y correctoras, contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental.

El contenido del Programa de Vigilancia Ambiental establecerá principalmente las previsiones a realizar durante la fase de construcción y puesta en funcionamiento de la nueva vía, estableciéndose como un recordatorio de las medidas de corrección señaladas, para que se tengan presentes los condicionantes medioambientales y se anule o reduzca el nivel de impacto detectado durante la redacción del mencionado Proyecto.

La principal misión de este Programa de Vigilancia Ambiental es, pues, supervisar y comprobar que las actuaciones medioambientales propuestas en el Estudio de Impacto Ambiental se llevan a cabo de manera correcta desde dos puntos de vista:

- * De acuerdo a la legislación vigente.
- * Utilizando la información obtenida en el presente Estudio de Impacto Ambiental.

Así se establecen apartados para la vigilancia de:

- Seguimiento de la calidad del agua. Se comprobará la no circulación de maquinaria por los cauces y la efectividad de las medidas de revegetación de los taludes y terraplenes para evitar que los procesos erosivos puedan producir un aumento de turbidez en las aguas. Durante la fase de obras se controlará analíticamente la composición de los vertidos efluentes de las balsas de decantación de sólidos, puntos de limpieza de cubas de hormigón y planta de hormigón si la hubiere. Los análisis se harán de al menos los siguientes parámetros: Sólidos en suspensión, DBO5, O2, hidrocarburos, grasas y aceites de los efluentes de los sistemas de retención de sedimentos y decantación. Se solicitará autorización de vertido a la autoridad competente en materia de aguas autonómica (Agencia Catalana del Agua). Se gestionará especialmente todo lo relativo a los aceites usados. Los aceites usados tendrán la consideración de residuo peligroso. De conformidad con

lo dispuesto Orden de 28 de Febrero de 1989 del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo modificada por la Orden de 13 de Junio de 1990, por la que se regula la gestión de aceites usados.

- Preparación del terreno. Consiste en retirar de las zonas previstas para la ubicación de la obra, los árboles, plantas, tocones, maleza, maderas caídas, escombros, basuras o cualquier otro material existente, que estorben, que no sean compatibles con las obras a construir o no sean árboles a proteger. Las operaciones de desbrozado deberán ser efectuadas con las debidas precauciones de seguridad, a fin de evitar daños en las construcciones existentes, propiedades colindantes, vías o servicios públicos y accidentes de cualquier tipo. Antes de efectuar el relleno, sobre un terreno natural, se procederá igualmente al desbroce del mismo, eliminándose los tocones y raíces, de forma que no quede ninguno dentro del cimientado de relleno ni a menos de 15 cm de profundidad bajo la superficie natural del terreno, eliminándose asimismo los que existan debajo de los terraplenes. En ningún caso se permitirá utilizar al Contratista caminos de obra no definidos a tal efecto, y para utilizar los así previstos será necesaria la aprobación de la Dirección de Obra.
- Protección a la vegetación. Los árboles y arbustos deben ser protegidos de forma efectiva frente a golpes y compactación del área de extensión de las raíces. Se evitará:
 - 1) Colocar clavos, clavijas, sirgas, cables o cadenas, etc... en los árboles y arbustos.
 - 2) Encender fuego cerca de árboles y arbustos.
 - 3) Manipular combustibles, aceites y productos químicos en las zonas de raíces.
 - 4) Apilar materiales contra los troncos.
 - 5) Almacenar materiales en la zona de raíces o estacionar maquinaria.
 - 6) Circular con maquinaria fuera de los lugares previstos.
 - 7) Seccionar ramas y raíces importantes si no se cubrieran las heridas con material adecuado.
 - 8) Enterramientos de la base del tronco de árboles.

- 9) Dejar raíces sin cubrir y sin protección en las zanjas y desmontes.
- 10) Realizar revestimientos impermeables en zona de raíces.
- Protección a la atmósfera. Se velará por que se realicen los riegos necesarios para que evitar que el viento o el paso de vehículos levanten y arrastren a la atmósfera partículas, especialmente en las inmediaciones de lugares habitados o en las carreteras o viales de tránsito rodado. Además el material de granulometría fina transportado en bañeras o volquetes deberá ser convenientemente cubierto.
- Comprobar la detención de los procesos erosivos. A través de la detección y seguimiento de acarcavamientos, presencia de áreas desnudas donde se haya perdido o donde no haya llegado a salir cubierta vegetal y el establecimiento de tratamientos a base de drenajes preventivos o correctivos, remodelaciones topográficas y siembras / plantaciones.
- Estado de siembras y plantaciones. A través de la comprobación de arrastres de tierra extendida. Inspección visual del grado de cobertura por cubierta herbácea sobre todas las nuevas superficies. Comprobación del arraigo y mantenimiento de las especies perennes herbáceas y de la entrada de herbáceas y arbustivas autóctonas. Comprobación del arraigo y correcto crecimiento de los ejemplares arbóreos.
- Evolución de las comunidades faunísticas. A través de la comprobación del proceso de recolonización de hábitats por parte de la fauna.
- Incidencias y hallazgo de patrimonio arqueológico. Se prevé la realización de una prospección arqueológica superficial intensiva durante la fase de proyecto constructivo y la contratación de los servicios de un arqueólogo residente en las obras que vaya comprobando lo previsto.

8.8. Opción seleccionada.

Tras el análisis comparativo realizado en el Estudio Informativo, en el que se comparaban las alternativas desde los puntos de vista Ambiental, Económico, Territorial y Funcional, se concluye que las alternativas que cumplen con mayor rigor los objetivos propuestos y se adaptan con mejor al entorno que la alberga, son las que conforman la siguiente combinación:

OPCIÓN SELECCIONADA VIARIA

TRAMO I	TRAMO II	TRAMO 3
Alternativa B	Alternativa A	Alternativa A

OPCIÓN SELECCIONADA FERROVIARIA

TRAMO I	TRAMO II
Alternativa 1	Alternativa 1

Por lo tanto la alternativa seleccionada se compone de la combinación B-A-A viaria más las alternativas 1-1 ferroviarias.

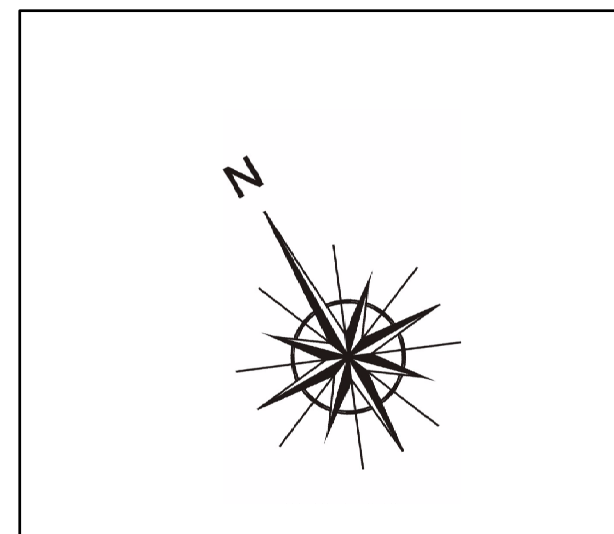
Así mismo, en el presente Estudio de Impacto Ambiental se incluye incluye la evaluación de la estación de mercancías ZAL-Prat y la línea de alta tensión con subestación de tracción para el sistema ferroviario.

En las siguientes páginas se adjunta plano de la opción seleccionada sobre la ortofoto de la zona, seguido de un plano con la situación fónica futura de la zona de estudio, simulado para la opción seleccionada.



ANNEX 8 - Form C_1.II.A._Part2

**Non-technical summary of the EIA report for
the Informative study for the project of New
South Rail and Road Accesses to the Port of
Barcelona**



LEYENDA

■	< 50 dB(A)
■	50 - 55 dB(A)
■	55 - 60 dB(A)
■	60 - 65 dB(A)
■	65 - 70 dB(A)
■	70 - 75 dB(A)
■	75 - 80 dB(A)
■	80 - 85 dB(A)
■	> 85 dB(A)

--- Límite de 65 dB(A)

ALTURA DE REJILLA: 4m sobre el terreno
 RUIDO DIURNO (8h - 22h)

La Ley 16/2002, de la Generalitat de Catalunya, de Protección contra la contaminación acústica, establece 3 niveles diarios de inmisión en función de la sensibilidad de la zona:

- Alta: Leq < 60 dB (A)
- Moderada: Leq < 65 dB (A)
- Baja: Leq < 70 dB (A)

ESTUDIO INFORMATIVO DEL
 PROYECTO DE LOS NUEVOS ACCESOS SUR,
 FERROVIARIO Y VIARIO AL
 PUERTO DE BARCELONA

MAPA DE RUIDO DE LAS
 ALTERNATIVAS ELEGIDAS

Escala 1:8000

**ANEXO 1. ANÁLISIS DE LAS
CONSULTAS PREVIAS RECIBIDAS A LA
MEMORIA RESUMEN**

1. Introducción

El artículo 13 del Real Decreto 1131/1988 de 30 de Septiembre por el que se desarrolla el Real Decreto Legislativo 1302/1986 de 28 de Junio, y que no resulta modificado por la posterior Ley 6/2001, establece la necesidad de presentar al órgano de medio ambiente competente las principales características del proyecto a modo de Memoria Resumen y la posibilidad de someter la misma a las personas, Instituciones y Administraciones previsiblemente afectadas por la ejecución del proyecto, con relación al impacto ambiental.

Por ello, con fecha de Mayo de 2002 la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, como promotor del Estudio, elaboró la correspondiente Memoria – Resumen para consultas ambientales previas.

Tras el envío de la mencionada Memoria – Resumen, y la recepción de las correspondientes respuestas a la misma, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente remitió a la Dirección General de Ferrocarriles dichas respuestas con fecha 28 de octubre de 2002.

Las respuestas recibidas son las siguientes:

- Agencia Catalana del Agua. Departamento de Medio Ambiente. Generalitat de Catalunya.
- Dirección General de Bosques y Biodiversidad. Departamento de Medio Ambiente. Generalitat de Catalunya.
- Dirección General de Carreteras. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Generalitat de Catalunya.
- Dirección General de Puertos y Transportes. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Generalitat de Catalunya.
- Ayuntamiento de Barcelona
- Ayuntamiento del Prat de Llobregat.
- Ayuntamiento de Cornellá de Llobregat.

- Ayuntamiento de L'Hospitalet.
- Autoridad Portuaria de Barcelona.
- Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones. Dirección General de Infraestructuras y Servicios. RENFE.
- DEPANA. Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural.
- Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental.

2. Análisis de las consultas previas recibidas a la Memoria – Resumen.

Conforme a lo indicado en el escrito de remisión de las respuestas a las consultas previas, en el presente apartado se recoge el resumen y análisis de las mismas.

2.1. Agencia Catalana del Agua. Departamento de Medio Ambiente. Generalitat de Catalunya.

RESUMEN

Se indica que el trazado ferroviario, no incide en el nuevo cauce del río Llobregat pero sí en sus espacios laterales e indican que mientras que el nuevo cauce no sea funcional se deberá considerar la situación preexistente. Se indica que se debe considerar los planos y datos de las zonas inundables contenidos en INUNCAT, de los cuales se adjuntan planos.

Así mismo, adjuntan instrucciones para la realización de los cálculos hidráulicos y de diseño de las obras de drenaje y viaductos.

Indican que el Estudio de Impacto Ambiental deberá considerar lo siguientes:

- Búsqueda de la posible conectividad ecológica del sistema fluvial con los mosaicos laterales y estudio de las posibles fragmentaciones introducidas por la infraestructura.
- Efectos de las nuevas infraestructuras sobre la pérdida y perturbación de hábitats fluviales, la creación indirecta de nuevos hábitats fluviales.

- Diseño de medidas de minimización de la ocupación del espacio, y de la afectación a aguas superficiales y subterráneas.
- Medidas de corrección y minimización de las emisiones de polvo y gestión de residuos en obra.
- Medidas de gestión de los materiales edáficos y geológicos, con balance de tierras vertido de materiales sobrantes y utilización de la tierra vegetal en la restauración.
- Medidas de prevención de la erosión y revegetación.
- Medidas de conservación faunística, como diseño adecuado de las obras de drenaje, vallado, etc.
- Propuesta de compensación de las afecciones resultantes y garantía ante los sucesivos cambios de la morfología fluvial.

CONTESTACIÓN

Inicialmente y en cuanto a las instrucciones para la elaboración de los apartados de hidrología y drenaje, estos han sido tenidos en cuenta en la redacción de los correspondientes anejos del Estudio Informativo. Así mismo, se han tenido en cuenta para el diseño de las alternativas viarias y ferroviarias tanto el Proyecto de Encauzamiento del Tramo Final del Río Llobregat. Tramo Comprendido entre el Puente de la Autovía C-246 y el Puente de Mercabarna, redactado por la Agencia Catalana del Agua como el Proyecto y Obras del Proyecto de Encauzamiento del río Llobregat desde el Puente de Mercabarna hasta el Mar – solución desvío intermedio- con inclusión del canal de pluviales en la margen izquierda.

Igualmente, en el estudio de impacto ambiental se han considerado todas las sugerencias emitidas por la Agencia Catalana del Agua con respecto a la inclusión de diversas medidas de prevención y mitigación de los impactos de las infraestructuras proyectadas así como respecto a la identificación y valoración de los impactos.

2.2. Dirección General de Bosques y Biodiversidad. Departamento de Medio Ambiente. Generalitat de Catalunya

RESUMEN

Como consideración general, se indica que la documentación resulta insuficiente para conocer la obra, entendiéndose que debería incluir datos detallados de longitudes de trazado, anchura de plataforma, movimiento de tierras, obras de fábrica, etc.

De modo particular, se solicita que el Estudio de Impacto Ambiental incluya los siguientes contenidos:

- Descripción de los parámetros ambientales afectados (comunidades vegetales, fauna actual y potencial, corredores biológicos existentes, calificación urbanística de los terrenos afectados, estudio acústico, estudio hidrológico, relación de otras infraestructuras, etc).
- Definición y valoración de los impactos causados por cada alternativa. Teniendo especialmente en cuenta la escasez de materiales para terraplén y los consiguientes préstamos, la existencia de rellenos antrópicos que requieren analíticas, la impermeabilización del suelo producida por la ejecución del proyecto y la existencia de pozos, efecto barrera, la afección a flora y fauna, la afección a zonas de nidificación de Chorlito Patinegro y bosques de utilidad pública.
- Definición y valoración de las medidas correctoras, incluyendo el origen de los préstamos, destino de materiales sobrantes, la permeabilidad territorial, compatibilidad con otras obras, evitar contaminación de acuíferos, compensar la afección a comunidades vegetales, evitar la destrucción de zonas húmedas, limitar las épocas de trabajo en la zona cercana a la ZEPA e incluir medidas para corregir el impacto sobre el chorlito patinegro.

CONTESTACIÓN

Se han considerado todas las sugerencias emitidas en este escrito en cuanto a los contenidos del Estudio de Impacto Ambiental, si bien se debe señalar que las actuaciones proyectadas se desarrollan mayoritariamente en una zona antropizada y sobre la que actualmente se están desarrollando obras de gran entidad como el desvío del tramo final del río Llobregat, el relleno del cauce natural de dicho río, la ampliación del Puerto de

Barcelona, la ampliación de la Zona de Actividades Logísticas, el Ramal Ferroviario del Llobregat, la ampliación del aeropuerto del Prat, etc.

Igualmente se debe señalar que las actuaciones consideradas en el presente estudio se encuentran fuera de cualquier espacio natural protegido o de la Red Natura 2000, por lo que se ha evitado la inclusión de medidas compensatorias.

2.3. Dirección General de Carreteras. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Generalitat de Catalunya

RESUMEN

Se indica que las competencias en materia de medio ambiente corresponden del Departamento de medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña. A pesar de ello, se sugiere que en el Estudio de Impacto Ambiental se tenga en cuenta la legislación autonómica de ámbito ambiental y cultural.

CONTESTACIÓN

Se recogen las sugerencias realizadas por este organismo.

2.4. Dirección General de Puertos y Transportes. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Generalitat de Catalunya.

RESUMEN

Se indica inicialmente que los nuevos accesos viarios y ferroviarios al puerto de Barcelona deberá ser compatibles con todos los planes y proyectos que se han realizado o se están realizando en la actualidad, especialmente con la los proyectos de la Línea 9 del metro de la cual adjuntan plano.

Posteriormente se indica que el Estudio de Impacto Ambiental debería prestar especial atención a los impactos sobre los acuíferos e hidrología de la zona, al efecto barrera y vigilar las variaciones del nivel freático debidas a las nuevas infraestructuras.

Se indica que el Estudio de Impacto Ambiental debe estar coordinado y ser compatible con los estudios de impacto del resto de proyectos que se están desarrollando en la zona.

Así mismo se señala, que se debe considerar las afecciones sobre los actuales servicios de transporte público de viajeros que pueden verse modificados durante la ejecución de las obras. En concreto sobre las líneas de transporte urbano número 38, 79, 109 y 110, de cuyo recorrido se adjuntan planos.

CONTESTACIÓN

Inicialmente, y con respecto a la compatibilidad del presente proyecto respecto al resto de infraestructuras en proyecto o ejecución, se debe señalar que todas ellas han sido consideradas, diseñándose tanto las alternativas viarias como las ferroviarias del presente documento de modo que sean perfectamente compatibles e incluso complementarias. Así mismo, se conoce y se ha tenido en cuenta el trazado de la nueva línea 9 de metro de conexión con el aeropuerto.

En cuanto a la coordinación del Estudio de Impacto con los de otros proyectos de la zona, en la redacción del presente Estudio de Impacto se han tenido en cuenta dichos Estudio de Impacto Ambiental a través de sus correspondientes Declaraciones de Impacto Ambiental, las cuales son analizadas en el apartado de Antecedentes. De este modo, en el presente Estudio de Impacto Ambiental se han considerado estos proyectos, pro ello la descripción del medio actual y el inventario ambiental se han ajustado a las condiciones del medio tras la ejecución de los demás, evitando la valoración de impactos causados por otros proyectos (como es el caso del relleno del cauce natural del río Llobregat en su tramo final) y el diseño de medidas correctoras para zonas consideradas en otros estudios de impacto ambiental.

En cuanto a las afecciones al transporte público que se indican, estas han sido tenidas en cuenta en el análisis de los impactos sobre el medio humano. A pesar de ello, y debido a las fases de trabajo en la que nos encontramos, la definición final de las medidas correctoras para evitar dichos impacto deben ser consideradas en fases posteriores al Estudio Informativo, por lo que las medidas correctoras incluidas en el presente Estudio de Impacto Ambiental deberán ser estudiadas y desarrolladas en detalle en los correspondientes

Proyectos Constructivos, en los que se estudiará y solucionarán detalladamente estas cuestiones.

2.5. Ayuntamiento de Barcelona (Escrito remitido a través de la demarcación de Constas en Cataluña)

RESUMEN

Se interpreta por parte de esta entidad que el documento remitido se corresponde con el propio Estudio Informativo, indicándose que el estudio describe de manera muy genérica las infraestructuras así como las características del ámbito de estudio.

Se indica que el inventario ambiental es muy generalista y que la definición técnica de las alternativas es muy deficiente.

Así mismo incluyen una serie de aspectos que entienden se deberían considerar de una manera más concisa en el Estudio de Impacto Ambiental.

Dichos aspectos a mejorar se refieren a la calidad atmosférica, situación fónica, hidrología superficial, características hidráulicas del tramo final del río Llobregat, infraestructuras existentes, la recuperación del tramo bajo del río Llobregat.

En conclusión se indica que el Estudio Informativo resulta demasiado general y obvia matices importantes, remarcando de nuevo que se deberían ampliar los contenidos.

CONTESTACIÓN

Inicialmente cabe señalar que el documento remitido no se corresponde con el Estudio Informativo de los nuevos accesos sur viario y ferroviario al puerto de Barcelona, sino con la Memoria Resumen para consultas ambientales previas a la redacción del propio Estudio Informativo y de su Estudio de Impacto Ambiental.

Dicho Estudio Informativo y su Estudio de Impacto Ambiental son los documentos que ahora se presentan y de los que forma parte este anexo.

Finalmente señalar que en el Estudio Informativo y su Estudio de Impacto Ambiental se han incluido las sugerencias efectuadas en este escrito.

2.6. Ayuntamiento del Prat de Llobregat

RESUMEN

Se adjunta informe de los Servicios Técnicos Municipales. Se indica que la Memoria Resumen debería llevar una descripción previa de los impactos ambientales previsibles de cada alternativa, tampoco se incluyen medidas correctoras, ni impactos residuales. Se indica que es un documento incompleto que les impide emitir opiniones sobre la conveniencia de una u otra alternativa.

Por lo tanto, solicita que se realice un estudio más profundo que incluya los contenidos ya citados.

CONTESTACIÓN

Inicialmente la legislación vigente en materia de evaluación de impacto ambiental, (Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación del Impacto Ambiental) señala al respecto del trámite de consultas previas lo siguiente:

“Artículo 13. Iniciación y consultas. Con objeto de facilitar la labor del estudio de impacto ambiental y cuando estime que pueden resultar de utilidad para la realización del mismo, la Administración pondrá a disposición del titular del proyecto los informes y cualquier otra documentación que obre en su poder.

A tal efecto, la persona física o jurídica, pública o privada, que se proponga realizar un proyecto de los comprendidos en el anexo del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, comunicará al órgano de medio ambiente competente la mentada intención, acompañando una memoria-resumen que recoja las características más significativas del proyecto a realizar, copia de la cual remitirá asimismo al órgano con competencia sustantiva.

En el plazo de diez días, a contar desde la presentación de la memoria-resumen, el órgano administrativo de medio ambiente podrá efectuar consultas a las personas, Instituciones y Administraciones previsiblemente afectadas por la ejecución del proyecto, con relación al impacto ambiental que, a juicio de cada una, se derive de aquél, o cualquier indicación que estimen beneficiosa para una mayor protección y defensa del medio ambiente, así como cualquier propuesta que estimen conveniente respecto a los contenidos

específicos a incluir en el estudio de impacto ambiental, requiriéndoles la contestación en un plazo máximo de treinta días...”.

Por lo tanto, según la normativa vigente, la función de la memoria resumen para consultas ambientales previas, es la de informar y preguntar con relación al impacto ambiental a las personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas del desarrollo de un proyecto, debiendo recoger las características más relevantes del mismo. Así mismo, y con el fin de facilitar la redacción del posterior Estudio de Impacto Ambiental, los consultados podrán aportar aquellas informaciones que estimen beneficiosas.

Por lo tanto, los contenidos que se indican debería llevar la Memoria Resumen no corresponden a la misma, si no al propio Estudio de Impacto Ambiental que ahora se presenta y que contiene todos los apartados solicitados por este Ayuntamiento.

2.7. Ayuntamiento de Cornellá de Llobregat.

RESUMEN

Se interpreta por parte de esta entidad que el documento remitido se corresponde con el propio Estudio de Impacto Ambiental. Se indica que en el apartado de antecedentes de la memoria Resumen no figura el Plan General Metropolitano, igualmente se indica que el documento presentado no contienen alternativas sino que describe las actuaciones previstas y delimita corredores. Que dentro del área de estudio se ha incluido innecesariamente la margen derecha del río ya que no contienen actuaciones.

En cuanto al inventario ambiental, se señala que el propio río Llobregat y los espacios agrícolas cercanos no se encuentran incluidos como Zonas de Interés Natural.

Se indica que por el contrario a lo indicado en el Estudio de Impacto Ambiental donde se dice que los terrenos del Delta situados en la margen derecha del río están calificados como suelo rústico protegido de valor agrícola, mientras que el Plan General Metropolitano prevé en ambas márgenes del río Llobregat suelos calificados de modo adecuado para la implantación de estas infraestructuras.

Consideran como no admisible que se indique en el EIA que las áreas urbanas e industriales limitan la implantación de las nuevas infraestructuras y que ello no se haga extensible a Cornellá, si bien se reconoce que la margen izquierda del río, en el término municipal de Cornellá se encuentra más degradada ambientalmente debido a la

implantación de diversas infraestructuras, si bien el ayuntamiento de Cornellá ha impulsado iniciativas que permitieran recuperar las márgenes del río, solicitando que el Estudio de Impacto Ambiental compatibilice los requerimientos técnicos de las infraestructuras previstas con los usos cívicos.

Se indica que no es admisible que, dado que el paisaje de la margen izquierda se encuentra degradado, se pretendan ejecutar en esta zona todas las nuevas infraestructuras. Así mismo se indica que no queda claro que el corredor viario sea necesario en un plazo de 15 años y que tampoco está claro que para entonces el modelo de crecimiento sea el mismo que el actual.

CONTESTACIÓN

Inicialmente señalar que el documento remitido es la Memoria Resumen para consultas ambientales previas a la redacción del propio Estudio de Impacto Ambiental que ahora se presenta.

La finalidad y contenidos de dicha memoria resumen son los ya indicados en el caso de la respuesta del Ayuntamiento de el Prat de Llobregat.

Respecto a los contenidos del Estudio de Impacto Ambiental, estos son mucho más amplios que los de la Memoria Resumen, recogiendo todas los temas citados por este Ayuntamiento.

En cuanto a la ubicación de las infraestructuras, el diseño de las mismas se ha realizado por aquellos lugares técnicamente viables, independientemente de la propiedad del suelo.

Finalmente y con respecto de la necesidad de las actuaciones viarias, en los Anejo número 3.5. *Transporte y demanda actual* y 4.1.2 *Demanda y funcionalidad*, se adjuntan estudios de tráfico que demuestran la necesidad de la actuación. Si bien estos aspectos exceden el ámbito ambiental.

2.8. Ayuntamiento de L'Hospitalet

RESUMEN

Se indica que las propuestas de nuevas infraestructuras incluidas en la memoria resumen no cuentan con el detalle textual ni cartográfico necesario para emitir un juicio

preciso. Se indica que no se precisan las características de la infraestructura por lo que se no pueden valorar el impacto real.

Por otra parte se indica que el corredor viario paralelo al trazado de las vías férreas y al curso del río Llobregat no cuenta con ninguna reserva de suelo en el planeamiento urbanístico, en el que únicamente se prevé el corredor ferroviario.

Así mismo desaconseja este corredor viario por que complicará más la zona del nudo de Bellvitge, discurriría sobre terrenos de la Masía de la Torre Gran, edificio catalogado por el Plan Especial de Protección del Patrimonio Arquitectónico del l'Hospitalet y afectaría a terrenos destinados a parque y jardines.

En cuanto al corredor ferroviario, considera mejor el corredor 1 ya que se ajusta mejor a la reserva de suelo prevista.

Proponen que se mejore la integración de las infraestructuras, soterrándolas en lo posible. Así mismo se señala que las instalaciones de Can Tunis se deberá ceñir a los límites de la reserva urbanística.

Por otra parte se indica que en la memoria resumen no se aborda la problemática de la red de colectores y que esta se deberá analizar detalladamente asegurando que las obras no aumentarán el riesgo de inundaciones y que no se afectara la balsa de laminación prevista en la Torre Gran.

Finalmente señalan imprecisiones de la memoria resumen.

CONTESTACIÓN

Según la normativa vigente en materia de evaluación de impacto ambiental, la función de la memoria resumen para consultas ambientales previas, es informar y preguntar con relación al impacto ambiental a las personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas del desarrollo de un proyecto, debiendo recoger las características más relevantes del mismo.

Así mismo, y con el fin de facilitar la redacción del posterior Estudio de Impacto Ambiental, los consultados podrán aportar aquellas informaciones que estimen beneficiosas.

De este modo el contenido de la memoria resumen no pretende ser exhaustivo o detallado, ya que la definición de las infraestructuras y la valoración del impacto ambiental

corresponde al Estudio Informativo, Estudio de Impacto Ambiental y más detalladamente a los proyectos de Construcción.

Respecto a las consideraciones a cerca de las alternativas, sus afecciones y demás observaciones realizadas por este ayuntamiento, todas ellas se han tenido en cuenta en la redacción del presente Estudio Informativo y Estudio de impacto Ambiental.

2.9. Autoridad Portuaria de Barcelona.

RESUMEN

Se indican una serie de datos que deben ser actualizados con respecto a los incluido en la Memoria Resumen. Así se indica que el Plan Director del puerto ha sido actualizado, siendo el actual la versión 1997 – 2011. Se indica que dicha revisión ha sido sometido a Evaluación de Impacto Ambiental reglada y que dispone de Declaración de Impacto Ambiental. Igualmente se indica que debe actualizarse el contenido relativo al Plan de Espacios Portuarios del Puerto de Barcelona, siendo el actual el aprobado mediante Orden del ministerio de Fomento de 30 de diciembre de 1999.

Igualmente de deben actualizar los datos correspondientes al Proyecto de Estación Depuradora de Aguas Residuales del Prat de Llobregat y el Proyecto de Desvío del río Llobregat, las modificaciones del Plan General Metropolitano, etc.

Por otra parte se indican una serie de aspectos de fondo a considerar el en Estudio Informativo. Entre estos datos se incluyen los datos actualizados de Intensidad Media de Vehículos en la ZAL, datos de volumen de tráfico ferroviario de mercancías, la ejecución del proyecto del nuevo cauce del río, proyecto de nuevo puente sobre el nuevo cauce, perteneciente al proyecto de Vial de conexión entre el Puerto y el Aeropuerto. Se indica que todas las vías a incluir en el Estudio Informativo deben ser mixtas (Anchos UIC e Ibérico).

Así mismo, considera indispensable que la nueva plataforma ferroviaria se diseñe para albergar dos vías mixtas electrificadas, con capacidad suficiente para atender los tráficos ferroviarios del Puerto de Barcelona, de los cuales se adjuntan datos.

Señalan que el corredor ferroviario más apropiado en el que se desarrolla por el borde del cauce del río, dotando así al Puerto de una acceso ferroviario directo al puerto sin pasar por la estación de Can Tunis.

Se solicita que en el Estudio Informativo se considere la reserva de suelo y expropiación de los terrenos del cauce natural del río sobre los que se asentará la estación de recepción/expedición. Se solicita que se supriman los pasos a nivel en la medida de lo posible

En cuanto a los corredores viarios, se indica que ninguno de los dos corredores llegan a la zona de servicio del puerto, finalizando en la Zona Franca y en el Polígono Pratense.

Se solicita que el nuevo corredor contenga como mínimo 2+2 carriles e impermeable con el resto del viario existente, que llegue hasta la zona de servicio del puerto.

Así mismo se indica que deberán valorarse las afecciones ambientales derivada de la ejecución y compatibilización de los siguientes viarios y conexiones: gran nudo viario en la bifurcación del río natural y el desviado, acceso viario 2+2 por el cauce natural del río Llobregat, accesos viarios a la posible Terminal ferroviaria de mercancías en el cauce natural del río, accesos viarios a la calle 100 del polígono Pratense y Vial Puerto-Aeropuerto.

CONTESTACIÓN

Se agradecen las informaciones y sugerencias aportadas por la Autoridad Portuaria de Barcelona. A este respecto se debe indicar que en el Estudio Informativo se han actualizado los datos indicados y diseñado los nuevos accesos viarios y ferroviarios según lo indicado.

A pesar de ello, se debe mencionar que el objeto de dicho Estudio Informativo es el de dotar de nuevos accesos directos, viarios y ferroviarios al Puerto de Barcelona, así como la evaluación del impacto ambiental de estas infraestructuras. Por tanto, queda fuera del ámbito de este Estudio la evaluación ambiental de los proyectos de Vial Puerto – Aeropuerto y de los posibles accesos viarios a la Terminal ferroviaria de mercancías a ejecutar en el cauce natural del Río Llobregat, los cuales han sido tenidos en cuenta a la hora del diseño de las alternativas con el fin de evitar incompatibilidades, pero no se incluyen en la evaluación del impacto ambiental por ser proyectos independientes del presente.

2.10. Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones. Dirección General de Infraestructuras y Servicios. RENFE.

RESUMEN

Solicita que se analice conjuntamente el ruido y vibraciones causados por las actuaciones ferroviarias y por las viarias, estableciendo una situación pre y post operacional. Así mismo recomiendan la valoración de las molestias por ruidos y vibraciones radiados por las estructuras de los edificios adyacentes, así como el estudio del estado de las edificaciones. Ello se deberá tener en cuenta en el programa de obra para minimizar las molestias a zonas residenciales, zonas faunísticas, etc. y el diseño de las medidas correctoras apropiadas.

Solicitan la realización de un estudio hidrogeológico que permita valorar los recursos afectados. Se debe incorporar el dimensionamiento de los drenajes y canalizaciones en función de cálculo y avenidas.

Se solicita que se identifiquen las áreas de relleno antrópico que se vean afectadas, definiendo la composición, peligrosidad de los residuos existentes y se establezca un plan de control de riesgos, con aprobación de la autoridad competente autonómica.

Se indica que la única vegetación de especial relevancia queda reducida a escasas extensiones de vegetación de ribera y huertos marginales.

En cuanto a los enclaves de interés naturalístico se identifican el delta del Llobregat, la reserva Natural de la Ricarda – Ca l'Arana y Remolar – Filipines. A los que se podría unir el río llobregat y su ribera y los espacios agrícolas.

Solicitan igualmente que se coordinen los periodos de limitación de las actuaciones y que se evalúe las nuevas líneas de acometida eléctrica necesarias.

Solicita el análisis de las normas de planeamiento urbanístico, los usos del suelo, el tratamiento y gestión de los inertes sobrantes, reposiciones de servidumbres y servicios afectados, emisiones de polvo, acopio y gestión de los suelos fértiles, y de los elementos del patrimonio cultural, solicitando igualmente un programa de vigilancia ambiental que permita verificar la ejecución de las medidas correctoras.

CONTESTACIÓN

Se agradecen las sugerencias emitidas por RENFE, las cuales se han tenido en cuenta y se cumplen mayoritariamente en el presente Estudio Informativo.

Así mismo, en el Estudio de Impacto Ambiental y en el anejo de geología del Estudio Informativo se analiza la naturaleza geológica de los materiales, identificándose la ubicación de los materiales de relleno antrópico existentes presente estudio, si bien la caracterización y análisis de dichos rellenos se reserva para fases más avanzadas de estudio en las que se realicen los correspondientes sondeos geológicos y geotécnicos así como el análisis de los materiales. En el apartado de medidas correctoras del presente Estudio de Impacto Ambiental se contemplan estos análisis y caracterización de los materiales de relleno.

2.11. DEPANA. Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural.

RESUMEN

Se proponen nuevos planteamientos para las infraestructuras a desarrollar en la zona del Delta del Llobregat consistentes en las siguientes cuestiones:

- Definición del corredor viario y ferroviario de interconexión entre el puerto y el aeropuerto.
- Solicitan la remodelación del enlace de Bellvitge para simplificarlo y liberar un número importante de hectáreas de suelo donde construir una zona verde. Así mismo proponen que el tráfico que circula por el Gran Vía se derive hacia el nudo de Cornellá y de allí a la Pata Sud la cual no plantea problemas de espacio, lo cual permitiría reconvertir la autovía que discurre por el Prat en una vía lenta, tipo avenida.
- Con lo anterior, la autovía que discurre al lado del casco urbano del Prat dejaría de ser una vía rápida y los tramos entre el nudo de Bellvitge y el de Cornellá y

el de la Pata Sud – Aeropuerto junto con la conexión Puerto – Aeropuerto actuaría como una ronda urbana al núcleo del Prat.

- Respecto al acceso ferroviario proponen el establecimiento de un corredor ferroviario paralelo a la Calle K de la Zona Franca que diera acceso a la nueva estación del Puerto desde Can Tunis, que además podría ser aprovechado para la conexión férrea entre Can Tunis y el Aeropuerto. Se indica que esta variante debería discurrir continua a la conexión viaria Puerto – Aeropuerto y en trinchera semisoterrada para disminuir el impacto paisajístico y el efecto barrera. Además ello permitiría la creación de varias actuaciones complementarias como el establecimiento de paradas y apeaderos, estaciones, etc.
- Por otro lado proponen el mantenimiento del lecho natural del río Llobregat como zona húmeda o como salida de emergencia de las aguas en grandes avenidas.
- Proponen que el ramal del ancho UIC proveniente del tronco ferroviario de la plataforma del Llobregat sobre el que circularán los trenes de alta velocidad no se segregue del tronco principal a la altura de Cornellá dirigiéndose hacia el aeropuerto, sino que continúe adosado a la plataforma, separándose a la altura de Can Tunis para adosarse de nuevo a la plataforma de la línea Sans –Sagrera.
- Apuestan por que el acceso viario a la ZAL II se realice por el corredor viario B paralelo al río y el acceso ferroviario a través del corredor 2 de la Memoria Resumen.

Se incluye como Anexos la propuesta elaborada por esta organización sobre el acceso ferroviario a Barcelona y la ordenación del sistema ferroviario del Prat, las Zonas Importantes para las Aves en el Delta del Llobregat, Parte de las alegaciones presentadas al proyecto de Desvío del Río Llobregat referentes a la conservación del lecho actual

CONTESTACIÓN

Se agradece la información aportada por esta organización en los anexos de la contestación recibida. En cuanto a las alternativas propuestas, señalar que varias de ellas exceden el ámbito del presente Estudio Informativo, ya que hacen referencia a otros

Estudios y Proyectos como el ramal Ferroviario del Llobregat, Proyecto de Vial Puerto – Aeropuerto, Proyecto de Encauzamiento del Río Llobregat desde el puente de Mercabarna al mar, etc varios de los cuales se encuentran definitivamente aprobados, con su correspondiente declaración de Impacto Ambiental y en ejecución en el momento actual.

Respecto a la elección de las alternativas del presente Estudio Informativo, se tienen en cuenta las opiniones recogidas en esta contestación, si bien para la elección de la opción seleccionada en el presente Estudio Informativo se ha utilizado un sistema imparcial de comparación multicriterio en el que se valoran las componentes territoriales, ambientales, funcionales y económica de cada alternativa, indicando cual es la mejor alternativa desde un punto de vista global. El resultado final coincide parcialmente con la opinión vertida en la contestación de esta organización.

2.12. Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental.

RESUMEN

Acusan recibo de la memoria resumen e indican que comunican esa información a sus asociados al objeto de que aporten a título personal sus sugerencias al respecto.

A continuación se adjunta copia del escrito de remisión de las contestaciones así como copia de las mismas.



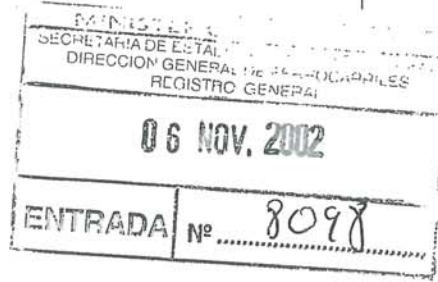
O F I C I O

S/REF.
N/REF. FCA26-02
FECHA 10-10-02
ASUNTO Remisión de contestaciones recibidas hasta la fecha a las consultas realizadas para la evaluación de impacto ambiental del estudio informativo del "Proyecto de los nuevos accesos sur, ferroviario y viario al Puerto de Barcelona"

DESTINATARIO Ilmo. Sr.
D. Manuel Niño
Director General de Ferrocarriles

Ministerio de Fomento

593
19 Nov/02



Finalizado el plazo para contestar a las consultas efectuadas, procede, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 14 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, remitir al promotor las contestaciones recibidas, relacionadas en el anexo.

Varias de las respuestas recibidas ponen de manifiesto la baja calidad de la memoria-resumen que dificulta la función encomendada a la fase de consultas previas.

Todas las sugerencias contenidas en las respuestas a las consultas deberán considerarse en el estudio de impacto ambiental, incluyendo un análisis documentado, una valoración y unas conclusiones razonadas, de forma que se aclare y solvante la problemática suscitada y se integre la solución en el estudio informativo antes de someterlo a información pública. El estudio de impacto ambiental contendrá un capítulo específico con el contenido de las respuestas y la contestación expresa a los aspectos ambientales reflejados en cada una de ellas.

El contenido de las respuestas a las consultas se tendrá especialmente en cuenta en el examen del estudio de impacto ambiental y en la preparación de la declaración de impacto ambiental.

Con independencia de que el estudio de impacto ambiental desarrolle todo lo solicitado en las contestaciones a las consultas realizadas, a continuación se exponen algunos contenidos destacables:

- Importancia como zona húmeda del tramo final del río Llobregat por sus valores potenciales tras la entrada en funcionamiento de la depuradora y la posible restauración de su bosque de ribera. Importancia de la barra de arena de la desembocadura para la reproducción del chorlito patinegro (*Charadrius alexandrinus*) y para la migración e invernada de *Sternas*. Hábitat de ranita meridional (*Hyla meridionalis*) y, en canales próximos, de galápago leproso (*Mauremys leprosa*), especies incluidas en la directiva 92/43/CE. Esta zona está incluida dentro del Área de Importancia Internacional para las Aves (IBA) nº 140 "Delta del Llobregat" y no está incluida en la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) nº 146 "Delta del Llobregat", pero colinda con

ella y tiene importancia para la reproducción, descanso durante la muda, migración e invernada de especies de aves incluidas la directiva 409/79/CEE. Proximidad a la Reserva Natural de Ca l'Arana.

- Análisis de las distintas y razonables alternativas viarias y ferroviarias bajo una visión global e integradora que permita, considerando las infraestructuras actuales y previstas, facilitar las interconexiones necesarias con un mínimo impacto sobre el territorio y sus habitantes. Estudio de alternativas para el acceso viario considerando la ampliación del cinturón litoral y la minimización del impacto sobre las zonas de usos cívicos. El Ayuntamiento de l'Hospitalet desaconseja el corredor viario A por complicar más el nudo de Bellvitge, afectar a la masía de la Torre Gran y afectar a terrenos destinados a parques y jardines; asimismo recomienda el corredor ferroviario 1 por ceñirse más ajustadamente a la reserva de suelo. El Ayuntamiento de Cornellà cuestiona la necesidad del acceso viario. El Puerto de Barcelona desaconseja el paso obligado por Can Tunis del corredor ferroviario (corredor 2) y solicita la doble vía mixta accediendo a través del actual cauce del río Llobregat y entre el futuro cauce y la nueva depuradora, solicitando además que el acceso viario llegue hasta la calle A del Polígono de la Zona Franca. DEPANA pide el mantenimiento como zona húmeda y gran zona verde del lecho actual del río, conservándolo sin sepultarlo y, por ello, solicita la no ocupación por parte del sistema ferroviario. Cita el caso del río Turia en Valencia y la protección que la legislación vigente confiere a este tipo de áreas. DEPANA aconseja el acceso viario a la ZAL II por el corredor paralelo al río y el acceso ferroviario a través del corredor 2 (calle K) en trinchera en el interior del Polígono para minimizar su impacto y el de sus conexiones. DEPANA propone que en el futuro se pueda utilizar el corredor ferroviario de la calle K para conectar el Puerto y el Aeropuerto y para desviar tráficos ferroviarios liberando el casco urbano del Prat de la actual línea de Vilanova; asimismo propone la remodelación del nudo de Bellvitge desviando tráficos hacia el nudo de Cornellà y la Pota Sud y recuperando como zona verde las zonas ahora inutilizadas; y por último, propone un anillo viario y ferroviario para el Prat. (Incluye como anexo una propuesta sobre el acceso de la LAV a Barcelona y la ordenación del sistema ferroviario del Prat).
- Mejora y profundización del inventario ambiental: niveles de fondo de calidad atmosférica y situación fónica actual; comunidades vegetales afectadas; zonas de recarga de acuíferos, zonas húmedas y pozos existentes; calificación del suelo actual y futura de los terrenos afectados y estudio cronológico (fotos aéreas) de extracciones de áridos de la zona, patrimonio arquitectónico que puede ser afectado (masías de Cal Perellada, Can Comes, Torre Gran y Cal Capella). Identificación de las diversas infraestructuras presentes en la zona como canal de salmueras, colectores, balsa de laminación de Torre Gran, EDAR, tendidos eléctricos, etc.
- Consideración de las diversas actuaciones previstas e instrumentos de planificación actualizados existentes en la zona (Puerto, ZAL, EDAR, desvío río Llobregat, ramal ferroviario del Llobregat, etc). Consideración del Plan General Metropolitano y de otros elementos de planificación como el Plan de Movilidad Sostenible de l'Hospitalet.
- Estudio detallado de las afecciones al sistema de canales de riego y drenajes de la zona, considerando su fauna y vegetación asociadas.
- Estudio de la capacidad hidráulica de este tramo del río Llobregat y determinación del resguardo de las infraestructuras previstas. Consideración en el análisis hidrológico de las zonas inundables definidas por la Agencia Catalana del Agua (INUNCAT) para este tramo del Llobregat. Respeto y coordinación con las líneas maestras (caudales de avenida, soluciones de gestión y estructurales tanto puramente técnicas como ambientales) del trabajo de Planificación del Espacio Fluvial del Baix Llobregat (PEF) que está realizando la Agencia Catalana del Agua considerando la nueva geometría del río y las diferentes infraestructuras que se van a establecer en este espacio.
- Preservación de la movilidad que permiten los caminos rurales existentes, conservando y facilitando su funcionalidad agraria y de ocio. Preservación de los cada vez más escasos espacios agrarios.





- Análisis de la posible conectividad ecológica del sistema fluvial con los mosaicos laterales que resultarán tras la implantación de la infraestructura. Propuesta de compensación de las afecciones inevitables tras la aplicación de medidas mitigadoras. Garantía ante los cambios sucesivos de la morfología fluvial. Deberá considerarse la previsible evolución de los corredores biológicos como consecuencia de la construcción de la autovía del Baix Llobregat, el ramal ferroviario del Llobregat y la ampliación del cinturón litoral.
- Tratamiento ambiental del entorno fluvial acorde con las directrices de los distintos proyectos que se están desarrollando en la zona. Consideración de las mejoras previstas en la calidad del agua del tramo final del río Llobregat y en la restauración del entorno del río (Parque Fluvial del Prat del Llobregat, propuestas de restauración de la Mancomunitat de Municipis del Àrea Metropolitana de Barcelona, Propuestas de mejora ecológica del río del Consell Comarcal del Baix Llobregat). Compatibilización en la fase de construcción y en la integración ambiental de las distintas obras en ejecución en la zona.
- Especial atención en la definición y valoración de impactos al déficit de tierras y consiguiente elevado volumen de préstamos, a la existencia de rellenos antrópicos que deben ser analizados, a la impermeabilización de elevada superficie de suelo e identificación de pozos para evitar impactos sobre los acuíferos (de la Cubeta de San Andreu, del Valle Bajo, profundo y superficial del Delta del Llobregat), al efecto barrera, a los efectos producidos por el ruido y las vibraciones (análisis conjunto del tráfico viario y ferroviario con modelización) y a los efectos sobre la vegetación y la fauna (especialmente zonas de nidificación del chorlito patinego), en especial en el tramo final del proyecto por la proximidad a la ZEPA y a la Reserva Natural. Asimismo deberá incluirse el impacto ambiental del tránsito de mercancías vía carretera y su influencia sobre las densidades de tráfico de las vías urbanas actuales del Prat de Llobregat, la Zona Franca y l'Hospitalet.
- Especial atención en la definición de medidas correctoras al origen de préstamos y destino de materiales estériles no aptos para terraplén, al tratamiento y destino de materiales procedentes de rellenos con informe de la Junta de Residuos, a garantizar una buena permeabilidad territorial, a evitar contaminación de acuíferos y garantizar la recarga, a minimizar las afecciones por ruido y vibraciones, a compensar con holgura las afecciones a las comunidades vegetales y evitar la destrucción de zonas húmedas, a limitar temporalmente las obras en época de nidificación especialmente en el tramo cercano a la ZEPA y a compatibilizar la construcción e integración de la obra con otras obras que se están realizando.
- Cumplimiento de umbrales y medidas correctoras establecidas en la legislación autonómica (Ley 16/2002 de protección contra la contaminación acústica, etc.)

Caso de que el proyecto de trazado y construcción sea susceptible de tramificación, el estudio de impacto ambiental deberá avanzar la presumible tramificación que sufrirá el estudio informativo en fases posteriores con objeto de que en el análisis ambiental de los potenciales vertederos y zonas de préstamo el estudio proponga emplazamientos que puedan ser utilizados en esos futuros proyectos. Asimismo, las medidas compensatorias deberán estar perfectamente definidas, realizando una asignando de presupuesto y ejecución a cada tramo.

Dado que, según se desprende de las respuestas recibidas, es posible la afección a la ZEPA y LIC "Delta del Llobregat", es de aplicación para el estudio informativo lo especificado en el artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, transpuesta al ordenamiento jurídico interno español por el Real Decreto 1997/1995. En consecuencia, se requiere que el estudio de impacto ambiental que se someta a información pública incluya capítulos específicos relativos a los siguientes aspectos, para cada una de las alternativas contempladas en el estudio informativo que pudieran afectar de forma directa o indirecta al citado espacio:

1. Determinación sobre si la alternativa considerada puede afectar negativamente a la integridad del lugar. Para ello el estudio incorporará la siguiente información:
 - Descripción de los valores ambientales que motivaron la declaración de la ZEPA y LIC y objetivos de conservación del mismo. Dicha información deberá ser recabada en el Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Catalunya, y si es necesario, deberá ser complementada con estudio in situ.
 - Descripción y valoración de los impactos de cada alternativa sobre esos valores ambientales con evaluación de su grado de incidencia.
 - Informe, emitido por el citado departamento de medio ambiente, relativo a la evaluación de dicha afección efectuada en el estudio de impacto ambiental.
2. En el caso de que el citado departamento estime que la alternativa causará perjuicio significativo a la integridad del lugar:
 - Apartado específico justificativo de la ausencia de alternativas viables que eviten dicha afección.
 - Apartado específico justificativo sobre el interés público de primer orden que hace necesario la ejecución del proyecto.
 - Apartado específico conteniendo el proyecto de medidas compensatorias que garanticen que la coherencia global de Natura 2000 quede protegida. Dicho apartado deberá contener informe de los mencionados departamentos relativo a las citadas medidas.

Deberán estudiarse al menos todas las alternativas propuestas en las contestaciones y, caso de desecharse alguna de ellas, exponer las razones que han justificado su descarte.

Las especificaciones expuestas en el presente oficio se considerarán como aspectos más significativos que deben tenerse en cuenta en la realización del estudio de impacto ambiental, según se recoge en el artículo 14 del Real Decreto 1131/1988, por lo que necesariamente deberán tratarse en profundidad en dicho estudio.

EL DIRECTOR GENERAL DE CALIDAD
Y EVALUACIÓN AMBIENTAL,

Germán Glaría Galcerán



ANEXO

Respuestas recibidas

- Demarcación de Costas en Cataluña. Dirección General de Costas. Ministerio de Medio Ambiente.
- Agencia Catalana del Agua. Departamento de Medio Ambiente. Generalitat de Catalunya.
- Dirección General de Bosques y Biodiversidad. Departamento de Medio Ambiente. Generalitat de Catalunya.
- Dirección General de Carreteras. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Generalitat de Catalunya.
- Dirección General de Puertos y Transportes. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Generalitat de Catalunya.
- Ayuntamiento del Prat de Llobregat.
- Ayuntamiento de Cornellà de Llobregat.
- Ayuntamiento de L'Hospitalet.
- Autoridad Portuaria de Barcelona.
- Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones. Dirección General de Infraestructuras y Servicios. RENFE.
- DEPANA. Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural.
- Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental.



**Agència Catalana
de l'Aigua**

València, 83
08029 Barcelona
Tel. 93 567 27 40
Fax 93 567 27 47
NIF Q 0801031 F

FCA 26102

020033

MIISTERIO DE MEDIO AMBIENTE
Dirección General de Calidad Medioambiental.
A/A: Sr. German Glaría Galcelan
Plaza de San Juan de la Cruz, s/n
28071 MADRID

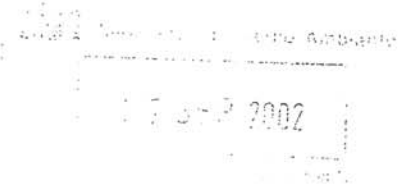


Adjunto, se remite informe referente a los documentos "MEMORIA RESUMEN DEL ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LOS NUEVOS ACCESOS SUR, FERROVIARIO Y VIARIO AL PUERTO DE BARCELONA", referencia FCA 26-02.

Cordialmente:

Manuauales

10775



Josep Maria Aguiló Sañ
JEFE DEL DEPARTAMENTO DE PROGRAMAS
Y COORDINACIÓN TERRITORIAL.

Barcelona, 05 de septiembre de 2002

Generalitat de Catalunya
Agència Catalana de l'Aigua
Demarcació Llobregat-Foix
Demarcació Tordera-Besòs

Numero: 00345 - 10.622 / 2002
Data: 06-09-2002 Hora: 10:39:41

Resistre de Sortida



**Agència Catalana
de l'Aigua**

València, 83
08029 Barcelona
Tel. 93 567 27 40
Fax 93 567 27 47
NIF Q 0801031 F

Ref. AP - dap 02 - 01 jpp

AGÈNCIA CATALANA DE L'AIGUA
Sr. Josep Maria Aguiló Sañ
Jefe del Departamento de Coordinación Territorial
Valencia, 83
08029 BARCELONA

Asunto: ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LOS NUEVOS ACCESOS SUR, FERROVIARIO Y VIARIO AL PUERTO DE BARCELONA.

1. Objeto del informe.

El presente informe, responde a la petición del documento: "MEMORIA RESUMEN DEL ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LOS NUEVOS ACCESOS SUR, FERROVIARIO Y VIARIO AL PUERTO DE BARCELONA, realizado por la Dirección General de Ferrocarriles de la Secretaria de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento. El objeto del informe, es recoger las principales características por lo que refiere a los aspectos de prevención y minimización de los efectos del régimen hidráulico fluvial y de sus ecosistemas locales asociados, para que se incluyan en los estudios de impacto ambiental, así como buscar alternativas.

2. Consideraciones

Tal y como refleja la memoria, las obras de futuro prevén el cambio del actual trazado del cauce del río Llobregat en el ultimo tramo con la confluencia marítima, hecho que afectaría las características del grado de afección sobre el cauce que se plantea, es decir, que no incidirían directamente sobre el cauce pero si a los espacios laterales. Aun así, mientras que el nuevo cauce no sea funcional se tendrá que considerar la situación actual.

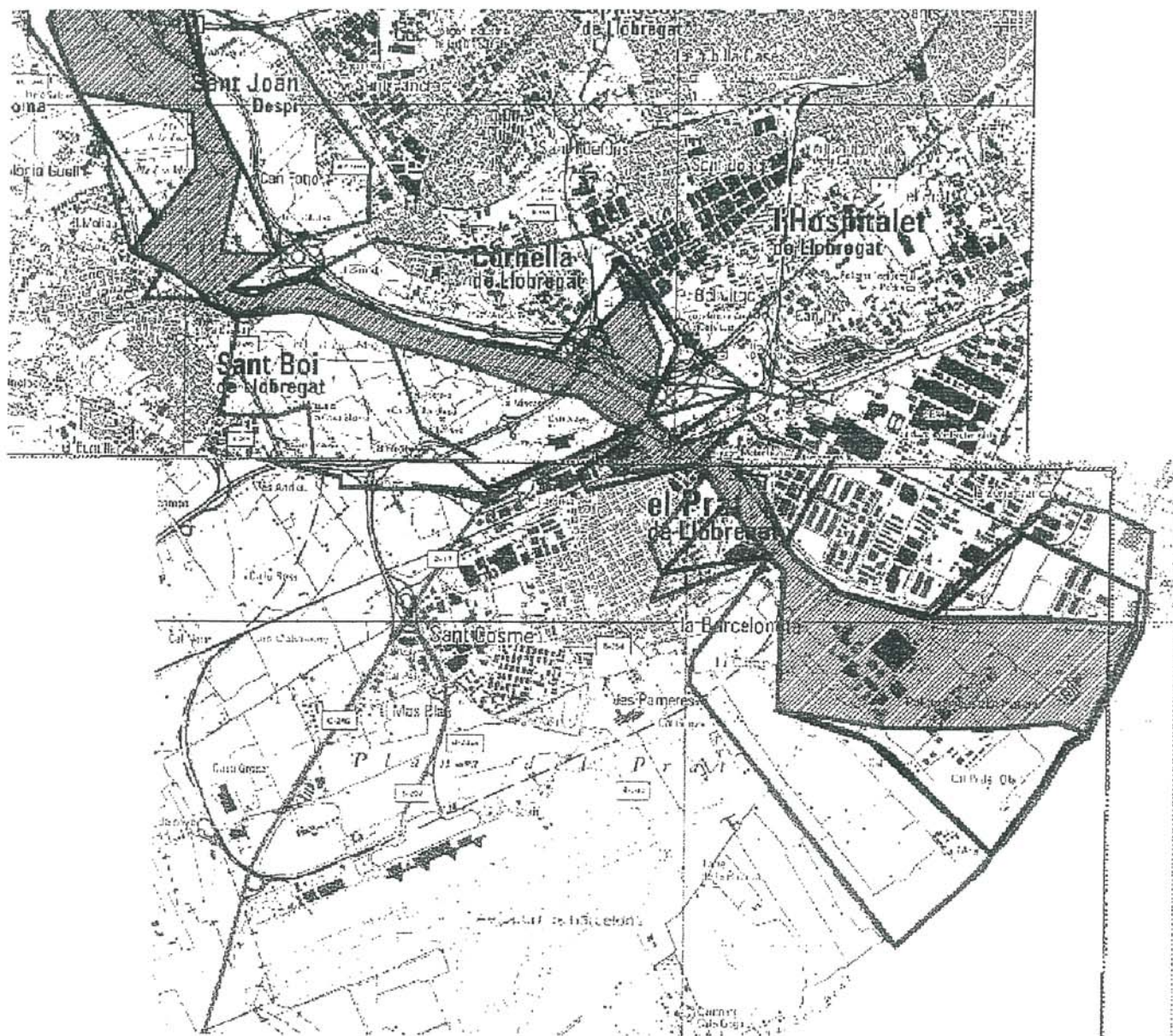
3. Datos básicos

Como referencia básica de algunos aspectos de la red hidrográfica de la zona se hace referencia a la delimitación de zonas inundables para a la redacción de l'INUNCAT, realizada por esta Agència Catalana de l'Aigua.

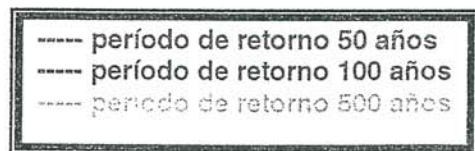
La interpretación de estos planos ha de servir de base para estudiar la hidrologia y la hidráulica del proyecto constructivo de la alternativa escogida.

Como dato de referencia para el análisis hidrológico a realizar, l'INUNCAT ha considerado los siguientes valores a la zona del delta del río Llobregat:





1- Río Llobregat . Delimitación hidráulica según INUNCAT.



4.Hidrología. Tratamiento de los datos y cálculo de caudales de diseño.

4.1 Consideraciones generales en este tipo de actuaciones.

El litoral catalán, como toda la costa del levante peninsular, tiene un claro carácter torrencial por su clima mediterráneo litoral, que se caracteriza por el fenómeno de gota fría. Este hecho diferencial del resto de la Península Ibérica se ha de tener presente a la hora de evaluar todo lo referente a las lluvias y el su corriente.

La distribución SQR-ETmáx es la que parece reproducir mas exactamente les lluvias en Catalunya, y es la distribución que se ha de utilizar a la hora de relacionar les lluvias a un periodo de retorno. La distribución Gumbel queda descartada por no reproducir el carácter real de les lluvias en Catalunya. Por tanto, y ante la dificultad todavía actual de utilizar otras distribuciones que requieren la estimación de tres parámetros, se adopta la distribución SQR-ETmáx para el tratamiento estadístico de les lluvias en Catalunya, tal y como se recoge en el libro "Recomanacions sobre mètodes d'estimació d'avingudes màximes" del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya.

El método mas extendido y que se adopta por la Instrucción de Carreteras 5.2-IC "Drenaje Superficial" en 1990, es el Método Racional adaptado por J. R. Témez. Por eso es el método que se adopta para el cálculo de caudales de les cuencas en Catalunya teniendo en consideración los siguientes tres casos en la estimación del tiempo de concentración:

- Cuencas rurales con superficie impermeabilizada inferior a 0,04A , donde A es el área total de la cuenca estudiada, el tiempo de concentración se determina por la fórmula de Témez:

$$T_c = 0,3 (L / J^{1/4})^{0,76}$$

Donde
 "T_c" (horas) = tiempo de concentración
 "L" (Km) = longitud del cauce principal
 "J" (m/m) = pendiente media del curso principal

- Cuencas cubiertas con una parte impermeabilizada superior al 0,04A , para diversas urbanizaciones independientes con alcantarillado de las aguas pluviales no unificado o completo. Curso principal del agua no revestido de hormigón:

$$T_c = T_c' / (1 + (\mu (2 - \mu))^{1/2})$$

Donde
 T_c' (horas) = tiempo de concentración de Témez para cuencas rurales.
 T_c (horas) = tiempo de concentración para cuencas con urbanizaciones.
 μ = grado de impermeabilización en tanto para 1 del área total de la cuenca.

- Cuencas urbanas con alcantarillado completo y curso principal revestido de hormigón:

$$T_c = T_c' / (1 + 3 (\mu (2 - \mu))^{1/2})$$

Donde
 T_c' (horas) = tiempo de concentración de Témez para cuencas rurales.
 T_c (horas) = tiempo de concentración para cuencas con urbanizaciones.
 μ = grado de impermeabilización en tanto para 1 del área total de la cuenca



4.2 Consideraciones particulares del tramo en estudio

El cauce principal afectado por la actuación que se informa es el Río Llobregat en su tramo final, dentro del Delta. Este tramo, actualmente encauzado, está siendo objeto de obras de construcción de una nueva solución de obras de desvío y encauzamiento del río con sección capaz de desaguar caudales de 4000 m³/s. Simultáneamente el Departamento de Planificación del Medio Físico de esta Área está redactando el trabajo de Planificación del espacio fluvial del Baix Llobregat, (PEF), dentro del cual, entre otros aspectos se definirán los caudales de avenida para diferentes períodos de retorno, representando la zona inundable en este tramo, con la nueva geometría del trazado del río y del resto de actuaciones adyacentes al mismo en marcha, (Depurbaix, Port, AVE, etc). Así mismo, el trabajo mentado incluirá la propuesta de soluciones de gestión y estructurales a llevar a cabo dentro del espacio fluvial, incluyendo las de carácter ambiental.

Por esta razón y atendida la coincidencia en el espacio y en el tiempo de la redacción del PEF y de la definición de la solución de la obra que se informa, se considera indispensable que los resultados a los cuales se llegue, hayan estado previamente consensuados, y respeten tanto la metodología como las conclusiones del mencionado PEF, en aquellos aspectos que sean objeto de competencia por parte de la Administración Hidráulica, de acuerdo con la legislación vigente.

Por todo lo expuesto, se concluye que cualquier solución que se adopte, habrá de estar coordinada y cumplir con las líneas maestras del PEF en redacción, pues estas serán aplicadas en el futuro dentro del espacio fluvial del Baix Llobregat.

5. Períodos de retorno.

El período de retorno de la lluvia de diseño de las obras de drenaje transversal de la LAV será de T = 500 años. Estas obras de drenaje transversal reúnen todos los pasos ya sean obras de fábrica, tubos, puentes, viaductos, etc.

En el caso de las obras de drenaje auxiliares o complementarias que tengan una duración limitada al período de ejecución de las obras se establecerá un período de retorno mínimo de T = 25 años, aunque se tendrá que estudiar cada caso con carácter particular. Estas obras de drenaje auxiliares serán de uso exclusivo de la obra y tendrán que ser demolidas inmediatamente después de acabarse su uso, devolviendo el cauce a la situación anterior a la obra, tanto en su capacidad hidráulica como en sus condiciones medio-ambientales de flora y fauna.

6. Hidráulica. Diseño de las obras de drenaje.

Las obras de drenaje o viaductos necesarios para garantizar el drenaje transversal en la LAV de las cuencas interceptadas se han de diseñar con sensibilidad para provocar el mínimo impacto en las condiciones iniciales del entorno. El estudio del entorno mas allá del punto concreto de la obra de drenaje es importantísimo para evaluar la influencia que la obra de drenaje provoca tanto aguas arriba como aguas abajo.

En esta línea, hay que centrarse en el posible remanso aguas arriba de la obra de drenaje, teniendo en cuenta la afectación que supone la sobre elevación de la lámina de agua en el terreno y todos los bienes y actividades que en él se encuentran. Así mismo, se han de estudiar las afecciones en el cauce aguas abajo de la obra de drenaje, ya sea excavación, sedimentación, inundación, etc., debido a la concentración puntual del caudal en un terreno donde igualmente se han de valorar bienes y actividades. Según lo valorado se habrán de plantear y concretar soluciones a la salida y



aguas abajo para atenuar las afecciones. Además, la sección mínima deberá permitir el correcto mantenimiento de la obra de drenaje.

Las dimensiones mínimas de las obras de drenaje deberán cumplir lo siguiente:

- Todas las obras de drenaje han de ser visitables. Las dimensiones interiores no serán inferiores a Ø 2 m en las secciones circulares y 2x2 m² en las rectangulares.
- En el caso que el volumen interior sea superior o igual a 250 m³ se facilitará el acceso y salida de maquinaria adecuada para la limpieza.
- Las obras de paso serán difícilmente obstruidas por objetos arrastrados por las aguas. con esta finalidad:
 - Si la vía de intenso desagüe ("vid", ancho de cauce tal que la avenida de 100 años de período de retorno produce una sobre elevación inferior a 0,3 m) es inferior a 10 m, la luz mínima de la obra será 10 m.
 - Si "vid" está comprendida entre 10 y 45 m la luz será igual a "vid".
 - Si "vid" > 45 m la luz mínima se justificará como un caso especial y siempre será superior a 50 m.

Los pilares de sustentación de las obras de fábrica tendrán en su paramento de aguas arriba formas redondeadas y se situaran en el sentido de las corrientes de agua.

En general, todas las obras de drenaje necesitan un estudio cuidadoso por su influencia en el entorno (río, riera, suelo urbano, industrias, vías de comunicación,...) y se han de diseñar mediante un análisis hidráulico que tenga en cuenta su régimen rápidamente variado. Teniendo en cuenta la magnitud de los caudales de diseño Q₅₀₀ desaguados a cada cauce para un período de retorno 500 años, el diseño de las obras de drenaje se ha de realizar según lo siguiente:

- Si Q₅₀₀ ≥ 200 m³/s. El diseño de la obra se ha de realizar mediante el modelo matemático de régimen gradualmente variado HEC-RAS. Con este modelo se ha de realizar el análisis del cauce sin la obra de drenaje y el análisis del cauce con la implantación de la obra de drenaje para acotar la sobre elevación que provoca. La sobre elevación habrá de ser menor de 0,3 m.

Es necesario estudiar e incluir en el modelo las condiciones de contorno, y por tanto se han de justificar. Estas condiciones de contorno tanto aguas arriba como aguas abajo pueden referirse a diferentes particularidades de la traza (puente, aforo, obra de drenaje, carretera, camino, resalto, embalse,...) y se considerará su influencia en el flujo hidráulico tanto en las condiciones iniciales como con la incorporación de la obra de drenaje. También es necesario el análisis mas completo posible de las características del tramo para estimar los parámetros necesarios para la simulación.

Los modelos de obras de drenaje o viaductos simulados con modelos matemáticos HEC-RAS deberán remitirse en base digital para contrastar los resultados obtenidos.

- Si 200 m³/s > Q₅₀₀ ≥ 7,5 m³/s. En el diseño de este tipo de obra se podrá obviar el modelo mediante HEC-RAS, pero se deberá tener en cuenta el cambio rápido de las condiciones del flujo. Para acotar la sobre elevación que provoca la obra de drenaje se ha de analizar también el cauce en el estado natural. Para calcular la elevación de la lámina de agua en el cauce sin la obra de drenaje se acepta realizar su análisis en régimen uniforme. La sobre elevación deberá ser menor de 0,3 m sobre el estado



natural. En la obra de drenaje en que la sobre elevación provocada sea mayor de 0,3 m deberá ser debidamente justificado.

- Si $Q_{500} \leq 7,5 \text{ m}^3/\text{s}$. En general, no será estrictamente necesario un análisis hidráulico de las condiciones iniciales del cauce natural. Las dimensiones mínimas exigidas de las obras de drenaje tienen capacidad de desagüe para estos caudales menores. No obstante se deberá comprobar que la elevación de agua que provocan a su entrada no afecta a terceros.

7. Afecciones ambientales. Consideraciones.

La recientemente aprobada y publicada Directiva Marc del Agua (60/2000/EC) origina un cambio importante en la gestión y el análisis de los sistemas acuáticos y de los recursos hídricos. Esta insta a la gestión de forma integrada, y a preservar y recuperar el estado de calidad óptimo desde un punto de vista estructural y funcional del ecosistema, que pasa por el análisis de la estructura y de la calidad de los ecosistemas de ribera asociados a cursos fluviales.

La memoria previa resumen incluye un apartado en el cual define de forma breve los dominios potenciales de la vegetación, en tanto que refleja la actual situación antropizada y degradada, mencionado así los relictos singulares de fauna.

La expansión de la red de infraestructuras de transportes, las obras de gestión de los recursos hidráulicos y el urbanismo, introducen numerosos efectos, entre ellos, particularmente la pérdida de la última posibilidad de permeabilidad sectorial, también del propio curso y de la calidad de los ecosistemas de ribera

La ocupación de infraestructuras paralelas hasta al margen fluvial, comporta un incremento de la presencia de actividades, perturbando de forma constante la tranquilidad del medio. Al mismo tiempo la ocupación de estas zonas afectadas por las avenidas, repercuten en la necesidad de una defensa en forma de encauzamiento del cauce, perdiendo toda condición de los valores naturales propios de la ribera y de la funcionalidad ecológica e hidráulica de los llanuras de inundación.

Examinando los resultados hidráulicos, se obtendrá el comportamiento del régimen fluvial derivado de las obras de ocupación y el grado de afección al patrimonio natural asociado a los correspondientes hábitats, por tanto, en el estudio de impacto se considerará lo siguiente:

- a) Búsqueda de la posible conectividad ecológica del sistema fluvial con los mosaicos laterales, y con eso posibles fragmentaciones de los hábitats y poblaciones existentes.
- b) Efectos de la proyección de las infraestructuras viarias sobre la fauna y flora en cuanto a:
 - Pérdida de hábitats fluviales .
 - Perturbación hábitats fluviales.
 - Creación indirecta de nuevos hábitats fluviales.



c) Medidas de corrección y minimización y restauración de los impactos. Estas deberán detallar las afecciones concretas:

- Minimización de la ocupación del espacio: Cambios en la morfología de los taludes (desmante o terraplén), construcciones de muros, ocupaciones temporales y posteriores restauraciones de estos, restauración de los tramos que quedan fuera de uso.
- Minimización de la afectación de aguas superficiales y subterráneas: Construcción de sistemas de tratamiento de los posibles afluentes resultantes de la obra. Mantenimiento de estos.
- Prevención de polvo: riego (captaciones), accesos y caminos de obra.
- Gestión de los residuos de la obra.
- Gestión de materiales edáficos y geológicos: análisis del balance total de tierras, limpieza de tierras vegetales y mantenimiento, vertidos de materiales sobrantes, extensión de tierras vegetales y restauración de las áreas de ocupación temporal.
- Prevención de la erosión: canalización de las aguas de corriente, canalización de las aguas en los taludes de desmante, perfiles de los márgenes, siembras y hidrosiembras, medidas de restauración con bioingeniería.
- Revegetación: diseño de las plantaciones (especies y diseño de las plantaciones, plantación de pantallas vegetal de ocupación, garantía y mantenimiento de las plantaciones.
- Medidas de conservación faunística: adecuación de zonas potencialmente aptas como hábitats naturales. Condicionamiento general de las obras adaptadas a los diversos grupos de faunísticos (corredores, vallas de restricción o de permeabilidad faunística, barreras de elevación de vuelo de aves, etc....).

d) Propuesta de compensación de las afecciones resultantes.

e) Garantía ante los cambios sucesivos de la morfología fluvial.

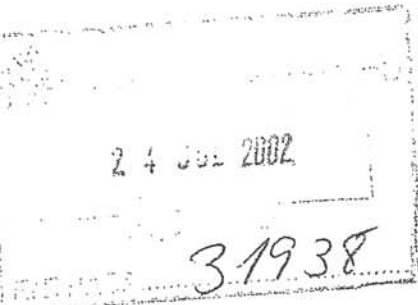
Barcelona, 19 de julio de 2002

Jordi Pagès Puig
TÉCNICO DEL DEPARTAMENTO
DE EVALUACIONES

Gabriel Borràs Calvo
JEFE DEL DEPARTAMENT
DE EVALUACIONES



MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE
Dirección General de Calidad y
Evaluación Ambiental
Sr. Germán Glaría Galcerán
Director General
Plaza de San Juan de la Cruz, s/n
28071- MADRID.



Asunto: Informe
R/N.: IAM 1096-02 BARCELONA: ACCESOS FERROVIARIS PORT

Señor,

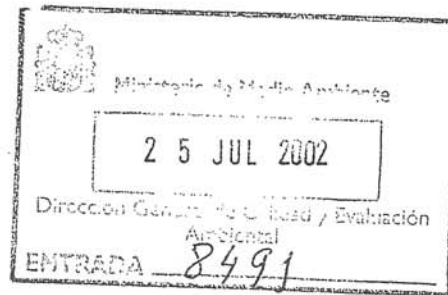
En contestación a su escrito de 27 de mayo pasado, adjunto, les remitimos informe en relación con la memoria-resumen del estudio informativo del proyecto de los nuevos accesos sur, ferroviario y viario al puerto de Barcelona.

Atentamente,

Pere Maluquer i Ferrer
Director General

Generalitat de Catalunya
Departament de Medi Ambient
Direcció General de
Boscos i Biodiversitat

Barcelona, 10 de julio de 2002



INFORME SOBRE LA MEMORIA-RESUMEN DEL ESTUDIO INFORMATIVO
DEL PROYECTO DE LOS NUEVOS ACCESOS SUR, FERROVIARIO Y VIARIO
AL PUERTO DE BARCELONA

R/N: IAM 1096-02

1.- Objeto

El presente informe responde a la solicitud realizada por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente correspondiente a las consultas previas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas por el proyecto que nos ocupa conforme a lo dispuesto en el artículo 13 del Real Decreto 1131/1988.

2.- Descripción del proyecto

El proyecto de nuevos accesos sur consiste en la construcción de nuevas líneas ferroviarias y viarias de acceso al puerto de Barcelona desde Cornellà siguiendo el margen izquierdo del curso del río Llobregat hasta la nueva desembocadura.

3.- Consideraciones

3.1 - Consideraciones generales

De la revisión del documento objeto de este informe cabe destacar que la información relativa al proyecto es insuficiente para conocer la obra que se pretende llevar a cabo. A nuestro entender la documentación presentada habría de definir las características técnicas de las infraestructuras a desarrollar (la longitud para cada trazado; la anchura mínima de la plataforma; los volúmenes de excavación y relleno; el número y tipo de estructuras y obras de fábrica a construir; etc...). De la lectura de la memoria no se consigue conocer la tipología del acceso viario ni ferroviario ni como encaja con las previsiones definidas en el estudio informativo del ramal ferroviario del Llobregat y con la ampliación del cinturón litoral.

3.2 Consideraciones particulares

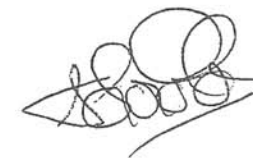
El estudio de impacto ambiental del proyecto de nuevos accesos ferroviario y viario al puerto de Barcelona, a parte de cumplir lo que establece el Real Decreto 1131/88, deberá desarrollar con el máximo grado de rigor los siguientes aspectos:

- a) Descripción ajustada de los parámetros ambientales afectados por la infraestructura para cada corredor y alternativa así como de otros factores fuera del ámbito del proyecto que puedan verse afectados directa o indirectamente (ruidos, conectividad entre espacios naturales, movilidad,...). De todos los factores a analizar cabe hacer especial énfasis en:
- b.1) Descripción de las comunidades vegetales afectadas.
 - b.2) Descripción de la fauna actual y potencial.
 - b.3) Descripción de los corredores biológicos existentes y evoluciones de estos como consecuencia de la construcción de la autovía del Baix Llobregat, del acondicionamiento y desvío del río, la ejecución de la ampliación del cinturón litoral y el ramal ferroviario del Llobregat.
 - b.4) Calificación urbanística actual y futura de los terrenos afectados adjuntando un estudio cronológico de extracciones de áridos de la zona (secuencias temporales de fotografías aéreas)
 - b.5) Estudio acústico
 - b.6) Estudio hidrológico donde se relacionen: los afluentes tributarios del Llobregat con definición de caudales y calidad de las aguas; las zonas de recarga de acuíferos; las zonas húmedas; y los pozos existentes.
 - b.7) Relación de otras infraestructuras (canal de salmueras, colectores y EDAR Baix Llobregat, desvío del río, canales de regadío, conducciones de agua, tendidos eléctricos, gasoductos, etc..).
- b) Definición y valoración de los diversos impactos generados para cada una de las alternativas sobre los parámetros ambientales. En este punto hace falta, entre otros, hacer hincapié en:
- c.1) La escasez de materiales para la realización de terraplenes. La construcción de esta infraestructura tendrá un déficit de tierras que generará la obtención de gran cantidad de préstamos.
 - c.2) La existencia de rellenos antropocénicos requiere la realización de las analíticas necesarias.
 - c.3) La impermeabilización del suelo producida por el proyecto junto con las otras infraestructuras adyacentes así como la existencia de pozos puede comportar efectos sobre los acuíferos que se han de tener en cuenta en esta valoración y definición de impactos.
 - c.4) El efecto barrera generado tanto en lo que se refiere a corredores biológicos como en el aspecto social.
 - c.5) Los impactos sobre la vegetación y fauna, especialmente esta última en el tramo final del proyecto debido a: 1) la proximidad a una Reserva natural y Zona de especial protección para las aves; 2) la afección a áreas de nidificación del Chorlito patinegro (*Charadrius alexandrinus*); y 3) la afección a bosques de utilidad pública (localizados en los márgenes del río llobregat)

- c) Definición y valoración de las medidas correctoras. En este punto, aparte de las habituales medidas de integración paisajística y de corrección de impactos, se han de prever:
- d.1) El origen de los préstamos y destino de materiales estériles no aptos para terraplen.
 - d.2) El tratamiento y destino de posibles materiales no aptos procedentes de rellenos inadecuados junto con informe de la Junta de Residuos en el caso que existan.
 - d.3) Asegurar una buena permeabilidad territorial
 - d.4) Compatibilizar la construcción e integración de la obra con otras que actualmente se están realizando.
 - d.5) Evitar la contaminación de los acuíferos y asegurar su recarga
 - d.6) Compensar con holgura la afección a comunidades vegetales y evitar la destrucción de zona húmedas.
 - d.7) No realizar movimientos de tierra o trabajos que requieren maquinaria pesada durante la época de nidificación de aves, especialmente en la parte final cercana a la ZEPA, así como proponer medidas para corregir el impacto sobre el chorlito patinegro

4.- Conclusiones

Así pues, se concluye que el promotor habrá de tener en cuenta en la elaboración del estudio de impacto ambiental las consideraciones efectuadas en el punto 3 del presente informe.



Antoni Sorolla i Amat
Jefe de la Sección de evaluación
y control del impacto

Barcelona, 3 de julio de 2002

19 JUL 2002
FCA 26102 31.125

JA

Sr. Germán Glaría Galcerán
Director general de Calidad y Evaluación
Ambiental
Ministerio de Medio Ambiente
Plaza de San Juan de la Cruz, s/n
28071 - MADRID

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Av. de Josep Tarradellas, 2-6

Número: 00018 - 35216 - 2002
Data: 09/07/2002 Hora: 10:31:57

Resistre de sortida

Apreciado director,

En relación a vuestra petición del pasado 27 de mayo, sobre nuestras sugerencias referidas a aspectos medioambientales del proyecto "Nuevos accesos sur, ferroviario y viario al puerto de Barcelona", tenemos que señalar que las competencias en esta materia, en la Generalitat de Catalunya, las tiene el Departament de Medi Ambient, a través de la Direcció General del Patrimoni Natural i Medi Físic.

No obstante podríamos apuntar que sería necesario que en el estudio de impacto ambiental se mencione la legislación autonómica que recoge aspectos legales que inciden en los temas medioambientales y culturales.

Respecto a este proyecto tenemos que decir que tan pronto nos dispenseis el estudio informativo efectuaremos las alegaciones pertinentes de acuerdo con la red viaria de nuestra competencia.

Atentamente,



Jordi Foljia i Alsina
Director general de Carreteres

Barcelona, 1 de julio de 2002

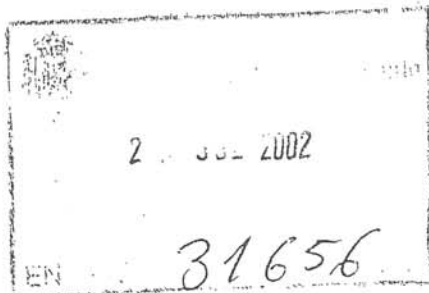
Javier
Ministerio de Medio Ambiente
19 JUL 2002
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental
ENTRADA 8245

Ministerio de Medio Ambiente
22 JUL 2002
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental
Subdirección General de Impacto Ambiental y Prevención de Riesgos
ENTRADA

8245

19





Sr. Germán Glaría Galcerán
Director General de Calidad y Evaluación Ambiental
Secretaría General de Medio Ambiente, Ministerio de Medio Ambiente
Plaza de San Juan de la Cruz s/n
28071 Madrid

FEA 26/02

Asunto: Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto "Nuevos accesos ferroviario y viario al puerto de Barcelona"

En respuesta a la comunicación recibida de inicio del período de consultas del proyecto de referencia y de acuerdo con el procedimiento regulado por el art. 13 del Real Decreto 1131/1988, remitimos el informe elaborado por el Servei de Planejament i Estudis de nuestra Dirección General.

Barcelona, 12 de julio de 2002


Enric Ticó i Buixadós
Director General de Puertos y Transportes



Generalitat de Catalunya
Departament Política Territorial
i Obres Públiques
Av. de Josep Tarradellas, 2 (CDN)

Número: 00018 - 41955 / 2002
Data: 17/07/2002 Hora: 12:03:50

Registre de sortida



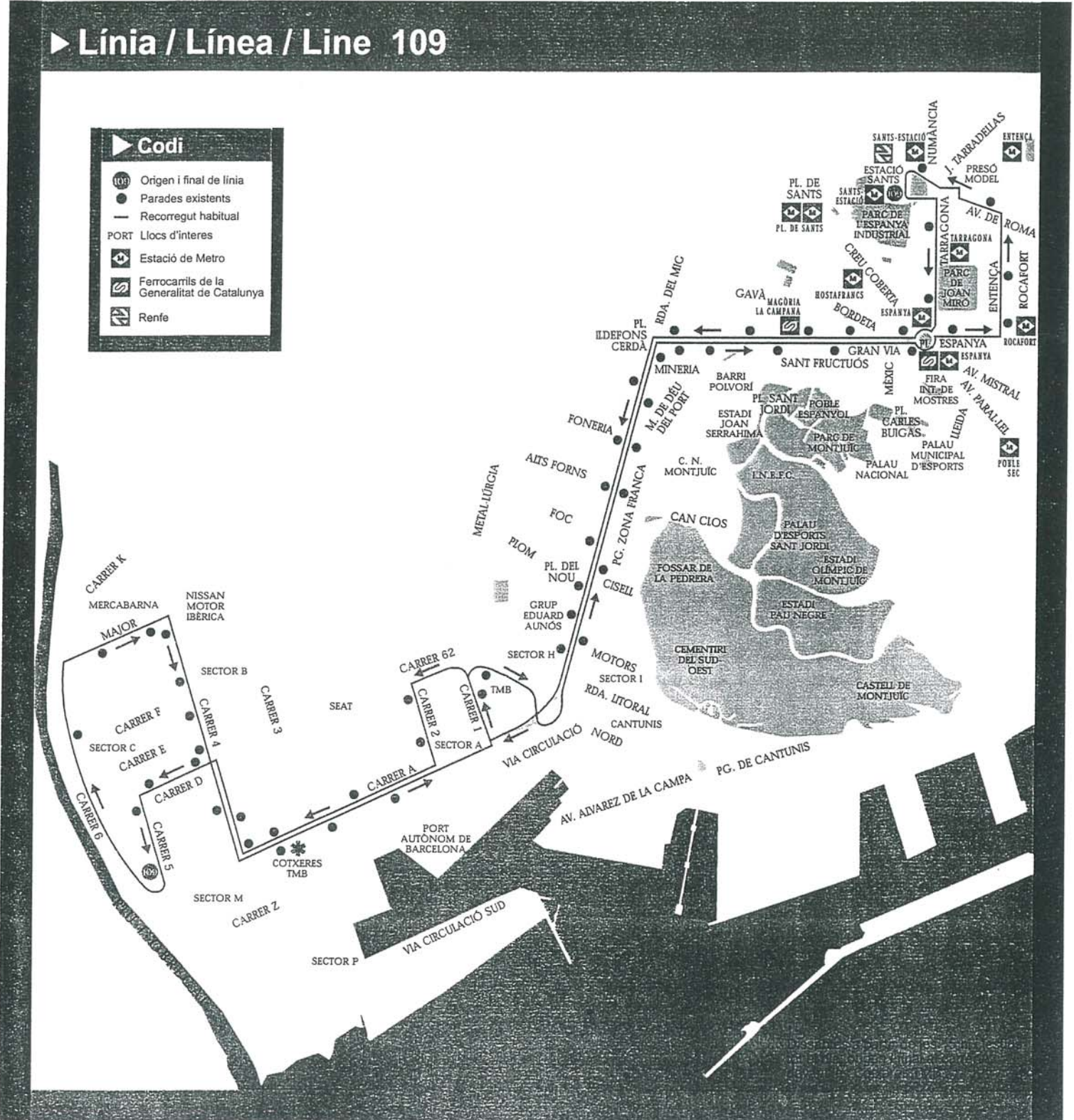
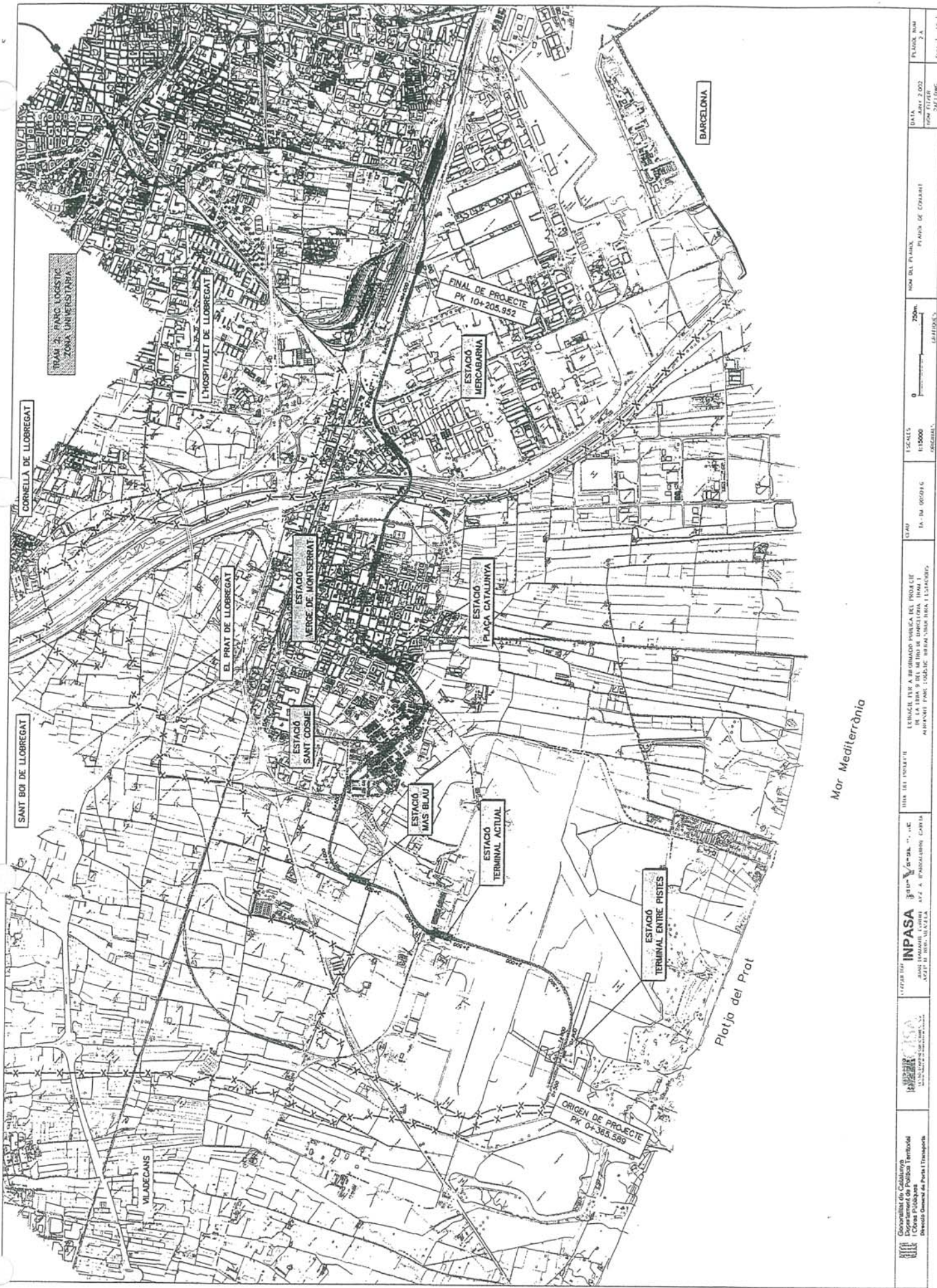
Informe para la evaluación de impacto ambiental del proyecto "Nuevos accesos ferroviario y viario al puerto de Barcelona"

Vistas las características más significativas des del punto de vista ambiental contenidas en la memoria-resumen recibida, presentamos los siguientes comentarios y sugerencias:

- Los nuevos accesos ferroviario y viario al puerto de Barcelona tendrán que ser compatibles con todos los planes y proyectos que se han realizado o están en marcha en la zona, incluidos los proyectos de los tramos 1 (Aeroport - Parc Logístic) y 2 (Parc Logístic - Zona Universitària) de la nueva línea 9 del metro de Barcelona. Para la definición del trazado en alzado del primer tramo de esta línea, se han tenido en cuenta todos los criterios y condicionantes previstos, entre los que estaba la propuesta del estudio informativo para el nuevo acceso ferroviario al puerto de Barcelona. Se adjunta una planta del trazado propuesto en estos tramos que están dentro del área de estudio.
- El estudio de impacto ambiental debería poner especial atención a los posibles impactos sobre los acuíferos y la hidrología de la zona en general, evitando crear efectos barrera y vigilando las posibles variaciones del nivel freático debidas a las nuevas infraestructuras.
- El estudio de impacto ambiental debe considerar los impactos de los nuevos accesos sobre todos los factores analizados en la memoria-resumen presentada y proponer medidas correctoras. También debería estar coordinada y ser compatible con los estudios de impacto ambiental de los otros proyectos de la zona.
- Deberían considerarse las posibles afectaciones sobre los actuales servicios de transporte público de pasajeros que llegan al área de estudio y que pueden verse modificados durante la construcción de los nuevos accesos. En concreto llegan a la zona las líneas de transporte urbano número 38, 79, 109 y 110. Se adjuntan los trazados de éstas líneas.

Barcelona, 12 de julio de 2002

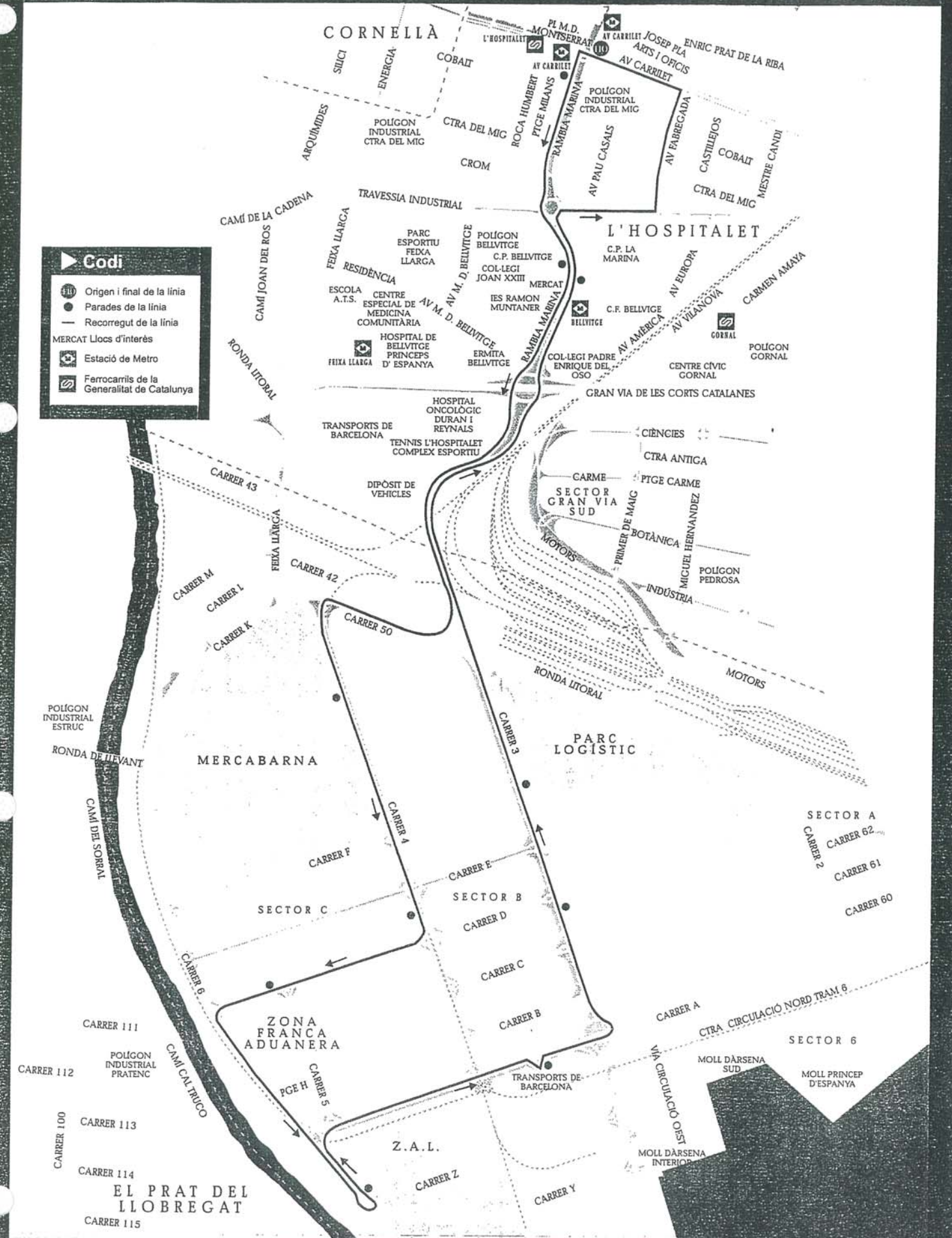

David Prat Soto
Cap del Servei de Planejament i Estudis



▶ Recorregut de la línia 110

Codi

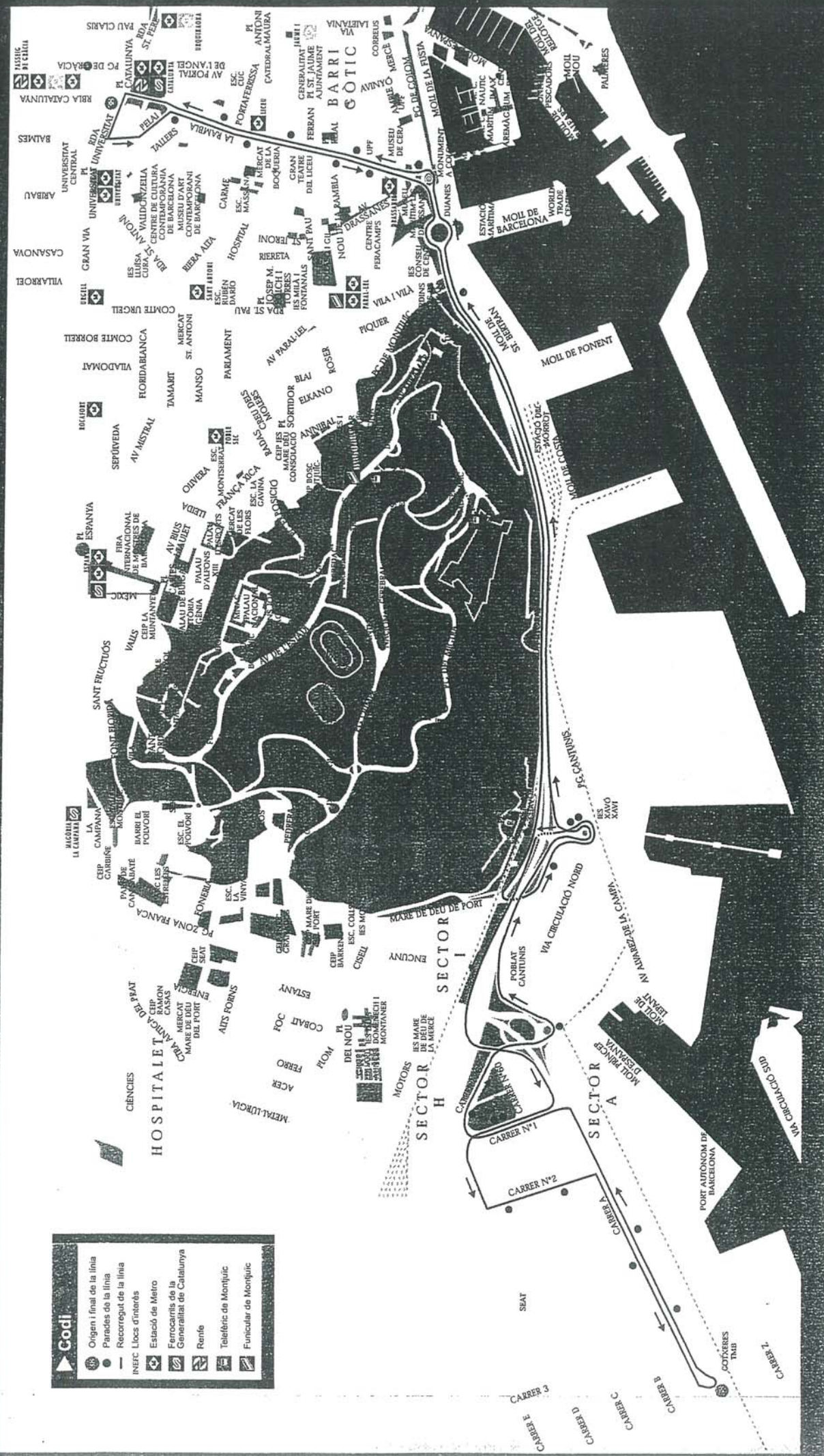
- Origen i final de la línia
- Parades de la línia
- Recorregut de la línia
- MERCAT Llocs d'interès
- ⊕ Estació de Metro
- ⊞ Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya



▶ Recorregut de la línia 38

Codi

- Origen i final de la línia
- Parades de la línia
- Recorregut de la línia
- MERCAT Llocs d'interès
- ⊕ Estació de Metro
- ⊞ Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
- ⊞ Rente
- ⊞ Telèfic de Montjuïc
- ⊞ Funicular de Montjuïc





Ministerio de Medio Ambiente
Dirección General de Costas

Demarcación de Costas en Cataluña

IA

Ministerio de Medio Ambiente
Avenida del Litoral Mar, 36-40
08071 Barcelona
Fax 93 - 221 03 12
Teléfono 93 - 221 02 48

24 JUL 2002

ENTRADA 31931

FECHA: 17/07/02

SU/REF:

NUESTRA/REF:

DESTINATARIO
MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE
DIRECCION GENERAL DE CALIDAD Y
EVALUACION AMBIENTAL
PLAZA SAN JUAN DE LA CRUZ, S/N.
28071 - MADRID

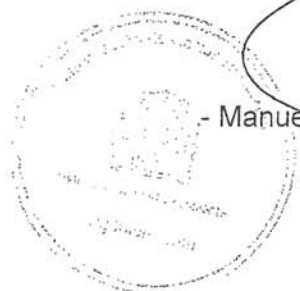
ASUNTO

FCA 26/02

REMISION INFORME AMBIENTAL.

Adjunto se remite, a los efectos oportunos, escrito del Ayuntamiento de Barcelona de fecha 16 de julio, en relación con el proyecto "Nuevos accesos ferroviario y viario al Puerto de Barcelona", adjuntando el Informe Ambiental sobre el proyecto de referencia.

EL INGENIERO JEFE DE LA DEMARCACIÓN,



[Signature]
- Manuel Nóvoa Rodríguez -

Ministerio de Medio Ambiente
25 JUL 2002
8487

Javier

Ministerio de Medio Ambiente
26 JUL 2002
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental
Subdirección General de Impactos Ambientales y Prevención de Riesgos
ENTRADA 8487

17 JUL 2002

1.421

Ajuntament de Barcelona

Xavier Casas i Masjoan Primer Tinent d'Alcalde

Ciutat, 4
08002 Barcelona
Telèfon 402 79 07
Fax 402 79 13

Barcelona, 16 de julio de 2002

Sr. Germán Glaría Galcerán
Director General de Calidad y
Evaluación Ambiental
Ministerio de Medio Ambiente
Plaza de San Juan de la Cruz, s/n
28071 Madrid

Ministerio de Medio Ambiente
Demarcación de Costas en Cataluña
ENTRADA 996

Distinguido señor:

En relación con el proyecto "Nuevos accesos ferroviario y viario al Puerto de Barcelona", le hago llegar el Informe Ambiental realizado sobre el proyecto de referencia.

Atentamente,

[Signature]

AJUNTAMENT DE BARCELONA
Primera Tinència d'Alcaldia
16/7/02
02001086
Cota:

Informe Ambiental

“ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LOS NUEVOS ACCESOS SUR, FERROVIARIO Y VIARIO AL PUERTO DE BARCELONA”

Antecedentes

El “Estudio Informativo del Proyecto de los Nuevos accesos sur, Ferroviario y Viario al Puerto de Barcelona”, describe a grandes rasgos los aspectos ambientales más significativos de los posibles corredores para las infraestructuras ferroviarias y viarias de acceso al Puerto de Barcelona.

Los ramales ferroviarios tienen su origen en el punto en el que finaliza el tramo Cornellá – Can Tunis. El ramal ferroviario propuesto seguirá paralelo al río Llobregat, y una vez llegue al puerto este ramal se bifurcará, por un lado hacia los muelles actuales y, por otro, hacia la nueva estación de mercancías.

Las actuaciones viarias van encaminadas a mejorar el acceso por carretera al Puerto de Barcelona desde la autovía del Llobregat. El trazado se plantea por el mismo corredor que el del tren de alta velocidad, internándose de manera eficiente en la red interna del puerto.

El estudio describe de manera muy general las principales características del ámbito de afección de dichas infraestructuras. Se recoge un inventario medioambiental que trata a grandes rasgos factores asociados al medio físico (climatología, calidad atmosférica, calidad fónica, etc...), factores asociados al medio biológico (vegetación, fauna, espacios protegidos, etc...) y factores asociados al medio humano (socioeconomía, usos del suelo, etc..).

Cabe destacar que el inventario medioambiental realizado es generalista y trata de manera superficial los temas de dicho informe. Por un lado es comprensible ya que el nivel de definición de los trazados ferroviarios y viarios es muy deficiente. Entendemos que cuando dichos trazados estén más claros y el nivel de definición sea mayor, se deberá desarrollar de nuevo un inventario ambiental con más detalle y con mayor exactitud.

A continuación se describen aquellos aspectos, que por su importancia, se tendrían que considerar, de una manera más concisa en el EIA.

Aspectos a mejorar

Una vez revisado el inventario ambiental se han hallado las siguientes carencias:

- **Calidad atmosférica.** No se hace referencia a la contaminación producida por el tráfico rodado en la zona de estudio. Como se comenta en el estudio el área del Llobregat es una de las entradas y salidas del entorno metropolitano de Barcelona. En esta zona se hallan grandes infraestructuras viarias con el consecuente impacto sobre la calidad atmosférica en la zona. No se describen los principales contaminantes ni se da valores de inmisión en el ámbito del nuevo corredor viario y ferroviario. No se estima el efecto de los nuevos accesos viarios al puerto de Barcelona que describe el estudio entendiendo que este trabajo se realizará en el estudio de impacto ambiental.
- **Situación Fónica.** Se argumenta que el elevado grado de urbanización de la zona así como las numerosas infraestructuras existentes condicionan el nivel sonoro en la zona baja del Llobregat. Tal y como se recoge en el estudio muchos municipios de la zona se caracterizan por soportar niveles de ruido elevados. Las grandes infraestructuras existentes (autopista, autovía, nacional, aeropuerto, puerto etc...) hacen que la calidad fónica de este territorio sea muy precaria. Por ejemplo en una zona natural como Ca l'Arana, relativamente alejada de las infraestructuras se registren valores de Laeq T de hasta 65 dBA (durante el día). Por lo tanto entendemos que el estudio debería recoger los niveles fónicos de los corredores propuestos, aportando valores actuales sin las nuevas infraestructuras. Los datos actuales pueden ser fundamentales para tener herramientas de decisión ante un trazado u otro y evidentemente aportarán muchas luces para poder comparar el estado actual y el cambio que conllevará tanto el trazado ferroviario como el viario.
- **Hidrología superficial.** Es uno de los factores primordiales tratándose de una zona deltaica como es el ámbito en el que se enmarcan las propuestas ferroviarias y viarias. En general a lo largo de la “Vall baixa del Llobregat” hallamos innumerables canales e hijuelas. Estos sistemas de drenaje de los campos de cultivo acaban normalmente desembocando en canales principales o mayores que desguazan al río o bien al mar. Muchos de estos canales e hijuelas son fundamentales ya que dan cobijo a muchas especies vegetales y animales típicas de zonas húmedas. En el estudio no se han descrito ni recogido este sistema de canales de riego. Tampoco se indican los torrentes o rieras que se pueden ver afectados por las nuevas infraestructuras.
- **Características hidráulicas del tramo final del río Llobregat.** Como se describe en el estudio, el río Llobregat presenta un marcado carácter mediterráneo, con un caudal medio aproximado de 20 m³/s, pudiendo llegar a

valores cien veces mayor, generando importantes inundaciones y daños materiales. Los corredores descritos determinarán a lo largo de varios kilómetros el margen izquierdo del cauce del río Llobregat. Es decir que estas infraestructuras configuran el futuro canal de aguas altas y por lo tanto la capacidad hidráulica en dicho tramo. El estudio no recoge la capacidad del futuro canal ni el resguardo de dichas infraestructuras. No se describe la geometría del nuevo cauce en el tramo afectado por las nuevas infraestructuras sometidas a estudio. Además, se tendrá que considerar el tratamiento ambiental de todo el entorno fluvial de acuerdo con las directrices que se están llevando a cabo en los distintos proyectos de esta zona.

- **Infraestructuras existentes.** En este punto el estudio recoge las infraestructuras más importantes que se encuentran en el ámbito del proyecto. Sin embargo en el estudio no se tratan los caminos rurales que en el caso del Delta del Llobregat forman una red que da servicio a los agricultores y en general a todos los ciudadanos. Muchos de estos caminos permiten el acceso a las proximidades del río, los canales e hijuelas y evidentemente a las zonas agrícolas. El estudio debería recoger los caminos afectados por los trazados ferroviario y viario. En todo momento se debería garantizar la permeabilidad de las nuevas infraestructuras que propone el estudio.

En muchas otras zonas a lo largo del río Llobregat debido a la implantación de infraestructura viaria (autovía, autopista etc..) se ha visto mermada la permeabilidad y la movilidad mediante los caminos rurales. Y sobretodo se ha dificultado el acceso de los ciudadanos al río Llobregat.

- **La recuperación del tramo bajo del río Llobregat.** El estudio no recoge las mejoras previstas en el cauce del río como, por ejemplo, el proyecto de reutilización de agua de la depuradora del Baix Llobregat. La aportación de una parte del caudal previamente tratado (reducción de nutrientes y terciario) de la depuradora del Prat de Llobregat mejorará ostensiblemente la calidad de las aguas en el tramo final del río. En un estudio reciente "Calidad Biológica del tramo final del río Llobregat"¹ utilizando dos índices biológicos distintos se cataloga el tramo final del cauce como aguas muy contaminadas o extremadamente contaminadas. Por lo tanto, es de esperar que la eliminación de las aguas residuales circulantes por el río que actualmente ya reciben un pretratamiento en la EDAR y el futuro aporte de una parte del caudal tratado de la depuradora comportarán una mejora del estado ecológico del río. El estudio debería recoger otras mejoras previstas como el Parque Fluvial a la altura del municipio del Prat del Llobregat. Así como otras propuestas de restauración que se recogen en el trabajo realizado por la Mancomunitat de Municipis del Àrea Metropolitana de Barcelona.

Es fundamental considerar que en un futuro no muy lejano, el río Llobregat en su tramo final recuperará su condición natural de curso fluvial. Creemos importante tener en cuenta estas mejoras ya que se deben incorporar mejoras correctoras que vayan encaminadas a la mejora ecológica del río.²

¹ Estudio realizado por Tecnoambiente marzo 2002. Depurbaix.

² Ver propuestas de tratamiento de taludes y rieras recogido en el "Documento Complementario a las alegaciones presentadas por el "Consell Comarcal del Baix Llobregat al estudio informativo del proyecto del ramal ferroviario del Llobregat".

Conclusiones

En general el "Estudio Informativo del Proyecto de los Nuevos accesos sur, Ferroviario y Viario al Puerto de Barcelona" es demasiado general y obvia matices importantes, como los expuestos con anterioridad.

El estudio debería recoger con mayor detalle todos los aspectos ambientales tratados y focalizar más la descripción ambiental sobre las zonas de los trazados propuestos. En definitiva tener un mayor grado de definición. Por ejemplo, no se precisan valores de fondo en cuanto a calidad atmosférica y calidad fónica, ambos factores ambientales muy importantes en la zona del Delta.

El estudio debería recoger todo el sistema de canales de riego y de drenaje en el ámbito de los trazados viario y ferroviario. Como se ha comentado todo el sistema de canales e hijuelas es fundamental a nivel socioeconómico (agricultura), paisajístico (forman parte del Delta) y biológico ya que dan cobijo a muchas especies animales.

También se deberían recoger la red de caminos rurales que se ve afectada por el trazado de las nuevas infraestructuras. Esta red es básica para el desarrollo de la agricultura e igualmente importante para permitir la movilidad en el tramo bajo del Llobregat.

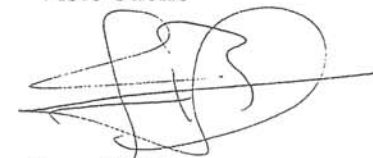
Es muy importante que el Estudio de Impacto Ambiental sea ambicioso y considere las mejoras ambientales que se están llevando a cabo, desde las distintas administraciones, para recuperar el tramo final del río Llobregat. Por este motivo es básico considerar los distintos proyectos que se están llevando a cabo como: el proyecto de reutilización de aguas de la depuradora del Prat del Llobregat, el proyecto de zonas húmedas del margen derecho del cauce.

De este modo es necesario que las medidas correctoras del ramal ferroviario y viario al Puerto de Barcelona que lindarán con el cauce del río recojan la filosofía de recuperación ecológica del cauce y vayan encaminadas a la naturalización de un cauce que históricamente ha sido deteriorado en parte por infraestructuras de este tipo.

Marc Montlleó Balsebre
Tècnic medioambiental
Barcelona Regional



Visto bueno



Joan Baltà
Director Técnico de Barcelona
Regional

Urbanismo

Llibre de Sortida
Número:: 2002016929
10/09/02 13:45

FCA 26/02
10923

La Comisión de Gobierno de este Ayuntamiento, en sesión ordinaria del día 9 de septiembre actual, ha adoptado, entre otros, el siguiente acuerdo:

Visto el escrito presentado, con fecha 12.06.02, por el Director General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, mediante el cual se remitía el documento Estudio informativo del proyecto de los nuevos accesos sur, ferroviario y viario al Puerto de Barcelona. Memoria resumen de impacto ambiental, con un plazo de treinta días hábiles para emitir sugerencias.

Atendido que el coordinador de Medio Ambiente ha emitido un informe, con fecha 15.07.02, en referencia al anterior documento.

A propuesta de esta Tenencia de Alcaldía de Urbanismo y Medio Ambiente, de conformidad con el Decreto de la Alcaldía 1/99, de 15 de julio, se acuerda:

Primero.- Ratificar, en todos sus términos, el informe emitido por el coordinador de Medio Ambiente, con fecha 15.07.02, en relación con el estudio informativo del proyecto de los nuevos accesos sur, ferroviario y viario al Puerto de Barcelona. Memoria resumen de impacto ambiental, presentado en este Ayuntamiento.

Segundo.- Trasladar este acuerdo a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Fomento."

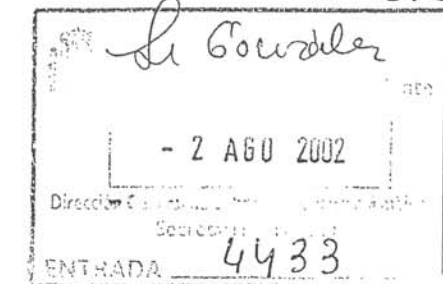
Lo que le comunico para su conocimiento y efectos.

El Prat de Llobregat, 9 de septiembre de 2002.

EL SECRETARIO ACCTAL.

Vicente R. Plaza Pérez

Sr. Germán Glaría Galcerán
Director General de Calidad
y Evaluación Ambiental
Ministerio de Medio Ambiente
Pl. San Juan de la Cruz, s/n
28071-Madrid

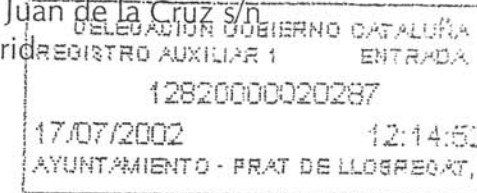


JA

Llibre de Sortida
Número:: 2002014628
16/07/02 14:25

Sr. Germán Glaría Galcerán
Director General de Calidad y
Evaluación Ambiental
Ministerio de Medio Ambiente

Plaza de San Juan de la Cruz s/n
28071 - Madrid



32922

Asunto: Evaluación de impacto ambiental del proyecto "Nuevos accesos ferroviario y viario al puerto de Barcelona"

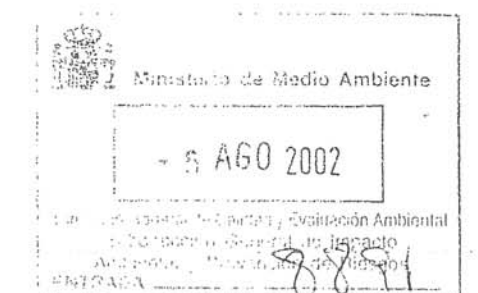
Le hacemos llegar el informe del Coordinador de Medio Ambiente de fecha 15 de julio de 2002, mediante el cual se emiten las sugerencias solicitadas en su escrito de 27 de mayo de 2002, en referencia a la evaluación de impacto ambiental del proyecto arriba citado.

Javier

Antoni Rodés i Inés
Alcalde accidental



El Prat de Llobregat a 16 de julio de 2002



INFORME SOBRE LA MEMORIA RESUMEN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LOS NUEVOS ACCESOS SUR, FERROVIARIO Y VIARIO AL PUERTO DE BARCELONA.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente ha remitido a este Ayuntamiento, en fase de consultas previas, la memoria resumen del "Estudio Informativo del proyecto de los nuevos accesos sur, ferroviario y viario al Puerto de Barcelona" redactado por la Dirección General de Ferrocarriles de la Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento.

En la memoria resumen presentada se incluye una descripción del medio físico y biótico del ámbito de estudio determinado y también la propuesta de dos corredores para la penetración ferroviaria y de otros dos para los accesos viarios al Puerto.

Aunque se valora positivamente por parte de este Ayuntamiento el estudio conjunto de dos infraestructuras lineales que afectan a un mismo territorio, ya muy denso en si mismo y con pocos espacios libres, es un hecho que la memoria resumen presentada no incluye los contenidos mínimos que se esperan de un documento que inicia el trámite de evaluación ambiental.

En este sentido, es muy destacable la falta de una descripción previa de los impactos ambientales previsibles de cada una de las alternativas de corredor propuesta, que permitiese una primera aproximación comparativa de las mismas. Tampoco se incluye ninguna mención a posibles medidas correctoras ni a impactos residuales. Nos hallamos pues, ante un documento incompleto que no permite cumplir el objetivo inicial : tener conocimiento de las repercusiones ambientales de las alternativas consideradas en el estudio informativo para emitir, entonces sugerencias u opiniones sobre la conveniencia de una determinada alternativa.

Con la información contenida en el documento de memoria resumen, este Ayuntamiento no puede pronunciarse más que en el sentido de demandar una mayor información y un análisis más profundo de las repercusiones ambientales del proyecto y de sus distintas alternativas.

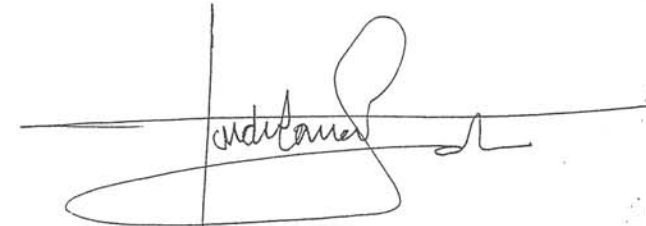
Se solicita, por tanto, un informe complementario a la memoria resumen ahora presentada que incluya, al menos, los siguientes aspectos:

- Identificación de los impactos ambientales de cada alternativa de corredor propuesta.
- Valoración previa de los impactos.
- Identificación de la alternativa de menor impacto.

- Propuesta de medidas correctoras.

En este proyecto es especialmente importante incluir en el concepto de impacto ambiental todos aquellos aspectos referentes al tránsito de mercancías via carretera y a su influencia sobre las densidades de tráfico de las vías urbanas actuales del Prat de Llobregat, la Zona Franca y l'Hospitalet.

El Prat de Llobregat, 15 de julio de 2002



Jordi Cañas Sala
Coordinador de Medio Ambiente



MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD
Y EVALUACIÓN AMBIENTAL

Sr. Germán Glaría Galcerán
DIRECTOR GENERAL

VF. FCA 26-02

OBJETO: Evaluación de Impacto Ambiental



32566

Título del proyecto: NUEVOS ACCESOS FERROVIARIOS Y VIARIO AL PUERTO DE BARCELONA.

Titular del proyecto: DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES. MINISTERIO DE FOMENTO

Visto su escrito de fecha 27 de mayo de 2002 en el que ponía en conocimiento de este Ayuntamiento la iniciación del período de consultas del proyecto de referencia, y al que se adjuntaba Memoria Resumen del Estudio Informativo de referencia con el fin de que se formularan sugerencias y/o alternativas de actuación referidas a los aspectos ambientales del referido proyecto de nuevos accesos.

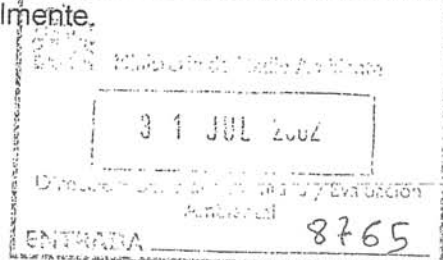
Vista la MEMORIA RESUMEN DEL ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LOS NUEVOS ACCESOS SUR, FERROVIARIO Y VIARIO AL PUERTO DE BARCELONA.

Visto el informe técnico emitido al efecto, paso a formular las siguientes observaciones, sugerencias y alternativas:

El acceso viario y ferroviario a estudio incluye actuaciones recogidas en el Plan de Infraestructuras 2000-2007 para la Comunidad Autónoma de Catalunya.

Tras un breve estudio de las características ambientales se realiza una propuesta de posibles corredores para las infraestructuras a estudio, según se dice en la Introducción de la Memoria Resumen.

En el apartado de Antecedentes se indican los Planes, Proyectos, Anteproyectos y Estudios que han sido considerados, llamando la atención que no figure el Plan General Metropolitano, único documento que no sólo ofrece una visión global de la ordenación del territorio metropolitano sino que es de cumplimiento obligatorio, salvo que, como consecuencia de nuevas circunstancias sobrevenidas deba ser revisado o modificado puntualmente.



En el apartado "Descripción general del estudio" se manifiesta que se pretende analizar todos los posibles trazados para definir un nuevo acceso Sur viario y ferroviario. Aquí se define claramente los objetivos:

- Acceso ferroviario al puerto de Barcelona, sus instalaciones y al entorno industrial, para solucionar las actuales deficiencias en terminales de Can Tunis, Morrot y Muelle Sur, para optimizar su funcionamiento y su capacidad logística, incluyendo una nueva estación de mercancías.
- Acceso viario mediante un nuevo eje alternativo al Cinturón del Litoral, para mejorar los accesos a las zonas industriales asociadas al área portuaria y al conjunto de los polígonos industriales de toda la comarca del Baix Llobregat.

En realidad el Estudio presentado al Ajuntament de Cornellà no contiene alternativas, sino que se limita a describir las actuaciones previstas, que discurrirían siempre por un único "corredor" paralelo al Llobregat por su margen izquierda (norte), desde Cornellà (sector Ribera) hasta la Zona Franca. Es de resaltar que, aunque en el Area de Estudio definida se incluye la margen derecha (sur), su inclusión no tiene efectos prácticos ya que no se evalúa la posibilidad de su utilización.

En el apartado denominado Inventario Medioambiental constatan que el área de estudio presenta una calidad del aire excelente, que los núcleos urbanos se caracterizan por soportar niveles de ruido elevados, que la vegetación potencial de la zona de estudio es el encinar mediterráneo y el bosque de ribera, si bien la vegetación real no tiene nada que ver con la potencial ya que estamos en presencia de un medio degradado, sin calidad y con zonas muy ricas en insectos. La fauna es la típica de los humedales y de las orillas de las aguas fluviales limitadas por la proximidad de entornos urbanos. El estudio constata que las Zonas de Interés Natural contempladas en el Plan de Espacios de Interés Natural (PEIN) de la Generalitat de Catalunya están relativamente lejos de la zona de estudio.

No obstante, se señala que fuera del marco proteccionista se encuentran dos enclaves de interés: a) el propio río, a pesar de ser uno de los mas contaminados y con unas riberas más transformadas como consecuencia de la intensa ocupación urbanística, industrial y de infraestructuras viarias y b) los espacios agrícolas, seriamente amenazados por el creciente desarrollo urbano e industrial. El estudio olvida citar que también existen, dentro o en sus inmediaciones, unos núcleos urbanos, habitados y con un desarrollo urbanístico muy difícil, que están seriamente amenazados por el galopante crecimiento de las infraestructuras metropolitanas.



En lo referente al paisaje constatan que éste está totalmente dominado por la acción humana, sin que exista ningún elemento destacable por su belleza o valor paisajísticos. No analiza el impacto que las infraestructuras metropolitanas tienen o han tenido en este paisaje. Olvida el estudio que el deterioro de este paisaje ha venido motivado, básicamente, por la implantación de estas infraestructuras.

El caso del sector Ribera de Cornellà es un buen ejemplo de ello: el encauzamiento del río, el cinturón del litoral, la línea ferroviaria de mercancías y el trazado de los gasoductos no sólo han aislado el campo y la ciudad de su río sino que han roto las débiles estructuras agrarias y han provocado el abandono de una buena parte de los campos y la invasión de actividades peri-urbanas.

En lo referente al medio humano se señala que el Baix Llobregat es una comarca muy densa, sometida a una creciente terciarización, destinada a convertirse en el principal centro logístico de mercancías y de comunicaciones de enlace de Catalunya con Europa y el resto de España. Un área altamente degradada donde los crecimientos han generado una serie de infraestructuras urbanísticas que han constreñido el anterior espacio agrícola.

En el apartado Condicionantes urbanísticos citan el Plan General Metropolitano de Barcelona de 1976, para afirmar que la mayor parte de los terrenos afectados por el área de estudio están clasificados como Suelo No Urbanizable y Protección de Sistemas, lo cual no es cierto ya que existe una importante proporción de suelos de equipamientos públicos, industriales, viarios básicos y portuarios. Es una zona muy compleja urbanísticamente, donde confluyen multitud de problemáticas, derivadas del carácter de "pasillo natural" de accesos al puerto, aeropuerto y sus respectivas áreas logísticas, que representa el trazado del río.

El planeamiento metropolitano ya contempló en 1976 tal circunstancia y, efectivamente, reservó el suelo necesario para la implantación de las importantes infraestructuras de comunicaciones que ahora se están proyectando. Esta reserva se materializaba en unas franjas limítrofes con el cauce del río Llobregat, en ambas márgenes.

Por lo tanto, en contra de lo manifestado en el Estudio de Impacto Ambiental (*En la zona del delta del Llobregat la práctica totalidad de los terrenos situados en la margen derecha se corresponden con la categoría de suelo no Urbanizable rústico protegido de valor agrícola al tratarse de huertas de un alto valor*



agrícola), lo cierto es que en ambas márgenes del Llobregat existen suelos calificados de modo adecuado para la implantación del corredor de acceso al puerto y su zona franca, y, como mínimo, esta posibilidad debe ser evaluada a efectos de impacto ambiental.

No es admisible que el EIA tras considerar que en Hospitalet las áreas urbanas residenciales e industriales limitan de forma efectiva la ejecución de cualquier posible trazado no hagan extensivo este razonamiento a Cornellà. Aquí la colateralidad con una extensa zona de equipamientos municipales debería también desaconsejar la ejecución de esos mismos trazados.

Consideramos que las zonas de equipamientos públicos, es decir, aquellas zonas donde la ciudad se dota de los usos que complementan la residencia y la actividad industrial, donde se realizan las actividades de ocio, y donde la ciudad mejora su calidad de vida, son las que peor soportan el paso de infraestructuras "duras", ruidosas, contaminantes y de mayor impacto paisajísticos, de hecho existe una alegación de este Ayuntamiento que ya solicitaba la implementación de medidas correctoras ante la ampliación del cinturón litoral y la implementación del ramal ferroviario del Llobregat.

Efectivamente, la zona de Ribera de Cornellà, por donde transcurre la única alternativa evaluada (aunque sean varias, a efectos de esta zona es una única alternativa, ya que se superponen), que en otros tiempos cercanos tuvo las mismas características ambientales que la situada en la margen contraria, es decir, con alto valor agrícola y paisajísticos, desde el inicio de las obras de interés metropolitano (encauzamiento y nuevo trazado del río, cinturón litoral, línea ferroviaria de mercancías) entró en un proceso de degradación funcional y paisajista motivada, tal como se ha explicado antes, por la ruptura de la parcelación agrícola, de sus redes de caminos de servicio, de su red de regadío y la aparición de nuevas expectativas de aprovechamiento.

Contra este proceso imparable de degradación el Ajuntament de Cornellà ha venido impulsando iniciativas que permitiesen recuperar las márgenes del río para usos cívicos, como lugar de paseo y esparcimiento, y el resto del espacio para parque deportivo. Ha impulsado la implantación de las instalaciones deportivas de la Federación Catalana de Tenis y el Comité Olímpico Internacional y del Real Club Deportivo Español. Ha implantado tres centros escolares de enseñanza básica y secundaria. Está desarrollando la mayor instalación deportiva municipal, formada por polideportivo, piscinas y gimnasio. Y, finalmente, estudia el desarrollo de importantes equipamientos asistenciales en este mismo sector.

Por lo tanto, el Estudio Ambiental, además de estudiar otras alternativas, debe evaluar si es posible compatibilizar los requerimientos técnicos de las



infraestructuras previstas, que adivinamos muy exigentes, con los usos cívicos de las zonas limítrofes.

No es suficiente, ni admisible, pretender que, dado que el paisaje esta degradado es posible pasar por este lugar todas las infraestructuras necesarias para el puerto y el aeropuerto. En la zona de Ribera de Cornellà son ocho los carriles de autopista existentes, más dos trazados ferroviarios (mercancías y ramal del Ave en proyecto), más dos gasoductos. El paso de la nueva autopista no puede ser soportado por el sector. Sus exigencias técnicas, con importantes estructuras de hormigón, lo imposibilita aun más.

Tampoco queda claro que el corredor viario de acceso a la zona franca del puerto sea necesario en un plazo de tiempo de 15 años, ya que la importante ampliación y remodelación del cinturón del litoral, actualmente en ejecución, permitirá cubrir las necesidades. Precisamente en Cornellà alcanzará su máxima capacidad.

Con el horizonte de 15 años es posible profundizar en los estudios tendentes a definir un modelo metropolitano de crecimiento y, en su caso, redefinir las necesidades. No esta claro que el modelo de crecimiento actual, vistas las problemáticas que genera, pueda mantenerse indefinidamente, sacrificando los tejidos urbanos de las ciudades periféricas, que, con mucha dificultad, se van recuperando tras el crecimiento desordenado de las ultimas décadas.

Lo que pongo al conocimiento de esa Dirección General, para su estudio y consideración.

Cornellà de Llobregat, 25 de Julio de 2002

José Luis Morjanes Galindo,
Tinent d'Alcalde d' Urbanisme,
Habitatge i Infraestructures.



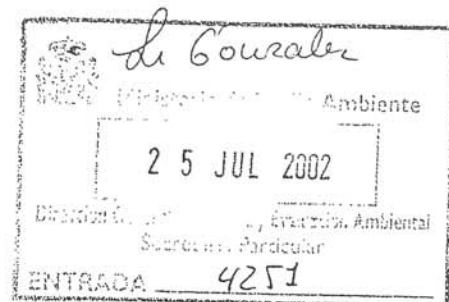
ANNEX 9 - Form C_1.II.A._Part3

**Non-technical summary of the EIA report for
the Informative study for the project of New
South Rail and Road Accesses to the Port of
Barcelona**



INFORME

A la atención del Sr. Germán Glaría Galcerán
Director General de Calidad y Evaluación Ambiental
Secretaría general de Medio Ambiente
Ministerio de Medio Ambiente



FCA 26/02

Plaza de San Juan de la Cruz,
S/N, 28071 MADRID

En relación con la documentación de evaluación ambiental del proyecto de los "Nuevos accesos ferroviario y viario al puerto de Barcelona - Memoria Resumen" que el Ministerio de Medio Ambiente ha remitido al Ayuntamiento de L'Hospitalet de Llobregat se adjunta un INFORME emitido por la Agencia de Desarrollo Urbano.

En dicho INFORME se realizan diversas sugerencias y precisiones sobre el contenido de la Memoria Resumen que les solicito que tomen en consideración a los efectos del Estudio de Impacto Ambiental y para el diseño de las alternativas de actuación.

Atentamente.

L'Hospitalet, 23 de julio de 2002



El 21 de Junio de 2002 ha cursado entrada en el Registro general de entrada del Ayuntamiento de L'Hospitalet de Llobregat una comunicación, firmada por el Director General de calidad y evaluación ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, relativa a la evaluación ambiental del proyecto de los "Nuevos accesos ferroviario y viario al puerto de Barcelona".

En dicha comunicación se requiere del Ayuntamiento de L'Hospitalet la formulación de sugerencias, referidas a aspectos ambientales, con respecto a los contenidos específicos que debiera considerar el titular del proyecto (Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento) en el Estudio de Impacto Ambiental, así como otras posibles alternativas de actuación. Con tal fin, el Ministerio de Medio Ambiente adjunta una "Memoria Resumen" titulada "Estudio informativo del proyecto de los nuevos accesos Sur, ferroviario y viario al puerto de Barcelona (Mayo 2002)".

En primer lugar cabe decir que las propuestas de corredores viario y ferroviario contenidas en dicha "Memoria Resumen" no cuentan con el suficiente grado de detalle ni cartográfico (escala 1:75.000) ni textual, como para poder emitir un juicio preciso, deficiencia poco justificable a tenor de la importancia del proyecto del que se trata. No se precisan las características básicas ni de la infraestructura ferroviaria ni de la viaria (número de vías, de carriles, franja de ocupación, etc.), por lo que es harto difícil medir el impacto real que los trazados esbozados puedan tener en su implantación sobre el territorio.

Salvada esta grave limitación, el Ayuntamiento de L'Hospitalet quiere hacer constar las sugerencias siguientes.

El corredor viario que se propone localizar de manera paralela al trazado de las nuevas vías férreas y al curso del río Llobregat no cuenta con ninguna reserva de suelo en el planeamiento urbanístico vigente, puesto que la franja de reserva actual se halla calificada en el Plan general metropolitano de Barcelona (PGM), que es el planeamiento vigente en L'Hospitalet desde el año 1976, como sistema ferroviario (clave 3). Así pues, la introducción del corredor viario, hasta el momento no previsto en anteriores documentos del Ministerio remitidas a este Ayuntamiento, supone una nueva afectación sobre el territorio de L'Hospitalet que habrá de contar con las garantías urbanísticas y funcionales de su compatibilidad con el modelo urbano y con otros elementos de planificación como el Plan de Movilidad Sostenible de L'Hospitalet, aprobado por el Pleno municipal el día 5 de Junio de 2002.

En cualquier caso, y salvando las posibles incompatibilidades a que diera lugar el estudio más detallado de esta propuesta, el corredor viario A se desaconseja absolutamente porque:

- complicaría más la zona del nudo viario de Bellvitge, siendo su racionalización y simplificación una de las voluntades del Ayuntamiento
- discurriría en terrenos de la masía de la Torre Gran, un edificio catalogado en el Plan especial de protección del patrimonio arquitectónico de L'Hospitalet (texto refundido 2001)
- afectaría terrenos destinados por el planeamiento urbanístico vigente a parques y jardines de carácter metropolitano



Por lo que concierne al tramo de corredor ferroviario, tanto en ancho Ibérico como en ancho UIC, el Ayuntamiento de l'Hospitalet considera que es mejor la opción del corredor 1, por ceñirse más ajustadamente a las reservas urbanísticas actuales para la localización de sistemas ferroviarios (clave 3). Debe certificarse que el ramal ferroviario del Llobregat utiliza exclusivamente la reserva ferroviaria y que por tanto no se afectará suelo calificado de sistema de parques y jardines urbanos ni se reducirá la superficie de dominio público hidráulico del cauce del río Llobregat.

El PGM califica de parques y jardines urbanos de nueva creación de ámbito metropolitano (código 6c) toda la franja de suelo paralela al río Llobregat en diversos municipios, con la finalidad de obtener un futuro parque fluvial-lineal ligado a la necesaria regeneración ambiental del Llobregat. La presencia del ramal ferroviario y viario del Llobregat puede hipotecar el futuro uso del río como parte paisagística fundamental del parque lineal metropolitano, que el planeamiento vigente de diversos municipios prevé. Si no se resuelve convenientemente la sutura de la frontera río-parque, el suelo calificado de 6c puede perder el sentido finalista que el planeamiento vigente le otorga.

Para no hipotecar la creación de un futuro parque metropolitano fluvial debe procurarse la integración paisagística del paso del ramal ferroviario y viario del Llobregat de manera que los suelos calificados de parques y jardines urbanos de nueva creación de ámbito metropolitano (6c) mantengan su valor ambiental en relación a la presencia y regeneración futura del río y obtengan la continuidad paisagística necesaria. Dicha integración puede consistir en el cubrimiento de las infraestructuras y la previsión de los futuros pasos entre la zona destinada a parque y el río. Esta mejora puede asumirse, ya que actualmente la línea de mercancías hacia el puerto de Barcelona de los Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya ya discurre por l'Hospitalet en un tramo cubierta para pasar por debajo de la Granvía y, ya en el municipio de Barcelona, por debajo de la línea de la Costa (Vilanova) de RENFE.

En cualquier caso, las instalaciones de la Estación de Can Tunis deben ceñirse a los límites de la reserva urbanística actual para sistema ferroviario.

En la "Memoria Resumen" no se cita la problemática de la red de colectores. En ámbitos tan urbanizados como son los tratados, es imprescindible añadir, tanto para el corredor ferroviario como para el viario, un análisis detallado de la red de colectores en el que se asegure, como mínimo:

- Que la construcción del ramal ferroviario y viario del Llobregat no aumentará el riesgo de inundaciones locales de los terrenos deprimidos situados entre el futuro ramal y la Ronda, así como las zonas adyacentes, en especial la Zona Franca.
- Que el proyecto del ramal ferroviario y viario del Llobregat tendrá en cuenta y no dificultará ni la construcción ni la funcionalidad del colector-interceptor de la Zona Franca y la balsa de laminación prevista en la Torre Gran, cuya realización es esencial para reducir el riesgo de inundaciones en la parte baja de l'Hospitalet y en la Zona Franca.

En otro orden de cosas, en la "Memoria Resumen" se han detectado algunas imprecisiones que deberían subsanarse en documentos posteriores:

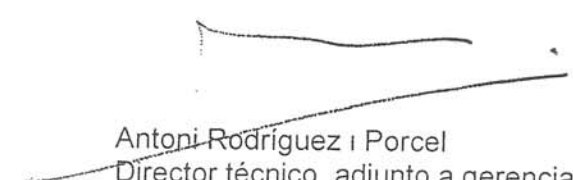
- En el apartado "Introducción" se cita que la comarca afectada es la del Baix Llobregat, olvidándose que la mayor parte del área de estudio ocupa territorio de la comarca del Barcelonès. Esta omisión se hace notoria en el apartado "5.2.4 Paisaje" en el que se dice: "El área de estudio se incluye en su totalidad en la comarca del Bajo Llobregat.". Del mismo modo, en el apartado "5.3.1 Socioeconomía" se escribe por error que: "El área de estudio se inscribe en su mayor parte (más de un 86%), en la Comarca del Baix Llobregat)". Hay que recordar que los municipios de l'Hospitalet de Llobregat y de Barcelona pertenecen a la comarca del Barcelonès, y no a la del Baix Llobregat.
- Parece excesiva la frase "sin que exista ningún elemento destacable por su belleza o valor paisagístico." (apartado 5.2.4.). Si bien es cierto que se trata de una zona intensamente antropizada, el paisaje contiene elementos con valores propios como pueden ser la misma tipología de la ocupación agraria, la horizontalidad del paisaje deltaico, ciertas morfologías del cauce fluvial, etc., que sí merecen alguna consideración.
- En el plano "Geología y Geotecnia" parece que las áreas con rellenos antrópicos son, en realidad, mayores que las representadas cartográficamente.
- En el plano de "Patrimonio" (Hoja 2 de 2) aparece como catalogada la casa de Can Capell que, según consta en el Plan especial de protección del patrimonio arquitectónico de l'Hospitalet de Llobregat (texto refundido 2001), aprobado definitivamente por la Comisión de Urbanismo de Barcelona el 19 de septiembre de 2001, no cuenta con ninguna catalogación.
- En el apartado 5.3.5. "Infraestructuras existentes" los códigos de las carreteras a cargo de la Generalitat de Catalunya deben actualizarse según la nueva codificación aprobada por la propia Generalitat.

CONCLUSIÓN

El Ayuntamiento de l'Hospitalet de Llobregat solicita que el titular del proyecto "Nuevos accesos ferroviario y viario al puerto de Barcelona" (Ministerio de Fomento) tenga en cuenta en el Estudio de Impacto Ambiental las sugerencias planteadas en el presente informe y que se subsanen las imprecisiones detectadas en el documento de la "Memoria Resumen" y en los documentos, estudios y proyectos subsiguientes.

No obstante, debido al escaso grado de detalle con el que se presentan las propuestas ministeriales en la "Memoria Resumen" ahora analizada, el Ayuntamiento de l'Hospitalet se reserva la precisión de sus argumentos una vez pueda consultar documentos más consistentes sobre las propuestas de trazado e implantación de las infraestructuras, para poder emitir, tanto para los aspectos medioambientales como urbanísticos, un informe más fundado.


Antoni Nogués i Olive
Gerente


Antoni Rodríguez i Porcel
Director técnico, adjunto a gerencia

L'Hospitalet de Llobregat
22 de Julio de 2002





Joaquim Tosas Mir
Presidente



Ilmo. Sr. D. Germán Glaría Galcerán
Director General de Calidad y Evaluación Ambiental
Ministerio de Medio Ambiente
Plaza de San Juan de la Cruz, s/n.
28071 Madrid

Portal de la Pau, 6
08039 Barcelona, Spain
Tel. (34) (3) 306 88 00/298 21 00
Fax (34) (3) 306 88 11
Telex 54000 APB - E

Asunto: Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto "Nuevos accesos ferroviario y viario al Puerto de Barcelona". Ref.: FCA 26-02.

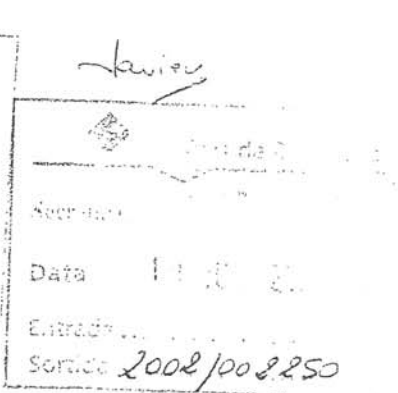
Con relación al procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto "Nuevos accesos ferroviario y viario al Puerto de Barcelona" (Ref.: FCA 26-02), y dentro del plazo establecido para ello, se emiten a continuación las sugerencias que, según el parecer de la Autoridad Portuaria de Barcelona, debieran ser consideradas tanto en el proyecto mencionado, como en el estudio de impacto ambiental pendiente de elaboración.

A tal efecto se anexan a la presente, en primer lugar, los datos que entendemos deben ser actualizados por parte del promotor, y posteriormente, se comentan los aspectos de fondo a los que debiera atenderse, quedando a su disposición de requerir algún tipo de soporte documental.

Se procede asimismo, en último lugar, a manifestar el interés de esta Entidad en este particular expediente administrativo, solicitándose al efecto, de acuerdo con el art. 31 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, que se le mantenga informada de cualquier resolución que recaiga sobre él.

Atentamente,

Barcelona, 8 de julio de 2002



I. ACTUALIZACIÓN DE DETERMINADA INFORMACIÓN RELACIONADA EN LA MEMORIA RESUMEN DEL "ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LOS NUEVOS ACCESOS SUR, FERROVIARIO Y VIARIO AL PUERTO DE BARCELONA" .

- Debe tenerse presente que el Plan Director del Puerto de Barcelona mencionado en la Memoria ha sido actualizado, siendo el documento de referencia actual el Plan Director en su versión de 1997-2011. Esta actualización ha sido además objeto de Evaluación de Impacto reglada, mediante la "Resolución de 5 de mayo del 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el Plan Director del puerto de Barcelona, de la Autoridad Portuaria de Barcelona" (BOE 164, de 10 de julio de 2000), en la que constan los condicionantes ambientales a los que actualmente ya está sujeta esta ampliación.
- Debe ser cambiada asimismo la referencia y contenido relativo al Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto de Barcelona. El Plan actual fue aprobado mediante Orden del Ministerio de Fomento de 30 de diciembre de 1999 (BOE 12, de 14 de enero de 2000). Posteriormente, este PUEP fue modificado puntualmente vía Orden de 15 de marzo de 2001 (BOE 77, de 30 de marzo).
- También el "Apartado 5.3.4. Condicionantes urbanísticos. 5.3.4.2. Planeamientos Previstos" debe ser adaptado a las cuestiones previamente anotadas, ha de tenerse en cuenta que ya han sido autorizados los siguientes proyectos (y publicadas sus respectivas Declaraciones de Impacto Ambiental):
 - o Proyecto de estación depuradora de aguas residuales del Prat de Llobregat en el término municipal del Prat de Llobregat (Diario Oficial de la Generalitat 2639, de 14 de mayo de 1998). La sociedad estatal Depuradora del Baix Llobregat, S.A., empresa dependiente del Ministerio de Medio Ambiente, es quien está gestionando su construcción.
 - o Desvío del río Llobregat. Debe aludirse y tenerse presente que mediante Resolución de 4 de agosto de 1998, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, ya se formuló la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de encauzamiento del río Llobregat desde el puente de Mercabarna a Mar (BOE 210, de 2 de septiembre de 1998).
- También sería conveniente que fueran mencionadas y analizadas las modificaciones realizadas al Plan General Metropolitano y el hecho de que existan el Plan especial de la nueva bocana, el Plan especial del Port Vell, el Plan especial de la ZAL, el Plan especial del Muelle de España y el Plan especial de desdoblamiento del Muelle de Inflamables.



II.- ASPECTOS DE FONDO A CONSIDERAR EN EL PROYECTO Y EN EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

-Preliminar.

Con independencia de que puedan ser aportados además en otros trámites procedimentales, se aportan a continuación determinados datos que esta Entidad considera que son del todo relevantes para la adecuada elaboración de tales documentos:

1. En el punto 5.3.4.2.4 referente a la ampliación de la Zona de Actividades Logísticas (en adelante **Z.A.L.**) se menciona que la I.M.D. actual de la Z.A.L. es de unos 2.000 Veh/día. Según el estudio de "Planeamiento vial y accesos al Puerto de Barcelona" realizado por la Autoridad Portuaria de Barcelona (en adelante **A.P.B.**) ya en el año 1998 se alcanzaban los 9.300 Veh/día sólo en la Z.A.L. 1ª fase, mientras que las prognosis realizadas en dicho estudio indican:
 - Año 2005: 38.000 Veh/día (operativo el 50% de la ZAL 2ª fase)
 - Año 2010: 75.000 Veh/día (operativo el 90% de la ZAL 2ª fase)
 - Año 2015: 81.000 Veh/día (operativo el 100% de la ZAL 2ª fase)
2. En el apartado 5.3.4.2.3 se comenta que en el Puerto de Barcelona (en adelante **PdB**) un 30% de la mercancía se mueve a través del ferrocarril. Este dato es incorrecto ya que en la actualidad, el modo ferroviario mueve aproximadamente el 3% del tráfico total de mercancías, mientras que el 30% es el objetivo fijado en el Plan Director Ferroviario del PdB.
3. La ejecución por parte del Ministerio de Medio Ambiente del desvío del río Llobregat, impide la comunicación viaria directa entre el denominado Polígono Pratense y el casco urbano del municipio del Prat del Llobregat, por consiguiente en la propuesta de corredores viarios y ferroviarios deberá tenerse en cuenta la construcción de un puente a través del nuevo cauce del río Llobregat que comunique el mencionado Polígono con el vial Puerto-Aeropuerto. El coste de esta nueva conexión, al considerarse un servicio afectado, deberá ser asumido por el Ministerio de Medio Ambiente, como promotor de las obras de desvío del río Llobregat y del nuevo acceso sur ferroviario y viario al PdB.
4. En la memoria resumen se indica que el ancho de vía de los corredores ferroviarios se analizará en el Estudio Informativo. Teniendo en cuenta la obligatoriedad de conectar el Puerto de Barcelona en ambos anchos (Ibérico y



UIC) y con objeto de reducir el impacto ambiental sobre el territorio, generado por la multiplicidad de vías de distintos anchos, se considera que todas las vías que se propongan en los dos corredores ferroviarios propuestos deberán ser de ancho mixto, es decir ancho ibérico y UIC.

-Sugerencias a los corredores ferroviarios.

1. Aunque se hace una mención explícita a no hablar del número de vías, se considera indispensable a efectos ambientales, el tener en cuenta que la plataforma ferroviaria que se proponga en ambos corredores del Estudio Informativo, deberá estar preparada para la construcción de dos vías mixtas (ancho ibérico y UIC) electrificadas.

La capacidad que generan dos vías mixtas electrificadas es la mínima e indispensable para atender la futura demanda ferroviaria prevista en el Plan Director Ferroviario del PdB.

Actualmente en el PdB se operan al día de media unos 4 trenes de entrada y 4 de salida. Según el estudio de demanda incluido en el Plan Director Ferroviario del PdB, el número de circulaciones previsto tanto en ancho ibérico como ancho UIC, únicamente en el ámbito del Puerto es:

- Año 2005: entre 18-35 entradas y entre 18-35 salidas
- Año 2010: entre 23-66 entradas y entre 23-66 salidas
- Año 2020: entre 56-90 entradas y entre 56-90 salidas

Los rangos de variación presentados responden a los 4 escenarios que se han tenido en cuenta en el estudio de demanda: Tendencia decreciente, Éxito moderado, Éxito alto y Expectativas máximas.

2. El corredor 2, tal y como está planteado en la memoria resumen, parece indicar que todas las circulaciones en dirección al Puerto deberían entrar previamente en el Complejo Ferroviario de Can Tunis.

Dado que en el Plan Director Ferroviario del PdB se considera la ejecución de diversos complejos de recepción/expedición adicionales al de Can Tunis y con objeto de reducir los costes de las maniobras, se hace necesario que la doble vía mixta electrificada llegue directamente al PdB a través del actual cauce del río Llobregat, así como entre el futuro cauce y la nueva Depuradora del Baix Llobregat.



3. En la memoria resumen se menciona la ejecución de una nueva terminal de mercancías, sin mencionar su ubicación, la cual dispondrá de ancho Ibérico o UIC. Nuevamente y con motivo de reducir el impacto ambiental provocado por la multiplicidad de vías de diversos anchos, se sugiere que todas las vías de esta nueva terminal de mercancías sean de ancho mixto.
4. En los dos corredores ferroviarios propuestos se plantea un acceso entre el nuevo cauce del río Llobregat y la Depuradora del Baix Llobregat. En el Plan Director Ferroviario del PdB se plantea que en esta zona se ubicarán dos vías generales de paso y una nueva estación de recepción/expedición, por consiguiente en la redacción del Estudio Informativo se propone que se tengan en cuenta las reservas de espacio necesarias, así como la consecuente expropiación de terrenos, con el fin de asegurar la viabilidad de esta nueva estación de recepción/expedición y sus vías generales.
5. Por motivos de seguridad con el tráfico viario y con objeto de dar un buen nivel de servicio deberán suprimirse en la medida de lo posible todos los pasos a nivel, por consiguiente deberán tenerse en cuenta los aspectos ambientales derivados del soterramiento de vías electrificadas en algunos tramos, en especial el acceso al complejo ferroviario de Can Tunis, así como en los accesos al Puerto si fuese necesario.

-Sugerencias a los corredores viarios.

1. Ninguno de los dos corredores viarios propuestos se ajusta al objeto del Estudio Informativo consistente en dar acceso directo al PdB y a la ZAL. En ambos casos tanto el corredor B, como por descontado el corredor A, no llegan hasta la zona de servicio del Puerto de Barcelona, quedándose ambos en el viario del Polígono de la Zona Franca y en el del Polígono Pratense.

Del estudio "Planeamiento vial y accesos al Puerto de Barcelona" realizado por la A.P.B. se obtienen las siguientes IMD a través del nuevo acceso viario sur al PdB (únicamente teniendo en cuenta los tráfico terrestres generados por el PdB y la Z.A.L.):

- Año 2005: 24.000 Veh/día
- Año 2010: 42.000 Veh/día
- Año 2015: 46.000 Veh/día

Por consiguiente, teniendo en cuenta que con los tráfico viarios generados ya se alcanza la capacidad aconsejable de un vial 2+2, se propone que se tengan en cuenta las afecciones ambientales derivadas de la prolongación del corredor viario,



- mediante la ejecución de un vial mínimo 2+2 e impermeable con el resto del viario existente, que llegue hasta la zona de servicio del PdB, la cual se sitúa en la Calle A del Polígono de la zona Franca
2. En el corredor viario que se proponga en el Estudio Informativo deberán considerarse las afecciones ambientales derivadas de la ejecución y compatibilización en planta y alzado de los siguientes viarios y conexiones:
 - gran nudo viario en la bifurcación del río actual y el desviado compatible con los gálibos ferroviarios horizontales y verticales.
 - Acceso viario 2+2 al PdB y a la ZAL por el actual cauce del río Llobregat, impermeable del resto del viario existente, y compatible en planta y en alzado con la posible terminal ferroviaria de mercancías en el actual cauce del río.
 - Accesos viarios a la posible terminal ferroviaria de mercancías en el actual cauce del río, el cual ha de ser compatible con los gálibos ferroviarios horizontales y verticales
 - Accesos viarios a la calle 100 del Polígono Pratense y al vial Puerto-Aeropuerto, los cuales nuevamente han de ser compatibles con los gálibos ferroviarios horizontales y verticales.

Finalmente, el corredor viario que se proponga en el Estudio Informativo deberá ser compatible con el posible Puente de conexión entre la Calle A del Consorcio de la Zona Franca y la calle 114 del Polígono Pratense previsto por la APB, así como con el puente de conexión entre el Polígono Pratense y el casco urbano del municipio del Prat del Llobregat mencionado en el punto 3 de la disposición primera.

Barcelona, 8 de julio de 2002.

D. Germán Glaría Galcerán
DIRECTOR GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL
MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE
PLZA. DE SAN JUAN DE CRUZ S/N
28071 - MADRID

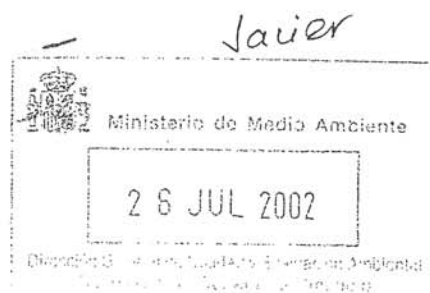


Madrid, 18 de Julio de 2002

ASUNTO: INFORME SOBRE LA MEMORIA RESUMEN DEL ESTUDIO
INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LOS NUEVOS ACCESOS SUR,
FERROVIARIO Y VIARIO AL PUERTO DE BARCELONA.

En relación con el asunto epigrafiado, y en respuesta a su carta de 27 de Mayo de 2002, (Ref: FCA 26-02, Registro de Salida nº 5387, de fecha 04.06.02), con entrada en esta Dirección el día 10 de Junio, adjunto le remito nuestras observaciones y recomendaciones para el desarrollo del Estudio de Impacto Ambiental.

Atentamente.



8621

**APORTACIONES A LA
MEMORIA RESUMEN DEL ESTUDIO INFORMATIVO
DEL PROYECTO DE LOS NUEVOS ACCESOS SUR,
FERROVIARIO Y VIARIO AL PUERTO DE BARCELONA.**

APORTACIONES A LA MEMORIA RESUMEN DEL ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LOS NUEVOS ACCESOS SUR, FERROVIARIO Y VIARIO AL PUERTO DE BARCELONA.

Después de analizar la documentación proporcionada referente a la **Memoria Resumen del Estudio Informativo del Proyecto de los Nuevos Accesos Sur, Ferroviario y Viario al Puerto de Barcelona**, se propone la realización, en fase de Estudio de Impacto Ambiental, de los estudios que se señalan en la tabla adjunta.

Los aspectos más relevantes se señalan sombreados.



Fdo.: Manuel J. Prats Guardia.
Cuadro Técnico de E.I.A.



Fdo.: Rosa Mª Matas López.
Jefe de E.I.A.

Aportaciones a la Memoria Resumen del Estudio Informativo del Proyecto de los Nuevos Accesos Sur, Ferroviario y Viario al Puerto de Barcelona

DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO

Ruidos y Vibraciones:

- En determinados tramos pudieran ser importantes los efectos ocasionados por **emisión de ruido**, tanto en fase de obra como de operación, incrementando los niveles sonoros ya existentes como consecuencia de sus características como zona urbana e industrial. Este impacto podría ser especialmente importante en los tramos que discurren próximos a los cascos urbanos de los municipios afectados (especialmente en Sant Boi, Cornellà, El Prat y L'Hospitalet).
- Los niveles sonoros finales no deben sobrepasar los objetivos de calidad establecidos en la **Ley 16/2002, de Protección contra la Contaminación Acústica del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña**, así como aquellos establecidos en las últimas Declaraciones de Impacto Ambiental de Proyectos viarios y ferroviarios.

ESTUDIOS A REALIZAR

Estudios predictivos de ruido y vibraciones: Un estudio independiente de la influencia del ramal ferroviario puede no permitir una identificación real de los problemas acústicos existentes. Por ello, es necesario la realización de modelos predictivos conjuntos, en función de las características del tráfico previsto en la franja afectada –tanto viario como ferroviario–, que establezcan la situación pre- y postoperacional, valorando los niveles calculados respecto a la normativa vigente y los niveles objetivos establecidos en las últimas Declaraciones de Impacto Ambiental de Proyectos viarios. El Proyecto se desarrolla en un **entorno fundamentalmente urbano**. Consecuencia de ello, se recomienda la realización de **estudios y modelizaciones** que permitan valorar las posibles molestias por vibraciones y ruido radiado por las estructuras de los edificios (estudios previos de sensibilidad de los edificios frente a las vibraciones, con especial atención a edificios o entornos sensibles). Es recomendable un estudio del estado de las edificaciones previo al inicio de las obras, así como el seguimiento durante el desarrollo de las mismas.

- Las operaciones de obra susceptibles de generar ruido deben ser **programadas** de modo que se **minimicen las molestias** tanto en zonas residenciales como en entornos de interés faunístico, especialmente en épocas críticas para las especies de las que se trate, y derivado de un estudio específico más detallado.

- En aquellos casos donde no sea posible adoptar medidas preventivas, deben plantearse las **medidas correctoras más efectivas y aplicadas a cada situación concreta**: apantallamientos acústicos que garanticen el cumplimiento de los niveles objetivo de inmisión; incorporación de elementos elásticos absorbentes en vía,... Estudiar la viabilidad de introducir elementos que actúen sobre las fuentes de las vibraciones, es decir, en las características de la infraestructura y armamento de vía (mantas elásticas bajo la plataforma, elementos elásticos en el contacto rail-traviesa, o traviesa-plataforma. Incorporación de elementos que impidan la transmisión de vibraciones al terreno. Asimismo, deben explicitarse que medidas de control y mantenimiento se prevén durante la explotación de la línea, así como incorporar pautas en este sentido en el Programa de Vigilancia Ambiental.

DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO

Hidrología e Hidrogeología:

- Los dos corredores expuestos para esta infraestructura puede interferir en los **flujos superficiales y subterráneos** de las aguas, modificando la dinámica fluvial o el nivel freático. Se afectará, especialmente, a la cuenca del río Llobregat (valle del Baix Llobregat). No obstante, el tramo final de este cauce será sometido a una modificación de su cauce (proyecto de la Generalitat de Cataluña). El corredor 1 discurre por el borde del río Llobregat, y posteriormente, lo cruza en la zona donde se prevé su desvío. A partir de aquí, discurre de forma paralela a lo que será el nuevo curso del río hasta llegar a la desembocadura del mismo.
- Según se indica en el apartado 'Climatología' de esta Memoria Resumen, deberá prestarse una especial atención a los fenómenos de **lluvias torrenciales** (frecuentes en esta zona). Así, el río Llobregat puede aumentar, como consecuencia de ello, su caudal en 100 veces. Ello da lugar a un importante **riesgo de inundaciones**.
- Asimismo, las **unidades hidrogeológicas** potencialmente afectadas serán:
 - Acuífero de la Cubeta de Sant Andreu
 - Acuífero del Valle Bajo
 - Acuíferos profundo y superficial del Delta del Llobregat (este último de gran importancia como fuente importante para el suministro urbano, industrial y agrícola de esta zona)
- Es importante considerar que el río Llobregat es el origen de la mayor parte de la recarga de estos sistemas acuíferos, así como del elevado grado de intercomunicación entre acuíferos.
- Otro impacto a tener en cuenta es la posible **contaminación de las aguas** durante la fase de obras por vertidos accidentales de grasas o hidrocarburos o por un aumento de la turbidez de las aguas por el arrastre de sólidos en suspensión. Esta situación debe analizarse de forma adecuada.

Gerencia de Medio Ambiente – Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones

(Página 4 de 10) (12/07/a)

Aportaciones a la Memoria Resumen del Estudio Informativo del Proyecto de los Nuevos Accesos Sur, Ferroviario y Viario al Puerto de Barcelona

DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO

Vegetación y fauna asociada. Paisaje. Espacios naturales protegidos:

- La única vegetación de especial relevancia queda reducida a escasas extensiones propias de **vegetación de ribera**, así como a **huertos** marginales
- En la zona de estudio existen algunos **enclaves de interés naturalístico** acogidos a diversas figuras de protección, generalmente ligados a humedales de las marismas y Delta del Llobregat. Ninguno se localiza en el interior del área de estudio, aunque en sus proximidades se citan:
 - Delta del Llobregat**, *aguamoll* significativo de Cataluña y zona húmeda de importancia internacional
 - Reserva Natural de La Ricarda-Ca l'Arana y el Remolar-Filipines** (espacios del Delta incluidos en el PEIN)

A ellos podría unirse:

- El río Llobregat y su ribera** (aunque muy transformado y degradado)
- Los escasos **espacios agrícolas**

(continúa)

ESTUDIOS A REALIZAR

- Estudio Hidrológico e Hidrogeológico:** Realización de un estudio hidrologico e hidrogeológico con el suficiente detalle para valorar los recursos afectados y sus características y, en consecuencia, poder evaluar el alcance de los posibles impactos (sobre su dinámica, calidad o riesgo de inundación) y proponer aquellas medidas preventivas y correctoras más adecuadas, en especial aquellas dirigidas a garantizar los procesos de recarga de acuíferos.
- Incorporación de medidas de diseño en Proyecto:** Dimensionamiento de drenajes y canalizaciones en función de cálculos de avenidas (máxime cuando el riesgo de lluvias torrenciales ha sido identificado como muy frecuente). Estas circunstancias deben ser específicas en el caso de las edificaciones e instalaciones previstas tanto en el futuro cauce abandonado del río Llobregat, como en su nueva desembocadura. Medidas de protección contra la erosión y los descalces. Medidas que garanticen la no afección a los flujos subterráneos, ni tampoco a los cauces fluviales (fisiografía y vegetación protectora de márgenes). Se evitará al máximo posible la construcción de pilas dentro del cauce, y los estribos se situarán fuera del mismo, y limitando su altura sobre el terreno. Asimismo, este tipo de afecciones sobre los cauces se realizarán de forma coordinada con el resto de infraestructuras previstas.
- Medidas en obra para controlar la posible contaminación:** Análisis de aquellas medidas de defensa y control que permitan garantizar la no contaminación de las aguas superficiales y subterráneas, especialmente en fase de obras.
- Se identificarán las **áreas de relleno antrópico que se verán afectadas**, definiendo la composición y peligrosidad de los residuos existentes, y estableciendo un plan control de riesgos y de actuaciones sobre los mismos, que debería contar con la aprobación del organismo competente en la administración autonómica.

Gerencia de Medio Ambiente – Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones

(Página 5 de 10) (12/07/a)

DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO

Vegetación y fauna asociada. Paisaje. Espacios naturales protegidos: (continuación)

- En cualquier caso, esta zona alberga a fauna que hacen de estos enclaves zonas de paso y no de nidificación (avifauna).

ESTUDIOS A REALIZAR

- Los periodos de limitación de actuaciones propuestos con el fin de proteger a la fauna existente, deben ser **coordinados** con los servicios de gestión del medio natural competentes. Se incorporarán los pasos de fauna necesarios, y efectivos para los grupos faunísticos objeto, y coordinados en espacio con los previstos o existentes en otras infraestructuras viarias.
- En el caso de ser necesario disponer de nuevas **líneas de acometida eléctrica**, deben contemplarse actuaciones protectoras eficientes, y en especial en lo referente a la afección a corredores de avifauna o enclaves de especial interés. En el diseño del cableado e instalaciones, se utilizarán técnicas de bajo impacto con objeto de proteger a la avifauna.

Gerencia de Medio Ambiente – Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones

(Página 6 de 10) (12/07/a)

DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO

Sistema socioeconómico:

- La realización de algunas de las actuaciones necesarias podrían interferir en los **usos del suelo** previstos en los planeamientos presentes o futuros de los municipios afectados fundamentalmente suelos no urbanizables y de protección de sistemas, suelos no urbanizables rústicos protegidos de valor agrícola, pero también áreas urbanas residenciales e industriales (proximidades del casco urbano de L'Hospitalet), así como en la **movilidad territorial** (las vías afectadas directamente son: Cinturón Litoral y enlaces, Segundo Cinturón Litoral, B-17, C-246, B-250, y los viarios de la Zona Franca, del Puerto de Barcelona y de la Zona de Actividades Logísticas).
- Las **excavaciones** pudieran generar un **volumen de residuos inertes** (no explicitado en esta Memoria Resumen) que serán necesario gestionar convenientemente (traslado y depósito definitivo). Las características de estos materiales son: aluviales, depósitos deltáicos y rellenos antrópicos.

ESTUDIOS A REALIZAR

- Incorporación, al Estudio de Impacto Ambiental, de un **análisis de las normas de planeamiento urbanístico** existente o en perspectiva en todos los municipios afectados, y otros planeamientos de iniciativa **supramunicipal** previstos (Plan General Metropolitano, y diversos planes directores de grandes infraestructuras). A ello hay que añadir los proyectos y anteproyectos tanto del desvío del río Llobregat, como de la construcción de la nueva depuradora del Prat. Consecuencia de ello, y de forma coordinada, sería conveniente incorporar un **plan de integración urbana** y paisajística de las nuevas actuaciones planteadas.
- **Medidas para reducir las molestias por barreras de movilidad y afección a los suministros y servicios:** Se debería realizar un estudio detallado de la ordenación temporal de los flujos de circulación y la señalización de la obra. Lógicamente, se debería garantizar la reposición de todos los servicios afectados. El control de estas tareas con objeto de reducir el plazo total de estas obras es un aspecto fundamental.
- **Medidas para garantizar la seguridad de los ciudadanos:** La señalización de las obras es un aspecto primordial para evitar accidentes.
- **Estudio detallado sobre la gestión de tierras:** Todo ello con el objetivo de minimizar la necesidad de transporte, almacenaje, préstamos o vertidos.

Gerencia de Medio Ambiente – Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones

(Página 7 de 10) (12/07/a)

DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO

Sistema Productivo Agrario:

- Las actuaciones proyectadas pueden traer consigo una merma en la **superficie cultivable**: zona de cultivos de regadío de la **llanura deltàica**, o frutales y otros cultivos de regadío de la **llanura aluvial**. Deben vigilarse los **efectos barrera** sobre estos sistemas productivos, y la **viabilidad** de las parcelas segmentadas como consecuencia de la apertura de la nueva plataforma. Maxime cuando se trata de una actividad productiva que ha perdido una gran cantidad de suelo agrícola con la expansión industrial, urbana y de infraestructuras.
- La **emisión de polvo**, en fase de obras, puede generar efectos negativos importantes sobre los núcleos de población y los cultivos. Este impacto puede verse incrementado en función del régimen de vientos dominantes y de su intensidad.

ESTUDIOS A REALIZAR

- **Incorporación de Medidas de Diseño en Proyecto**: El proyecto debe garantizar la reposición de servidumbres, planteando propuestas de continuidad aceptables y según lo establecido en la normativa vigente.
- **Incorporación de medidas precautorias en Proyecto**. Medidas que mitiguen la emisión de polvo como consecuencia del movimiento de tierras, voladuras o circulación de vehículos pesados.
- Adecuado **tratamiento de suelos con alto valor agrológico** que permita, entre otros, su aprovechamiento posterior en tareas de restauración.
- Establecimiento de **medidas adecuadas para compensar** la merma económica en actividades tradicionales como es la agricultura.

..... Gerencia de Medio Ambiente – Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones

(Página 8 de 10) (12/07/a)

DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO

Patrimonio Arqueológico:

- Los elementos patrimoniales de interés, señalados en el Inventario Patrimonial Arquitectònic y en los Planes Especiales de los Municipios afectados, indican que la mayoría de los elementos existentes corresponden a **Masías** (fundamentalmente en el Prat de Llobregat, también en Sant Boi y en l'Hospitalet). Se citan, expresamente por estar dentro o muy próximas al área de intervención:

- Cal Perellada
- Can Comes
- Torre Gran
- Cal Capella

ESTUDIOS A REALIZAR

- **Actualización de datos sobre yacimientos y patrimonio**: Como medida preliminar debería actualizarse la información existente sobre yacimientos arqueológicos y bienes del patrimonio de la zona afectada. Esto incluye la preceptiva prospección arqueológica previa (intensiva o extensiva) según necesidad en caso de presencia de yacimientos arqueológicos, que complemente lo recogido tanto en el Inventario Patrimonial Arquitectònic, como en los Planes Especiales de los Municipios afectados. Todo ello de acuerdo y en coordinación con el Departamento de Cultura de la Generalitat de Catalunya.
- **Planteamiento del procedimiento de actuación y de las medidas de control y vigilancia durante fase de obras**: Todas estas tareas, y de acuerdo con la normativa establecida al respecto, deben quedar claramente explicitadas en el estudio de impacto ambiental. Asimismo, se señalarán las medidas especiales que se adoptarán en caso de algún elemento del patrimonio arqueológico o artístico se vea afectado directa o indirectamente por las actuaciones planteadas. Y todo ello conforme a una metodología arqueológica reconocida. Se prestará especial atención a la no afectación indirecta por las obras a elementos del patrimonio cultural.

..... Gerencia de Medio Ambiente – Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones

(Página 9 de 10) (12/07/a)

DESCRIPCIÓN DEL IMPACTO

Afección a recursos naturales, culturales o socioeconómicos de especial interés:

ESTUDIOS A REALIZAR

Ajustes de Trazado:

- En situaciones singulares, y con el fin de **evitar o minimizar el daño a recursos naturales, culturales o socioeconómicos** de especial interés, deberían plantearse aquellos ajustes de trazado más adecuados, siempre que sean técnicamente viables. Estos ajustes deberían realizarse con el objetivo de disminuir ocupaciones innecesarias de la vaguada, afecciones a la vegetación e impactos paisajísticos; afección a terrenos cultivables y la fragmentación del territorio, ciñéndolo a otras infraestructuras viarias existentes, en ejecución o en proyecto; yacimientos arqueológicos de especial interés; enclaves de alto interés para la fauna; tramos en los que el nivel acústico supere los niveles recomendados; cualquier otra circunstancia que así lo recomiende.

Definición y planificación de determinados parámetros del proyecto y de actividades indirectas

- Definición y Planificación de acciones del Proyecto que no se ejecutan sobre la banda de explanación propiamente dicha: acopio de préstamos, vertederos, líneas de acometida y subestaciones eléctricas,... El Proyecto deberá establecer la necesidad y el alcance de éste y otro tipo de acciones (alturas y longitud, así como localización, de terraplenes, trincheras y viaductos; volumen de materiales generados y naturaleza de los mismos), que serán analizadas en el Estudio de Impacto Ambiental correspondiente e intervendrán en el proceso de selección de alternativas y en el ajuste de la finalmente seleccionada.



LLIGA PER A LA DEFENSA DEL PATRIMONI NATURAL



La Gourales FCS 26/02
 - 7 AGO 2002
 Barcelona 2 d'agosto de 2002
 ENTREGA 4569

II.ltre Sr. Director General de Calidad y Evaluación Ambiental

Secretaría General de Medio Ambiente
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental
Ministerio de Medio Ambiente
plaza de San Juan de la Cruz, s/n
28071 Madrid

II.ltre Sr.

33546

El que suscribe, D. Lluís-Xavier Toldrà i Bastida, Abogado de la Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural, DEPANA, entidad declarada de Utilidad Pública por acuerdo del C. de M. de 10/05/79, inscrita en el Registro de Asociaciones con el número 2327 y con NIF G58459280,

Se complace en adjuntar a la presente un escrito de sugerencias y alternativas que esta entidad formula respecto a la compatibilidad medioambiental y las afectaciones sobre los valores naturales, las zonas húmedas y los espacios naturales del "Proyecto de Nuevos accesos ferroviario y viario al Puerto de Barcelona", de acuerdo con el escrito recibido de esta Dirección General número 2786-06.06.02 a fin de que se tengan en cuenta tales manifestaciones, en consideración a la finalidad y a los objetivos de esta Asociación en defensa del patrimonio natural y de acuerdo con los criterios de interés general.

Atentamente



Lluís-Xavier Toldrà i Bastida
Advocat de DEPANA



SUGERENCIAS SOBRE LA MEMORIA RESUMEN DEL "ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LOS NUEVOS ACCESOS SUR, FERROVIARIO Y VIARIO AL PUERTO DE BARCELONA"

Nuestra organización, desde hace años, ha mantenido un interés especial en todo lo que respecta a las grandes infraestructuras que afectan a la comarca del Baix Llobregat, al río Llobregat y a su Delta. Nuestro especial interés por la preservación de los espacios agrícolas y naturales, así como el respeto por el territorio como bien común, nos han llevado a elaborar una alternativa global a nivel de infraestructuras comarcales. Esta alternativa global, se debería haber contrastado dentro de un estudio de impacto medio ambiental global para todas las infraestructuras. Dado que ello no se producirá debido a intereses políticos, debemos entrar en la discusión proyecto por proyecto, pero quede claro que nuestra visión y proyecto es global y planificador del territorio, no parcial y sectorial, como los que presentan las diferentes administraciones.

En consecuencia, proponemos que las directrices generales que se plantean, en este estudio respecto a los corredores de acceso viario y ferroviario al Puerto de Barcelona, no se limiten a esta gran infraestructura, sino que contemple y profundice en una visión conjunta global de todas las diferentes interconexiones entre las infraestructuras ubicadas en este pequeño territorio, y sobre todo entre el Puerto y el Aeropuerto, incluyendo las diversas derivaciones hacia los distintos centros de distribución y las plataformas o nudos de interconexión, de modo que sea factible hacerse una idea global de cuales serán los ejes fundamentales de circulación de todo este entramado viario y ferroviario, para así poder evaluar y corregir el impacto medio ambiental que estas actuaciones tendrán sobre el medio ambiente de los espacios naturales, las zonas urbanas y las zonas industriales, así como sobre la calidad de vida de todos los habitantes del Delta del Llobregat. Proponemos el planteamiento de las siguientes cuestiones al respecto:

PLANTEAMIENTOS GENERALES:

1º- Definición del corredor viario y ferroviario de interconexión entre el Puerto y el Aeropuerto.

Esta definición es básica para poder planificar y diseñar el modelo de desarrollo urbanístico de la zona sur del Prat de Llobregat.

2º- Nudo de Bellvitge y Ronda Nort/Autovía.

Dentro de la propuesta de acceso al Puerto desde la Ronda Litoral, a la altura del Nudo de Cornellá, creemos que sería muy interesante y útil para la racionalización de todo el tráfico rodado de la zona, la remodelación y reestructuración del complejo viario de Bellvitge, con el objetivo de simplificarlo, facilitar la circulación y poder liberar un importante número de hectáreas de terreno que actualmente se encuentra inutilizado, y poder construir una importante zona verde al servicio de los núcleos urbanos próximos, que, como en el caso de Bellvitge, presentan deficiencia histórica en este tipo de espacios.

Puestos a reestructurar el Nudo de Bellvitge y su conexión con el Puerto y el Nudo de Cornellá, proponemos que, mayoritariamente, el tráfico rodado que actualmente circula por la Gran Vía, tras la conveniente ampliación, se derive hacia el

Entitat declarada d'Utilitat Pública

Membre de la UICN (Unió Internacional per a la Conservació de la Natura)

Membre del BEE (Oficina Europea del Medi Ambient)

Membre del CIDN (Consell Ibèric per a la Defensa de la Natura)

C/ Sant Salvador, 97, baixos
08024 BARCELONA
Tel. (93) 210 46 79
Fax (93) 285 04 26
E-mail: depana@bcn.servicom.es

Plaça Major, s/n
05720 Bellver de Cerdanya
Tel. i Fax (973) 51 06 28

E-mail: info@depana.org
Web: http://www.depana.org

Nudo de Cornellá, y de allá hacia la llamada Pota Sud. La Pota Sud no plantea problemas de espacio para poder adecuarla con el objetivo de poder admitir su volumen actual de tráfico, más el que actualmente soporta la Gran Vía. Desde la Pota Sud es más fácil la conexión con la Autovía del Delta, la antigua A-16. La parte de volumen de tránsito que se dirigiera hacia el Aeropuerto o hacia la Autovía de Castelldefels no tendría ningún problema en sus accesos.

Esta actuación permitiría poder convertir el tramo actual de Autovía que transcurre por el Prat, en una vía lenta, tipo avenida, que alejaría la contaminación atmosférica y acústica de la zona y permitiría el desarrollo urbanístico del casco urbano del Prat hacia el norte. Actualmente, el Prat está totalmente asfixiado por el desarrollo urbanístico del Puerto y del Aeropuerto.

3º- Anilla viaria y ferroviaria del Prat

Con la variante propuesta en el punto anterior, el sector de la Autovía que actualmente transcurre junto al casco urbano del Prat, dejaría de ser una vía rápida, para convertirse en una lenta. Los tramos entre el nudo de Bellvitge y el de Cornellá, el de la Pota Sud hasta el Aeropuerto, junto con la conexión viaria Puerto/Aeropuerto y Puerto/Bellvitge, configurarían una ronda viaria en forma de anilla alrededor del Prat, que facilitaría la conexión intermodal con una mínima afectación a las zonas urbanas e industriales del Delta.

Respecto al sistema de accesos ferroviarios, creemos que el establecimiento de un corredor ferroviario paralelo a la calle K de la Zona Franca, que diera acceso desde Can Tunis a la nueva estación del Puerto ampliado, situada junto la dique de poniente, podría ser aprovechado para el establecimiento de una conexión férrea entre Can Tunis y el Aeropuerto, tanto para ancho ibérico como para ancho UIC, permitiendo la plena conexión intermodal. Esta variante debería transcurrir contigua a la conexión viaria Puerto-Aeropuerto, para poder disminuir su impacto sobre el territorio, y a lo largo del trazado desde la salida de Can Tunis hasta la entrada en el territorio aeroportuario, debería circular en trinchera semisoterrada, para disminuir el impacto paisajístico y facilitar la permeabilidad territorial, tanto de las zonas urbanas como de las industriales.

Este trazado supondría de facto, la creación de una variante ferroviaria sur del casco urbano del Prat, esta variante podría albergar un número suficiente de vías como para asumir el tránsito actual de trenes de la línea Vilanova-Sans. Mediante la conexión del corredor de la calle K con la línea que se dirige hacia Sans, y conectando la estación de la terminal actual del Aeropuerto con las vías que vienen de Vilanova, obtendríamos una variante ferroviaria hacia el sur del Prat de Llobregat, que permitiría liberar todo el trazado ferroviario actual que transcurre entre Can Tunis y la zona donde la vía actual del Aeropuerto se segrega de la de Vilanova. Este nuevo trazado permitiría:

- El Aeropuerto pasaría a ser una estación más entre Vilanova y Sans.
- Se podría crear una nueva estación principal del Prat, al final de la Carretera de la Marina.
- Sans y el Aeropuerto deberían estar conectados por un acceso rápido, de la frecuencia del metro, al estilo del creado para conectar Madrid con el aeropuerto de Barajas.
- Dentro del recorrido Tren-Metro, se podrían crear dos apeaderos o pequeñas paradas, una junto al Parc Nou y otra próxima al Mercabarna, para racionalizar el transporte público de la zona.
- Desde la residencia de Bellvitge, la línea I del Metro, podría dirigirse hacia el centro comercial Carrefour, podría pasar el Río por puente en superficie, para ahorrar costes,

impactos y tiempo de ejecución, del Carrefour se dirigiría hacia la estación actual de Renfe, que pasaría a ser una parada del Metro.

- Se liberaría una importante superficie de terreno, que podría pasar a zona urbana, polígono industrial o zona agrícola, según donde se encontrase.

- En esta zona se eliminarían, realmente, del todo y para siempre las servitudes que supone el paso de un número importante de vías férreas, ya sea en superficie o soterradas.

- Al ser los trayectos en superficie, disminuyen los impactos medioambientales sobre los acuíferos y los costes económicos.

- Como foco de contaminación acústica y vibraciones se aleja del casco urbano y se diluye entre el Aeropuerto y la ZAL.

PLANTEAMIENTOS ESPECÍFICOS:

4º- Mantenimiento y conservación del lecho actual del río Llobregat.

El cauce de un río, según todas las definiciones de los convenios internacionales que protegen las zonas húmedas ratificados por el Estado español, así como las definiciones establecidas en la legislación nacional y en la autonómica de Cataluña, un río es una zona húmeda, que por imperativos de la Ley a de ser protegida, existe amplia jurisprudencia al respecto, y no en vano, la primera persona en España encarcelada por un delito medio ambiental, fue por un delito cometido contra un río.

Conjuntamente con el proyecto de desvío del río Llobregat, una vez ejecutado el proyecto, los tres kilómetros del río del lecho actual, desde el puente del Mercabarna hasta la actual desembocadura, pretenden ser sepultados, esta actuación supondría la desaparición de más de 100 hectáreas de una zona húmeda fluvial. La desaparición por sepultación de una superficie de zona húmeda de estas dimensiones y características, hace ya muchos años que no se produce en ningún estado de la Unión Europea, y en España, nos tenemos que remontar a los primeros años del franquismo para encontrarnos con casos parecidos, como el de la laguna de la Janda en Cádiz.

Desde nuestra organización, pedimos que el trato para con el cauce actual del río Llobregat, sea cuanto menos el mismo que las Cortes franquistas dieron al lecho del Turia una vez desviado, que gracias a las presiones sociales de la época no se enterró, dejándose como posible salida de emergencia para grandes avenidas y donándolo como gran zona verde para la ciudad de Valencia y su entorno.

El lecho actual del Llobregat, aunque deje de ser el cauce principal tras el desvío, debe mantenerse como zona húmeda y gran zona verde para toda el área metropolitana. El desvío del río Llobregat no tiene porque suponer la desaparición del cauce actual del Río.

La Autoridad portuaria de Barcelona así lo ha entendido, y ha desestimado su ocupación por parte de la ZAL II, al menos a medio plazo, suponemos que no quiere verse envuelta en esta compleja trama jurídico ambiental.

Consideramos que la Dirección General, debiera desestimar toda posible ocupación del lecho actual del Río, tanto para los accesos viarios como para los ferroviarios, liberándolo de las servitudes impuestas, impidiendo así que la Agencia Catalana del Agua pueda utilizar como excusa para la destrucción del lecho del Río una posible utilización del área como parte del sistema ferroviario.

Si la Agencia Catalana del Agua comienza las actuaciones para la sepultación del cauce actual del río Llobregat, la actuación tendrá que ser contemplada según lo

dispuesto en el artículo 325 del Código Penal.

En los anexos II y III, se aportan informes jurídicos y científicos sobre la zona y su problemática.

5º- Acceso del Ramal ferroviario del Llobregat a la estación de Can Tunis.

Según la DIA del "Ramal ferroviario del Llobregat", publicada el día 5 de febrero del 2001, la plataforma ferroviaria de acceso al puerto de Barcelona, tendrá su estación central intermodal de distribución logística en la estación actual de Can Tunis, a través de ella y de la estación del Morrot, se conectarán con el sector actual del puerto, los diferentes anchos de vía, tanto el UIC como el ibérico, el recorrido del acceso a Can Tunis, se prevé, desde Cornellá, paralelo al río hasta pasar el actual puente de la Autovía de Castelldefels, entre este y el puente actual de la línea de la costa entre Vilanova y Sans, se prevé que gire hacia Montjuic, hasta entrar en la estación de Can Tunis, la vía pasaría bordeando el límite del Sector E del polígono de la Zona Franca, y entre la masía de Can Capella y el principio del puente de la Feixa Llarga, todo este tramo de trayecto transcurriría paralelo a la actual línea de RENFE y se situaría a unos 180 metros de la línea ibérica.

6º- Cuarteado viario y ferroviario del Sector E de la Zona Franca.

Si los actuales trazados ferroviarios, previsto o propuestos en la zona se desarrollasen, el resultado sobre este sector del territorio sería descorazonador, podría llegarse a encontrar troceado y cuarteado por; un acceso de la plataforma ferroviaria para mercancías de diferentes anchos que se dirigiría a Can Tunis proveniente de la Vall Baixa, 180 metros más hacia el mar, otro gran tronco ferroviario por donde circularía la línea férrea de la costa, juntamente con el acceso ferroviario al Aeropuerto y la entrada de los trenes de pasajeros de alta velocidad entre Madrid y Barcelona. Finalmente, todo este sector sería sesgado por la conexión férrea entre Can Tunis y la ZAL II, correspondiente a la nueva zona de ampliación del Puerto. A todos estos seccionamientos paralelos al mar del área, habría que añadir dos posibles seccionamientos más, provocados por la necesidad de crear accesos viario segregados hacia el Puerto ampliado desde el tronco viario del Llobregat.

CONCLUSIONES:

- Deben reconsiderarse todos los accesos ferroviarios que transcurren por el Sector, de modo que se racionalicen las actuaciones, se minimice el impacto sobre los habitantes- usuarios del Sector, respetando la estructura territorial como un patrimonio a conservar.
- Desde nuestra organización apostamos porque el ramal de ancho UIC proveniente del tronco ferroviario de la plataforma del Llobregat, sobre el que circularan los trenes de alta velocidad, no se segregue del tronco principal a la altura de Cornellá, dirigiéndose hacia el Aeropuerto-Prat, sino, que continúe adosado a la plataforma y que cuando esta se interseccione con la línea de RENFE que se dirige hacia Sans, a la altura de Can Tunis, sea cuando se segregue de la plataforma y se adose a la línea que se dirige hacia Sans-Segrera.
- Planteamos la posibilidad de que en un futuro, el corredor ferroviario de la calle K, pudiera servir para conectar el Puerto-Aeropuerto con los diferentes anchos de vía.

- Este mismo corredor entre la calle K, Puerto-Aeropuerto, en un futuro, podría ser utilizado como derivación o variante ferroviaria para liberar el casco urbano del Prat de la actual línea de Vilanova.

- Pedimos se considere la desestimación total de la utilización como parte del sistema ferroviario o viario del lecho actual del río Llobregat, por sus graves repercusiones ambientales y legales, limitándose a la utilización del actual pasillo de la línea de la Generalitat que transcurre paralela al cauce.

- Apostamos porque la futura estación ferroviaria intermodal interior del Puerto, se ubique junto al nuevo dique de poniente, como ya se contempla en algunos estudios previos.

Finalmente, apostamos por que el acceso viario a la ZAL II sea por el corredor B paralelo al río, y el acceso ferroviario se produzca a través del corredor 2, que transcurre por la calle K, planteando que el trayecto férreo a lo largo del polígono se realice en trinchera, para minimizar los impactos sobre el terreno y su interconexión.

ANEXO I:

PROPUESTA ELABORADA POR DEPANA SOBRE EL ACCESO DEL TGV A BARCELONA Y LA ORDENACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO DEL PRAT.

Tramo Nº 1: Transcurre por la Vall Baixa, paralelo al río Llobregat, desde el Congos de Martorell hasta Can Tunis. Constituye la plataforma de acceso ferroviario al Puerto de Barcelona, y permite independizar el transporte de mercancías entre el Puerto con la frontera y el resto de la península, de una forma totalmente independiente de la línea férrea de la costa, dedicada prioritariamente al transporte de pasajeros. Constará de los dos anchos de vía, el ibérico y el europeo (UIC). Este tramo está ya perfectamente definido y tiene su declaración de Impacto realizada y aprobada con la correspondiente DIA. A la altura de Cornellá, está prevista la bifurcación de dos vías de UIC, dedicadas principalmente a transporte de pasajero (TGV) que se aproximan hacia el Aeropuerto, conectando con el bunyol, y anexándose al trazado de Renfe hasta Sans.

A nadie se le escapa, que la batalla de acceso del ramal principal del TGV al Aeropuerto, está ya perdida. Si en Cornellá no se desdoblan las vías UIC, y continúan dentro de la plataforma, doscientos metros antes de entrar en Can Tunis, pueden desdoblarse y anexarse al trazado de Renfe que se dirige hacia Sans. El TGV no afectaría al Parc Agrícola, ni atravesaría el casco urbano del PRAT.

Tramo Nº 2 : La conexión de la plataforma al Puerto, en principio se realizara por Can Tunis-Morrot, pero está prevista su acceso a la ZAL II, los trazados previstos, pasan por continuar Río abajo hasta el cauce actual, o hasta la Depuradora, aunque también se prevé la posibilidad de a la altura de Can Tunis donde proponemos desdoblar UIC hacia Sans, realizar un giro hacia el la ZAL II, por un trazado calificado como sistema ferroviario y reservado a tal fin, por la calle K de la Zona Franca, este acceso sustituiría al que actualmente existe de conexión entre Can Tunis y la ZAL I, que provoca muchos problemas de tránsito en la Zona Franca, pues la sección por el medio. También se prevé, aunque mucho más a largo plazo, la interconexión férrea de Puerto-Aeropuerto, que debería seguir un trazado similar a la carretera que los conectara, y que marcará el

limite sur del casco urbano del Prat. Todo esto es lógico, pues la espina dorsal del Plan Delta, es el transporte INTERMODAL (eso dicen)

Tramo Nº 3 : Desde del dibujo anterior, tenemos, entre la Plataforma ferroviaria del Llobregat, un acceso directo de UIC a Sans, (**Propuesta**) un acceso directo Ibérico y UIC a Can Tunis- Morrot, (aprobado) un acceso de la Plataforma y Can Tunis a la ZAL II (previsto) y un acceso directo férreo entre el Puerto y el Aeropuerto, previsiblemente de los dos anchos. (previsión a más largo plazo) Este trazado continuo de UIC, podría ser utilizado por trenes TGV de pasajeros para pasar por el Aeropuerto, Sans- Aeropuerto, y del Aeropuerto hacia la Plataforma de Llobregat.

A la vista del plano, no se escapa, que el trazado de UIC de Sans al Aeropuerto, puede, perfectamente ser utilizado, también como tronco principal ferroviario de Renfe hacia Vilanova.

Tramo Nº 4 : De la estación del Aeropuerto, hasta conectar con la línea actual de Vilanova. Tan solo para ancho Ibérico.

Tramo Nº 5 : Bunyol, a mi, solo me gustan los de cuaresma, pero si se empeñan, para que de la vuelta el tren en lugar del pobre conductor, que sea pequeñito y solo acceda a la nueva terminal.

Anexos:

- El Aeropuerto pasaría a ser una estación más entre Vilanova y Sans.
- Se podría crear una nueva estación principal del Prat, al final de la Carretera de la Marina.
- Sans y el Aeropuerto deberían estar conectados por un acceso rápido, de la frecuencia del metro.
- Dentro del recorrido Tren-Metro, se podrían crear dos apeaderos o pequeñas paradas, una junto al Parc Nou y otra próxima al Mercabarna, para racionalizar el transporte publico.
- Desde la residencia de Bellvitge, la línea I del Metro, podría dirigirse hacia el Carrefour, podría pasar el Río por puente y trazado en superficie, para ahorrar costes, impactos y tiempo de ejecución, del Carrefour, se dirigiría hacia la estación actual de Renfe, que pasaría a ser una parada del Metro.
- Se liberaría una importante superficie de terreno, que podría pasar a zona urbana, polígono industrial o zona agrícola, según donde se encontrase.
- En esta zona se eliminarían, realmente, del todo y para siempre las servitudes que supone el paso de un número importante de vías férreas, ya sea en superficie o soterradas.
- Al ser los trayectos en superficie, disminuyen los impactos medioambientales y los costes económicos.
- Como foco de contaminación acústica y vibraciones se aleja del casco urbano y se diluye entre el Aeropuerto y la ZAL.

ANEXO II:

ZONAS IMPORTANTES PARA LAS AVES EN EL DELTA DEL LLOBREGAT.

(PARTE DEL INFORME)

-TRAMO FINAL Y DESEMBOCADURA DEL RÍO LLOBREGAT.

Se trata de un área no incluida dentro de la delimitación actual de las Zonas de Especial Protección para la Aves, en adelante ZEPA, del Delta del Llobregat (ZEPA nº146) con relevancia especial para la reproducción, el descanso durante la muda y la migración, y para la invernada de un gran número de aves incluidas en el anexo I de la Directiva 409/79 de la CEE, así como para las especies de aves migratorias, incluidas en el resto de anexos de la mencionada Directiva, lo que ha motivado su inclusión en el catalogo encargado por la Comisión Europea a SEO/BridLife, Área importante para las aves en España, con la referencia IBA Nº 140, Delta del Llobregat, debiendo, todas estas áreas, a requerimiento de la Comisión, pasar a formar parte de la ZEPA nº146, Delta del Llobregat.

ZONAS HÚMEDAS, INCLUIDAS DENTRO DEL ÁREA IMPORTANTE PARA LAS AVES DEL DELTA DEL LLOBREGAT, IBA Nº 140.

ZONA HÚMEDA: Tramo final del Río Llobregat.

EXTENSIÓN: 80 Ha.

UBICACIÓN: Término municipal del Prat de Llobregat y Barcelona.

DELIMITACIÓN: Corresponde con el Tramo final del actual lecho del Llobregat, entre el puente de Mercabarna y la desembocadura, incluyendo los cañizales y el bosque de ribera del margen derecho, así como la barra de arena de la desembocadura.

CARACTERÍSTICAS: Ha constituido el único brazo del Río durante los últimos trescientos años. Una vez deje de ser activo, por la entrada en funcionamiento del nuevo brazo artificial de cal Arana, debe tener el mismo final que los antiguas brazos que formaron el Remolar y la Ricarda. Su situación es análoga a la del tramo final del Francolí, con la diferencia de que en éste el tramo final tan solo cuenta con ochenta años de antigüedad.

ESTADO DE CONSERVACIÓN: Muy degradado, no obstante, en el margen derecho conserva una importante y tupida cobertura vegetal formada por *Arundo donax* y *Phragmites australis*, que imposibilita el acceso al margen de Río, convirtiéndolo en un área muy tranquila.

Su importancia fundamental, radica en los enormes valores potenciales que encierra, y que tras la entrada en funcionamiento de la nueva depuradora, y una restauración del bosque de ribera, se puede convertir en una espléndida zona húmeda, la última del termino municipal de Barcelona.

FAUNA: En los eucaliptos de la ribera, se ubica el único dormitorio de *Phalacrocorax carbo* de todo el Delta, también el segundo dormitorio de ardeidas, en importancia del Delta.

En la barra de arena de la desembocadura, se reproducen algunas parejas de *Charadrius alexandrinus*. Zona muy importante para la migración e invernada de Sternas, en concreto, el *Sandvicensis*, ha intentado alguna vez reproducirse. Importancia para *Larus minutus* y *Larus melanocephalus*, especies del anexo I de la Directiva de Aves.

Importante presencia de passeriformes, *Sylvia melanocephala*, *Luscinia megarhynchos* y *Cettia cetti*.

Hábitat de *Hyla meridionalis*, y en los canales próximos, presencia esporádica de *Mauremys leprosa*, especies incluidas en el apartado a) del anexo IV de la DIRECTIVA

92/43/CEE, titulado " ESPECIES ANIMALES Y VEGETALES DE INTERÉS COMUNITARIO QUE REQUIEREN UNA PROTECCIÓN ESTRUCTA". Mauremys leprosa, es una de las especies citada en el anexo II de la DIRECTIVA 92/43/CEE, titulado, " ESPECIES ANIMALES Y VEGETALES DE INTERÉS COMUNITARIO PARA CUYA CONSERVACIÓN ES NECESARIO DESIGNAR ZONAS ESPECIALES DE CONSERVACIÓN ", y transpuesta mediante el Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (BOE núm. 310, de 28 de diciembre de 1995) (C.E. BOE núm. 129, de 28 de mayo de 1996)

VEGETACIÓN: Mayoritariamente, Arundo donax y Phragmites australis. El bosque de ribera, esta formado por, Salix, Populus alba, Eucaliptus y Platanus. Presencia de herbazales nitrófilos anuales colonizadores de sedimentos fluviales con presencia de Chenopodium rubri.

Zona incluida dentro de la " CARTOGRAFIA DELS HÀBITATS D'INTERÉS COMUNITARI A CATALUNYA " hoja número 448, elaborado por la DIRECCIÓ DE PATRIMÓNÍ NATURAL, de la Generalitat de Catalunya, con el código 3270, código del MANUAL DE INTERPRETACIÓN DE LOS HÀBITATS DE LA UNIÓN EUROPEA, elaborado por la Comisión Europea, DC XI, el código 3270, recibe el nombre de "Herbazales nitrófilos anuales colonizadores de los sedimentos fluviales (Chenopodium rubri)".

RECONOCIMIENTOS PREVIOS DE SUS VALORES NATURALES: Incluida dentro de los ámbitos de protección del Proyecto Delta del Llobregat de DEPANA, elaborado para el Ayuntamiento del Prat de Llobregat, en 1990. Incluida dentro del pliego de alegaciones presentadas por este ayuntamiento al PEIN, con objeto de incluirla dentro de las zonas específicamente protegidas. Incluida dentro de la zona inventariada por SEO/BirdLife como Área de Importancia Internacional para las Aves (IBA) número 140: Delta del Llobregat.

DOCUMENTACIÓN CIENTÍFICA EXISTENTE SOBRE LA IMPORTANCIA ORNITOLÓGICA Y LA DELIMITACIÓN DEL TRAMO DE CAUCE AFECTADO.

A continuación pasamos a detallar cronológicamente los estudios e informes científicos que determinan y delimitan el tramo de cauce afectado como zona húmeda importante para las aves. Algunos de ellos han sido elaborados por administraciones y presentados en instancias oficiales como estudios previos o como alegaciones para ampliar figuras específicas de protección.

PROYECTO DE PROTECCIÓN Y GESTIÓN DEL DELTA DEL LLOBREGAT.

Elaborado por DEPANA, por encargo del Ayuntamiento del Prat de Llobregat (junio de 1990) Este proyecto, pagado y asumido en su día por el Ayuntamiento del Prat de Llobregat, supone el primer catálogo exhaustivo, elaborado con criterios científicos, que determina cuáles son las zonas húmedas del Delta del Llobregat, catalogándolas, considerando sus valores naturales y proponiendo un plan de gestión integral para las mismas. Se anexa cartografía del estudio.

ALEGACIONES DEL AYUNTAMIENTO DEL PRAT DE LLOBREGAT AL PEIN.

Estas alegaciones, aprobadas por la Comisión de Gobierno del Ayuntamiento del Prat, y presentadas ante el Departament de Agricultura Ramaderia i Pesca, de la Generalitat de Catalunya, suponen la plena asunción pública del estudio elaborado por DEPANA en junio de 1990, y el pleno reconocimiento de las zonas húmedas catalogadas. En consecuencia, mediante las mencionadas alegaciones, el Ayuntamiento estima oportuno que todas las zonas ubicadas dentro de su término municipal pasen a ser integradas dentro del PEIN.

CARTOGRAFIA DELS HÀBITATS D'INTERÉS COMUNITARI A CATALUNYA, hoja número 448, elaborado por la DIRECCIÓ DE PATRIMÓNÍ NATURAL, de la Generalitat de Catalunya.

FICHA TÉCNICA DEL ÁREA IMPORTANTE PARA LAS AVES (IBA) Nº 140, DELTA DEL LLOBREGAT.

Incluye la justificación, informes científicos de la época y la cartografía del área.

ANEXO III:

PARTE DE LAS ALEGACIONES PRESENTADAS AL PROYECTO DE DESVÍO DEL RÍO LLOBREGAT REFERENTES A LA CONSERVACIÓN DEL LECHO ACTUAL.

Sisena: La sepultació de la llera actual del riu no s'ajusta a Dret.

La documentació consultada sosté de forma inequívoca que la llera actual serà sepultada per la terra extreta del nou recorregut del riu: Tot i així, hi ha un volum de terres que es desconeix on aniran a parar, i algunes consideracions tècniques del destí del riu posen seriosos dubtes de quin ha de ser el futur. DEPANA manté que no hi ha cap necessitat de fer desaparèixer el Llobregat que hem conegut, ans al contrari, el seu manteniment seria un encert des dels següents punts de vista:

- Aminoració de l'impacte de l'entorn portuari i la ZAL
- Pot ser utilitzat com a part del tractament de depuració.
- Manteniment com a zona humida.
- Si es recupera, com així sembla que serà, serà un espai verd més a afegir a la conurbació de Barcelona.

DEPANA per la seva banda, pensa que la supressió del riu actual és un presumpte delictes ecològic, i que, a més, no s'ajusta a Dret la previsió de desviament del riu tal com ha estat formulada. Aquests dos aspectes són desenvolupats a continuació:

1. La condició de zona humida del riu Llobregat

El riu és la part essencial del funcionament de tot el sistema deltaic. és l'eix vertebrador de tot el sistema de la plana i els aquífers mitjançant inundacions periòdiques i el cabal que constantment solca la part al·luvial. El fet de millorar la qualitat de les seves aigües i de recuperar la seva vegetació li atorga una potencialitat que són irrenunciables. Això, òbviament, pot ser aplicat a totes les àrees protegides del Delta, però tota la base del seu equilibri i el referent obligat és ell.

Les zones humides amb el temps han passat de ser unes àrees insalubres que calia eliminar a indrets que cal conservar a tota costa. No en vâ, actualment ha desaparegut la major part dels aiguamolls mediterranis. Atesa la seva importància no únicament com a reserva hídrica, sinó com a grans productors de biomassa i també com a punt d'aturada d'ocells en migració, la conservació de les maresmes ha esdevingut

absolutament prioritària.

El Conveni relatiu a aiguamolls d'importància internacional, especialment com a habitat d'aus aquàtiques, que va ser ratificat per l'estat espanyol el 18 de març de 1.982, és el que es coneix amb el nom de Conveni de Ramsar, atès que va ser fet allí el 2 de febrer de 1.971. Aquest tractat fixa la necessitat d'impedir la pèrdua de zones humides tot fomentant la seva salvaguarda, cosa per la qual els estats signants prendran les mesures adients (preàmbul i art 4.1). Aquesta és la norma-marc a partir de la que cal contemplar tota la política de preservació dels aiguamolls. A banda dels principis comentats, es parteix que cada estat signant del Conveni ha de designar com a mínim una "zona Ramsar" al seu territori, que passa a integrar la "llista" d'espais humits d'importància internacional. D'aquesta manera s'aplicaria en aquests tot un seguit de mesures específiques que assegurin en concret la seva millora com a habitat. Hores d'ara el conveni ha estat signat per més de 70 països, i el conjunt de zones humides protegides supera els 400.000 km². L'Estat espanyol ha designat més d'una trentena d'espais dins de la "llista", encara que de Catalunya només s'hi ha inclòs el Delta de l'Ebre i els Aiguamolls de l'Empordà. Tot i que el Delta del Llobregat no està dins de la "llista" (de moment), Ús clar que els principis anunciats del Conveni no poden ser ignorats suprimint el curs actual del riu per disseny d'un de bell nou.

En aquest sentit, la importància del Conveni Ramsar és assumida per la Llei d'Espais Naturals de la Generalitat (Llei 12/1985, de 13 de juny, DOGC n° 582, de 28 de juny, LEN en endavant) en adoptar quasi textualment la definició del Tractat del que és una zona humida al seu art. 11:

"1. S'entenen per zones humides, als efectes d'aquesta Llei, les zones naturals de maresma, aiguamoll, torbera o aigües rasas permanents o temporals, aigües estancades o corrents, dolces o salabroses, salines, amb la inclusió de zones aigües marines la profunditat de les quals no excedeixi de sis metres.

Totes les zones humides han d'Ésser preservades de les activitats susceptibles de provocar-ne la recessió i la degradació, mitjançant les normes corresponents aprovades pels Departaments corresponents.

2. A les ribes dels llacs i dels embassaments i a les zones de litoral s'han d'establir per reglament faixes de protecció dins de les quals no es permeti ni execució d'obres d'urbanització, ni noves construccions de caràcter permanent, llevat dels casos d'indubtable interès públic o interès social."

La definició transcrita és evidentment aplicable al riu. Aquest articulat va ser clau en la sentència del Tribunal Superior de justícia de Catalunya de 1 de febrer de 1990, que va anul·lar la previsió que feia el Pla General de Pals d'urbanitzar els aiguamolls d'aquest terme municipal. En conseqüència, les zones que per les seves característiques naturals tinguin la consideració de zona humida, tenen per llei una consideració especial, independentment que estiguin protegides per algunes de les figures del capítol IV de la LEN. Pot dir-se que en funció de la normativa expressada qualsevol terreny que pugui entrar dins de la definició de l'art. 11 de la LEN té un status especial per imperi de la llei. Aquesta interpretació és igualment assumida pel Tribunal Suprem en analitzar l'apel·lació de la sentència esmentada de Pals, tot tenint present el que s'ha dit de la sentència del TSJCE de Santoña:

" La protección de zonas húmedas de Cataluña (...) no requiere a diferencia de la legislación estatal y aun la propia catalana respecto de los espacios naturales de protección especial, una declaración específica que tipifique, en cualesquiera de las modalidades previstas, como espacio a proteger un concreto lugar; por ello la concurrencia en una zona puntual de los presupuestos que legalmente la definen como

zona húmeda la hacen merecedero sin trámites de la protección que la propia norma establece que habrá de ser objetivo y fin de cualesquiera de las disposiciones que se dicten y que incidan aun sectorialmente sobre ella." (STS de 23 d'Abril de 1996)

Sobre aquest extrem, el Suprem conclou en el mateix pronunciament que davant d'una àrea inclosa en la definició de l'art. 11 de la Llei 12/1985, de 12 de juny, en relació amb l'art. 4c. que:

"La Generalitat de Cataluña tiene la obligación de conservarla y regenerarla adecuando sus disposiciones, mediante la canalización de sus actuaciones y las de los particulares, a fin de alcanzar aquel objetivo, es decir, y como expresa el propio artículo 11 preservarla de todas las actividades susceptibles de provocar su recesión y su degradación."

Com és obvi, els termes en què s'expressa aquest Alt Tribunal són prou contundents com per ser ignorats per l'Administració a qui ens adrecem.

Per una altra banda, i tal com després es comentarà, les maresmes litorals estan dins la zona marítime-terrestre, és a dir, estan regulades per la Llei de Costes de 1988 (Llei 22/1988, de 28 de juny, BOE 181, 29 de juliol de 1988). La Llei d'Aigües (Llei 29/1985, de 2 d'agost, BOE n° 189, de 8 d'agost de 1985) de 1985 fa una consideració similar a la LEN al seu art. 103. Els objectius de protecció del domini públic hidràulic dels arts. 84- 91 de la pròpia Llei, i el que disposa la Llei 4/89, de 27 de març (BOE n° 74, 28 de març de 1989) de conservació dels espais naturals, la flora i la fauna silvestres al seu art. 9.3: "la planificació hidrològica haurà de preveure a cada conca hidrogràfica les necessitats i requisits per a la conservació i restauració dels espais naturals en ella existents, i en particular, de les zones humides". Pel què fa a la Llei d'Aigües com a la de Costes, ens remetem al que es dirà més endavant.

Igual reflexió cal fer-se veient els termes en què s'expressa la sentència del Tribunal Superior de justícia de les Comunitats Europees de 2 d'agost de 1993, que tractava de l'afer de les maresmes de Santoña (Cantàbria). Aquesta Sentència, a banda de condemnar a l'Estat espanyol per la infracció de la Directiva 79/409/CE relativa a les aus silvestres, considera que els criteris que han de servir per objectivar la delimitació de les zones de protecció per a les aus són científics, i no pas per les raons que discrecionalment l'Estat aprecià. així, cal transcriure d'aquesta decisió que "si bé és veritat que els estats membres gaudeixen d'un cert marge d'apreciació en quant a l'elecció de les zones de protecció especial, no gensmenys la classificació de les dites zones obeeix a certs criteris ornitològics determinats per la Directiva, tals com, per una part, la presència d'aus enumerades a l'Annex I i, per l'altra, la qualificació d'un habitat com a zona humida". S'ha de recordar que en aquest assumpte el Govern espanyol es pensava que ja complia declarant protegida una petita part de la maresma, aspecte que va ser explícitament considerat insuficient. En conseqüència, el que cal protegir és el que es desprèn directament del que estableix el Conveni de Ramsar per les seves característiques naturals, en relació amb la normativa europea de protecció de les aus.

La Directiva d'habitats (Directiva 92/43/CEE, DOCE L-206/7, 22 de juliol) considera en la majoria de casos aquestes zones com a habitats d'interès prioritari. Això està més o menys en consonància amb el que disposa l'art. 4.3 del Conveni de Berna:

" Les parts contractants s'obliguen a concedir una atenció especial a la protecció de les zones que siguin importants per a les espècies migratòries enumerades als Annexos II i III, i que estiguin situades convenientment, amb respecte a les rutes de migració, com a Àrees per parar l'hivern, per a reagrupar-se, alimentar-se, reproduir-se o efectuar la muda."

Quan des d'aquest darrer Conveni es parla de rutes de migració, i llocs d'aturada

i repòs, normalment s'està referint a zones humides. De forma quasi exacta es recull l'anterior paràgraf a la Llei de Protecció dels Animals en el seu art. 19.2, tot i que només es preserva l'habitat en qüestió de qualsevol "pertorbació".

De tot això es desprèn que la condició de zona humida del riu és irrefutable, cosa que comportaria un presumpte delictes contra el medi ambient, segons allò recollit a l'art. 325 del Codi Penal vigent. L'eliminació per sepultació de 3 km de riu, sens dubte, comportaria uns perjudicis per a l'equilibri ecològic susceptibles de ser revisats en seu penal, sense entrar en els nefastos efectes sobre el front litoral que més endavant es tractaran.

2- La impossible supressió del domini públic.

L'actual curs del Llobregat és de domini públic, com és de tothom sabut. La immensa part que pretén destruir el projecte contra el que s'al·lega està regulada per la Llei d'Aigües (Llei 29/1985, de 2 d'agost, BOE n° 189, de 8 d'agost de 1985), és a dir, és domini públic hidràulic (DPH en endavant). La part propera al mar, atès que rep la influència del mar i els seus temporals, està contemplada com a domini públic marítim-terrestre (ZMT en endavant). Ambdues lleis ens donen elements interessants al respecte dels arguments que defensa aquesta part.

Els béns o coses públiques no perden aquesta naturalesa, a no ser que existeixi una prèvia desafectació. Les notes característiques d'aquests béns són la imprescriptibilitat, inembargabilitat, extracomercialitat, per la qual cosa només pot adquirir-se la seva titularitat per a un ús privat mitjançant un títol habilitant suficient, que normalment és l'abans dita desafectació (art. 132.1 de la Constitució i nombrosa jurisprudència al respecte, entre la que cal parlar de la STS 25 de gener de 1978). D'aquesta manera, un tram de carretera que queda en des

que una declaració d'intencions.

Avalant aquesta tesi, cal parlar de la Llei n°81, de 23 de desembre de 1961, per la qual s'aprova la solució sur de desviament del riu Túria al seu pas per València. En aquesta Llei, s'aprova el Pla que inclou diverses obres hidràuliques, de carreteres, de ferrocarrils i urbanístiques. A més, al mes de novembre de 1976, el Rei va fer donació a la ciutat de València de la titularitat de l'antiga llera del Túria. És a dir, en un cas similar ja a l'any 1961 es va fer una llei i, a més, es va respectar la llera antiga que va ser donada a la ciutat per a gaudir dels seus ciutadans. Seria molt vergonyant que amb en l'actualitat les coses anessin de manera diferent, pel greuge comparatiu que implica, independentment de les qüestions de legalitat ja al·ludides.

Igualment, la no inclusió d'aquesta obra en el Pla Hidrològic Nacional avala la necessitat d'elaboració d'una disposició legal prèvia per donar una cobertura jurídica que sense ella, no existeix.

Tampoc es pot oblidar un altre element formal necessari que de moment no sembla que a priori hagi estat valorat. L'art. 17 de la Llei d'Aigües fixa que entre les competències del Consell Nacional de l'Aigua (regulat en els arts. 15 i següents del Decret 927/1988, de 29 de juliol, modificat pel Reial Decret 1316/191, de 2 d'agost, i el Reial Decret 117/1992, de 14 de febrer) hi figura la que es transcriu en el seu punt "d":

"Los planes y proyectos de interés general de ordenación agraria, urbana, industrial y de aprovechamientos energéticos o de ordenación del territorio en tanto afecten sustancialmente a la planificación hidrológica o a los usos del agua."

Aquest informe és preceptiu i sense el mateix no pot ser aprovat el projecte-marc de l'estudi d'impacte que ara s'al·lega.

B. Sobre la Llei de Costes

Com s'ha esmentat abans, l'art. 132.2 de la Constitució fixa que les platges, la zona marítim-terrestre, el mar territorial, la zona econòmica i la plataforma continental són de domini públic. Lògicament, aquest extrem és recollit textualment per l'art. 3 de la Llei de Costes (Llei 22/1988, de 28 de juny, BOE 181, 29 de juliol de 1988) i 3 del seu Reglament (Reial Decret 1471/1989, de 1 de desembre). L'art. 7 d'aquesta Llei insisteix en allò recollit a l'art. 132.1 de la Norma Fonamental, mantenint un to realment taxatiu en quant a la inamobilitat del domini públic de l'Estat. D'aquesta manera, qualsevol cobertura de l'antiga llera del riu topa frontalment amb allò disposat pels arts. 8 i 9 de disposició que es comenta en aquest epígraf, especialment amb el que es parla a l'art. 12.1 del Reglament de Costes: "No podrán existir terrenos de propiedad distinta de la demanial del Estado en ninguna de las pertenencias del dominio público marítimo-terrestre, ni aun en el supuesto de terrenos ganados al mar o desecados de su ribera, sin perjuicios de lo establecido en los arts. 49 de la Ley y 103 de este Reglamento."

Aquest articulat deixa prou clara la indisponibilitat d'aquests béns demaniais, la qual cosa segueix redundant en la il·legalitat que implica l'eliminació de la zona humida que implica el riu i, en conseqüència de la ZMT de la desembocadura del riu. No s'ha d'oblidar que el caràcter exprés de la ZMT ve atorgat per la Constitució, la qual cosa implica que la seva disponibilitat per a sòl comercial o industrial d'ús privat és absolutament inapropiada. Com s'ha dit abans, sense una llei estatal que fixi aquesta necessitat, la destrucció del Llobregat actual queda orfe de qualsevol suport jurídic.

C. Sobre la Llei de Forests i forestal de Catalunya

El bosc de ribera del Llobregat entre el pont de Mercabarna i el mar és propietat de la Generalitat de Catalunya. Es troba catalogat com d'utilitat pública amb el número de CUP 39 i n° ENC01016 de l'elenc i té 16,1 Ha. Tal com recull l'art. 2.1 de la Llei de Forests (de 8 de juny de 1957, BOE 151, de 10 de juny de 1957), només pot ser alienat en base a una llei. Val a dir que si el procediment de cobertura del riu impliqués una ulterior utilització privativa del sector caldria, com s'ha dit abans, una norma amb rang de llei. Textualment aquest article fa palès que:

"Los montes incluidos en el Catálogo sólo podrán ser enajenados mediante Ley, salvo en los casos que lo autoricen expresamente la presente u otras leyes especiales y los de expropiación forzosa para obras y trabajos cuyo interés general prevalezca sobre la utilidad pública de los montes afectados."

Torna a fer-se evident que aquesta intervenció només pot efectuar-se mitjançant una llei específica. La promulgació d'una disposició d'aquesta categoria, però, segueix, sense solucionar tot el que s'ha comentat a dalt sobre les zones humides.

La Llei Forestal de Catalunya (Llei 6/1988, de 30 de març, DOGC 978, de 15 d'abril de 1988) es limita a recollir que aquest catàleg pot incloure boscos de ribera situats a les ribes de rius i torrents (art. 12.1.b i 12.2.b), remetent-se, d'acord amb allò genèricament establert per l'art. 149.1.23 de la Constitució a la Llei de Forests abans comentada.

D. La protecció del DPH i el rebliment de la llera actual.

Ja s'ha incidit sobre aquest punt en el primer epígraf d'aquesta extensa al·legació. En principi, els objectius de protecció del DPH recollits als arts. 84 i ss. Moltes de les actuacions d'abocament de terres provinents de la llera que es vol excavar en el DPH que reiteradament hem esmentat, independentment de les consideracions fetes al respecte de l'art. 325 del Codi Penal, impliquen la transgressió del contingut de l'art. 91. D'aquesta manera, tal com es pot observar en l'estudi hidrogeològic inclòs en el projecte consultat, no hi ha una demostració d'inoqüitat de les substàncies que s'extrauran de la nova llera

per abocar dins l'antiga, tal com exigeix l'art. 94: "Cuando el vertido pueda dar lugar a la infiltración o almacenamiento de sustancias susceptibles de contaminar los acuíferos o las aguas subterráneas, sólo podrá autorizarse si el estudio hidrogeológico demostrase su inocuidad."

En conseqüència, fins que aquest punt no estigui completament assegurat, les obres projectades no poden dur-se a terme.

Pel que s'ha exposat, es SOL·LICITA

Que s'admeti aquest escrit, es tinguin per formulades les anteriors alegacions contra el projecte de desviament i canalització del riu Llobregat, mal anomenat projecte d'endegament, entre el pont de Mercabarna i el mar, de manera que sigui desestimat per ser manifestament il·legal. De forma subsidiària, s'aturi la seva tramitació fins que no es subsanin els diferents aspectes formals recollits en el si d'aquest escrit sobre necessitat d'aprofondiment tècnic. Barcelona, 27 d'octubre de 1997 SENYOR DIRECTOR GENERAL DE PATRIMONI NATURAL DEL DEPARTAMENT DE MEDI AMBIENT DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA.

EL PLAN DELTA

El 16 de abril de 1994, en el Prat de Llobregat, todas las administraciones con competencias territoriales en el Delta del Llobregat, firmaron el Convenio de Infraestructuras y Medio Ambiente del Delta del Llobregat, conocido como el Plan Delta. En este convenio se contemplan una serie de infraestructuras, que pretendían aprovechar al máximo las sinergias que se pudieran producir, dada su proximidad, entre ellas, las zonas industriales y las áreas urbanas próximas. Se consideró fundamental la proximidad del área barcelonesa. Toda esta amalgama de espacios económicos se pretendía interrelacionar creando una tupida red viaria y ferroviaria que las interconectase con el objetivo de conseguir un rápido y eficiente intercambio de las mercancías entre las áreas productoras y las receptoras, así, como entre los diferentes sistemas de transporte, viario, ferroviario, naval y aéreo. El resultado sería una plataforma logística intermodal, que pretendería consolidarse como alternativa regional al eje económico dipolar formado entre Paris y Madrid.

Desde un primer momento, nuestra entidad junto a un gran número de otras entidades ecologistas y ciudadanas, nos opusimos al planteamiento teórico del Convenio y sobre todo a su aplicación territorial, las objeciones aducidas eran:

- Excesiva acumulación de infraestructuras en un territorio relativamente pequeño.
- Enorme fragilidad y complejidad del territorio elegido.
- Necesidad de tratar y conservar el territorio como un bien escaso a proteger.
- Necesidad de conservar los espacios y los recursos naturales del Delta
- Necesidad de asegurar la calidad de vida de los ciudadanos del Delta.

Con estas premisas como base de trabajo y con un concienzudo conocimiento del territorio y su dinámica como herramienta, desde DEPANA elaboramos un proyecto alternativo global al previsto en el Plan Delta. Esta forma de proceder supuso un precedente novedoso en el Estado español. Pese a las buenas impresiones generales que causo el Proyecto Alternativo, la atomización de responsabilidades del Plan, la falta de un organismo que ejecutara el papel de dirección, y sobre todo la carencia de un proyecto ejecutivo coherente del Plan, impidieron una evaluación comparativa global del mismo. Durante estos años nos hemos visto obligados a entrar en discusiones parciales, pese a ser los únicos que realmente, disponíamos de un proyecto global.

Con el tiempo los cinco elementos básicos sobre los que elaboramos nuestra propuesta, han ido pasando factura a las infraestructuras proyectadas y haciendo cada día más difícil conseguir el objetivo de desarrollar una plataforma logística regional europea, reduciendo las expectativas al ámbito económico comarcal.

Las reducidas dimensiones del área elegida, a encorsetado las infraestructuras de tal modo, que no les permite perspectivas de desarrollos o ampliaciones posteriores, lo cual limita sus expectativas de crecimiento y las posibles atracciones de inversiones privadas. La red de interconexión entre ellas, presenta enormes problemas debido a la falta de espacio para desarrollar los trazados de conexión. La fragilidad del territorio ha complicado, e incluso impedido algunas de las actuaciones previstas, y en general a supuesto un sobre coste económico importante.

Finalmente, el territorio parece que quedara totalmente troceado y cuarteado por la red de interconexiones. Los espacios y los recursos naturales del Delta quedarán, como mucho, reducidos a su mínima expresión y sin viabilidades de conservación en un futuro próximo. Los habitantes del Delta están comenzando a sufrir una clara pérdida de su calidad de vida. Lo peor de todo es que todos estos altos costes sociales, medio ambientales y económicos para los ciudadanos y el Estado, parece ser, que no servirán para conseguir el objetivo deseado, la plataforma logística del Delta del Llobregat, lo que convierte al Plan Delta en un fracaso antes del

final de su ejecución.

EL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO

El proyecto de ampliación del Aeropuerto de Barcelona era una de las infraestructuras contempladas inicialmente en el Plan Delta. En el mencionado convenio no figuraba como una obra prioritaria, de echo, en el Convenio, su ampliación no se definía ni espacial ni temporalmente, siendo contemplada como una actuación posterior a otras como la Depuradora del Baix, el desvío del Llobregat y la ampliación del Puerto. Fue a finales de los noventa, cuando se crearon las expectativas de ampliación del Aeropuerto y se aceleró todo el proceso para su ejecución.

Dada su ubicación, en pleno corazón deltaico, la ampliación del Aeropuerto de Barcelona es, con diferencia, la infraestructura más impactante sobre el medio ambiente y los habitantes del Delta, de todas las contempladas en la zona. Este echo ha sido reconocido por el Estado español delante de la Comisión Europea, al invocar, por primera vez en nuestro país, **las razones imperiosas de interés público de primer orden**, para llevar a cabo la ampliación a costa de los espacios naturales y los habitantes del Delta. Creemos que la Comisión deberá valorar adecuadamente esta invocación, por las posibles consecuencias que ello pueda acarrear, al ser realizada por parte de un estado de la Unión que se encuentra a la cabeza de los que más infracciones han cometido por incumplimiento de la normativa medio ambiental y que menor interés han demostrado por la consecución de un modelo desarrollo económico sostenible.

Desde nuestra organización, inicialmente, se apostó por una propuesta en línea con la planteada por el Ejecutivo central a la hora de desarrollar la Plataforma Aeroportuaria de Madrid; máximo aprovechamiento del aeropuerto actual, a la vez que se desarrolla un nuevo aeropuerto con posibilidades reales de desarrollo y donde se pueda construir una gran ciudad aeroportuaria sin los enormes problemas que plantea la proximidad de áreas muy urbanizadas. Por lo tanto apostamos por la construcción de un nuevo aeropuerto para Cataluña. Para la optimización de la capacidad del aeropuerto actual, desarrollamos una propuesta técnicamente viable y ambientalmente sostenible de ampliación, al igual que habíamos planteado con el resto de infraestructuras propuestas por el Plan Delta. Pese a las múltiples promesas por parte de las administraciones responsables de la ampliación, de que nuestra propuesta se valoraría en el estudio de impacto medio ambiental del aeropuerto, este estudio, no se hizo público, suponemos que por temor a compararlo públicamente con la alternativa oficial.

SOBRE LA PARTE DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN QUE AFECTA AL DESVÍO DE LA C-31

Dejamos por el momento la enorme problemática medio ambiental y social que rodea a la ampliación de este aeropuerto y entramos en la temática más específica del estudio de impacto medio ambiental de la variante a exposición pública, planteando inicialmente las siguientes cuestiones.

1º- Sobre la ampliación de la ciudad aeroportuaria hacia Viladecans.

Creemos que las dimensiones de la futura ciudad aeroportuaria del Aeropuerto de Barcelona, deben adecuarse a las dimensiones y la capacidad de tránsito que permite el sistema de pistas, por lo tanto, dada la capacidad de tránsito aéreo que tendrá este aeropuerto y el volumen previsible de mercancías que moverá, nos parece excesivas las dimensiones de la ciudad aeroportuaria prevista. Hay que tener en cuenta que, realmente, tan solo dispondrá de una pista

funcional, y no plenamente del todo, pues es y será sesgada por la transversal. A la única pista con cierta capacidad, deben añadirse dos retales de pista más, nunca contará, realmente con un sistema de tres pistas.

Esta operación, más bien, parece que pretenda encubrir un nuevo y gran polígono logístico e industrial, enmascarando una gran maniobra especulativa, algo análogo a lo que ocurrió con la Zona Franca de Barcelona, inicialmente concebida como zona portuaria, transformándose posteriormente en una de los polígonos industriales más grandes de España. No deja de ser curioso que el Estado español, deba recurrir a la invocación, delante de la Comisión europea, de **las razones imperiosas de interés público de primer orden**, para poder construir un polígono industrial junto a la ciudad de Barcelona, que satisfaga a las autoridades locales.

Dentro de esta dinámica, el caso de la ampliación aeroportuaria hacia el término municipal de Viladecans, es flagrante, pues es de sobras y públicamente conocido que en la zona de expansión aeroportuaria del término municipal del Prat, hay terrenos suficientes para ubicar las actuaciones previstas en esta zona de las marismas de Viladecans, y que, realmente, esta expansión hacia Viladecans, tan solo responde a una forma de acallar las "inquietudes" por la ampliación que el Ayuntamiento de esta ciudad había expresado, ofreciéndole a cambio la compensación económica sobre los impuestos de las empresas que se ubicarán en esta zona. Esta transacción económica entre administraciones, de rebote, puede acabar con una de las zonas húmedas más importantes del Delta, el área de Can Sabadell.

2º- Sobre la ubicación de la nueva terminal.

En los proyectos iniciales de la actual ampliación del aeropuerto, se contemplaba la ampliación de la actual terminal y la construcción de satélites entre pistas, que estarían conectados con la terminal actual mediante el **sistema de transporte interno de pasajeros**. La terminal actual no presenta problemas de acceso viario ni ferroviario en superficie, se encuentra bien conectada con la futura ciudad aeroportuaria y su ampliación e interconexión no plantea problemas ambientales de consideración. En algún momento del proceso de elaboración y presentación de propuestas, alguien, con el único conocimiento del territorio que puede ofrecer un mapa a escala, pensó, que podía ser más interesante apostar por una nueva gran terminal entre pistas, justamente a poniente del Aeropuerto, donde se dispone de mayor terreno en superficie. Esta decisión digital, una vez más, era la peor de las opciones posibles, se encuentra totalmente rodeada por las pistas y las RRNN, de modo que el acceso viario y ferroviario en superficie es casi imposible y de realizarse afectará gravemente a las RRNN e interferirá los sistemas de aterrizaje y despegue, pues tiene que pasar entre estos y la cabecera de la pista actual, con las posibles complicaciones que ello pueda acarrear.

La zona en cuestión, corresponde a una antigua gran laguna donde los niveles freáticos están próximos a la superficie, esto planteará problemas y consecuencias para los subterráneos que se construyan, y para los posibles accesos soterrados (parece ser que la Generalitat de Cataluña, ya a desestimado la posibilidad de hacer llegar el ramal, inicialmente previsto, del TGV hasta esta la nueva terminal).

Por último, los impactos más severos radican en las afectaciones sobre las zonas húmedas y las especies de aves del Anexo I de la Directiva de Aves, que utilizan la zona para la reproducción, la muda, la migración o la invernada a lo largo del año. El complejo húmedo sobre el que se pretende construir la nueva terminal, es uno de los de mayor importancia de todo el Delta, siendo absolutamente inseparable del sistema Remolar-Filipinas, de echo, si el Estado español, en el caso concreto del Delta del Llobregat, hubiese aplicado correctamente los criterios de delimitación de la Zonas de Especial Protección para las Aves, ZEPA, en aplicación de la Directiva de Aves, actualmente este complejo estaría incluido en la ZEPA Nº 146 del Delta del

Llobregat, con lo cual la ubicación de esta terminal se asienta en el incumplimiento por parte del Estado español de una directiva europea. Posteriormente detallaremos las informaciones sobre las delimitaciones y valores de estas áreas afectadas por la terminal.

Nuestra entidad, ha apostado desde un primer momento por el mantenimiento y la ampliación de la terminal actual, y en el caso de construir una nueva terminal entre pistas, que se plantee como una terminal de soporte y justamente al otro lado de las pistas, a levante del aeropuerto. En esta ubicación propuesta, la nueva terminal podría conectarse con el sistema viario y ferroviario general sin grandes problemas, y sobre todo sin afectar las RRNN. La zona que proponemos, en cuestión, no constituye ninguna zona húmeda actualmente, ni inventariada como tal, y ni tan solo esta incluida en el espacio inventariado por SEO/BirdLife, como **Área de Importancia Internacional para las Aves (IBA) N° 140: Delta del Llobregat**, con lo cual el territorio propuesto no provoca ningún impacto considerable sobre los espacios naturales del Delta.

3º- Sobre el desvío de la C-31

Una vez expuesta nuestra opinión sobre la ampliación de la ciudad aeroportuaria hacia Viladecans y sobre la ubicación planteada para la nueva terminal, es fácil deducir que consideramos totalmente innecesario el desvío de la Autovía de Castelldefells. Desgraciadamente para el territorio deltaico, el desvío de la carretera, ni tan siquiera se justifica con el posible objetivo de hacerla servir de límite del espacio aeroportuario, pues se contemplan actuaciones urbanísticas más allá de la Autovía.

AFECTACIÓN A LOS ESPACIOS NATURALES:

AFECTACIÓN AL MEDIO NATURAL POR LA LOCALIZACIÓN PREVISTA DE LA NUEVA TERMINAL ENTRE PISTAS.

-DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS ZONAS HÚMEDAS AFECTADAS.

EL PAS DE LES VAQUES Y LA VOLATERÍA.

Los terrenos propiedad del Aeropuerto de Barcelona, ocupan gran parte de lo que fueron tres grandes zonas húmedas en el pasado. Ocupa gran parte de las marismas del Remolar, el Prat Saliner y la Albufera (que da nombre al distrito urbano del Prat de Llobregat que ocupa el aeropuerto).

La antigua Albufera ocupaba toda la zona más próxima a la Ricarda, posteriormente, los últimos restos de la laguna, renombrada L'Illa, fueron desecados y rellenados en los años 70 por el Camping "Cala Gogó". Actualmente los últimos restos se encuentran fuera del recinto aeroportuario, y serán afectados por la construcción de la tercera pista.

El Prat Saliner, extensa área de salinas y marismas, se situaba dentro de los terrenos que actualmente ocupa el campo de Golf del Prat. Hasta la ampliación del campo de Golf en 1986, estos terrenos constituían "La Volatería", donde se reproducían especies tan escasas y emblemáticas como el avefría y la canastera. No obstante, en la actualidad el área conserva amplios retales de vegetación autóctona, que constantemente intenta sobreponerse al césped plantado y replantado. Sobre todo tiene importancia relevante el rosario de lagunas, donde se reproduce y alimenta una importante población de aves acuáticas. Igualmente es fundamental el efecto tampón que actualmente ejerce entre el aeropuerto y las zonas húmedas.

La tercera zona húmeda, El Pas de les Vaques, es parte indivisible de las marismas del Remolar y ocupa parte de la antigua cabecera de la laguna del Remolar, que en parte fue desecada a primeros de siglo. Dada la inaccesibilidad de este territorio, y el buen estado de conservación de sus marismas y estanques interiores, se puede decir que el valor ecológico del Pas de les Vaques es análogo al de la parte de las Filipinas incluida en las Reservas y las zonas ZEPA del Delta, por ejemplo, el Pas de les Vaques, constituye el único lugar de reproducción del aguilucho lagunero de todas las zonas húmedas del litoral catalán, a excepción de los Aiguamolls de l'Empurdà. Claramente, su no inclusión dentro de las zonas ZEPA del Delta, obedece a intereses económicos y especulativos, de modo, que si el criterio de inclusión dentro de las áreas específicamente protegidas hubiera sido científico (como obliga y determina una amplia jurisprudencia al respecto), el Pas de les Vaques sería zona ZEPA por derecho propio.

LA REGUERA DE LES BOGAS.

En principio, este amplio brazo de la laguna del Remolar, fue construido, hace más de cuarenta años, con el objetivo de drenar la zona occidental del Aeropuerto. Transcurre en su tramo final por terrenos que fueron desecados de la laguna del Remolar, por lo que, en parte, supuso una restitución de la zona desecada, actualmente forma parte indivisible del sistema de brazos del Remolar, formado por la Vidala, la Vidaleta y la Reguera de les Bogues. El actual estado de naturalización y conservación es remarcable y constituye parte de las RRNN del Remolar-Filipinas, actuando sus aguas de límite entre las Filipinas y el Pas de les Vaques, aunque, para las especies animales y vegetales de la zona, el límite entre estas dos zonas es de las mismas características que el límite que constituye un paralelo o un meridiano en el desierto, se trata puramente de conceptos mentales antrópicos que nada tienen que ver con la realidad, por lo tanto, ambas orillas del brazo deben ser tratadas con el mismo respeto y talante.

Pese al origen artificial de este brazo del Remolar, su interés de conservación para el conjunto de las especies de aves acuáticas del Delta, es muy alto, sobre todo para las poblaciones de anátidas invernantes y para las nidificantes. Entre las invernantes, destacan, sin lugar a dudas, la cerceta común, ya que aquí se concentra entre el 90 y el 100% de toda la población invernante de esta especie, que posiblemente, ya no encuentra zonas húmedas alternativas en el Delta para su invernada. Los patos cucharas encuentran aquí otra zona importante de invernada, durante los numerosos episodios, que debido a la contaminación, la laguna central del Remolar no reúne las condiciones adecuadas para su alimentación. Hasta hace poco también era el principal punto de invernada de los ánades silvones, pero en el invierno de 1998-99 éstos se han trasladado hacia la Ricarda. Tan bien es la principal zona de cría e invernada de ánades reales en el Delta.

La presencia de toda esta diversidad de especies, y su elevado número de individuos, convierten a la zona en fundamental para la alimentación de las rapaces invernantes y sobre todo de las reproductoras, que como en el caso del aguilucho lagunero, constituyen la parte más sensible de toda la pirámide ecológica de las zonas húmedas.

Por último, remarcar que la zona es lugar de alimentación de las gran número de garzas imperiales y avetorillos que se reproducen en la zona, y de cormoranes durante el invierno, tan bien de las garzas reales presentes durante todo el año.

La pervivencia de estas zonas húmedas es fundamental para la conservación del resto de zonas húmedas incluidas actualmente en las zonas ZEPA N°146, y su destrucción, obligaría a las anátidas que invernán en ellas, a dirigirse hacia el tronco central del Remolar o de la Ricarda, situándose en zonas de cabecera de la futura pista, con el peligro que ello podría comportar para las aeronaves.

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Ministerio de Medio Ambiente
A/a Dtor. Gral. Calidad y Evaluación Ambiental
Pza. San Juan de la Cruz s/n
28071 Madrid



Madrid, 19 de junio de 2002

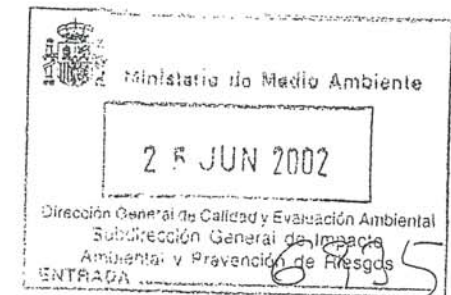
Por la presente les acusamos recibo de la memoria resumen del proyecto titulado 'NUEVOS ACCESOS FERROVIARIO Y VIARIO AL PUERTO DE BARCELONA, REF.: FCA 26-02'. Esta información se comunica a nuestros asociados, al objeto de que aporten a título personal sus sugerencias al respecto, referidas a aspectos ambientales que puedan ser significativos para el buen desarrollo y mejor fin del procedimiento de E.I.A..

Asimismo, esta información se incluye en nuestra página web www.eia.es.

Sin más que añadir, reciba un cordial saludo.

Atentamente,

Iñigo Sobrini
Presidente



ANEXO 2. ANÁLISIS DE LA AFECCIÓN A LA RED NATURA 2000

1. Introducción y objetivos

El presente anejo se redacta en cumplimiento del artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE, así como a las indicaciones emitidas en el escrito de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente fechado en octubre de 2002 y mediante el que se remiten las respuestas a las consultas ambientales previas.

Por tanto, el presente Anejo tiene por objeto recoger la información correspondiente a la afección que el Estudio Informativo del Proyecto de los Nuevos Accesos Sur, Ferroviario y Viario al Puerto de Barcelona, producirá sobre los espacios pertenecientes a la Red Natura 2000.

En el conjunto de los epígrafes desarrollados en el marco del presente Estudio de Impacto Ambiental se han analizado los efectos producidos sobre los distintos aspectos del medio, incluyendo los producidos sobre los espacios protegidos.

Además se ha considerado necesario desarrollar un documento independiente en el que se recoja el conjunto de efectos que tienen lugar sobre el interior de los citados espacios, no sólo desde la perspectiva de su régimen de protección, sino también considerando las alteraciones producidas sobre sus elementos de interés natural.

Cabe señalar, no obstante, que la definición de los efectos mencionados, cuya cartografía adjunta se incorpora, se realiza sobre la base de un trazado definido a escala 1:1.000.

Por último, hay que señalar, que la intersección que finalmente produce el trazado con los espacios de la Red es producto de un proceso de optimización de aquellos, aspecto que también se recoge en el presente documento.

2. Descripción del proyecto

En el presente apartado se describen las principales características de las actuaciones a estudio, comenzando por la ubicación del proyecto y la descripción del área de estudio para proseguir con la descripción del proyecto y sus alternativas y finalizar con

2.1. Descripción del área de estudio

El área de estudio definida para el presente Estudio Informativo se sitúa en la zona suroeste del área metropolitana de Barcelona, ocupando un área de morfología triangular que se asienta sobre los términos municipales de Sant Joan Despí, Sant Boi de Llobregat, L'Hospitalet de Llobregat, Cornellà, Barcelona y el Prat de Llobregat, desarrollándose por el corredor natural del río Llobregat en su tramo final

El punto inicial de este área de estudio se sitúa, en la carretera B-10 ó Ronda Litoral, a unos 800 m al Nor-Oeste del enlace de Cornellà, en el término municipal de Sant Joan Despí.

Desde este punto, el límite del área de estudio se extiende hacia el Nor-este, formando una franja alargada cuyo límite sur está delimitado por la mota de la margen derecha del río Llobregat, desde el puente de la C-245 hasta la desembocadura del nuevo cauce del río Llobregat en el mar, de modo que este río se incluye completamente en el área de estudio.

El límite norte de esta franja de estudio se sitúa paralelo a la Ronda Litoral a una distancia variable entre 100 y 200 m incluyendo los enlaces de Cornella, Pata Sud y Bellvitge.

A la altura de este último nudo, el límite del área de estudio se desvía hacia el Este bordeando la estación ferroviaria de Can Tunis, la cual se incluye dentro del área de estudio. Tras dicha estación, el contorno del área de estudio gira hacia el Sur en dirección al río discurrendo paralelo a la calle 50 y a la calle K de la Zona Franca, hasta llegar a la altura del puente de Mercabarna.

Desde este punto discurre paralela al cauce natural o antiguo cauce del río Llobregat hasta finalizar en la desembocadura del mismo.

El cierre de este área, se produce mediante una línea que une la desembocadura de los dos cauces del río, el natural o antiguo y el nuevo cauce del río Llobregat tras su desvío.

Esta área de estudio, así definida se puede observar en el plano adjunto.



DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS



LEYENDA
TEMÁTICA

E.I. DEL PROYECTO DE NUEVOS
ACCESOS SUR FERROVIARIO Y VIARIO
AL PUERTO DE BARCELONA

AREA DE ESTUDIO

Hoja 1 de 1

Originales en A-1

2.2. Descripción de las actuaciones

El objeto fundamental del trabajo es la elaboración de un Estudio Informativo que analice, con suficiente grado de definición y precisión todos los posibles trazados para definir un nuevo acceso Sur viario y ferroviario, tanto en el ancho Ibérico como en ancho UIC, al Puerto de Barcelona por el valle del Llobregat. Este proyecto dará solución a las disfunciones existentes en la red viaria y ferroviaria en el Área de Barcelona, y a la problemática del tráfico de mercancías.

De esta manera, el acceso ferroviario dará acceso al Puerto de Barcelona, a sus instalaciones, y al entorno industrial del Sur de Barcelona, y solucionará las deficiencias actualmente existentes en las terminales de mercancías de Can Tunis, Morrot y Muelle Sur, para optimizar su funcionamiento y capacidad logística. Esta nueva infraestructura incluirá una nueva estación de mercancías y el acceso ferroviario a la misma (ancho Ibérico o UIC), así como la conexión con el Ramal Ferroviario.

Por lo que respecta al acceso viario, corresponde a una mejora del actual acceso por carretera al Puerto desde la autovía del Baix Llobregat. Se trata de un eje alternativo al Cinturón Litoral, actualmente con niveles de servicio próximos a la saturación, para las zonas industriales asociadas al área portuaria de Barcelona (Puerto de Barcelona y Zona Franca de Barcelona) y al conjunto de polígonos industriales de toda la comarca del Baix Llobregat.

Seguidamente se realiza la descripción de las principales características de las actuaciones a llevar a cabo y la tramificación considerada para abordar este estudio.

2.2.1. Tramificación

Con el fin de facilitar la comprensión de los contenidos del Estudio Informativo a redactar, el área de estudio y las alternativas que en ellas se desarrollan se han dividido en distintos tramos. Estos dos tramos se han definido y valorado de manera independiente, de modo que cualquiera de las alternativas desarrolladas en el primero de los tramos será totalmente compatible e independiente de las del segundo tramo y viceversa.

A continuación se presenta una descripción de los tramos considerados para cada una de las actuaciones consideradas.

2.2.1.1. Tramificación viaria.

Para el estudio del nuevo acceso viario se han dividido las actuaciones en tres tramos diferenciados, cuyas alternativas son independientes y totalmente compatibles entre tramos.

□ Tramo I

De desarrolla básicamente de modo paralelo a la Ronda Litoral, desde unos 800 m al Nor-Oeste del enlace de Cornellá hasta 150 metros después del paso de la autovía bajo el puente de la Pata Sud o C-32

Dentro de este tramo se han estudiado dos alternativas:

- Alternativa A
- Alternativa B

□ Tramo II

Este segundo tramo considerado ocupa una franja situada en la margen izquierda del río Llobregat desde unos 150 m al Este del puente de la Pata Sud hasta unos 200 metros al norte del puente de Mercabarna o acceso a la Zona Franca desde el Prat de Llobregat.

Dentro de este tramo se han estudiado dos alternativas:

- Alternativa A
- Alternativa B

□ **Tramo III**

El tercer tramo comienza en la finalización del anterior, e incluye el tramo final de las alternativas viarias hasta su entrada al puerto de Barcelona. Por tanto incluye las alternativas viarias que partiendo desde unos 200 metros al Norte del puente de Mercabarna se dirigen al Puerto de Barcelona. Estas alternativas se asientan una por cada margen del antiguo cauce del río Llobregat.

2.2.2. Tramificación ferroviaria.

Al igual que en el caso del viario, con el fin de facilitar el estudio y comprensión de los contenidos del Estudio Informativo, las actuaciones ferroviarias se han dividido en dos tramos sucesivos e independientes, de modo que la combinación de las alternativas de uno y otro es total.

A continuación se presenta una descripción de los tramos considerados para las actuaciones ferroviarias.

□ **Tramo I**

Incluye las actuaciones ferroviarias incluidas desde el punto de partida de las mismas, es decir desde el Ramal Ferroviario del Llobregat hasta el punto donde se inicia el desvío del cauce del Llobregat, situado unos 200 metros aguas abajo del Puente de Mercabarna, todo ello en la margen izquierda del Llobregat.

Dentro de este tramo se han estudiado dos alternativas:

- Alternativa 1
- Alternativa 2

□ **Tramo II**

Este segundo tramo considerado ocupa e área situada entre el nuevo cauce del río Llobregat y el antiguo cauce o cauce natural y hasta la ribera del mar, dejando en su interior instalaciones tan relevantes como la EDAR del Baix Llobregat, el Polígono Industrial Pratense, y la Zona de Actuaciones Logísticas II del puerto. (ZAL II).

Dentro de este tramo se ha estudiado una sola alternativa denominada Alternativa 1 y consistente en un anillo ferroviario a esta zona.

2.2.3. Descripción de las alternativas viarias

Forma parte del objeto del trabajo el análisis y definición de las posibles soluciones de mejora del acceso por carretera al Puerto desde la autovía del Llobregat, con la definición de su trazado. Este vial se plantea como un nuevo acceso por carretera al Puerto de Barcelona de forma que, discurriendo por el mismo corredor que el AVE, se integre de manera eficiente en la red interna del Puerto.

A continuación se describen dichas alternativas viarias clasificadas en función de los tramos citados.

2.2.3.1. Tramo I.

Alternativa A

Esta alternativa se inicia a partir del Cinturón Litoral, a unos 800 metros al Norte del enlace de Cornellá.

En los primeros 2,6 kilómetros se desarrolla de modo de modo paralelo al Cinturón Litoral o B-10 al que amplía.

A partir del P.K 4+000 el trazado de esta alternativa se desvía del cinturón litoral hacia el puerto pasando a discurrir sobre la primera terraza aluvial del Llobregat, situándose siempre entre el Cinturón Litoral y el Ramal ferroviario del Llobregat aprovechando el hueco existente entre ambas infraestructuras.

Esta alternativa finaliza unos 150 metros después de su paso de la autovía bajo la Pata Sur o C-32, sobre una pequeña zona de huertas.

Alternativa B

El inicio de esta alternativa es similar a la alternativa anterior, es decir que se origina en la Ronda Litoral, unos 800 metros al Norte del enlace de Cornellá.

En sus 2.600 primeros metros, es común con la alternativa anterior, consistiendo en una ampliación de la ronda litoral.

Llegado este punto se separa de la Ronda Litoral en dirección al puerto para finalizar unos 150 metros después des paso de la alternativa bajo la Pata Sur.

La diferencia entre ambas alternativas estriba en el modo de enlace entre la nueva autovía y la Ronda Litoral.

2.2.3.2. Tramo II

Alternativa A

El inicio de esta alternativa se produce unos 150 m después del paso de la nueva autovía bajo la C-32 o Ronda Dalt. Discurre en sus 740 primeros metros a nivel la primera terraza aluvial del río Llobregat, en su margen izquierda, aprovechando el hueco existente entre el Ramal Ferroviario del Llobregat y la Ronda Litoral.

Tras este subtramo a nivel, esta alternativa se eleva mediante una estructura a través de la cual supera la autovía de Castelldefels.

Tras pasar sobre esta autovía, el trazado vira hacia el sur continuando en viaducto, lo que permite superar la balsa de laminación proyectada por Clabsa y colocarse sobre el cajón de la alternativa 1 ferroviaria que se presenta soterrada en este lugar.

Posteriormente esta alternativa continua mediante la ya citada estructura sobre el ferrocarril, situándose de modo adyacente a la margen izquierda del río Llobregat, sin llegar a invadir su cauce.

El final de esta alternativa se produce unos 200 metros antes de su paso sobre el acceso a la Zona Franca desde el Prat o puente de Mercabarna.

Alternativa B

En inicio de esta alternativa es similar a la anterior, si bien tras pocos metros de recorrido desarrolla una alineación curva que se dirige hacia el río, sobrepasando el falso túnel del ramal ferroviario del Llobregat para a continuación elevarse mediante una estructura que permite superar la Autovía de Castelledefels o B-17.

Tras sobrepasar dicha autovía, el trazado vira nuevamente situándose de modo paralelo al río, pegado a su margen izquierda y sobre una gran estructura, mediante al cual continúa hasta su final, el cual se produce aproximadamente 200 metros antes de su paso sobre el acceso a la Zona Franca desde el Prat.

2.2.3.3. Tramo III

Alternativa A

El inicio de esta alternativa se produce a partir del final de las del tramo anterior, es decir, unos 200 metros antes del paso sobre el puente de Mercabarna. En este lugar el trazado continúa discurriendo mediante una estructura sobre el cajón del ferrocarril.

Mediante dicha estructura se supera este acceso a la zona Franca, para a continuación separarse del ferrocarril, dirigiéndose hacia la entrada del puerto por la Calle 6 de la Zona Franca, en la margen izquierda del cauce natural o antiguo cauce del río Llobregat, el cual debe haber sido previamente rellenado y acondicionado durante la ejecución de las obras de desvío del río que se están llevado a cabo en el momento actual.

La finalización de esta alternativa se produce en la entrada del Puerto de Barcelona, conectando con el vial interno de esta instalación portuaria

Alternativa B

El inicio de esta alternativa es similar a la anterior, unos 200 metros antes del paso de la estructura sobre el puente de Mercabarna.

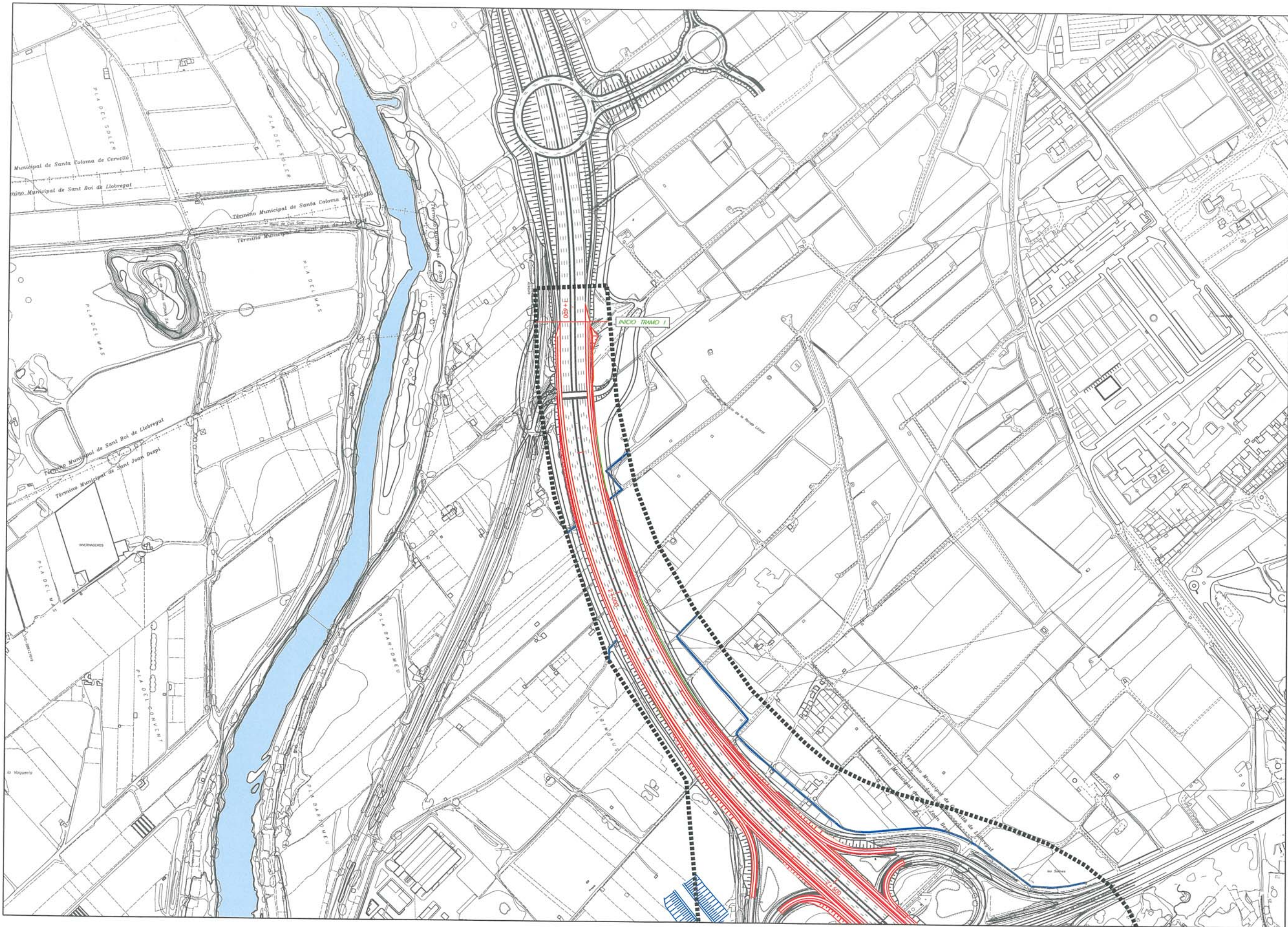
Tras superar este acceso a la Zona Franca, el trazado permanece elevado cruzando sobre el antiguo cauce del río Llobregat, para seguidamente descender, separarse del ferrocarril y discurrir hasta el final por la margen derecha del antiguo cauce del río.

Así mismo y para cualquiera de las dos alternativas de este tramo, se incluye en el Estudio un vial de 1+1 carriles por sentido de circulación de acceso a la terminal ferroviaria de mercancías, la cual se define en el correspondiente apartado ferroviario.

A continuación se adjuntan las plantas de las alternativas viarias estudiadas para el nuevo acceso al puerto de Barcelona.

ANNEX 10 - Form C_1.II.A._Part4

**Non-technical summary of the EIA report for
the Informative study for the project of New
South Rail and Road Accesses to the Port of
Barcelona**



LEYENDA TEMÁTICA

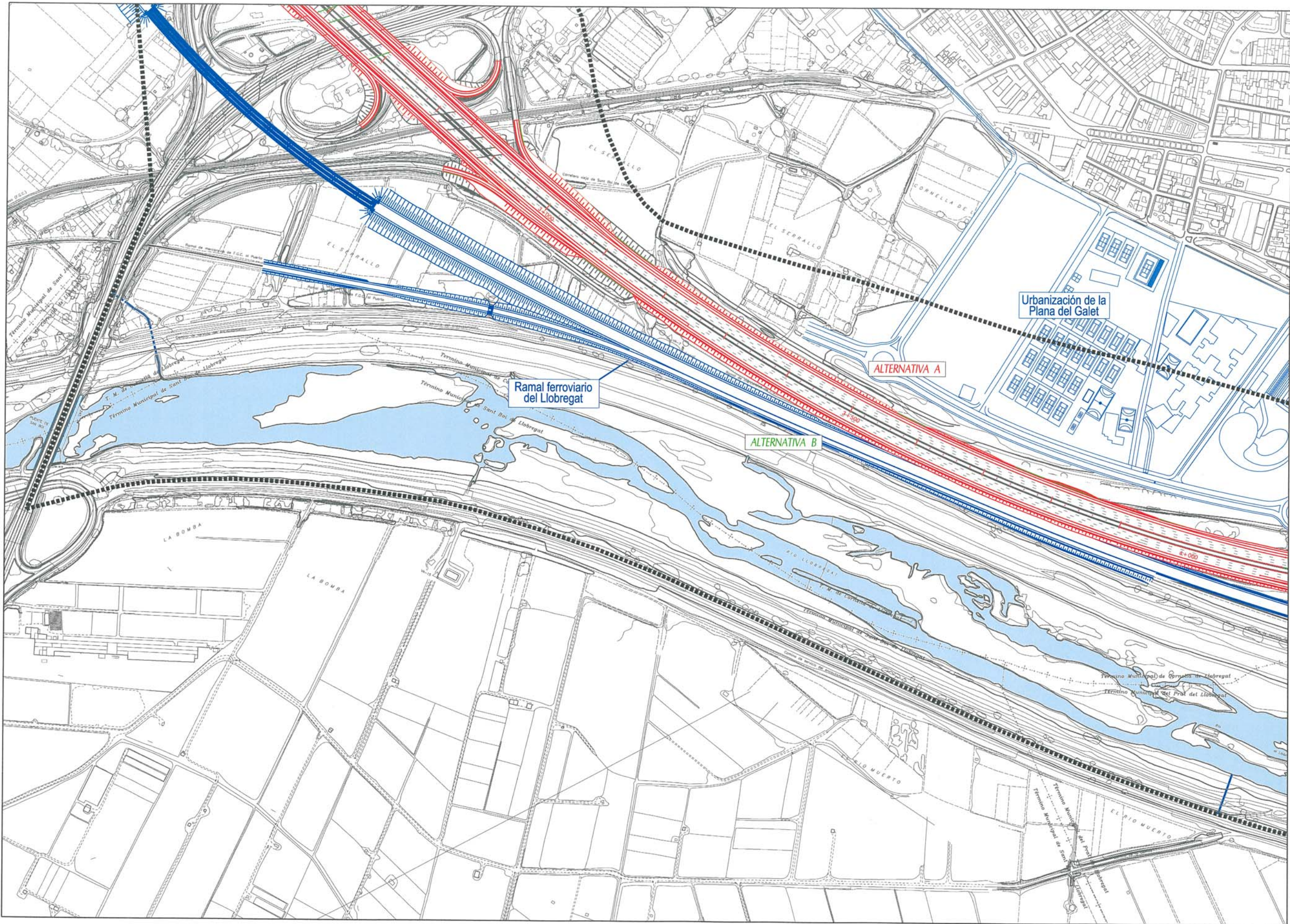
- RÍO LLOBREGAT
- INFRAESTRUCTURAS HIDRÁULICAS

- Alternativa A
- Alternativa B
- Otros proyectos previstos

ESTUDIO INFORMATIVO DEL
 PROYECTO DE LOS NUEVOS ACCESOS SUR,
 FERROVIARIO Y VIARIO AL
 PUERTO DE BARCELONA

(Alternativas viarias)

Escala: 1:2.500 Originales en A1
 Hoja 1 de 7



LEYENDA TEMÁTICA

- RÍO LLOBREGAT
- INFRAESTRUCTURAS HIDRÁULICAS

Urbanización de la Plana del Galet

ALTERNATIVA A

ALTERNATIVA B

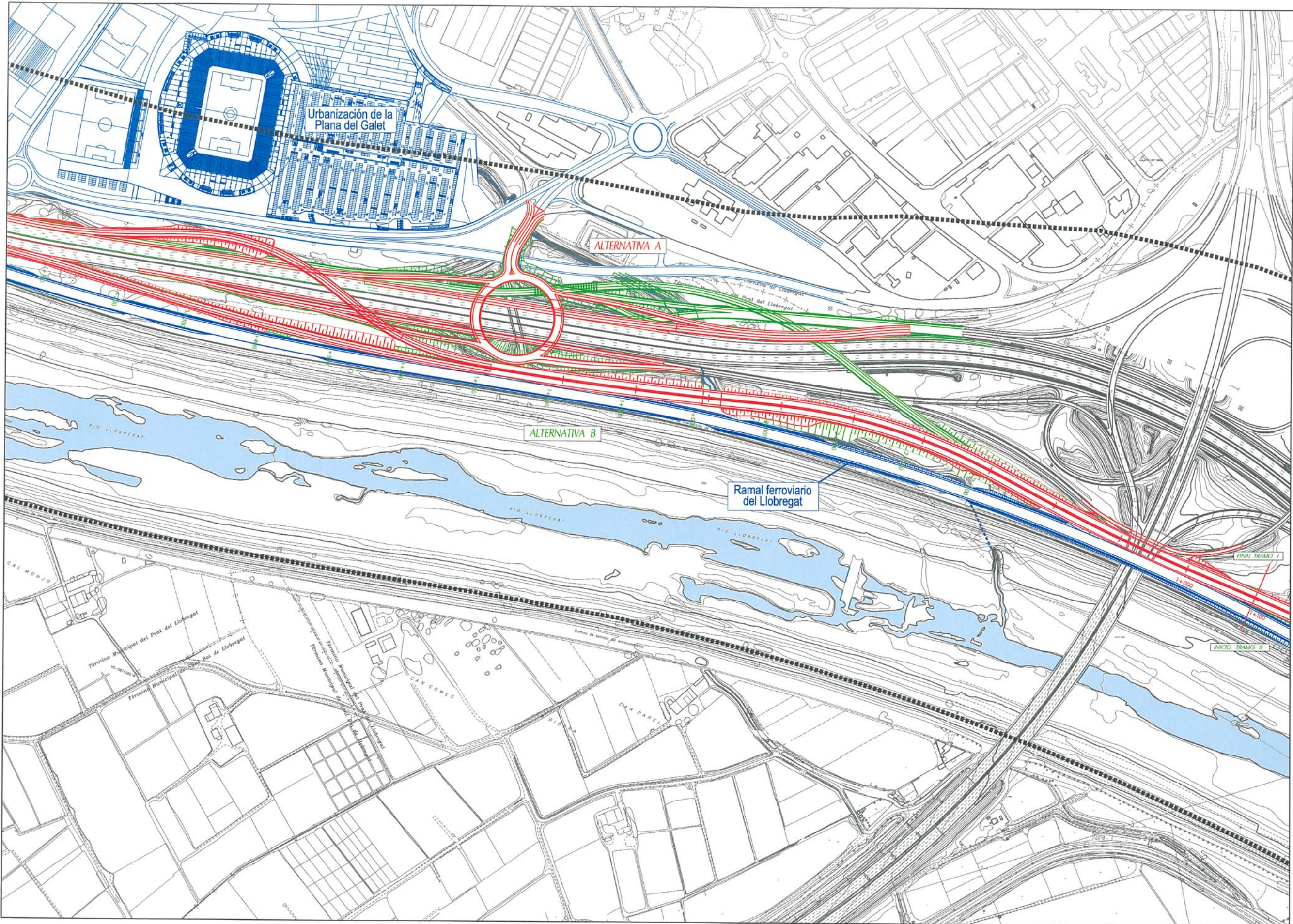
Ramal ferroviario del Llobregat

- Alternativa A
- Alternativa B
- Otros proyectos previstos

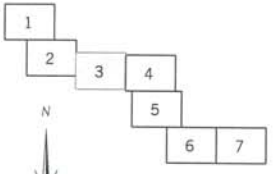
ESTUDIO INFORMATIVO DEL
 PROYECTO DE LOS NUEVOS ACCESOS SUR,
 FERROVIARIO Y VIARIO AL
 PUERTO DE BARCELONA

(Alternativas viarias)

Escala: 1:2.500 Originales en A1
 Hoja 2 de 7



DISTRIBUCIÓN DE MINUTA



LEYENDA TEMÁTICA

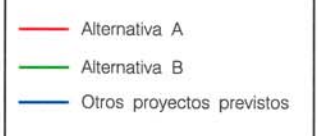
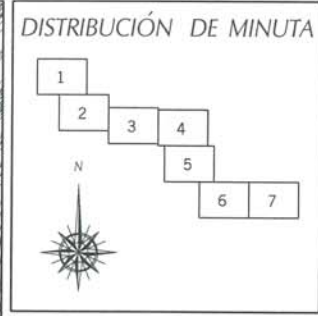
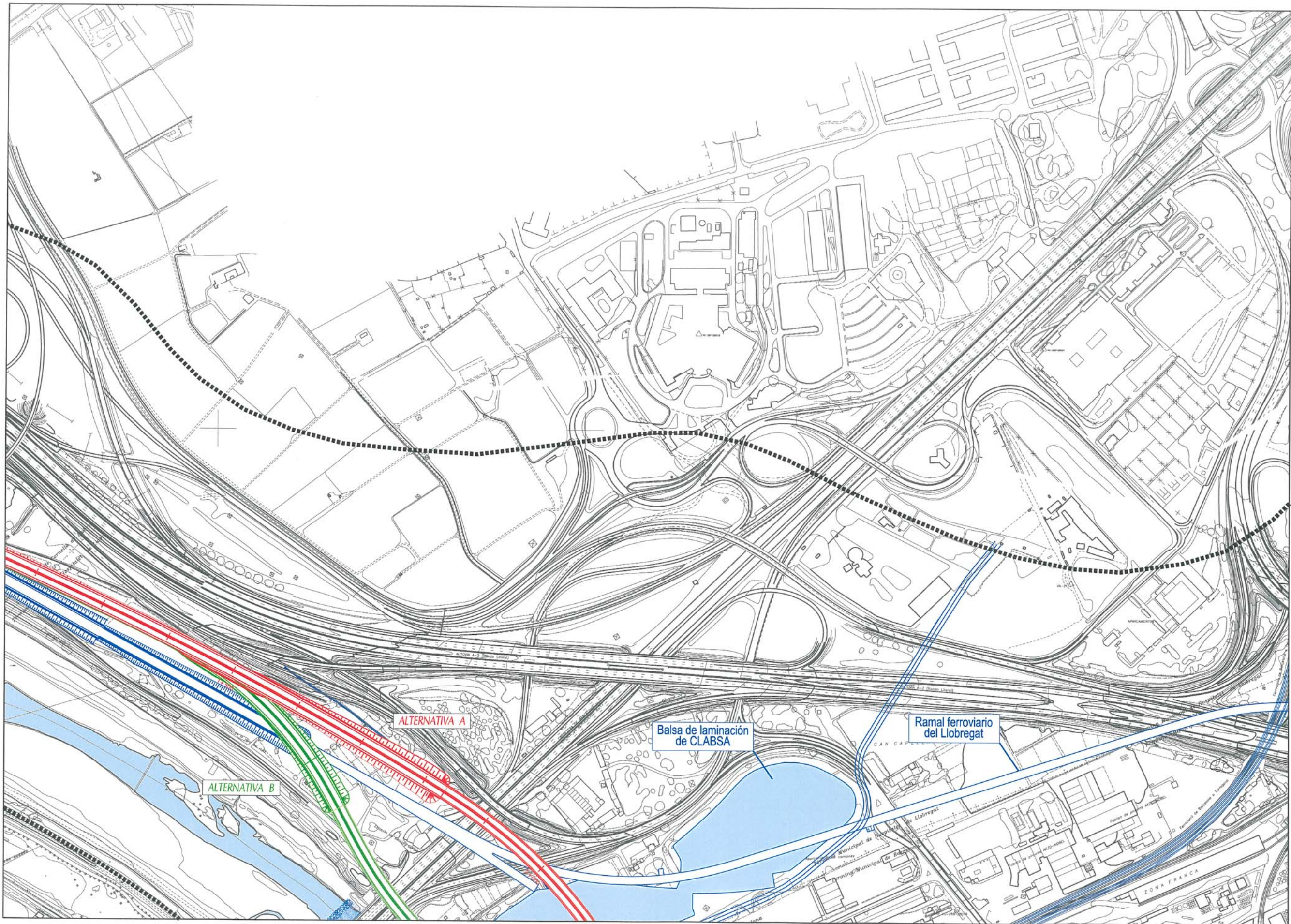
- RÍO LLOBREGAT
- INFRAESTRUCTURAS HIDRÁULICAS

- Alternativa A
- Alternativa B
- Otros proyectos previstos

ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LOS NUEVOS ACCESOS SUR, FERROVIARIO Y VIARIO AL PUERTO DE BARCELONA

(Alternativas viarias)

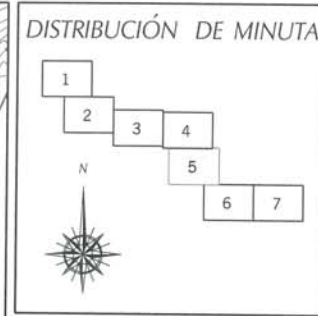
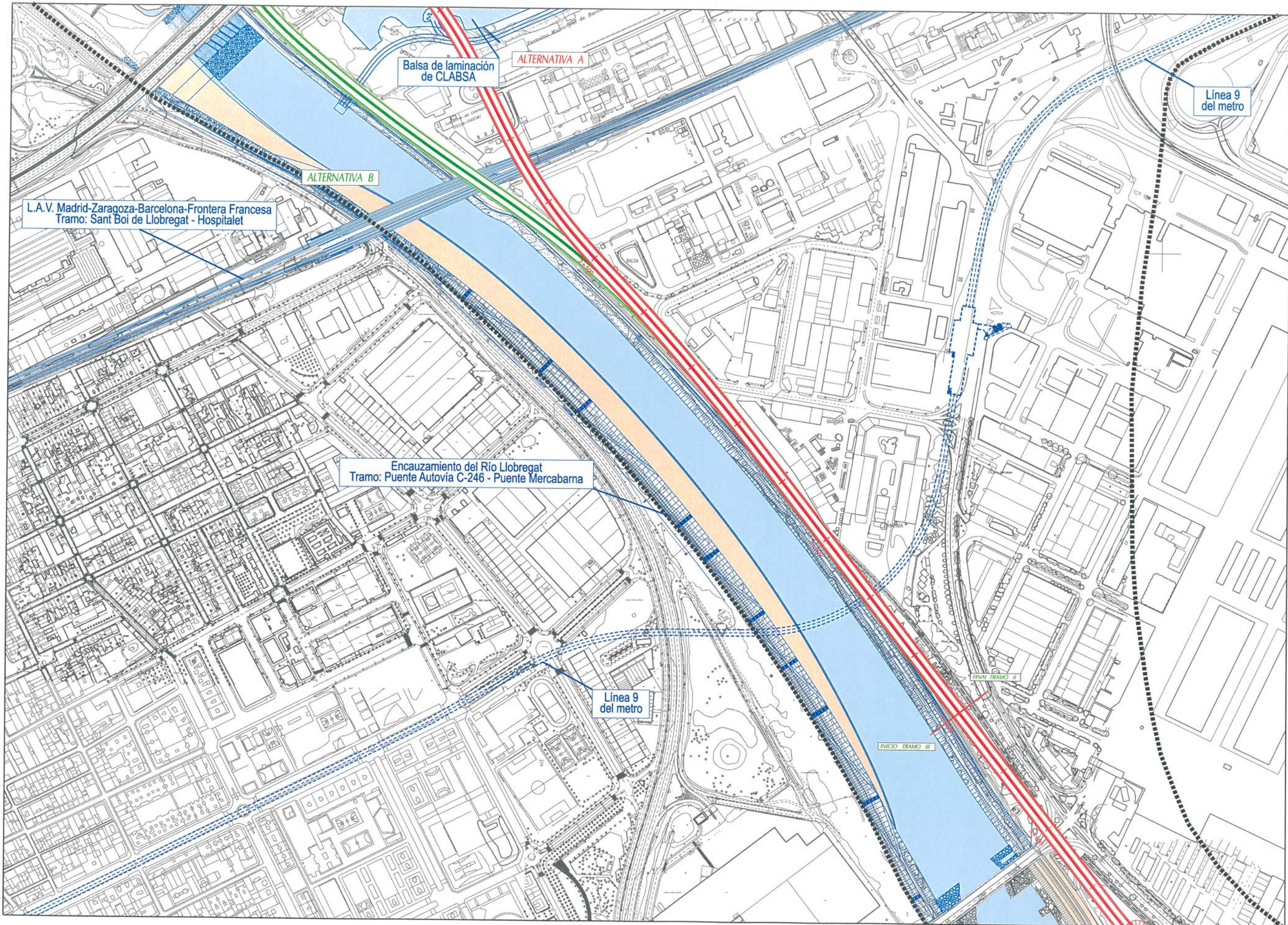
Escala: 1:2.500 Originales en A1
Hoja 3 de 7



ESTUDIO INFORMATIVO DEL
 PROYECTO DE LOS NUEVOS ACCESOS SUR,
 FERROVIARIO Y VIARIO AL
 PUERTO DE BARCELONA

(Alternativas viarias)

Escala: 1:2.500 Originales en A1
 Hoja 4 de 7



LEYENDA TEMÁTICA

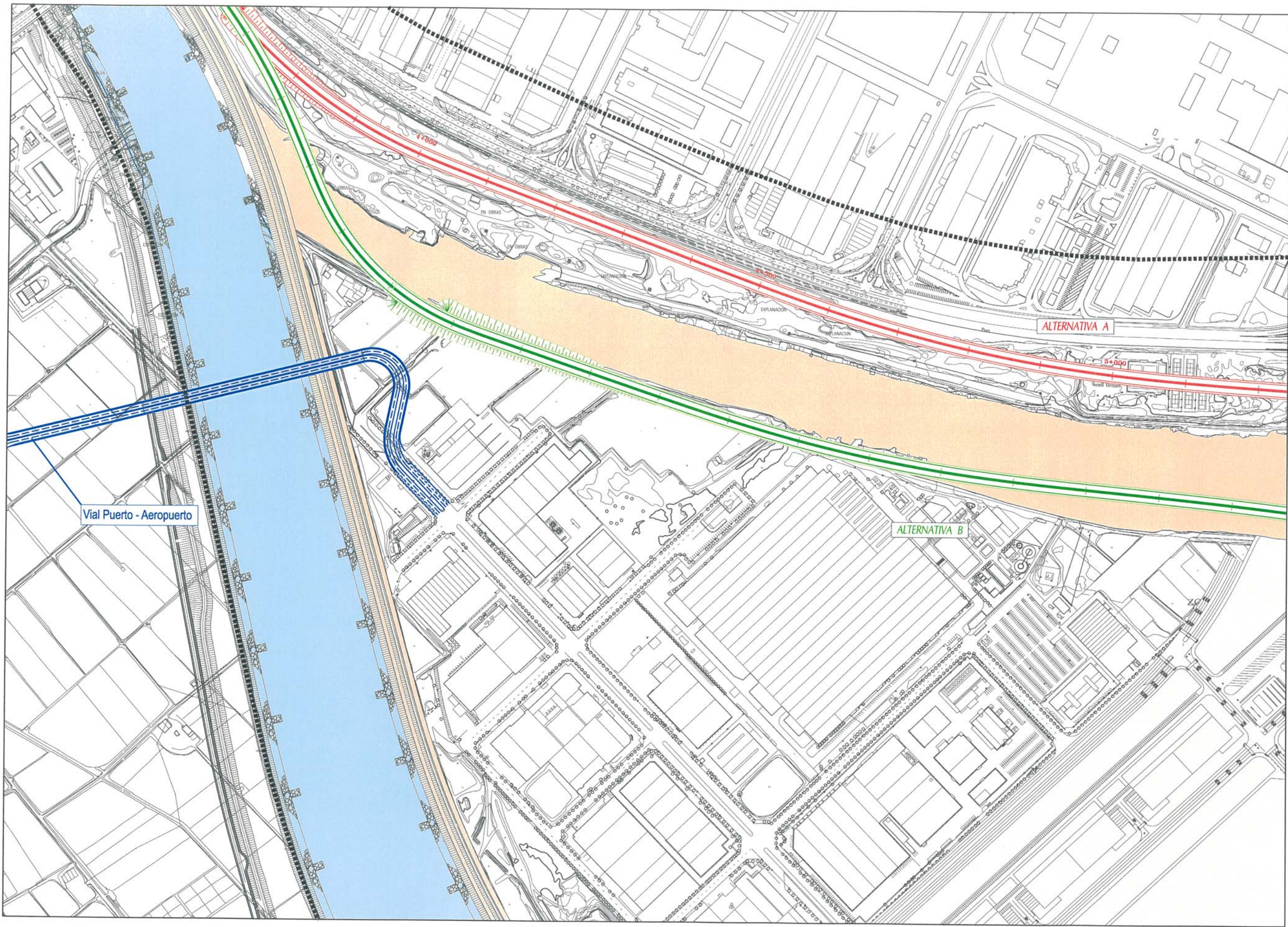
- RÍO LLOBREGAT
- INFRAESTRUCTURAS HIDRÁULICAS

- Alternativa A
- Alternativa B
- Otros proyectos previstos

ESTUDIO INFORMATIVO DEL
 PROYECTO DE LOS NUEVOS ACCESOS SUR,
 FERROVIARIO Y VIARIO AL
 PUERTO DE BARCELONA

(Alternativas viarias)

Escala: 1:2.500 Originales en A1
 Hoja 5 de 7



LEYENDA TEMÁTICA

- RÍO LLOBREGAT
- INFRAESTRUCTURAS HIDRÁULICAS

- Alternativa A
- Alternativa B
- Otros proyectos previstos

ESTUDIO INFORMATIVO DEL
 PROYECTO DE LOS NUEVOS ACCESOS SUR
 FERROVIARIO Y VIARIO AL
 PUERTO DE BARCELONA

(Alternativas viarias)

Escala: 1:2.500 Originales en A1
 Hoja 6 de 7

Vial Puerto - Aeropuerto

ALTERNATIVA A

ALTERNATIVA B

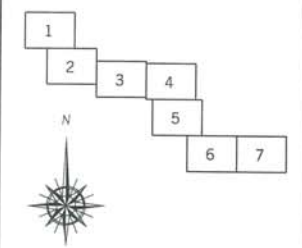
1+000

1+200

5+000



DISTRIBUCIÓN DE MINUTA



LEYENDA TEMÁTICA

- RÍO LLOBREGAT
- INFRAESTRUCTURAS HIDRÁULICAS

- Alternativa A
- Alternativa B
- Otros proyectos previstos

ESTUDIO INFORMATIVO DEL
 PROYECTO DE LOS NUEVOS ACCESOS SUR,
 FERROVIARIO Y VIARIO AL
 PUERTO DE BARCELONA

(Alternativas viarias)

Escala: 1:2.500 Originales en A1
 Hoja 7 de 7

2.2.4. Actuaciones ferroviarias.

Las actuaciones ferroviarias a definir en el Estudio Informativo tienen su origen en el Ramal Ferroviario del Llobregat.

Desde su punto de inicio se dirigen hacia el corredor del río por el cual alcanzan el espacios situado entre los dos cauces del río Llobregat.

A partir del punto de desvío del río se bifurcará por un lado hacia los muelles actuales y por otro hacia una nueva estación de mercancías. Continuando hacia la desembocadura del Llobregat se desarrollarán distintas soluciones que den acceso al Puerto y a la Zona de Actividades Logísticas (ZAL). En su desarrollo el trazado evitará, en lo posible, los cruces a nivel.

A continuación se describen las mencionadas alternativas, clasificadas en función de los tramos en los que se han diferenciado para facilitar su estudio y selección.

2.2.4.1. Tramo I

Alternativa 1.

Esta alternativa comienza a partir del Ramal Ferroviario del Llobregat, en las proximidades de la balsa de laminación prevista por Clabsa al sur del nudo de Bellvitge.

Al igual que el ferrocarril desde el que se origina, discurre en falso túnel, en dirección sur y bajo la balsa de laminación citada y la subestación de transformación de Fecsa-Endesa situada en la calle 43 de Zona Franca.

Tras este punto supera la línea de ferrocarril Barcelona - Tarragona o línea de Vilanova continuando en falso túnel por la margen izquierda del río Llobregat. De este modo se pasa bajo la carretera de acceso a Mercabarna desde el Prat, tras lo cual el ferrocarril asciende a la superficie finalizando este tramo.

Por otra parte esta alternativa incluye un ramal que conecta Can Tunis con el Puerto. Este ramal se inicia a partir de la Línea de Vilanova, en un punto situado a 210 metros al norte del puente metálico de la Calle de la Feixa Llarga, a la altura de las instalaciones de Akzo-Nobel. En su parte inicial discurre en falso túnel paralelo a la línea de Vilanova, pasando bajo el puente de la Feixa Llarga y posteriormente desviarse hacia el sur y enlazar con el otro eje de esta alternativa a la altura de la Calle 11 de la Zona Franca.

Alternativa 2.

Esta alternativa se inicia a partir del ramal ferroviario del Llobregat unos 110 metros al norte de la Calle de la Feixa Llarga, al Nor-oeste de las instalaciones de Akzo-Nobel. Tras su inicio el falso túnel ferroviario describe una trayectoria semicircular, tomando sentido Sur en dirección al río y por debajo de la Calle K de la Zona Franca.

El trazado ferroviario prosigue hacia el puerto bajo esta calle hasta llegar a la margen izquierda del río, por donde continua soterrado hasta superar el acceso a la Zona Franca desde el Prat, donde asciende a la superficie finalizando este tramo.

2.2.4.2. Tramo II

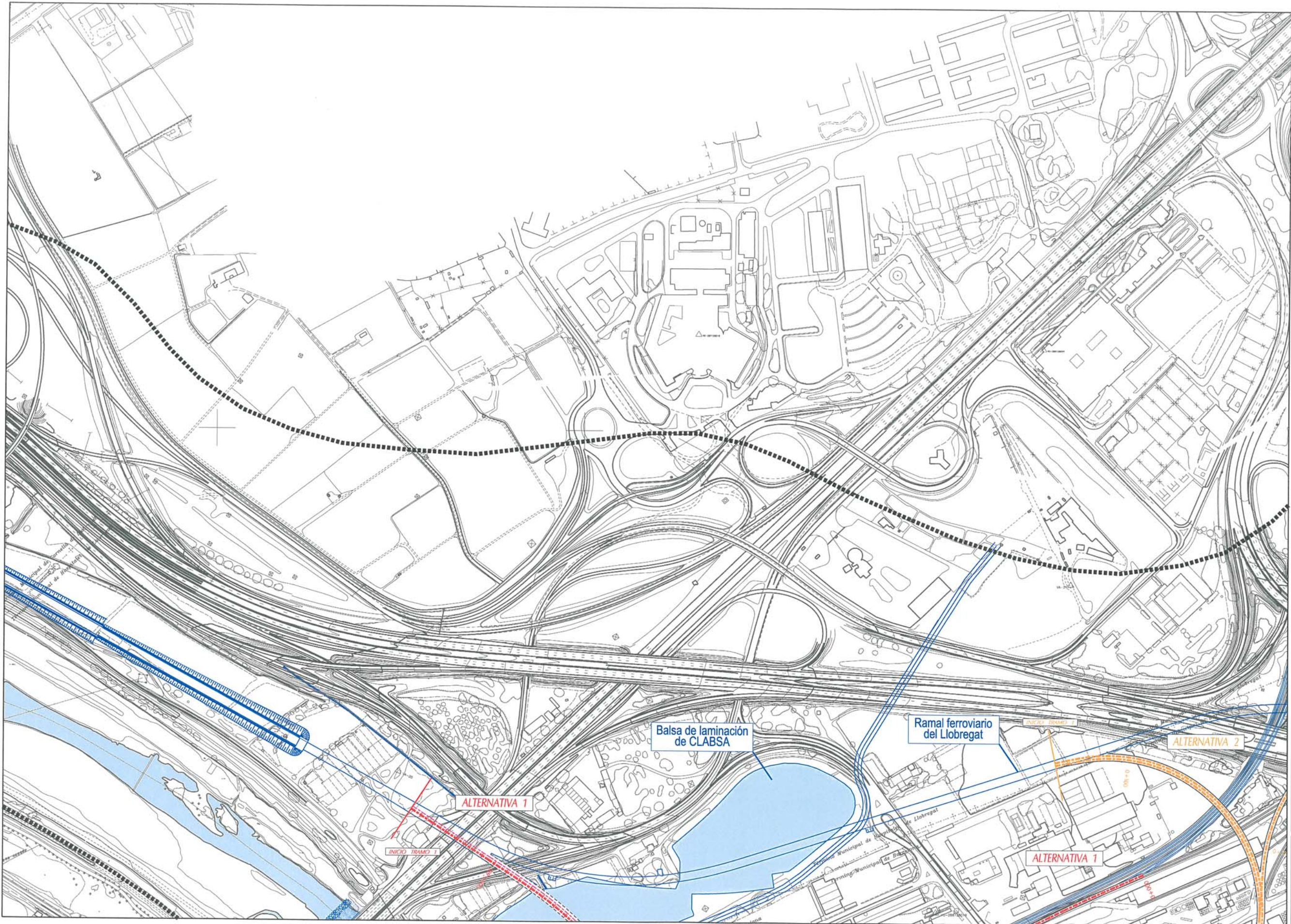
Esta alternativa discurre íntegramente en superficie, comenzando en la margen izquierda del río Llobregat, a la altura del punto de desvío del cauce del Llobregat. El trazado de esta alternativa describe una morfología triangular, conformando un anillo que deja en su interior el Polígono Pratense, la EDAR del Bajo Llobregat y la ZAL II.

Tras su inicio a la altura del punto de desvío del río esta alternativa discurre por la margen izquierda del nuevo cauce del Llobregat, bordeando inicialmente el polígono Pratense y la EDAR del Bajo Llobregat (DEPURBAIX).

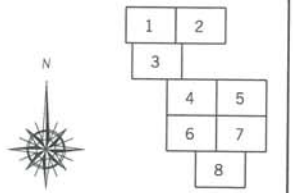
Tras superar las instalaciones de la depuradora, el trazado vira hacia el Nor-Este asentándose paralelo al mar, continuando de este modo hasta llegar a la desembocadura del antiguo cauce del río Llobregat o cauce natural.

En este lugar el trazado vira de nuevo hacia el Oeste, asentándose sobre el antiguo cauce del Llobregat, que previamente habrá sido rellenado como consecuencia de las propias obras de desvío del río. En este lugar se ha previsto la instalación de la estación de recepción- expedición ferroviaria ZAL-Prat. Tras la estación el trazado continúa por el antiguo cauce, hasta llegar al punto de inicio del anillo ferroviario, donde finaliza.

A continuación se adjuntan los planos de las actuaciones ferroviarias






DISTRIBUCIÓN DE MINUTA



LEYENDA TEMÁTICA

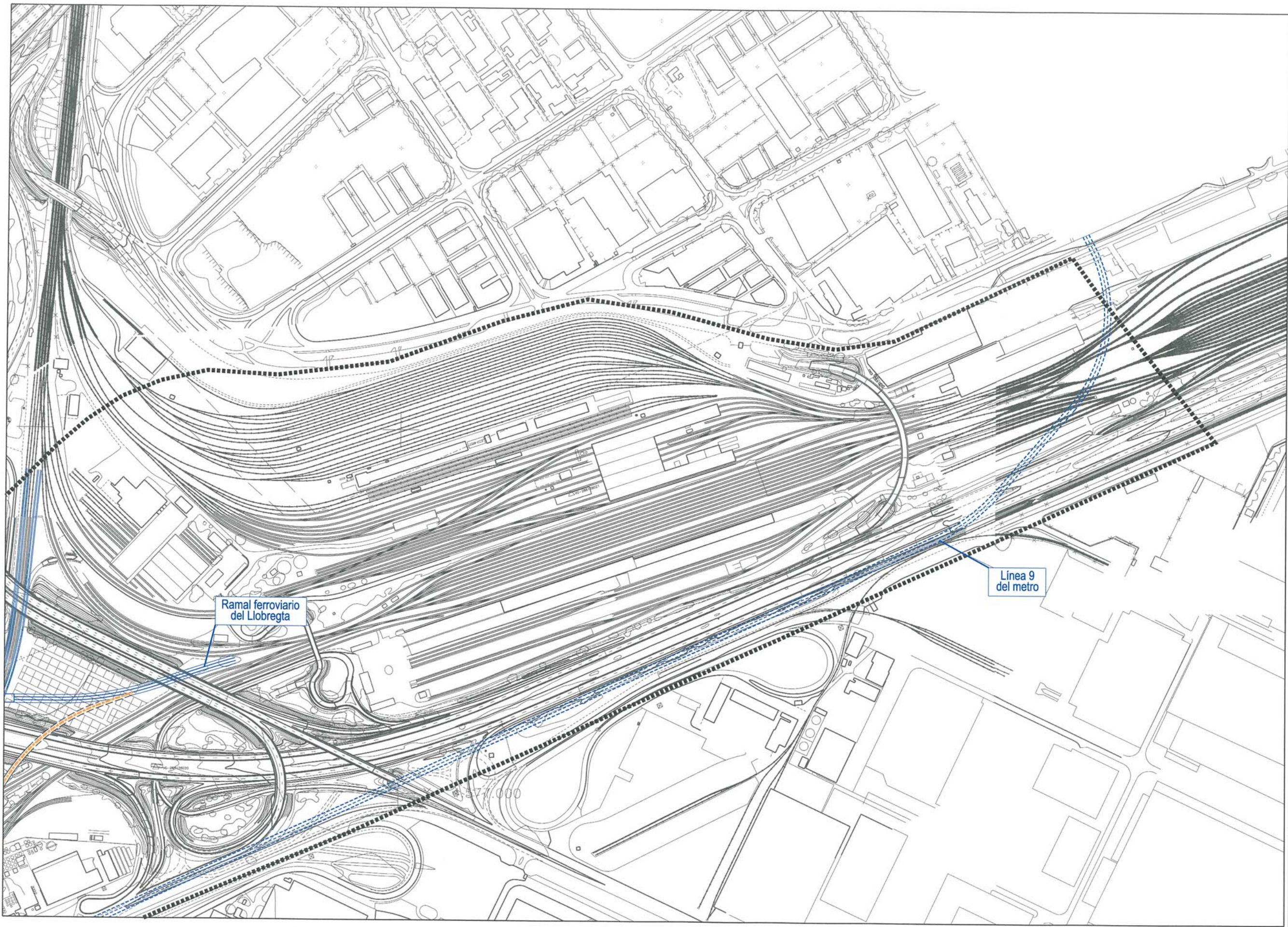
-  RÍO LLOBREGAT
-  INFRAESTRUCTURAS HIDRÁULICAS

-  Alternativa 1
-  Alternativa 2
-  Otros proyectos previstos

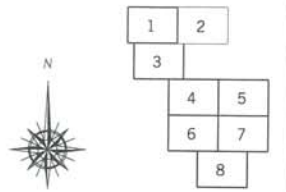
ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LOS NUEVOS ACCESOS SUR, FERROVIARIO Y VIARIO AL PUERTO DE BARCELONA

(Alternativas ferroviarias)

Escala: 1:2.500 Originales en A1
Hoja 1 de 8






DISTRIBUCIÓN DE MINUTA



LEYENDA TEMÁTICA

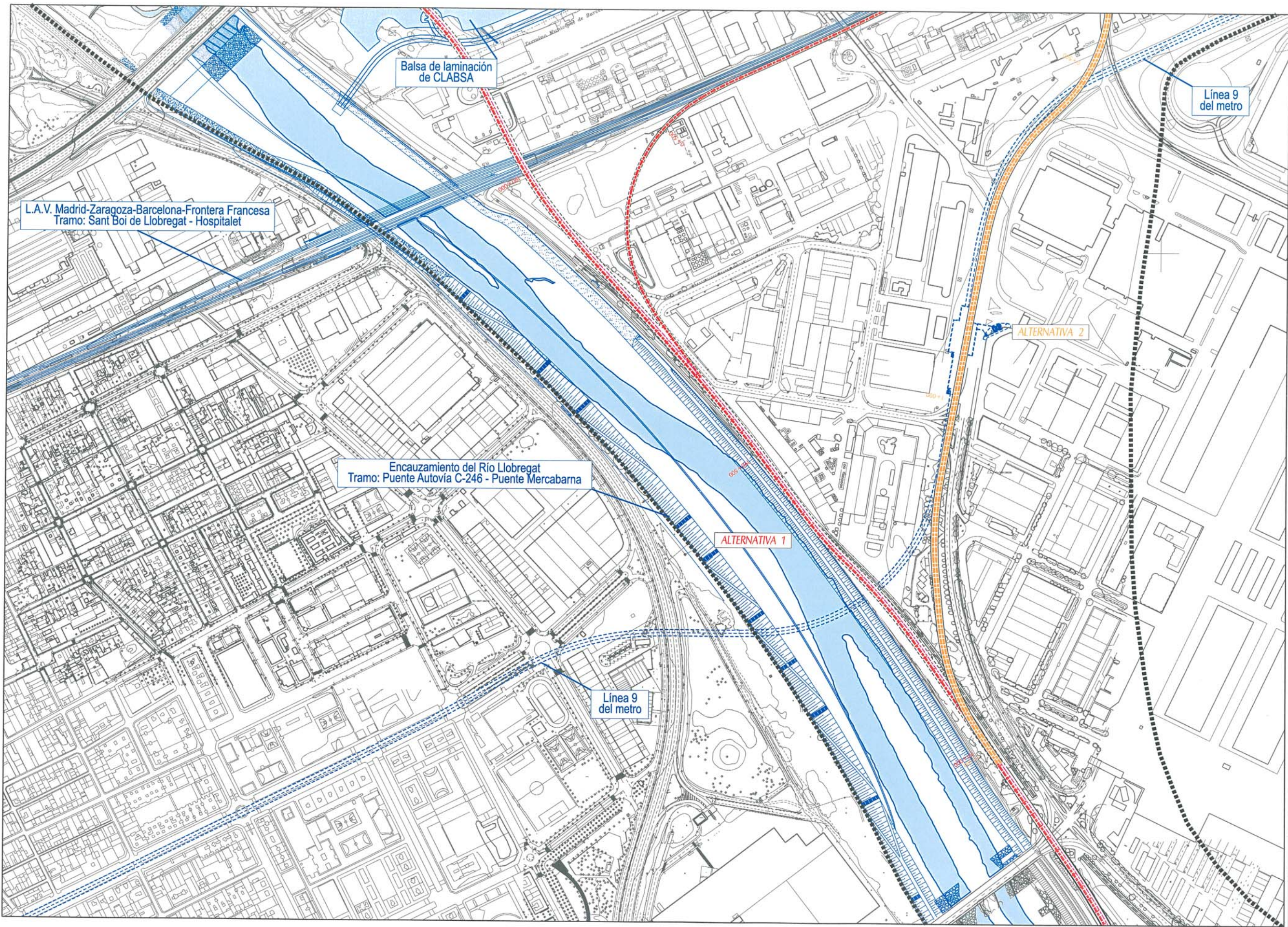
-  RÍO LLOBREGAT
-  INFRAESTRUCTURAS HIDRÁULICAS

-  Alternativa 1
-  Alternativa 2
-  Otros proyectos previstos

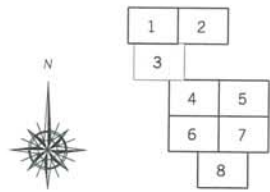
ESTUDIO INFORMATIVO DEL
 PROYECTO DE LOS NUEVOS ACCESOS SUR,
 FERROVIARIO Y VIARIO AL
 PUERTO DE BARCELONA

(Alternativas ferroviarias)

Escala: 1:2.500 Originales en A1
 Hoja 2 de 8



DISTRIBUCIÓN DE MINUTA



LEYENDA TEMÁTICA

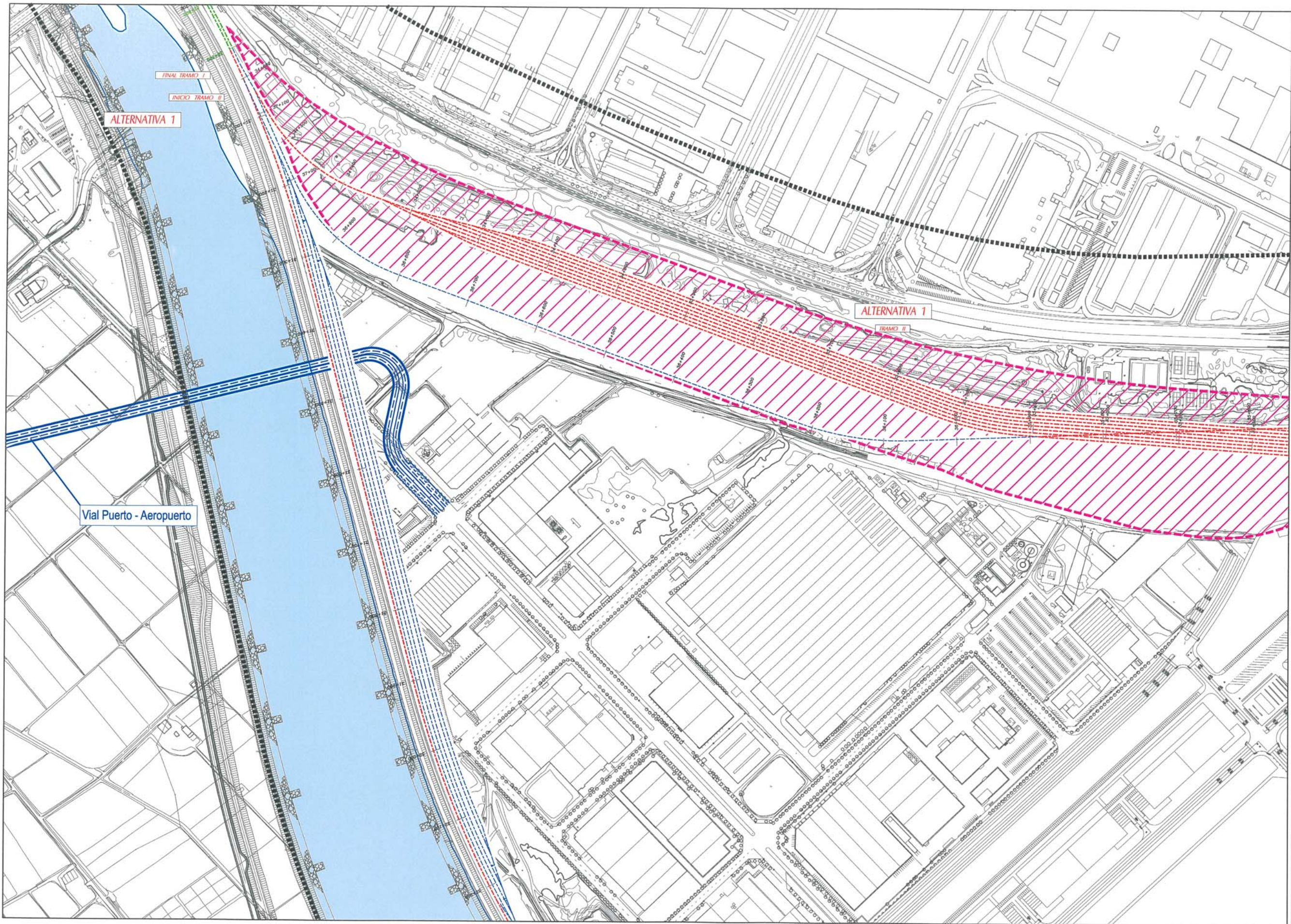
- RÍO LLOBREGAT
- INFRAESTRUCTURAS HIDRÁULICAS

- Alternativa 1
- Alternativa 2
- Otros proyectos previstos

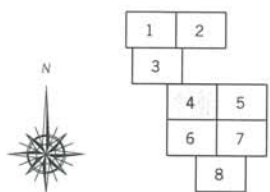
ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LOS NUEVOS ACCESOS SUR FERROVIARIO Y VIARIO AL PUERTO DE BARCELONA

(Alternativas ferroviarias)

Escala: 1:2.500 Originales en A1
Hoja 3 de 8



DISTRIBUCIÓN DE MINUTA



LEYENDA TEMÁTICA

- RÍO LLOBREGAT
- INFRAESTRUCTURAS HIDRAÚLICAS

- Alternativa 1
- Alternativa 2
- Otros proyectos previstos
- Estación de Mercancias

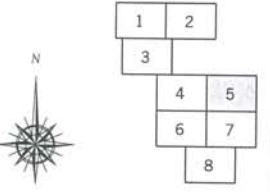
ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LOS NUEVOS ACCESOS SUR, FERROVIARIO Y VIARIO AL PUERTO DE BARCELONA

(Alternativas ferroviarias)

Escala: 1:2.500 Originales en A1
Hoja 4 de 8







DISTRIBUCIÓN DE MINUTA



LEYENDA TEMÁTICA

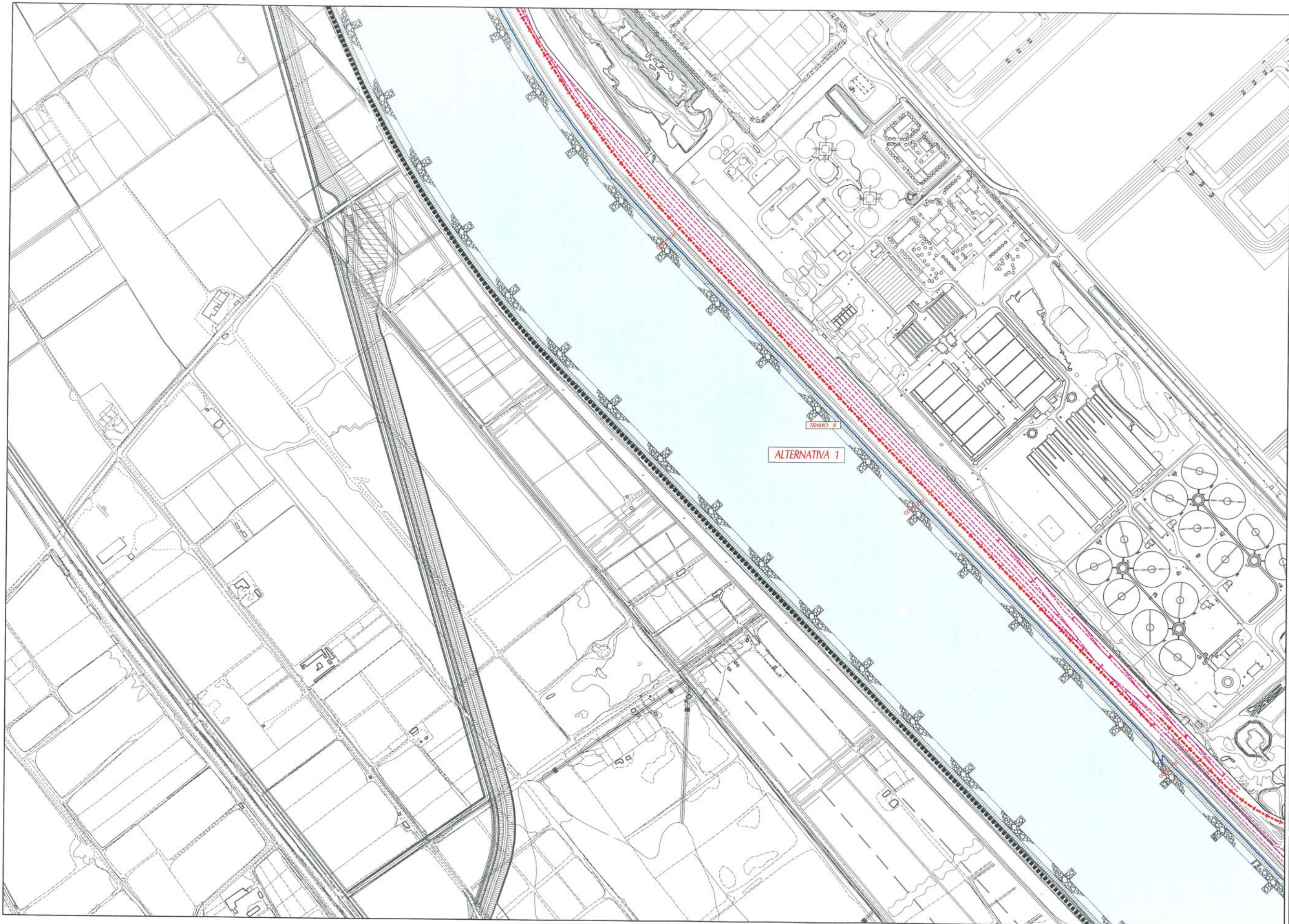
-  RÍO LLOBREGAT
-  INFRAESTRUCTURAS HIDRÁULICAS

-  Alternativa 1
-  Alternativa 2
-  Otros proyectos previstos
-  Estación de Mercancías

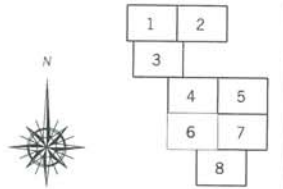
ESTUDIO INFORMATIVO DEL
 PROYECTO DE LOS NUEVOS ACCESOS SUR,
 FERROVIARIO Y VIARIO AL
 PUERTO DE BARCELONA

(Alternativas ferroviarias)

Escala: 1:2.500 Originales en A1
 Hoja 5 de 8






DISTRIBUCIÓN DE MINUTA



LEYENDA TEMÁTICA

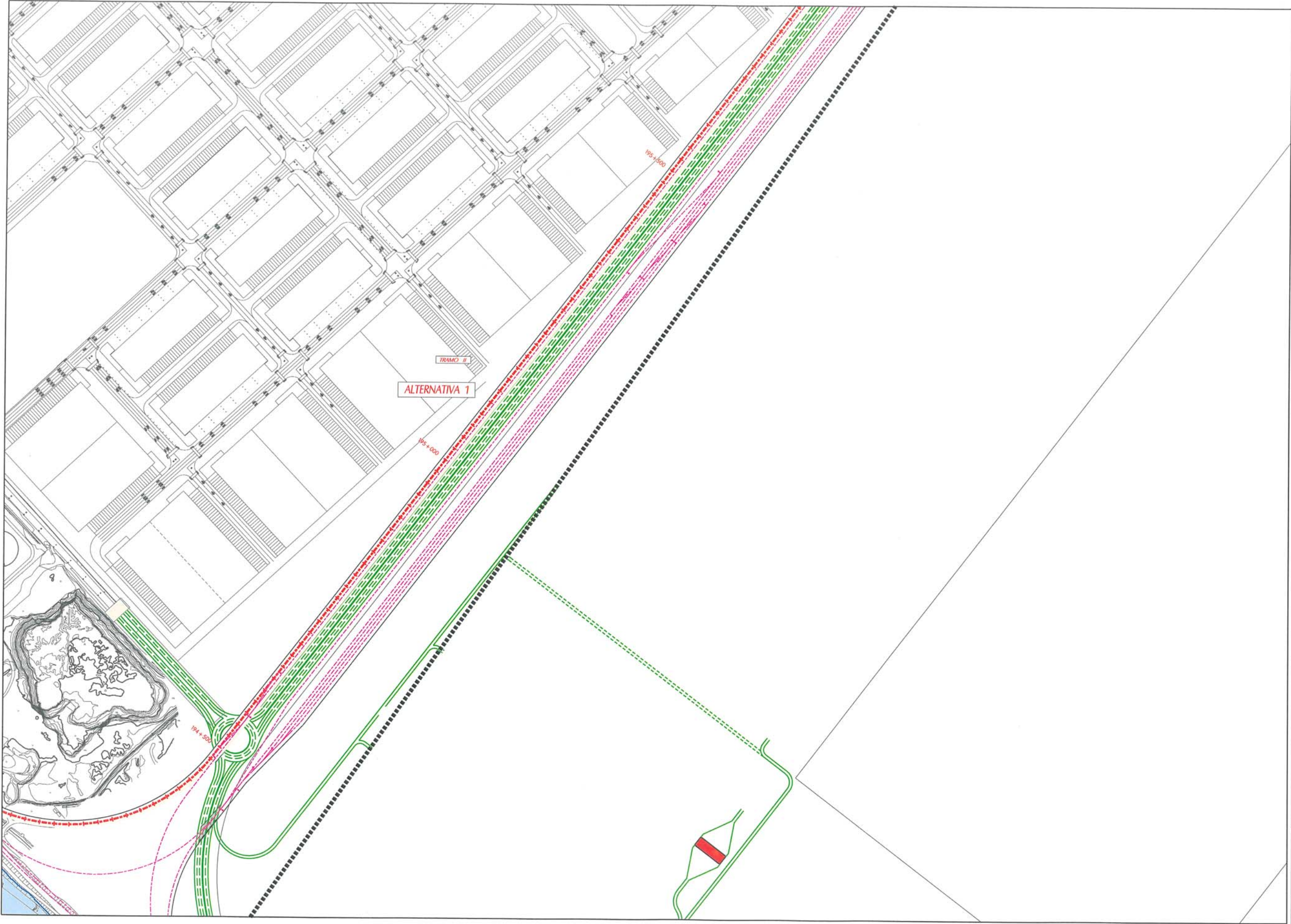
-  RÍO LLOBREGAT
-  INFRAESTRUCTURAS HIDRÁULICAS

-  Alternativa 1
-  Alternativa 2
-  Otros proyectos previstos

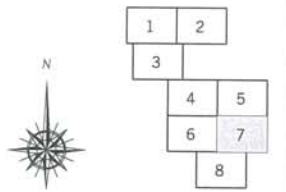
ESTUDIO INFORMATIVO DEL
 PROYECTO DE LOS NUEVOS ACCESOS SUR,
 FERROVIARIO Y VIARIO AL
 PUERTO DE BARCELONA

(Alternativas ferroviarias)

Escala: 1:2.500 Originales en A1
 Hoja 6 de 8






DISTRIBUCIÓN DE MINUTA



LEYENDA TEMÁTICA

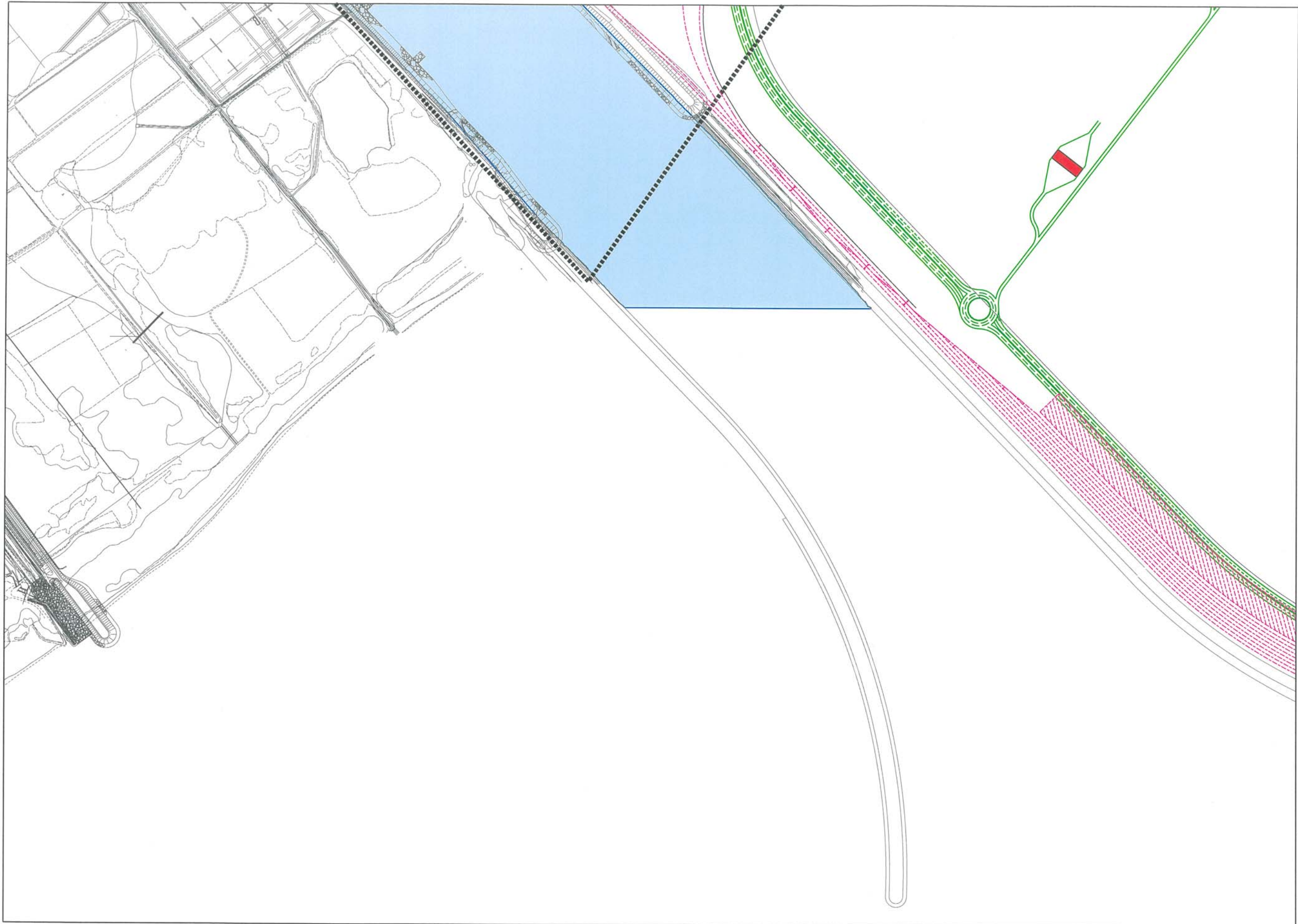
-  RÍO LLOBREGAT
-  INFRAESTRUCTURAS HIDRÁULICAS

-  Alternativa 1
-  Alternativa 2
-  Otros proyectos previstos

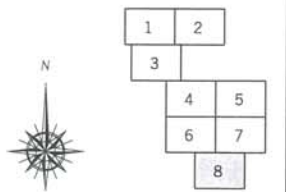
ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LOS NUEVOS ACCESOS SUR, FERROVIARIO Y VIARIO AL PUERTO DE BARCELONA

(Alternativas ferroviarias)

Escala: 1:2.500 Originales en A1
Hoja 7 de 8






DISTRIBUCIÓN DE MINUTA



LEYENDA TEMÁTICA

-  RÍO LLOBREGAT
-  INFRAESTRUCTURAS HIDRÁULICAS

-  Alternativa 1
-  Alternativa 2
-  Otros proyectos previstos

ESTUDIO INFORMATIVO DEL
 PROYECTO DE LOS NUEVOS ACCESOS SUR,
 FERROVIARIO Y VIARIO AL
 PUERTO DE BARCELONA

(Alternativas ferroviarias)

Escala: 1:2.500 Originales en A1
 Hoja 8 de 8

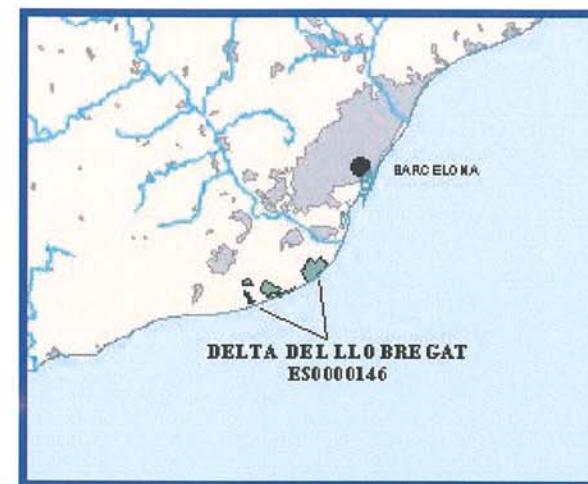
3. Identificación y caracterización de los espacios de la Red Natura 2000 presentes en el ámbito de estudio

Una vez descrita y enmarcada geográficamente la actuación, a continuación se identifican los espacios pertenecientes a la Red Natura 2000 que se encuentran en el ámbito de estudio o adyacentes al mismo.

Como ya se ha indicado en el estudio de impacto ambiental, el único espacio de la Red Natura 2000 existente en el entorno del presente proyecto es el LIC y ZEPA nº **ES0000146. Delta del Llobregat.**

Este espacio, se encuentra conformado por cuatro porciones de terreno, que integran a diversas zonas húmedas interés. Los elementos aglutinados bajo esta denominación son:

- Lagunas de Ca l'Arana y Cal Tet. Las cuales son colindantes con el área de estudio, aunque se encuentran separadas de las actuaciones por el río en su nuevo cauce.
- Estanque de La Ricarda
- El Remolar – Filipines – Pas Vaques
- Balsas del Golf – Marismas de Can Camins
- Riera de Sant Climent
- Estanque de la Murta
- Els Reguerons



La superficie total incluida en esta figura es de 584,69 ha. El delta del Llobregat es el segundo sistema deltaico en importancia en Cataluña, después del delta del Ebro. El conjunto del área representa un modelo de ecosistemas palustres muy ricos y frágiles. Estas lagunas y zonas pantanosas litorales son enclaves de gran interés y notable singularidad, que destacan por la especial diversidad biológica que presentan.

Dichas lagunas conservan una representación significativa de las unidades de paisaje natural de la plana deltaica. Las comunidades vegetales halófilas, de los suelos temporalmente inundados y las helofíticas, de los bordes de los estanques litorales, caracterizan el paisaje de esta zona.

La ornitofauna, tanto de paso en su migración como sedentaria e hivernante, presenta una notable diversidad y los biotopos litorales son poblados por una fauna típica de estos ambientes mediterráneos.

Cabe destacar la singularidad de algunas especies de la flora del litoral, como también de la fauna vertebrada e invertebrada. Sobresale también el especial interés ornítico de los ambientes palustres del delta del Llobregat, que conservan un conjunto de biotopos muy importantes para la avifauna. Así mismo, esta área destaca por la singularidad de la fauna invertebrada de los arenales marinos.

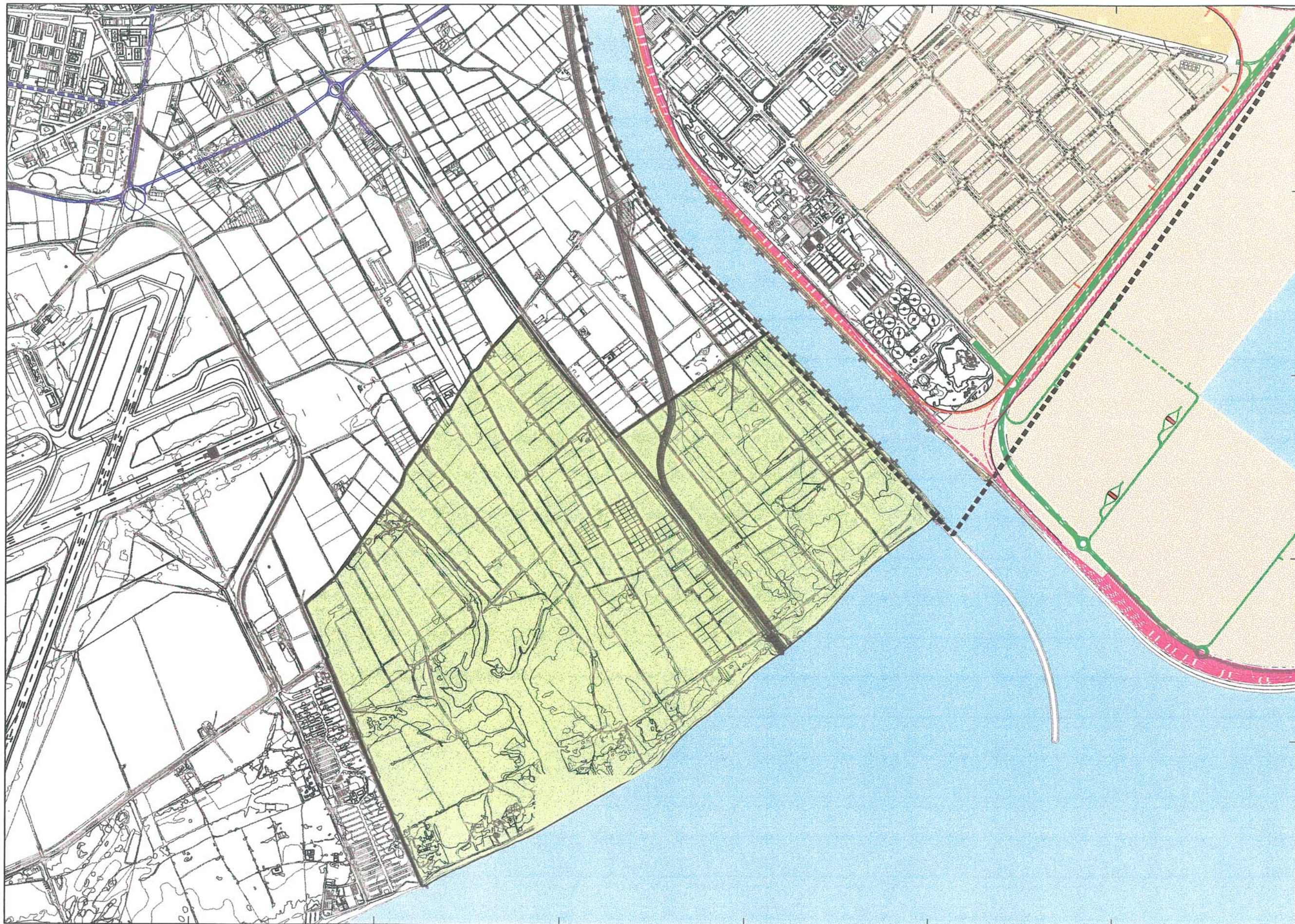
Finalmente indicar que el límite de este espacio natural debe ser modificado en cumplimiento de la condición 3.2 de la *RESOLUCIÓN de 4 de agosto de 1998, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula la declaración de impacto ambiental del proyecto de encauzamiento del río Llobregat desde el*

puente de Mercabarna al mar —solución desvío intermedio— con inclusión del canal de pluviales en la margen izquierda, donde se indica:

“3.2 Ampliación de la ZEPA: Con independencia de las medidas adicionales previstas en el apartado anterior, se considera conveniente la ampliación de la ZEPA número 149 de forma que ésta queda delimitada por la mota de aguas altas de la llanura de inundación, teniendo en cuenta la modificación propuesta para la misma en la condición 1. La conveniencia de la ampliación se basa por una parte en la protección de los hábitat naturales que se crean y se mejoran en la llanura de inundación, que favorecerá a las poblaciones de las especies existentes en el área y el asentamiento de otras nuevas debido a las nuevas condiciones de vegetación y su previsible evolución. Por otra parte, la remodelación de la ZEPA redundará en una mayor eficacia de la gestión que se conseguirá con un nivel de protección adecuado y unitario para el nuevo espacio.

A la vista de lo anterior, el órgano competente de la Generalidad de Cataluña analizará la conveniencia de la posible ampliación y, en consecuencia, realizarán las gestiones necesarias para su declaración.”

En las siguiente páginas se adjuntan las fichas de descripción de este lugar de la Red Natura 2000, seguido de un plano en el que se ubican las zonas más cercanas de este lugar en referencia al área de estudio y a las actuaciones contenidas en este proyecto



DISTRIBUCIÓN DE MINUTA



LEYENDA TEMÁTICA

- ■ ■ ■ ■ Area de Estudio
- ■ ■ ■ ■ ES 0000146 LIC y ZEPA Delta del Llobregat

Estudio informativo del proyecto de los nuevos accesos sur, ferroviario y viario al puerto de Barcelona

Red Natura 2000

Escala: 1:15.000 Originals en A3
Hoja 1 de 1

Nombre	Delta del Llobregat		
Código	ES0000146		
Tipo	C		
Región Biogeográfica	Mediterranea		

Área	584,69			Cumplimentación	199712
Perímetro				Actualización	
Latitud	N	41°	18'	0"	Propuesta LIC
Longitud	E	2°	6'	59"	Designación LIC
Altitud	-1,00 / 9,00			Propuesta ZEPA	199407
Altitud Medi	2,00			Propuesta ZEC	

Características

Calidad

Segundo sistema deltaico de Catalunya

Ecosistemas palustres ricos y frágiles

Fauna ornítica destacada

Vulnerabilidad

Salinización

Contaminación

Presión antrópica

Infraestructuras

Designación**Tipos de Hábitat**

Código	Descripción	Cobertura	Represent.	Sup.Rel.	Conserv.	V.Global
1150	Lagunas	1,00	C	C	C	C
1210	Vegetación anual pionera sobre desechos marinos acumulados	1,00	C	C	C	C
1310	Vegetación anual pionera con Salicornia y otras de zonas fangosas o arenosas	1,00	B	C	B	B
1320	Pastizales de Spartina (Spartinion)	5,00	A	C	A	B
1410	Pastizales salinos mediterráneos (Juncetalia maritimi)	6,00	C	C	C	C
1420	Matorrales halófilos mediterráneos y termoatlánticos (Arthrocnemalia fruticosae)	1,00	B	C	B	B
2110	Dunas móviles con vegetación embrionaria	1,00	B	C	B	B
2120	Dunas móviles de litoral con Ammophila arenaria (dunas blancas)	1,00	C	C	C	C
2210	Dunas fijas de litoral del Crucianellion maritimae	1,00	C	C	C	C
2270	Bosques de dunas con Pinus pinea, Pinus pinaster o ambos	6,00	B	C	B	B
3140	Aguas oligo-mesotróficas calcáreas con vegetación béntica con formaciones de caraceas	1,00	C	C	C	C
7210	Turberas calcáreas de Cladium mariscus y Carex davalliana	1,00	B	C	B	B

Mamíferos

An.II	Cod.Tax.	Código	Nombre	Residen.	Reproduc.	Invern.	Migrat.	Pob.	Cons.	Aislam.	V.Glob.
Y		1304	Rhinolophus ferrum-equinum	P				C	C	C	C
Y		1324	Myotis myotis	P				C	C	C	C

Aves

An.II	Cod.Tax.	Código	Nombre	Residen.	Reproduc.	Invern.	Migrat.	Pob.	Cons.	Aislam.	V.Glob.
Y		A001	Gavia stellata			i3		C	B	C	C
Y		A002	Gavia arctica			i2		C	B	C	C
Y		A007	Podiceps auritus			i		C	B	C	C
Y		A010	Calonectris diomedea			2000i		C	B	C	A
Y		A021	Botaurus stellaris		i	i		C	B	B	A
Y		A022	Ixobrychus minutus		p25	<i5		C	B	C	A
Y		A023	Nycticorax nycticorax			i3		C	B	C	A
Y		A024	Ardeola ralloides			10i		C	B	C	A
Y		A026	Egretta garzetta		p3	>i50		C	B	C	A
Y		A027	Egretta alba			5i		C	B	C	C
Y		A029	Ardea purpurea		p3			C	B	C	A
Y		A030	Ciconia nigra			3i		C	B	C	C
Y		A031	Ciconia ciconia			>20i		C	B	C	B
Y		A032	Plegadis falcinellus			i1		C	B	C	C
Y		A034	Platalea leucorodia			1i		C	B	C	B
Y		A035	Phoenicopterus ruber			i30		C	B	C	B
Y		A060	Aythya nyroca			i5		C	B	C	A
Y		A072	Pernis apivorus			100i		C	B	C	C
Y		A073	Milvus migrans			10i		C	B	C	C
Y		A074	Milvus milvus			<i2		C	B	C	C
Y		A080	Circaetus gallicus			2i		C	B	C	C
Y		A081	Circus aeruginosus		p2	i14		C	B	C	A
Y		A082	Circus cyaneus			i2		C	B	C	C
Y		A084	Circus pygargus			10i		C	B	C	C
Y		A092	Hieraaetus pennatus			i2		C	B	C	C
Y		A093	Hieraaetus fasciatus			2i		C	B	C	C
Y		A094	Pandion haliaetus			10i		C	B	C	B
Y		A095	Falco naumanni			1i		C	B	C	C
Y		A098	Falco columbarius			i2		C	B	C	C
Y		A100	Falco eleonora			<20i		C	B	C	B
Y		A103	Falco peregrinus		i2			C	B	C	C
Y		A119	Porzana porzana			i2		C	B	C	B
Y		A120	Porzana parva			>10i		C	B	C	A
Y		A121	Porzana pusilla		p1			C	B	C	A
Y		A122	Crex crex	P				C	B	C	A
Y		A127	Grus grus	P				C	B	C	C
Y		A132	Recurvirostra avosetta	P				C	B	C	C
Y		A133	Burhinus oedinenus			i1		C	B	C	B
Y		A135	Glareola pratincola			>10i		C	B	C	A
Y		A140	Pluvialis apricaria			i1100		C	B	C	A
Y		A157	Limosa lapponica	P				C	B	C	A
Y		A166	Tringa glareola			<i5		C	B	C	A
Y		A176	Larus melanocephalus			<i15000		B	B	C	A
Y		A180	Larus genei	P				C	B	C	A
Y		A181	Larus audouinii			<i5		C	B	C	A

Y	A189	Gelochelidon nilotica	P		C	B	C	A
Y	A191	Sterna sandvicensis		>i230	C	B	C	A
Y	A193	Sterna hirundo		<i5	C	B	C	A
Y	A195	Sterna albifrons		pl	C	B	C	A
Y	A196	Chlidonias hybridus		pl	C	B	C	A
Y	A197	Chlidonias niger		>2000i	C	B	C	A
Y	A222	Asio flammeus		<i5	C	B	C	B
Y	A224	Caprimulgus europaeus		i	C	B	C	C
Y	A229	Alcedo atthis		>i15	C	B	C	A
Y	A231	Coracias garrulus	P	1-5i	C	B	C	C
Y	A243	Calandrella brachydactyla		i	C	B	C	B
Y	A246	Lullula arborea		i	C	B	C	C
Y	A272	Luscinia svecica		i	C	B	C	C
Y	A293	Acrocephalus melanopogon		i i	C	B	C	A
Y	A294	Acrocephalus paludicola		i i	C	B	C	A
Y	A302	Sylvia undata		i i	C	B	C	B
Y	A338	Lanius collurio	P		C	B	C	C
Y	A339	Lanius minor		i	C	B	C	C
Y	A379	Emberiza hortulana	P		C	B	C	C

Anfibios y Reptiles

An.II	Cod.Tax.	Código	Nombre	Residen.	Reproduc.	Invern.	Migrat.	Pob.	Cons.	Aislam.	V.Glob.
Y		1221	Mauremys leprosa	P				C	B	B	B

Peces

An.II	Cod.Tax.	Código	Nombre	Residen.	Reproduc.	Invern.	Migrat.	Pob.	Cons.	Aislam.	V.Glob.
Y		1151	Aphanius iberus	P				B	B	A	B

Invertebrados

An.II	Cod.Tax.	Código	Nombre	Residen.	Reproduc.	Inver.	Migrat.	Pob.	Cons.	Aislam.	V.Glob.
Y		1016	Vertigo moulinsiana	P				C	B	C	C

Plantas

An.II	Cod.Tax.	Código	Nombre	Residen.	Pob.	Cons.	Aislam.	V.Glob.
Y		1581	Kosteletzky pentacarpos	P	B	B	A	A

4. Objetivos de conservación

En la actualidad la Comunidad Autónoma de Cataluña no ha definido objetivos de conservación ni plan de gestión para los espacios de la Red Natura 2000 existentes en su territorio, por lo que los objetivos de conservación de estos espacios se limitan a los definidos en la legislación europea y estatal de referencia.

Por tanto, como objetivos de conservación solo se puede citar lo que se recoge en la Directiva 92/43/CEE, del Consejo, de 21 de mayo, relativa a la conservación de los hábitat naturales y de la fauna y flora silvestres (Directiva de Hábitat) y en el Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitat naturales y de la fauna y flora silvestres, que traspone la mencionada Directiva Comunitaria al ordenamiento jurídico español.

El artículo 2.1 de la Directiva 92/43/CEE incluye lo que deben ser los objetivos de conservación, ya que esta directiva ".....tiene por objeto contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitat naturales y de la fauna y flora silvestres en el territorio europeo de los Estados miembros al que se aplica el Tratado".

Por otra parte, el artículo 3.1. de esta Directiva dice que "se crea una red ecológica europea coherente de zonas especiales de conservación, denominada <Natura 2000>. Dicha red, compuesta por los lugares que alberguen tipos de hábitat naturales que figuran en el Anexo I y de hábitat de especies que figuran en el Anexo II, deberá garantizar el mantenimiento o, en su caso, el restablecimiento, en un Estado de conservación favorable, de los tipos de hábitat naturales y de los hábitat de las especies de que se trate en su área de distribución natural.

La red Natura 2000 incluirá asimismo las zonas de protección especiales designadas por los Estados miembros con arreglo a las disposiciones de la Directiva 79/409/CEE".

Por su parte el Real Decreto 1997/1995, incluye en el artículo 6.1 que "respecto de las zonas especiales de conservación, las Comunidades Autónomas correspondientes fijaran las medidas de conservación necesarias que implicaran, en su caso, adecuados planes de gestión, específicos a los lugares o integrados en otros planes de desarrollo, y las apropiadas medidas reglamentarias, administrativas o contractuales, que respondan a las exigencias

ecológicas de los tipos de hábitat naturales del anexo I y de las especies del anexo II presentes en los lugares".

5. Valoración de las afecciones

La solución propuesta en el presente Estudio Informativo y su Estudio de Impacto Ambiental discurre a aproximadamente 200 metros del límite de este espacio en su punto más cercano.

Además, la alternativa propuesta discurre por el lado norte del nuevo cauce del río Llobregat mientras que el límite de este LIC y ZEPA se encuentra en el lado contrario del río, por lo tanto, este cauce discurre entre el espacio natural y las actuaciones propuestas.

Por ello se considera que la afección a este espacio no pone en peligro sus objetivos de conservación, considerándose la afección como NO APRECIABLE desde un punto de vista global.

6. Medidas preventivas y correctoras

No se plantean medidas compensatorias para los espacios de la Red Natura 2000 debido a que las actuaciones analizadas en el presente Estudio de Impacto Ambiental no producen afecciones directas a dichos lugares.

Por otra parte, se debe significar que varios de los proyectos cuyas obras se están desarrollando en la actualidad en el área de estudio o sus proximidades contemplan importantes medidas compensatorias sobre los espacios de la Red Natura 2000 existentes en la zona.

De este modo se debe reseñar, que estos proyectos cuentan con su correspondiente Declaración de Impacto Ambiental, en la que se establecen varias medidas compensatorias de muy diversa índole.

ANNEX 12 - Form C_3.II.C._Part1

**Non-technical summary of the EIA report for
the new proposal and prorogation of the
project of New South Rail and Road Accesses
to the Port of Barcelona**



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL
DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL
DE FERROCARRILES

NUEVOS ACCESOS SUR, FERROVIARIO Y VIARIO,
AL PUERTO DE BARCELONA

PROPUESTA DE NUEVA ALTERNATIVA
Y PRÓRROGA DE LA DIA

ineco

SEPTIEMBRE 2012

PROPUESTA DE NUEVA ALTERNATIVA Y PRÓRROGA DE LA DIA

1. Introducción y objeto	1
1.1. Introducción	1
1.2. Justificación y objeto.....	1
2. Descripción de soluciones.....	2
2.1. Solución ferroviaria.....	2
2.2. Solución viaria	6
3. Análisis de condicionantes ambientales.....	6
3.1. Situación fónica o de sosiego público.....	7
3.2. Geología	7
3.3. Hidrología superficial	7
3.4. Hidrología subterránea	8
3.5. Vegetación.....	8
3.6. Fauna	9
3.7. Espacios protegidos	10
3.8. Patrimonio cultural.....	10
4. Síntesis y conclusiones	12
5. Planos.....	14

Apéndice nº 1 Declaración de Impacto Ambiental

1. Introducción y objeto

1.1. Introducción

La Secretaría General para la prevención de la contaminación y el cambio climático formuló Declaración de Impacto Ambiental (en adelante DIA) favorable sobre el «Estudio Informativo del Proyecto de los Nuevos accesos sur, ferroviario y viario, al Puerto de Barcelona», el 14 de septiembre de 2007, y se publicó en el B.O.E. de fecha 8 de octubre de 2007. El texto íntegro de la DIA se incluye en el Apéndice nº 1.

Con fecha 24 de octubre de 2007 se publicó en el B.O.E. la resolución de 22 de octubre de 2007 por la que la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación aprobó el «Estudio Informativo del Proyecto de los Nuevos Accesos Sur, Ferroviario y Viario, al Puerto de Barcelona».

Hay que destacar que la Declaración de Impacto Ambiental antes mencionada, está a punto de caducar conforme a la legislación vigente, la cual fija un periodo de validez de cinco años para la DIA de aquellos proyectos que una vez autorizados por la Administración General del Estado no hayan comenzado a ejecutarse transcurrido ese plazo. Es por esto que resulta preciso solicitar la prórroga de la DIA actual para que siga resultando válida

Tras la aprobación del Estudio Informativo, se han elaborado los siguientes proyectos que dan cumplimiento a todo lo establecido en la DIA:

- “Proyecto Básico. Nuevos accesos sur, ferroviario y viario, al Puerto de Barcelona”. Marzo 2009. Ministerio de Fomento
- “Proyecto Constructivo. Nuevos accesos sur, ferroviario y viario, al Puerto de Barcelona. Eje ferroviario”. Octubre 2009. Ministerio de Fomento
- “Proyecto Constructivo. Nuevos accesos sur, ferroviario y viario, al Puerto de Barcelona. Eje Viario”. Mayo 2011. Ministerio de Fomento

Estos proyectos redactados determinan que la inversión necesaria para ambos accesos es de 437 M€ (Presupuesto para Conocimiento de la Administración) correspondiendo 135 M€ a la autovía y 302 M€ al ferrocarril.

Debido a la actual situación económica no es posible afrontar una inversión de tal magnitud, por lo que el Ministerio de Fomento, como responsable de la ejecución de actuaciones en el ámbito de las infraestructuras de transporte de competencia estatal (como son los accesos a los Puertos de Interés General), plantea la necesidad de analizar y plantear alternativas de actuación con menor inversión que las recogidas en los proyectos mencionados, así como estudiar una posible ejecución por fases de estas actuaciones de manera que se mejoren los accesos al Puerto de Barcelona pero con una inversión en consonancia con la coyuntura económica actual.

Respecto al acceso ferroviario, tras un análisis de distintas posibilidades, se ha llegado a la conclusión de que la solución puede verse muy simplificada funcional y económicamente, aprovechando en su parte inicial al máximo la actual vía de los Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña (en adelante FGC), solución ya propuesta con anterioridad por esta administración con carácter provisional. Esta simplificación, se completa a su vez con la ejecución de las actuaciones mínimas necesarias que permitan el acceso a la nueva terminal de Tercat-Hutchinson en ejecución, dejando el resto para cuando el aumento de demanda esperado realmente lo requiera. Surge así una nueva alternativa ferroviaria que modifica la solución original en su parte inicial, definiendo un trazado que casi en su totalidad aprovecha una infraestructura existente (vía FGC). También surge la necesidad de redefinir parcialmente la conexión con Can Tunis hasta ahora prevista, ya que la misma se vería afectada en su zona este de conexión con el Acceso sur ferroviario. En cuanto al acceso viario, la solución no ha sufrido modificaciones respecto a la contemplada en el Proyecto original del Ministerio de Fomento, y por lo tanto en el Estudio Informativo.

1.2. Justificación y objeto

Tal y como se introducía en el apartado anterior, la solución prevista en el “Estudio Informativo del Proyecto de los Nuevos Accesos Sur, Ferroviario y Viario, al Puerto de Barcelona” se aprobó en octubre de 2007. El artículo 14 del RDL 1/2008 (y modificación posterior) menciona los siguientes aspectos relacionados con la caducidad de las Declaraciones de Impacto Ambiental:

1. *La declaración de impacto ambiental del proyecto y/o actividad caducará si una vez autorizado o aprobado el proyecto no se hubiera comenzado su ejecución en el plazo fijado por la comunidad autónoma. En tales casos, el promotor deberá iniciar nuevamente el trámite de evaluación ambiental del proyecto.*

En los proyectos que deban ser autorizados o aprobados por la Administración General del Estado, dicho plazo será de cinco años.

2. *No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, el órgano ambiental podrá resolver, a solicitud del promotor, que dicha declaración sigue vigente al no haberse producido cambios sustanciales en los elementos esenciales que han servido de base para realizar la evaluación de impacto ambiental. El plazo máximo de emisión y notificación del informe sobre la revisión de la declaración de impacto ambiental será el que fije la comunidad autónoma.*

Transcurrido dicho plazo sin que se haya emitido el citado informe, podrá entenderse vigente la declaración de impacto ambiental formulada en su día.

En los proyectos que deban ser autorizados o aprobados por la Administración General del Estado, el plazo máximo de emisión y notificación del informe sobre la revisión de la declaración de impacto ambiental será de sesenta días.

(...)

Puesto que la Declaración de Impacto Ambiental fue publicada en el B.O.E. el 8 de octubre de 2007 y la aprobación del Estudio Informativo se publicó el 24 de octubre de 2007, en breve se cumplirán los 5 años consignados en el RDL, por lo que se considera necesario solicitar del órgano ambiental, que resuelva si dicha declaración sigue vigente teniéndose en consideración que los condicionados de la misma serán de aplicación durante la redacción del proyecto constructivo.

Por otro lado, surge la necesidad de informar al órgano ambiental de que el proyecto correspondiente al eje ferroviario contempla una modificación de la solución aprobada en el Estudio Informativo y su correspondiente Declaración de

Impacto Ambiental, si bien se trata de simplificar la solución original, eliminando parte de las afecciones ambientales producidas por la misma.

Por tanto, el presente documento se redacta con objeto de solicitar del órgano ambiental la permanencia en vigor de la Declaración de Impacto Ambiental actual, teniendo en cuenta que se aplicarán los condicionados de la misma, y poner de manifiesto que en el Proyecto de Construcción ferroviario se incluye una modificación de la solución original que supone eliminar buena parte de la obra prevista y del impacto ambiental de la misma.

2. Descripción de soluciones

Se describen a continuación las soluciones viaria y ferroviaria contempladas en el Proyecto original de Ministerio de Fomento para los accesos sur al Puerto de Barcelona, y la nueva solución ferroviaria ahora propuesta (la viaria no ha sufrido ninguna modificación), realizándose asimismo un análisis comparativo de ambas alternativas ferroviarias.

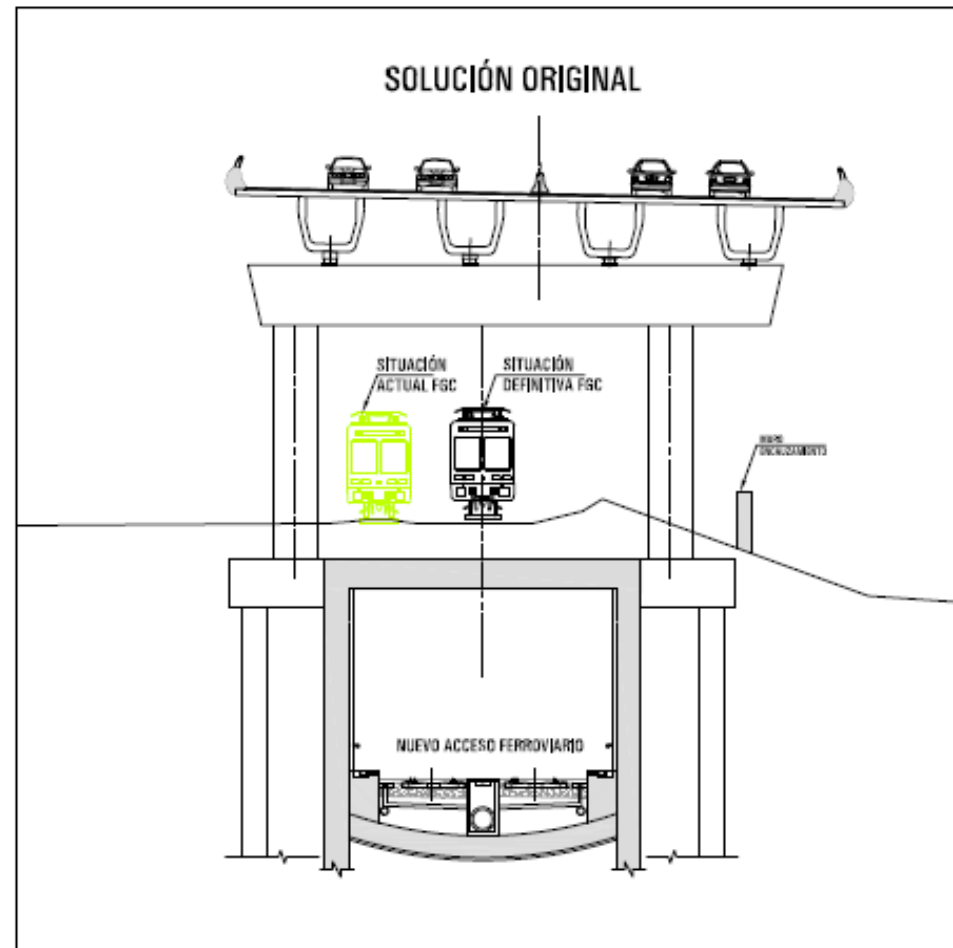
2.1. Solución ferroviaria

2.1.1. Solución Proyecto original del Ministerio de Fomento

La solución originalmente planteada tiene su origen en el Ramal Ferroviario del Llobregat, en las proximidades de la balsa de laminación de Clabsa al sur del nudo de Bellvitge, donde el túnel actual ya dispone de su embocadura ejecutada, discurriendo hacia el sureste en túnel artificial hasta superar la carretera de acceso a Mercabarna desde El Prat de Llobregat, a partir de donde empieza a ascender a la superficie. Está constituido este tramo por dos vías de ancho mixto (UIC e ibérico) que discurren en paralelo al río Llobregat durante 1,8 km, desde su inicio hasta el punto de confluencia entre el antiguo y el nuevo cauce del citado río.

Destacar que en el tramo más estrecho en esta zona inicial, las infraestructuras que convivirían en el mismo, nuevo acceso ferroviario, vía actual de FGC y nuevo acceso viario, se disponen en tres niveles: nivel inferior soterrado para el nuevo

acceso ferroviario, nivel intermedio que permite el paso de la vía de FGC existente y un nivel superior por donde discurre el nuevo acceso viario.

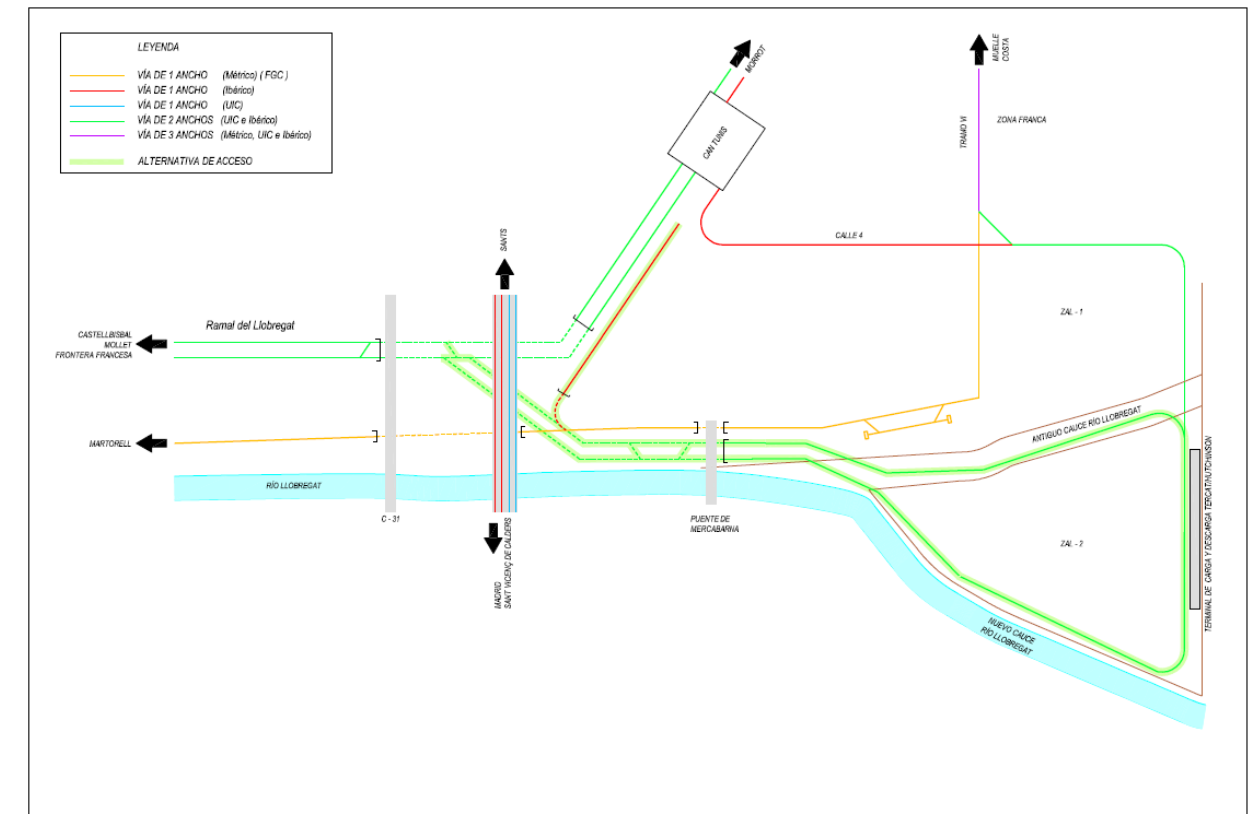


A partir del punto de confluencia entre el antiguo y el nuevo cauce del río Llobregat el trazado describe una morfología triangular que conforma un Anillo Ferroviario en torno al Polígono Pratense, la EDAR del bajo Llobregat y la ZAL II. Un lado del anillo discurre por la margen izquierda del nuevo cauce del río Llobregat, el segundo lado discurre paralelo al mar hasta la desembocadura del antiguo cauce del río Llobregat y el tercer lado discurre sobre este antiguo cauce.

Este triángulo ferroviario tiene una longitud total de 7,8 km, todo ello en vía única mixta (UIC e ibérico) pero preparado con plataforma de vía doble.

Partiendo de este nuevo acceso, unos 320 m al este tras rebasar el paso superior con las vías de AV Madrid-Barcelona y las vías de Cercanías, se ejecuta con su

parte inicial soterrada una conexión con la Estación de Can Tunis, en vía única y ancho ibérico.

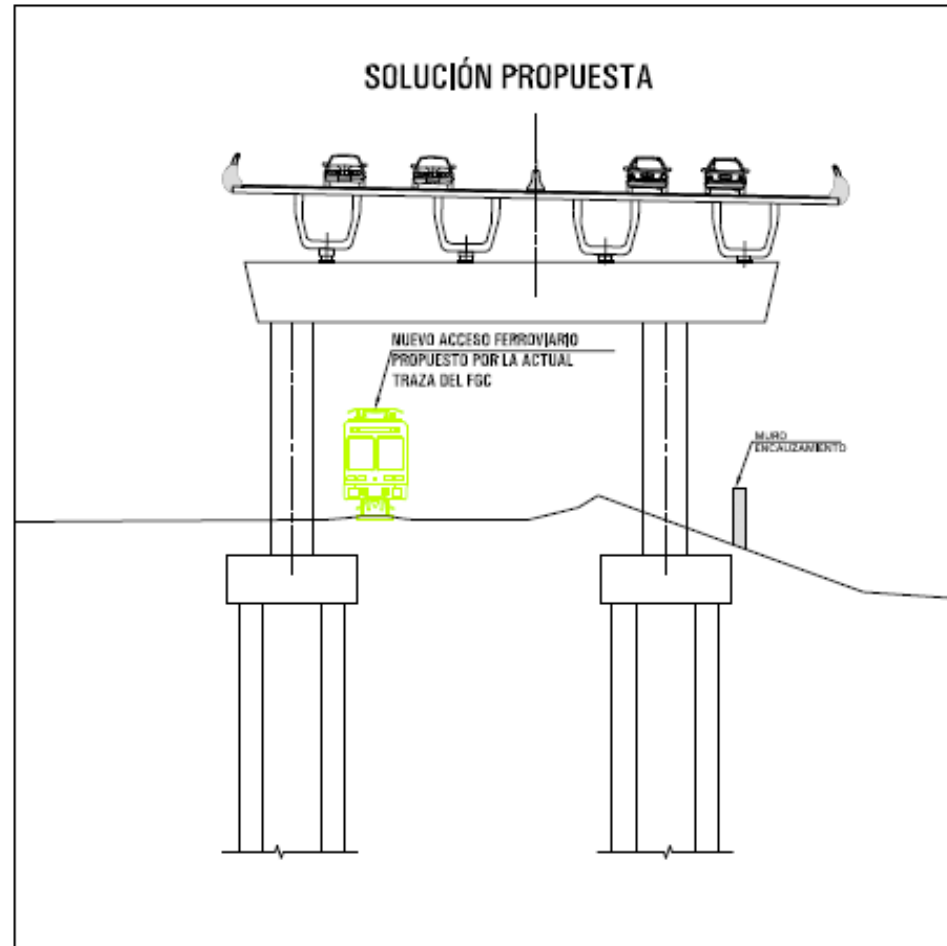


2.1.2. Nueva Solución Propuesta

El planteamiento de esta alternativa parte de la premisa recogida en la introducción del presente informe. Para dotar de acceso ferroviario al Puerto de Barcelona, y dada la escasa franja de espacio existente en anchura que resulta disponible para plantear un acceso tanto ferroviario como viario al Puerto, se propone el aprovechamiento parcial en superficie de la vía propiedad de Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña (FGC), haciendo un uso compartido de la misma por los tres anchos en los que se debe operar: ibérico e internacional para el nuevo acceso a la ampliación del Puerto, y métrico para el mantenimiento de las relaciones comerciales con el resto de la zona portuaria que actualmente presta FGC.

Resaltar que la virtud de esta nueva propuesta es evitar los tres niveles que se mencionaron antes respecto a la solución original, generándose tan solo dos

niveles: en el nivel inferior discurre la vía existente de FGC que ahora se adapta a los tres anchos y en el nivel superior se sigue manteniendo el nuevo acceso viario.



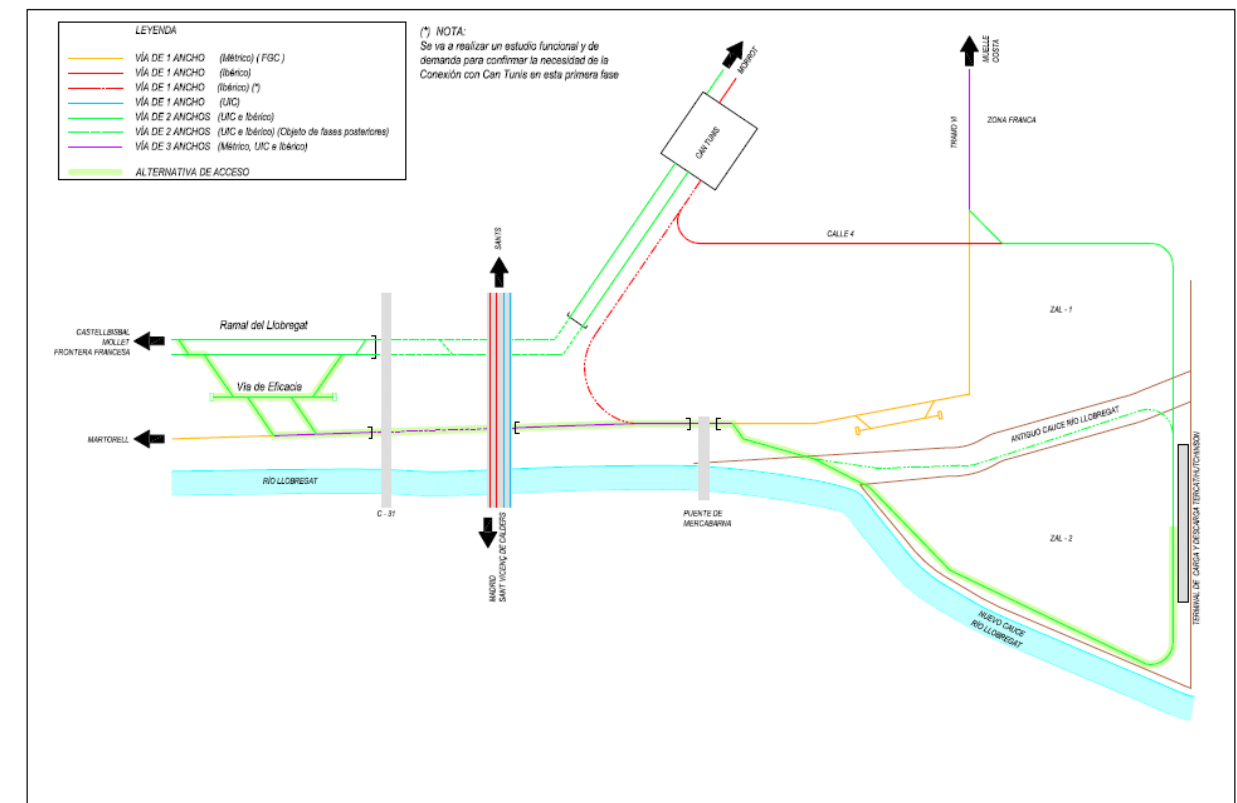
Para permitir la conexión de la doble vía actual del tramo Castellsbal – Can Tunis con la vía única de FGC es preciso realizar a la altura del enlace viario de Hospitalet, antes de que el ramal ferroviario del Llobregat discorra soterrado, una vía de eficacia intercalada entre estas vías, desplazando para ello levemente la vía de FGC hacia el sur con un desplazamiento entorno a 3 m, casi despreciable. Esta modificación de la vía de FGC para intercalar la citada vía de eficacia tiene una longitud de unos 1.690 m.

Una vez realizada esta conexión, se discurre sobre la actual vía de FGC durante 2.520 m, hasta el cruce del Puente de Mercabarna. En este tramo se aprovecha la plataforma existente, actuando en las estructuras existentes para conseguir un gálibo tanto vertical como horizontal acorde a los tres anchos, así como para

permitir verticalmente la implantación de electrificación, al no estar la vía actual electrificada.

Una vez se supera el Puente de Mercabarna, se retoma la solución ya planteada en el Estudio Informativo previo y por consiguiente en el proyecto de construcción ya redactado.

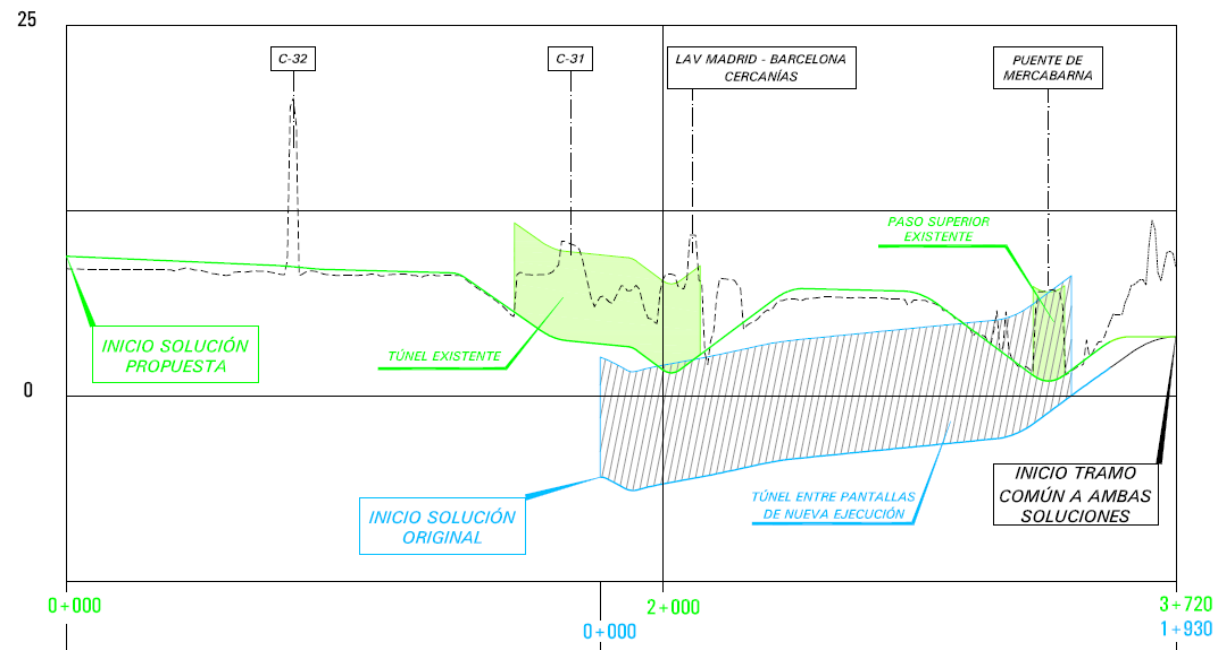
Resaltar, como ya se dijo antes, que para evitar fuertes inversiones es probable que no se ejecute en una primera fase el anillo o triángulo completo, ejecutándose tan solo el lado río Llobregat y el lado mar, hasta conectar con la nueva terminal de Tercat-Hutchinson. Asimismo se debe determinar si la conexión directa en ancho ibérico con Can Tunis desde el nuevo acceso se incluye o no en la primera fase de ejecución. Este acceso en cualquier caso también se modifica, ya que pasaría de ser una curva que discurre en rampa desde el soterramiento inicialmente previsto hasta llegar a superficie, a discurrir completamente en superficie (sobre la misma planta inicial),



2.1.3. Comparativa de soluciones ferroviarias

Una vez descritas las soluciones ferroviarias planteadas, se identifican a continuación aquellos elementos que difieren de una a otra, valorando también de forma preliminar las consecuencias que estos cambios pudieran tener de cara a los condicionantes medioambientales que hay en la actualidad en la zona de estudio.

Como ya se ha comentado en los apartados anteriores, la solución propuesta modifica la solución original en los 1.840 m iniciales de la misma, los cuales estaban constituidos por un túnel artificial de 1.600 m (ejecutados al abrigo de pantallas de gran profundidad) discurriendo el resto en superficie. La modificación que recoge la solución propuesta consiste en sustituir este tramo por un nuevo trazado de 2.520 m que discurre sobre la plataforma de FGC, mayoritariamente en superficie, y sin generar nuevas estructuras o túneles, aprovechando los ya existentes con la adecuación de los mismos que sea necesaria.



El aprovechamiento de la plataforma de FGC y la no ejecución del túnel artificial contemplado en la solución original, supone la ejecución de un menor volumen de obra y presenta las siguientes ventajas desde el punto de vista ambiental frente a dicha solución original:

- Menor volumen de movimiento de tierras con una menor afección a la geología de la zona de proyecto
- Menor generación de vibraciones al no contemplar el túnel artificial de la solución original
- Menor incidencia sobre el medio circundante en la fase de construcción al eliminar buena parte de la obra inicialmente prevista en el soterramiento (ruidos, emisión de polvo, tránsito de camiones por el fuerte movimiento de tierras y sus excedentes asociados, etc)
- Menor afección sobre el acuífero del Llobregat. Este era uno de los principales efectos de la solución inicialmente propuesta. No se construirán las pantallas profundas del túnel artificial por lo que se evitarán posibles contaminaciones de las aguas subterráneas durante las obras, y fluctuaciones indeseadas del nivel freático, el efecto barrera de la infraestructura sobre los flujos del acuífero y las posibles afecciones sobre las edificaciones durante la fase de explotación, impactos todos ellos recogidos en la DIA
- Menor afección al patrimonio arqueológico

Frente a estas ventajas comentar el hecho de que la solución propuesta, al discurrir mayoritariamente en superficie, supondrá una mayor emisión de ruido si bien es cierto que discurre sobre una plataforma ya existente, por la que actualmente circulan trenes, por lo que no se crea un nuevo punto de emisión acústica y la fuente de ruido mantiene su ubicación geográfica. Todo ello significaría por tanto una ligera variación en la situación de partida que se analizaría con detalle en el Proyecto de Construcción en un estudio específico de ruido y vibraciones conforme a la normativa actual vigente y a la normativa autonómica tal y como exige la DIA.

Además resulta mucho más fácil mitigar el impacto por ruido que el mayor impacto por vibraciones asociado al túnel artificial de la solución original.

Por tanto, y a la vista de todo lo anterior, se puede decir que **el planteamiento de la solución ferroviaria propuesta supone eliminar una buena parte de la obra asociada a la solución original y del impacto ambiental asociado a la misma.**

2.2. Solución viaria

Como ya se ha comentado con anterioridad, la solución para el acceso sur viario al Puerto de Barcelona que ahora se contempla no ha sufrido ninguna modificación respecto a la recogida en el Proyecto original del Ministerio de Fomento.

Únicamente cabe mencionar que en ese proyecto el trazado viario estaba muy ligado al ferroviario con objeto de evitar mayores afecciones en un entorno complejo, discurriendo coincidentes en planta desde la Balsa de Clabsa hasta las inmediaciones del Puente de Mercabarna. Esta coincidencia hizo que aspectos comunes a ambas, tales como la cimentación de la estructura asociada a la autovía en esta zona o los servicios afectados ocasionados por ambas infraestructuras, estuvieran recogidos en el Proyecto del acceso ferroviario. Ahora, dado que se propone simplificar este acceso aprovechando la actual vía de FGC, no construyéndose los 1.600 m del tramo ferroviario soterrado en el que las soluciones ferroviaria y viaria discurrían de manera solapada, será en el proyecto de Construcción del Acceso sur viario donde deban recogerse todas estas cuestiones.

El trazado del acceso viario se inicia a partir del Cinturón Litoral, a unos 800 m al norte del enlace de Cornellà. En los primeros 2,6 km se desarrolla de modo paralelo al Cinturón Litoral (B-10), ampliándolo al menos en un carril por sentido, facilitándose así las incorporaciones y salidas de la nueva autovía y minimizando los trenzados.

La ampliación del Cinturón Litoral (B-10) implica la remodelación del enlace de Cornellà y conlleva la ampliación de las estructuras existentes sobre la carretera del Pous, la C-245 (Carretera de Sant Boi), y sobre la línea de ferrocarril de Barcelona a Manresa FGC.

Aproximadamente a los 4 km, el trazado se desvía de la B-10 en dirección al Puerto mediante la construcción de ramales unidireccionales que unirán el Cinturón Litoral con la autovía del presente proyecto.

El inicio de la autovía de camiones objeto del presente documento se genera a partir de la unión de estos dos ramales, una vez rebasado el enlace de Hospitalet y justo antes de cruzar la C-32. En los primeros 740 metros discurre a nivel, para

seguidamente elevarse mediante una estructura, de una longitud total de unos 1.975 m.

Mediante esta estructura se cruza en primer lugar la Autovía de Castelldefels (C-31), posteriormente el trazado continúa en viaducto superando la balsa de laminación de Clabsa y se sitúa sobre el túnel artificial ferroviario el cual se elimina en la solución ahora adoptada. Esta estructura prosigue sobre el acceso ferroviario, situándose adyacente a la margen izquierda del río Llobregat, sin llegar a invadir su cauce, superando el puente de Mercabarna y separándose finalmente de la infraestructura ferroviaria para dirigirse a la entrada del Puerto por la Calle 6 de la Zona Franca, en superficie por la margen izquierda del antiguo cauce del río Llobregat, adaptándose a las actuaciones previstas por el Puerto.

3. Análisis de condicionantes ambientales

Con objeto de identificar las diferencias ambientales que se hayan podido producir en el ámbito de estudio desde que se diseñaron las soluciones aprobadas por la DIA, se ha realizado un análisis comparativo de los principales condicionantes ambientales que caracterizaban el territorio en el año 2007, año en el que se aprobó el Estudio Informativo, frente a los que caracterizan el territorio a día de hoy.

Para llevar a cabo este análisis, se han reflejado en la colección de planos nº 3 “Condicionantes ambientales” incluida en el presente documento, los principales condicionantes ambientales a tener en cuenta tanto en el momento de aprobación de la DIA como a día de hoy, reflejando asimismo en estos planos las soluciones originales viaria y ferroviaria, y la nueva solución ferroviaria propuesta, de manera que sea posible tener una imagen completa de los elementos esenciales. Además de estos condicionantes, se han tenido en cuenta asimismo aquellos otros que si bien no se reflejan gráficamente definen también el medio en el que se integran las soluciones planteadas. Este es el caso por ejemplo de la situación fónica, la vegetación, la hidrología superficial y subterránea y la fauna de la zona.

A continuación se detallan las principales diferencias existentes entre los condicionantes ambientales de la DIA y los condicionantes ambientales actuales, comprobando por un lado en las soluciones originales (viaria y ferroviaria) los impactos ambientales que se pudieran originar sobre los nuevos condicionantes ambientales o la variación de los mismos, y por otro la diferencia de impactos en el tramo donde la alternativa ferroviaria se modifica.

3.1. Situación fónica o de sosiego público

Este condicionante ambiental se ha visto modificado desde la fecha de aprobación de la DIA, ya que se ha producido **una modificación de normativa**. El 23 de octubre de 2007 se publicó el 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, siendo ésta la normativa que deberá aplicarse durante la redacción de los Proyectos.

Como consecuencia de lo anterior, los estudios de ruido y vibraciones se actualizarán y se realizarán teniendo en cuenta los límites actuales, así como los límites exigidos por la normativa autonómica, tal y como exige la DIA por un lado en el apartado 4.- “(...) se llevará a cabo un análisis de las zonas que superen los límites de ruido establecidos por la Ley 16/2002, de la Generalitat de Cataluña, de 28 de junio, de protección contra la contaminación acústica. En estos puntos se emplearán las medidas correctoras destinadas a minimizar dicha afección, concretamente barreras acústicas que impidan la propagación de las emisiones sonoras (apantallamientos y desmontes)” y por otro lado en el apartado 5: “Para la definición y dimensionamiento de las medidas correctoras frente al ruido a realizar en el proyecto de construcción, se tendrá en cuenta lo establecido en la Ley 16/2002 de la Generalitat de Cataluña, de 28 de junio, de protección contra la contaminación acústica”.

Analizando las **modificaciones propuestas en la solución ferroviaria** pueden intuirse las siguientes conclusiones generales en materia de ruido y vibraciones:

- **La alternativa ferroviaria original discurre en la parte modificada** mayoritariamente soterrada, mientras que la nueva solución propuesta

discurre mayoritariamente en superficie. **El impacto por ruido será ligeramente mayor en la nueva solución propuesta** ya que debe tenerse en cuenta por un lado que el trazado se proyecta por el actual pasillo ferroviario de FGC, por lo que no se crea un nuevo punto de emisión acústica y la fuente de ruido mantiene su ubicación geográfica, y por otro que discurre por una zona industrial, pero **el impacto por vibraciones**, más complejo de corregir, **será superior en la alternativa original**.

- Durante la fase de obras, la mayor complejidad técnica asociada a **la ejecución de la alternativa original implica una mayor generación de molestias por ruido y vibraciones sobre la población**.

3.2. Geología

Este condicionante no ha sufrido modificación, ya que las características geológicas regionales se mantienen en el área estudiada desde la redacción del Estudio de Impacto Ambiental.

No obstante, y puesto que las afecciones sobre la geología se valoran atendiendo al movimiento de tierras necesario, sí que podría producirse una variación de impacto sobre la misma en función de la solución ferroviaria que se considere. Así, la alternativa ferroviaria original, al presentar en la zona modificada un trazado mayoritariamente soterrado, implicaría que se deben realizar mayores movimientos de tierras que para la nueva solución propuesta. Se considera por tanto que **la afección sobre la geología es menor en la nueva alternativa que en la propuesta originalmente**.

3.3. Hidrología superficial

Las **características hidrológicas en el ámbito de estudio no se han visto modificadas desde que fue aprobado el Estudio Informativo**, pues el cauce del Llobregat ya se encontraba desviado cuando se proyectaron las soluciones aprobadas por la DIA.

En cuanto a los **impactos producidos sobre este condicionante por la nueva solución ferroviaria** planteada cabe mencionar que ninguna de las alternativas

planteadas genera afección directa sobre la hidrología superficial. La alternativa original por ser técnicamente más compleja en su modo de ejecución, incrementaría las posibilidades de que se produjeran más vertidos accidentales en obra. Se considera por tanto que **la solución ferroviaria original representaría una afección superior** que la nueva solución propuesta.

Pese a que ninguna de las soluciones afectaría de manera directa a la hidrología, podrían producirse afecciones indirectas durante la ejecución de las obras. Con el objetivo de minimizar esta posible afección la DIA recoge lo siguiente en su apartado 4.2 *“Para evitar esta afección, el estudio de impacto ambiental establece la prohibición del movimiento de maquinaria por el cauce del río Llobregat o por su vegetación de ribera, afirma la necesidad de ubicar las instalaciones auxiliares en zonas urbanizadas, fuera de las zonas naturales o el propio cauce, y la gestión de los residuos generados durante la fase de obras”*.

Por otro lado, con objeto de evitar contaminaciones indirectas durante la fase de explotación de la autovía, el diseño de la misma tendrá especialmente en cuenta lo exigido por la DIA en su apartado 4.2 *“(…) para evitar vertidos contaminantes durante la fase de explotación de la autovía, se dispondrán balsas de dilución a lo largo de la traza, con una capacidad de 100 m³, y sobre cuyos desagües se llevará a cabo la plantación de especies vegetales que actúen como filtros naturales para garantizar su buen funcionamiento.”*

3.4. Hidrología subterránea

En relación con la hidrología subterránea, tanto las soluciones originales como la nueva propuesta ferroviaria **discurren por el área protegida de los acuíferos denominados de la Vall Baixa i Delta del Llobregat**. La DIA en su apartado 4.2 menciona lo siguiente *“Los posibles impactos sobre el acuífero del Valle Bajo y los acuíferos profundo y superficial del Delta del Llobregat son la contaminación de las aguas subterráneas, las fluctuaciones indeseadas del nivel freático, el sifonamiento o levantamiento del fondo de la infraestructura soterrada (provocadas por el efecto barrera, efecto dren o la disminución del área de recarga) y las posibles afecciones sobre las edificaciones cercanas”* Es decir, cuanta mayor proporción de los

trazados discorra soterrado alcanzando las cotas del freático, más desfavorable será la solución desde el punto de vista hidrogeológico.

En cuanto a los impactos producidos sobre este condicionante por la nueva solución ferroviaria planteada cabe mencionar que la solución ferroviaria original en la parte de la misma que se modifica discurre mayoritariamente soterrada, mientras que la propuesta lo hace en superficie sobre el actual corredor de FGC en esa zona. Por lo tanto, **la solución propuesta prácticamente no presenta afección al acuífero**.

En cualquier caso, durante la redacción del proyecto constructivo se adoptarán las medidas correctoras que exige la DIA en el apartado 4.2:

“(…) asegurar la incorporación del agua de la red de drenaje de las infraestructuras al sistema de caudales, o a zonas permeables, teniendo en cuenta que ha de ser agua sin contaminar. Para asegurar el nivel de recarga, se propone la construcción de un drenaje longitudinal, mediante el sistema de cunetas y drenes colectores que lleguen a constituir canales de recogida que conduzcan las aguas a las balsas de dilución y decantación. Se asegurará la permeabilización de las rieras y canales laterales, y su conexión con el acuífero de la Vall Baixa.”

“(…) Se asegura que se seguirán las prescripciones publicadas en el acuerdo de 26 de febrero de 2004, del Consejo de la Administración de la Agencia Catalana del Agua, por el cual se incluyen las prescripciones técnicas aplicables a la autorización de trabajos dentro de las normas de explotación de los acuíferos de la Vall Baixa y del Delta del Llobregat, la Cubeta de San Andreu y la Cubeta d’Abrera”.

3.5. Vegetación

El paisaje vegetal del ámbito de estudio presenta las mismas unidades respecto a las identificadas durante la redacción del Estudio de Impacto Ambiental, si bien es cierto que, a consecuencia de las obras y actividades que se han ido realizando en el entorno portuario en los últimos años, las superficies y estado de conservación de la vegetación natural se ha visto mermada. Se

considera que **las posibles diferencias en las características de las unidades de vegetación que se han producido desde la aprobación del Estudio Informativo no son significativas** y más teniendo en cuenta que la vegetación afectada presenta escaso valor conservacionista propio de zonas improductivas.

Tal y como cita la DIA *“El impacto sobre la vegetación es considerado escaso dado el mal estado de conservación de las comunidades vegetales.”*

Por otro lado, **la zona en variante de la nueva alternativa ferroviaria respecto a la solución original, no produce modificaciones significativas sobre los impactos generados por la solución original en esa misma zona.**

Durante la redacción del proyecto constructivo se aplicará lo exigido en el apartado 4.2 de la DIA *“Las medidas encaminadas a minimizar la afección sobre la vegetación, consisten en la restauración de la superficie vegetal eliminada y la integración paisajística de la obra. Se plantea la plantación de especies de bosque de ribera en las áreas de explanación; y en determinadas zonas, especies arbustivas y herbáceas; de forma que se favorezca y potencie el desarrollo del bosque caducifolio de ribera característico de la zona del delta del Llobregat.”*

3.6. Fauna

Una vez contrastada y actualizada la información aportada en el Estudio de Impacto Ambiental en relación con este condicionante se puede afirmar que **no parece que se hayan producido modificaciones significativas desde la aprobación del Estudio Informativo.**

Destacar que las alternativas ferroviarias **se desarrollan dentro del IBA (Área de Importancia para las Aves) denominada 140 (Delta del Llobregat).** Esta área ya existía en el momento de emisión de la DIA y los límites de la misma no han experimentado modificaciones desde la aprobación del proyecto. Se trata, además, de un área altamente alterada por la presencia de las infraestructuras viarias y ferroviarias existentes y por la propia actividad portuaria.

Durante la redacción de los proyectos constructivos del acceso viario y ferroviario se realizó un estudio de conectividad ecológica. Como quedó de manifiesto en dichos estudios, la importancia del flujo faunístico transversal a las nuevas

infraestructuras es baja o nula, al encontrarse ésta ubicada en un ámbito profundamente urbanizado, y por lo tanto de escaso valor para la fauna. No se ha detectado que las actuaciones proyectadas viarias y ferroviarias interrumpieran zonas clave para la conectividad ecológica. *No obstante, tal y como se menciona en la DIA, se atenderá las especificaciones recogidas en el «Manual de prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales», publicado por el Ministerio de Medio Ambiente (2006) en cumplimiento de la misma.*

Cabe simplemente señalar que la DIA ya aprobada recoge dentro de este condicionante el hecho de que en un tramo del antiguo cauce del Llobregat próximo a una masa de eucaliptos de gran porte se ha construido un dormitorio invernal con reclamos, donde se ha instalado una importante **colonia de cormoranes del Delta del Llobregat.** Esta afección sobre la citada colonia no se detectó durante la redacción del Estudio Informativo, poniéndose de manifiesto durante el periodo de alegaciones. En cualquier caso, resultará de aplicación para el tramo final de la solución ferroviaria, lo exigido por la DIA en el apartado 5 *“Previamente al inicio de las obras se deberá haber solucionado la ubicación y traslado de la colonia de cormoranes (Phalacrocorax carbo), presente en el antiguo cauce del río. Para ello se estará en coordinación con el Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña y la Autoridad Portuaria de Barcelona.”*

Teniendo en cuenta todo lo anterior puede afirmarse que **el condicionante faunístico no ha sufrido modificaciones** desde la aprobación de la DIA.

En cuanto a la afección sobre el mismo indicar que **la variante planteada a la solución original ferroviaria no produce nuevos impactos ni modificación en los ya generados por la alternativa inicial sobre los elementos faunísticos.** Puntualizar que el hecho de que la solución original ferroviaria resulte técnicamente más compleja en su ejecución conllevaría que se produjeran molestias sobre la fauna. Si las molestias se producen en periodo reproductor, la afección resultaría significativa, por lo que **el impacto para la solución ferroviaria original se considera superior que el de la nueva solución propuesta en fase de obras.**

3.7. Espacios protegidos

De los espacios protegidos analizados, se ha comprobado que **los límites de los espacios que se indican a continuación se han visto modificados desde la redacción del Estudio informativo**, ya que los espacios protegidos (que resultan geográficamente coincidentes) han ampliado su superficie de protección, lo que puede contrastarse en los planos adjuntos 3.1 y 3.2. “Condicionantes ambientales”:

- Espacios pertenecientes a la Red Natura 2000:
 - LIC y ZEPA nº ES0000146. Delta del Llobregat
- Espacios Naturales de Protección Especial:
 - Reservas Naturales del delta del Llobregat:
- Plan de Espacios de Interés Natural (PEIN)
 - PEIN Delta del Llobregat, que incluye las Reservas Naturales Parciales de Remolar Filipines, la Ricarda y Ca l'Arana.
- Inventario de zonas húmedas de Cataluña, de las cuales se encuentran dentro o cerca del área de estudio las siguientes:
 - Ca l'Arana-Cal Tet. Código del inventario: 0460800
 - Estany de la Ricarda. Código del inventario: 0540800
 - Bassa del Prat de Llobregat. Código del inventario: 0910800

Aunque los espacios protegidos hayan visto ampliada su superficie, no se acercan a la zona de actuación, además de encontrarse al otro lado del encauzamiento del Llobregat, por lo que se entiende que no se modifica la posible afección ya evaluada en el apartado 4.2 de la DIA “*Las actuaciones se sitúan a unos 200 metros de la ZEPA y LIC «Delta del Llobregat», de código ES0000146, calificada igualmente Área Importante para las Aves (IBA), con el mismo nombre, número 140. El estudio de impacto ambiental analiza las repercusiones del proyecto sobre los valores que motivaron la inclusión de esta zona en la Red Natura 2000, y que están presentes en la zona de afección. Se concluye que la alternativa propuesta para el tramo II ferroviario, que es la más*

próxima, discurre por el lado norte del nuevo cauce del río Llobregat, mientras que el límite del LIC y ZEPA se encuentra en el lado contrario, por lo que el cauce separa el espacio natural de las actuaciones propuestas, no afectando a la funcionalidad general del sistema, ni a los elementos que justificaron la selección del área como espacio catalogado”.

En cuanto a la figura correspondiente a los Hábitats de Interés Comunitario (HIC), los límites de los mismos indicados en la cartografía oficial no han sufrido modificaciones desde la aprobación del Estudio de Impacto Ambiental. Además en la zona en variante de la solución ferroviaria no existe ninguno, encontrándose los interceptados en la zona común de las soluciones proyectadas altamente alterados, siendo prácticamente inexistentes en la actualidad. Por lo tanto, **la afección sobre Hábitats de Interés Comunitario es equivalente entre la alternativa original y la alternativa propuesta.**

3.8. Patrimonio cultural

Este condicionante ambiental sí ha sufrido variaciones desde la aprobación de la DIA, pero no así desde la redacción de los proyectos constructivos, como se verá más adelante.

Durante la redacción del Estudio de Impacto Ambiental basado en la información disponible de la “Direcció General de Patrimoni de la Generalitat de Catalunya”, **tan sólo se detectaron dos elementos de patrimonio arquitectónico en el ámbito de estudio.** Se trataba de dos masías de valor testimonial. Estas masías eran “Torre Gran” (1-HC-M) y “Cal Capella” (2 HC-M), incluidas en el plano 3.1.2. “Condicionantes ambientales de la DIA (2). Soluciones originales ferroviaria y viaria”.

Durante la posterior redacción de los proyectos constructivos de las infraestructuras viaria y ferroviaria, se completó la información disponible en el “Inventari de la Direcció General de Patrimoni de la Generalitat de Catalunya” y se realizaron prospecciones superficiales intensivas. En cumplimiento de la normativa vigente, se solicitó autorización de intervención al Servicio de Arqueología de la Dirección General del Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura de la Generalitat de

Cataluña mediante escrito con fecha de 5 de diciembre de 2008. El citado permiso fue concedido por Resolución de 16 de diciembre de 2008.

Completando la información del Estudio de Impacto Ambiental con los resultados de los trabajos mencionados, **el patrimonio cultural actual queda conformado por tres elementos de patrimonio arqueológico y cuatro elementos de patrimonio arquitectónico**, todos ellos reflejados en la colección de planos de condicionantes ambientales actuales, plano 3.2.1. y definidos de forma más detallada a continuación:

- **Elementos que figuran en el inventario de la Dirección General de Patrimonio**

- Áreas del Patrimonio Arqueológico:

- Arq: La Marina de l'Hospitalet / Les sorres de l'Hospitalet (Arq. 1)
- Arq: Les Sorres del Prat. (Arq. 2)

Se trata de áreas extensas en las que se detecta la presencia de hallazgos dispersos y aleatorios.

- Elementos del Patrimonio Arquitectónico:

- HC-M: Cal Capella (Restaurant la Marina) (1- HC-M)

- **Elementos localizados durante los trabajos de prospección superficial intensiva**

- Áreas del Patrimonio Arqueológico:

- Arq: Les Sorres de Barcelona. (Arq. 3)

Se trata de un área extensa en la que se detecta la presencia de hallazgos dispersos y aleatorios.

- Elementos del Patrimonio Arquitectónico:

- HC-M: Masía "La Torre Gran" al sur del enlace de la Autovía C-31 y la Ronda Litoral. (2- HC-M)
- HC-M: Masía "Cal Fernando Puig (3 – HC-M)

- HC-M: Masía al sur del enlace de la Autovía C-31 y la Ronda Litoral. (4 – HC-M)

En cumplimiento de la DIA "Se realizará un seguimiento a pie de obra a lo largo de todo el trazado, siendo especialmente minucioso en las inmediaciones de los elementos patrimoniales existentes en las cuales se instalarán muros y pantallas protectores. Las actuaciones se ejecutarán en coordinación con las indicaciones del Departamento de Cultura y Medios de Comunicación de la Generalitat de Cataluña."

En base a esta nueva configuración del patrimonio cultural las afecciones producidas por la solución original ferroviaria y la ahora propuesta son las siguientes:

- Tanto la solución original como la propuesta **afectan de forma directa a los tres elementos del patrimonio arqueológico** (ver planos 3.2. Condicionantes ambientales actuales) que no fueron detectados durante la redacción del Estudio de Impacto Ambiental. **La alternativa ferroviaria original, por discurrir mayoritariamente soterrada en la zona donde la solución propuesta plantea la variante, generaría una afección sobre los yacimientos arqueológicos mayor que la alternativa propuesta que discurre en superficie y sobre una vía existente.**
- En cuanto a los **elementos del patrimonio arquitectónico** detectados tras la aprobación de la DIA (ver planos 3.2. Condicionantes ambientales actuales), ambos se encuentran en la zona en la que las dos soluciones son iguales, **no existiendo además impacto directo sobre los mismos.**

En lo que a la **solución viaria** se refiere, puesto que todos estos elementos del patrimonio cultural fueron detectados durante la redacción del Proyecto constructivo original del Ministerio de Fomento, los mismos ya fueron tenidos en cuenta en dicho proyecto, por lo que no hay que mencionar para el acceso viario afecciones distintas sobre el patrimonio cultural de las ya contempladas.

4. Síntesis y conclusiones

La Secretaría General para la prevención de la contaminación y el cambio climático formuló Declaración de Impacto Ambiental (DIA) favorable sobre el «Estudio Informativo del Proyecto de los Nuevos accesos sur, ferroviario y viario, al Puerto de Barcelona», el 14 de septiembre de 2007, y se publicó en el B.O.E. de fecha 8 de octubre de 2007.

Esta DIA se encuentra próxima a caducar en base a lo establecido en el artículo 14 del RDL 1/2008, el cual especifica un periodo de validez de cinco años para la DIA de aquellos proyectos que una vez autorizados por la *Administración General del Estado* no hayan comenzado a ejecutarse en ese plazo.

Es por ello que se plantea la necesidad de **solicitar la prórroga de la Declaración de Impacto Ambiental** favorable sobre el «Estudio Informativo del Proyecto de los nuevos accesos Sur, ferroviario y viario, al Puerto de Barcelona», teniendo en cuenta que durante la redacción de los proyectos constructivos y la ejecución de las obras se aplicarán las condiciones impuestas por dicha DIA, si el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, resolviera que esta siguiera vigente.

Además de lo anterior, y debido a que los condicionantes económicos que regían durante la redacción del Estudio Informativo se han visto transformados, se ha realizado una modificación en la solución ferroviaria original, eliminando parte de la obra y simplificando la misma, trayendo asimismo aparejada esta modificación una disminución importante de las afecciones sobre el medio en el que se integran las obras.

Todo lo expuesto en los párrafos anteriores viene avalado por un análisis ambiental de los principales condicionantes ambientales del ámbito de estudio así como de un análisis comparativo de impactos potenciales de la alternativa ahora propuesta para el nuevo acceso sur ferroviario al Puerto de Barcelona, respecto a la solución original, teniendo en cuenta la evolución de los principales condicionantes ambientales propios del área de estudio.

En la tabla adjunta se resumen los principales condicionantes analizados y el resultado de este análisis. En ella se indica si se han producido modificaciones significativas en el condicionante desde la aprobación de la DIA, y además se indica si las modificaciones propuestas afectan más o menos a los condicionantes analizados.

CONDICIONANTE AMBIENTAL	EXISTEN CAMBIOS RESPECTO DIA		LA MODIFICACIÓN FERROVIARIA PROPUESTA AFECTA AL CONDICIONANTE
Situación fónica	SI	Modificación de normativa	menos
Geología	NO		menos
Hidrología superficial	NO		menos
Hidrología subterránea	NO		menos
Vegetación	NO		igual
Fauna	NO		menos
Espacios protegidos	SI	Se amplían los límites de espacios protegidos (LIC, ZEPa, PEIN y zonas húmedas)	igual
Patrimonio cultural	SI	Nuevos elementos de patrimonio arqueológico y arquitectónico	menos

A la vista de la tabla resumen anterior puede concluirse que:

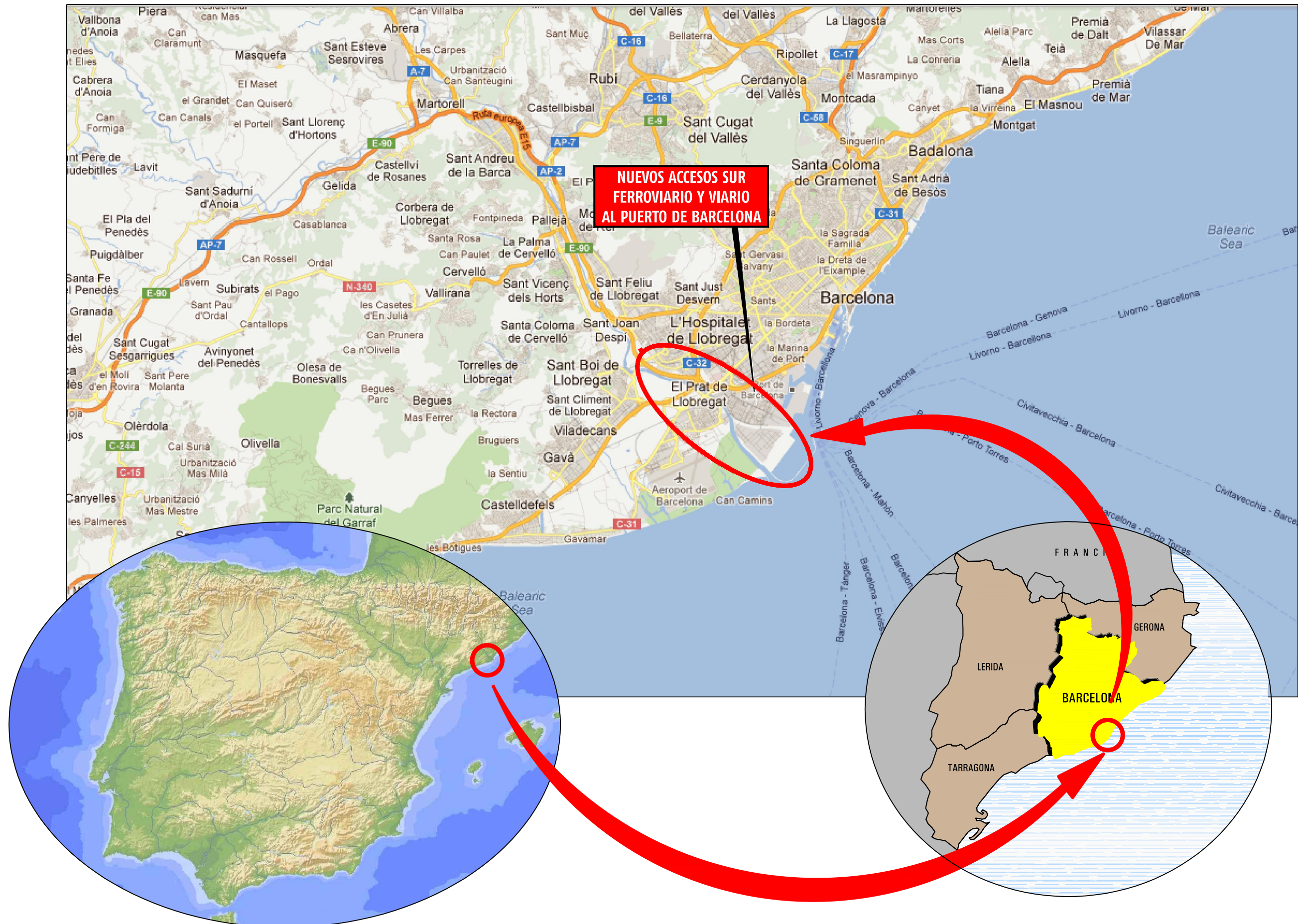
- Las características ambientales del entorno directo que acogería las futuras infraestructuras viaria y ferroviaria no se han visto significativamente modificadas desde la aprobación del Estudio Informativo.
- Los impactos potenciales de la nueva solución ferroviaria son de magnitudes inferiores a los que generan la alternativa original.

Los proyectos de construcción ferroviario y viario que se desarrollen ahora asumirán y cumplirán con los condicionados de la DIA que resulten de aplicación, tanto en el diseño de las infraestructuras como en el de las medidas protectoras y correctoras.

Sirva por tanto este documento para **solicitar la prórroga de la Declaración de Impacto Ambiental** favorable sobre el «Estudio Informativo del Proyecto de los nuevos accesos Sur, ferroviario y viario, al Puerto de Barcelona», cuya resolución es del 14 de septiembre de 2007, y fue publicada en el B.O.E. de fecha 8 de octubre de 2007, teniendo en cuenta que se aplicarán los condicionados de la misma, **y poner de manifiesto que en el Proyecto de Construcción ferroviario se incluye una modificación de la solución original que supone eliminar buena parte de la obra prevista y del impacto ambiental de la misma.**

5. Planos

- 1. Plano de situación**
- 2. Descripción de soluciones**
 - 2.1. Soluciones ferroviarias
 - 2.1.1 Solución original
 - 2.1.2 Solución propuesta
 - 2.2. Solución viaria. Solución original
- 3. Condicionantes ambientales**
 - 3.1. Condicionantes ambientales de la DIA
 - 3.1.1. Condicionantes ambientales de la DIA (1). Soluciones originales ferroviaria y viaria
 - 3.1.2. Condicionantes ambientales de la DIA (2). Soluciones originales ferroviaria y viaria
 - 3.2. Condicionantes ambientales actuales
 - 3.2.1. Condicionantes ambientales actuales (1). Solución propuesta ferroviaria y solución original viaria
 - 3.2.2. Condicionantes ambientales actuales (2). Solución propuesta ferroviaria y solución original viaria



X:\12120571\ Documentos\Doc_09-12_Consulta Ambiental\1_Situacion.dwg



SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTES Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL
DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL
DE FERROCARRILES

TÍTULO PROYECTO:
**NUEVOS ACCESOS SUR
FERROVIARIO Y VIARIO
AL PUERTO DE BARCELONA**

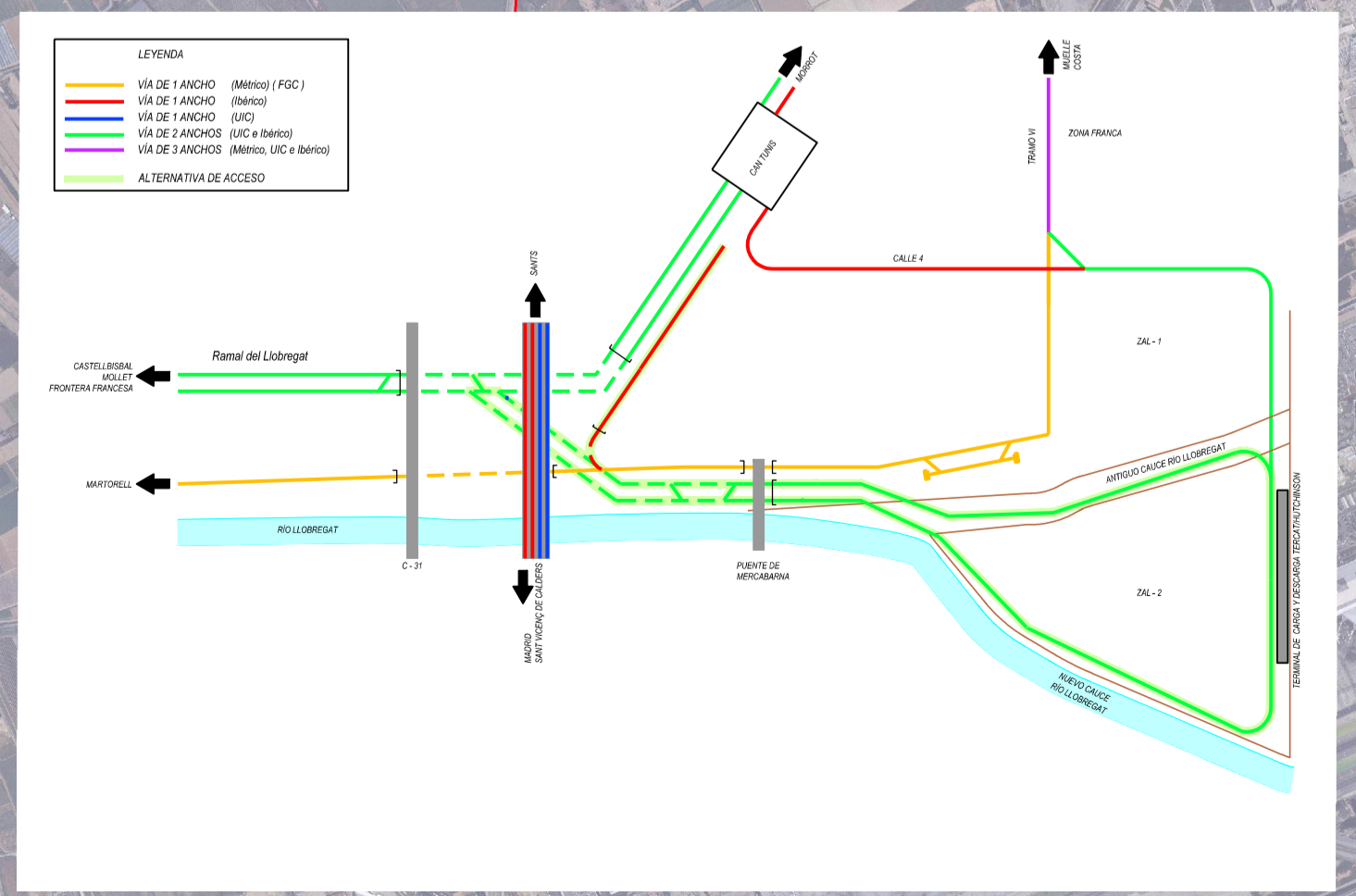
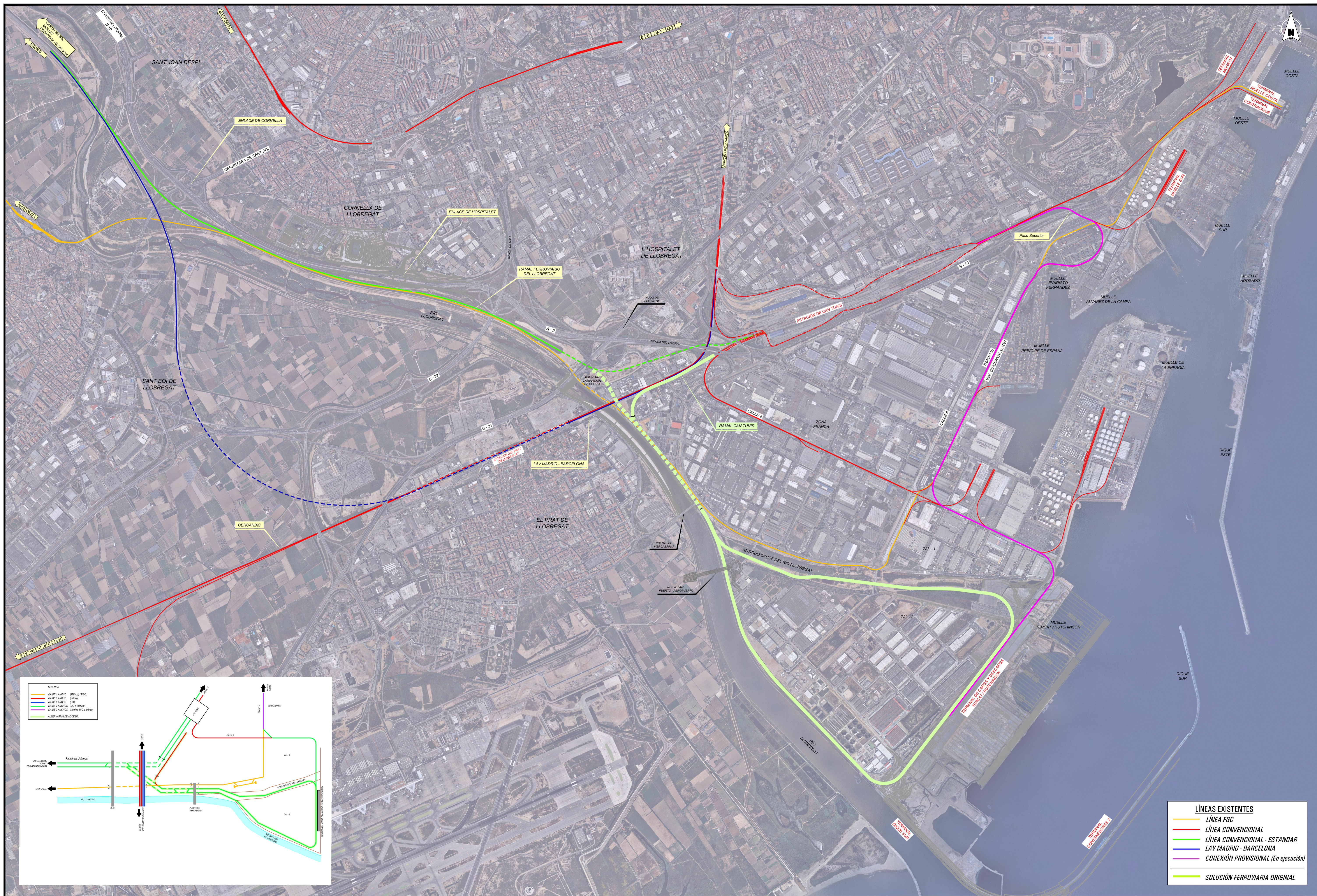
AUTOR DEL PROYECTO:
ineco

ESCALA ORIGINAL A3
S/E
NUMÉRICA | GRÁFICA

FECHA:
SEPTIEMBRE
2012

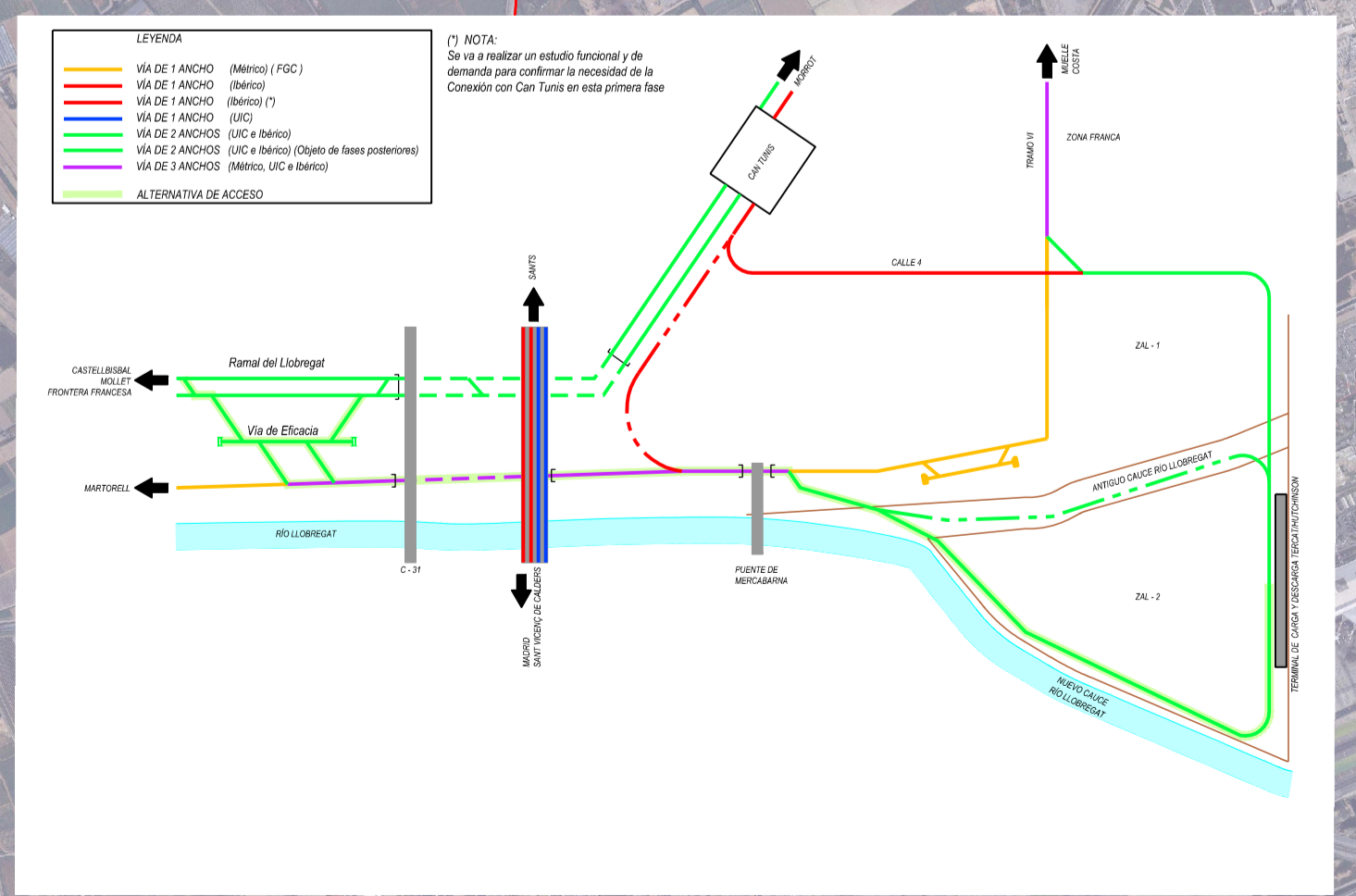
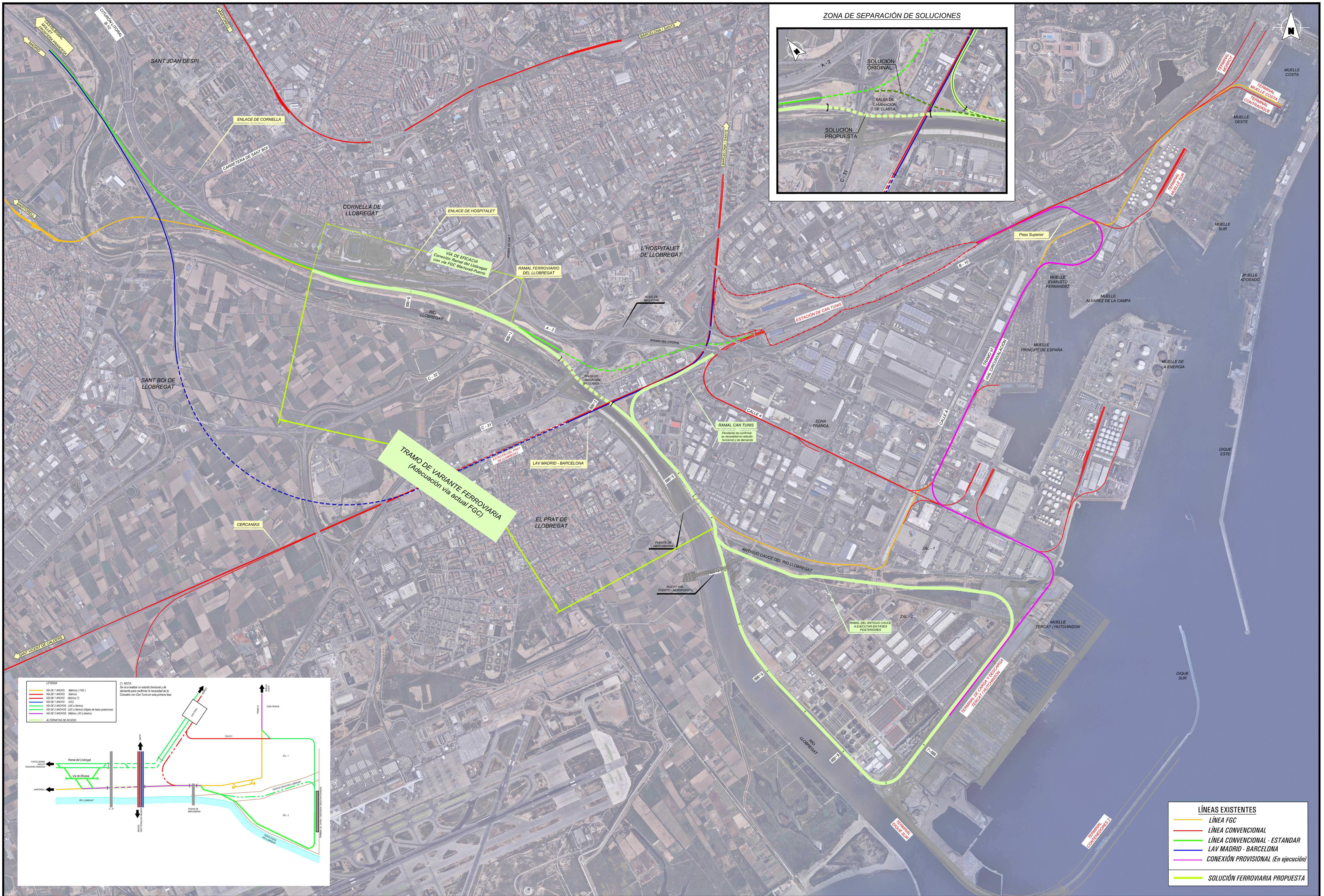
Nº DE PLANO:
1
Nº DE HOJA:
HOJA 1 DE 1

TÍTULO DE PLANO:
PLANO DE SITUACIÓN



- LÍNEAS EXISTENTES**
- LÍNEA FGC
 - LÍNEA CONVENCIONAL
 - LÍNEA CONVENCIONAL - ESTANDAR
 - LAV MADRID - BARCELONA
 - CONEXIÓN PROVISIONAL (En ejecución)
 - SOLUCIÓN FERROVIARIA ORIGINAL

X:\121\20671\Documentos\Doc_09_12_Consulta Ambiental\2.1.1_P1_Altamerc-PC_15000.dwg





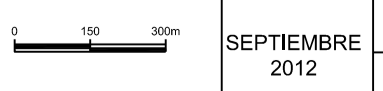
- LÍNEAS EXISTENTES**
- LÍNEA FGC
 - LÍNEA CONVENCIONAL
 - LÍNEA CONVENCIONAL - ESTANDAR
 - LAV MADRID - BARCELONA
 - CONEXIÓN PROVISIONAL (En ejecución)
 - SOLUCIÓN FERROVIARIA PROPUESTA

X:\12\120571\Documentos\Doc_09_12_Consulta Ambiental\2.1.2_P1_AltamFC_15000.dwg



 SOLUCIÓN VIARIA ORIGINAL



X:\121\20671\Documentos\Doc_09_12_Consejo Ambiental\2_2_RI_Autor_PC_16000.dwg

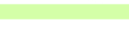

 MINISTERIO DE FOMENTO <small>SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS</small> <small>DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS</small> <small>DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES</small>	TÍTULO PROYECTO NUEVOS ACCESOS SUR FERROVIARIO Y VIARIO AL PUERTO DE BARCELONA		ESCALA ORIGINAL 1:15.000	FECHA SEPTIEMBRE 2012	Nº DE PLANO 2.2	TÍTULO DE PLANO DESCRIPCIÓN DE SOLUCIONES SOLUCIÓN VIARIA SOLUCIÓN ORIGINAL
			ESCALA GRÁFICA 	Nº DE HOJA HOJA 1 DE 1		

ANNEX 13 - Form C_3.II.C._Part2

**Non-technical summary of the EIA report for
the new proposal and prorogation of the
project of New South Rail and Road Accesses
to the Port of Barcelona**



-  CAUCE RÍO LLOBREGAT
-  RED NATURA 2000
-  ESPACIOS NATURALES DE PROTECCIÓN ESPECIAL
-  PLAN DE ESPACIOS DE INTERÉS NATURAL
-  ZONAS HÚMEDAS

-  SOLUCIÓN FERROVIARIA ORIGINAL
-  SOLUCIÓN VIARIA ORIGINAL

X:\12\120571_Documentos\Doc_09-12_Consejo Ambiental\3.1.1_Soluciones_Originales_Ferrovias_Varias.dwg



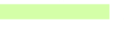
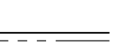
	Hábitat de Interés Comunitario H.I.C.
	Área de Importancia para aves I.B.A. (Delta del Llobregat)
	PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO
	DORMIDERO DE CORMORÁN (Detectado en Fase de Alegaciones)

	SOLUCIÓN FERROVIARIA ORIGINAL
	SOLUCIÓN VIARIA ORIGINAL

X:\121\206711_Documentos\Doc_09_12_Consejo Ambiental\3.1.2_Condicionantes Ambientales_DIA_2_Soluciones Propuestas_Ferroviana_Viaria.dwg



-  CAUCE RÍO LLOBREGAT
-  RED NATURA 2000
-  ESPACIOS NATURALES DE PROTECCIÓN ESPECIAL
-  PLAN DE ESPACIOS DE INTERÉS NATURAL
-  ZONAS HÚMEDAS

-  SOLUCIÓN FERROVIARIA PROPUESTA
-  SOLUCIÓN VIARIA ORIGINAL

X:\121\208711_Documentos\Doc_09_12_Consejo Ambiental\3.2.1_Condicionantes Ambientales_Actuales_1_S.P_Ferroviana_S.D_Viana.dwg



TRAMO DE VARIANTE FERROVIARIA
(Adecuación vía actual FGC)

- 36170050 Hábitat de Interés Comunitario H.I.C.
- Área de Importancia para aves I.B.A. (Delta del Llobregat)
- + PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO
- DORMIDERO DE CORMORÁN
- PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO

SOLUCIÓN FERROVIARIA PROPUESTA

SOLUCIÓN VIARIA ORIGINAL

X:\121\206711_Documentos\Doc_09-12_Consejo Ambiental\3.2.2_Condicionantes Ambientales_Actuales_2_S_P_Ferroviana_S_D_Viaria.dwg

APÉNDICE Nº 1 DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

17631 RESOLUCIÓN de 14 de septiembre de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Nuevos accesos sur, ferroviario y viario al puerto de Barcelona.

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado a), epígrafe 1, y en el apartado b) del Grupo 6 del Anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 1.2, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 4.1 de la citada norma.

Según el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen en continuación:

1. *Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.*—El promotor y órgano sustantivo es la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

El objeto principal del proyecto consiste en dotar al puerto de Barcelona de un nuevo acceso ferroviario que, conectando con el Ramal Ferroviario de Llobregat, aporte a la citada instalación portuaria nuevas comu-

nicaciones ferroviarias con el resto de la península y Europa, en anchos ibérico y UIC; así como proveer a dicho puerto de un nuevo acceso viario que, partiendo desde la actual Ronda Litoral o B-10, permita descargar los accesos actualmente en servicio. Se propone dar solución a las disfunciones existentes en la red viaria y ferroviaria de Barcelona y a la problemática del tráfico de mercancías.

El ámbito de estudio se localiza en la zona suroeste del área metropolitana de Barcelona, sobre los términos municipales de Sant Joan Despí, Sant Boi de Llobregat, L'Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Barcelona y el Prat de Llobregat; siguiendo el cauce del río Llobregat. Las actuaciones se ubican en la provincia de Barcelona, Comunidad Autónoma de Cataluña, y consisten en:

- Acceso viario y ferroviario para mercancías al puerto de Barcelona.
- Construcción de una estación de recepción-expedición ferroviaria, denominada «ZAL –Prat», y un estacionamiento para trenes denominado «Nou Llobregat».
- Ejecución de una línea eléctrica subterránea de alta tensión (40 kVA), de unos 1.500 metros de longitud, desde la subestación de Llobregat hasta una subestación eléctrica de tracción proyectada.

El estudio de impacto ambiental lleva a cabo el análisis de un total de 6 alternativas viarias, estructuradas en 3 tramos consecutivos (tramos I, II y III); y 3 alternativas ferroviarias, estructuradas en 2 tramos diferenciados (tramos I y II). En relación a la ubicación o configuración de la estación de mercancías no se presentan alternativas dada la escasez de espacio existente en la zona de estudio, así como la necesidad de dar servicio al puerto de Barcelona y su ampliación. La estación proyectada ha de presentar unos requerimientos funcionales y una capacidad muy elevadas, lo que hacen ubicarla en el emplazamiento seleccionado, en el antiguo cauce del río Llobregat.

Accesos viarios

Accesos viarios			
<i>Tramo I</i>	En los primeros 2.600 m se desarrolla de modo paralelo a la Ronda Litoral o B-10, implicando la ampliación de, al menos, un carril por sentido de circulación. A partir de este punto se separa de la B-10 en dirección al puerto, para finalizar a unos 150 metros del paso de la autovía bajo el puente de la Pata Sur o B-20.		
Paralelo a la Ronda Litoral, desde unos 800 m al noroeste del enlace de Cornellà, hasta 150 m después del paso de la autovía bajo el puente de la Pata Sur o B-20.	<table border="1"> <tr> <td>Alternativa A</td> <td>Alternativa B</td> </tr> </table>	Alternativa A	Alternativa B
Alternativa A	Alternativa B		
	La diferencia entre ambas alternativas estriba en el modo de enlace entre la autovía proyectada y la Ronda Litoral.		
<i>Tramo II</i>	Los primeros 740 m, la autovía discurre siguiendo la margen izquierda del río Llobregat y a nivel, entre el Ramal Ferroviario del Llobregat y la Ronda Litoral.		
Situado en la margen izquierda del río Llobregat, desde unos 150 m al este del puente de la Pata Sud, hasta unos 200 m al norte del puente de Mercabarna (acceso de la Zona Franca desde el Prat de Llobregat).	<table border="1"> <tr> <td>Alternativa A</td> <td>Alternativa B</td> </tr> </table>	Alternativa A	Alternativa B
Alternativa A	Alternativa B		
	Pasados los 740 m, la estructura se eleva mediante estructura, superando la autovía de Castelldefels o C-31. A continuación el trazado vira hacia el sur continuando en viaducto hasta superar la balsa de laminación de Clabsa, continuando por la margen izquierda del río Llobregat, sin invadir su cauce (sobre el cajón de la alternativa I ferroviaria).		
<i>Tramo III</i>	Tras superar el acceso a la Zona Franca mediante estructura, el trazado permanece elevado cruzando el antiguo cauce del río Llobregat, se separa del ferrocarril y discurre hasta el final por la margen derecha del antiguo cauce del río hasta la entrada al puerto.		
Desde hasta unos 200 m al norte del puente de Mercabarna, hasta la entrada al puerto de Barcelona.	<table border="1"> <tr> <td>Alternativa A</td> <td>Alternativa B</td> </tr> </table>	Alternativa A	Alternativa B
Alternativa A	Alternativa B		
	Continúa la estructura anterior superando el acceso a la Zona Franca (puente de Mercabarna). A continuación se separa del trazado del ferrocarril hacia la entrada del puerto por la calle 6 de la Zona Franca, por la margen izquierda del cauce natural o antiguo cauce del río hasta la entrada al puerto.		

Accesos ferroviarios

Accesos ferroviarios	
<i>Tramo I</i>	Alternativa 1: Al igual que el ferrocarril desde el que se origina, discurre en falso túnel en dirección sur por la margen izquierda del río Llobregat. Una vez atravesada la carretera de acceso a Mercabarna desde el Prat, asciende a superficie. Asimismo, engloba la construcción de un ramal que conecta Can Tunis con el puerto, desde la línea de Vilanova, a 210 m al norte del puente metálico de la calle de la Feixa Llarga, inicialmente en falso túnel paralelo a la línea de Vilanova; tras pasar el puente de la Feixa Llarga se desvía al sur y enlaza con el otro eje de la alternativa a la altura de la calle 11 de la Zona Franca.
Seguindo la margen izquierda del río Llobregat, desde el Ramal Ferroviario del Llobregat, hasta el punto donde se produce el desvío del cauce del río, a unos 200 m aguas abajo del Puente de Mercabarna.	Alternativa 2: Se inicia a unos 110 m al norte de la calle de la Feixa Llarga, inicialmente en falso túnel describiendo una trayectoria semicircular, tomando sentido sur en dirección al río y por debajo de la calle K de la Zona Franca. Prosigue dirección al puerto bajo esta calle hasta llegar a la margen izquierda del río, por donde continúa soterrado hasta superar el acceso a la Zona Franca desde el Prat, donde asciende a superficie finalizando el tramo.
<i>Tramo II</i>	Alternativa 1 (única): Este tramo discurre íntegramente en superficie con un trazado de morfología triangular, conformando un anillo que deja en su interior el Polígono Pratense, la EDAR del Bajo Llobregat y la Zona de Actuaciones Logísticas II del Puerto (ZAL II) y siguiendo la margen izquierda del río Llobregat.
Ocupa el área situada entre el nuevo cauce del río Llobregat y el antiguo cauce o cauce natural, hasta la ribera del mar.	

Tras el análisis comparativo realizado en el estudio de impacto ambiental, se concluye que las alternativas que cumplen los objetivos propuestos se componen de la combinación B-A-A viaria (para los tramos I, II y III, respectivamente), y la combinación 1-1 ferroviarias (para los tramos I y II, respectivamente). Sin embargo, tras el resultado de las alegaciones recibidas durante el proceso de información pública, a la vista de la gran similitud de ambas alternativas, teniendo en cuenta que ambas cumplen con los objetivos del estudio y considerando los compromisos adquiridos entre distintas administraciones, la combinación finalmente seleccionada es la siguiente:

Opción seleccionada viaria			Opción seleccionada ferroviaria	
Tramo I	Tramo II	Tramo III	Tramo I	Tramo II
A	A	A	I	I
Longitud total: 9.713 m / Núm. de viaductos: 9.			Longitud total: 11.759 m / Radio mínimo: 180 m.	
Núm. de túneles: 0 / Radio mín: 300 m.				

La conexión de la infraestructura viaria se realiza por la Calle 6 de la Zona Franca, en la margen izquierda del antiguo cauce del río Llobregat, el cual debe haber sido previamente rellenado y acondicionado durante la ejecución de las obras que se están llevando a cabo en la actualidad, como consecuencia de las propias obras de desvío del río.

Las actuaciones viarias incluyen un óvalo de 1+1 carriles de circulación alrededor de la nueva estación de mercancías denominada ZAL-Prat a ubicar sobre el antiguo lecho del río.

En cuanto al acceso ferroviario, se incluye la construcción de una estación de mercancías denominada «ZAL-Prat», situada en los terrenos del antiguo cauce del río Llobregat, con 8 vías de carga/descarga, 12 vías de recepción/expedición y una superficie aproximada de unas 50,8 hectáreas. Asimismo, se propone la ejecución de un estacionamiento de vía mixta (ibérica e internacional) para trenes, designada «Nou Llobregat», junto al nuevo cauce del río Llobregat, entre la mota de protección y la nueva depuradora del río, la cual entronca con el Ramal del Llobregat y la estación de Can Tunis.

Los volúmenes de materiales excedentes, generados por los movimientos de tierra en la fase de obra, se estiman en unos 147.852 m³, los cuales serán trasladados a vertedero autorizado. Las emisiones a la atmósfera estimadas en el estudio de impacto ambiental por la nueva autovía para el año 2010, se estiman en unos 9.733 kg/día de NO_x, 9.256 kg/día de CO y 1.517 kg/día de hidrocarburos.

2. *Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.* La actuación se localiza en el curso bajo del río Llobregat, en la unidad fisiográfica denominada «El Llano Litoral», presentando una morfología deltaica, con una orografía plana y costera, de pendientes muy suaves. Se trata de una zona antropizada y ocupada por poblaciones, fábricas, polígonos industriales y vías de comunicación.

La zona de estudio se encuentra totalmente en el delta del Llobregat, el cual está formado, geológicamente, por arenas con niveles arcillosos, que presentan más o menos materia orgánica, y gravas de origen fluvial. El río Llobregat es el único cauce de la zona de estudio. En el último tramo, junto a la zona de los accesos ferroviarios objeto del proyecto, el

río se encuentra encauzado y la calidad de sus aguas está notablemente deteriorada, debido a la gran cantidad de vertidos urbanos e industriales que recibe. Este río es el origen de la recarga de los acuíferos del bajo Llobregat. En la zona de actuación destacan el acuífero del Valle Bajo y los acuíferos profundo y superficial del Delta del Llobregat, protegidos por el Decreto 328/1988, de 11 de octubre, por el que se establecen normas de protección y adicionales en materia de procedimiento en relación con varios acuíferos de Cataluña.

Dentro del área definida por el conjunto de actuaciones no existen espacios catalogados bajo figuras de protección legal, sin embargo está próxima la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) y Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) «Delta del Llobregat», de código ES0000146, zona calificada igualmente Área Importante para las Aves (IBA), número 140, concretamente a unos 200 metros de su punto más cercano; y la presencia del espacio incluido en el Plan de espacios de interés natural (PEIN) «Delta del Llobregat», que incluye las Reservas Naturales Parciales de el Remolar –Filipines y La Ricarda-Ca l'Arana.

La vegetación del entorno de la actuación se encuentra muy degradada, debido al alto grado de antropización del medio. Destacan algunos tramos con vegetación de ribera en los márgenes del río Llobregat, con pies aislados de sauce (*Salix* sp), taray (*Tamarix* sp) y chopo (*Populus* sp); si bien la especie predominante es el cañizo (*Arundo donax*). Las características faunísticas de la zona se hallan condicionadas por un entorno urbano y agrícola muy influenciado por la elevada presencia humana. No obstante, los enclaves de mayor interés desde el punto de vista faunístico, lo constituyen el río Llobregat y sus márgenes, puesto que recogen especies singulares, principalmente de aves. Dentro de las especies más habituales destaca la gaviota argéntea (*Larus argentatus*) y la gaviota reidora (*Larus ridibundus*), por ser fácilmente observables. Otras especies destacables, por estar incluidas en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas (Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo) como «de interés especial», son el cormorán grande (*Phalacrocorax carbo*) y el chorlito patinegro (*Charadrius alexandrinus*).

Los elementos culturales de interés recogidos en el «Inventario del Patrimonio Arquitectónico de Catalunya», así como en los Planes Especiales de los municipios afectados, se corresponden con masías tradicionales, y en concreto las masías de la Torre Gran (catalogado en el Plan especial de protección del patrimonio arquitectónico de L'Hospitalet, según texto refundido de 2001), y la masía de Cal Capella, ambas en el municipio de L'Hospitalet.

3. Resumen del proceso de evaluación.

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

a) Entrada de la documentación inicial: La tramitación se inició el 20 de mayo de 2002, al recibirse la memoria-resumen del «Estudio informativo del proyecto de los nuevos accesos Sur, ferroviario y viario al puerto de Barcelona».

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones.—La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha de 27 de mayo de 2002, estableció un periodo de consultas a instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. La relación de consultados se expone a continuación, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe en relación con la memoria-resumen.

Relación de consultados	Respuestas recibidas	Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad	-	Departamento de Ingeniería Hidráulica, Marítima y Ambiental. Campus Nord de Barcelona	-
Dirección General de Costas	X	Ecologistas en Acción	-
Delegación del Gobierno en Cataluña	-	S.E.O./BirdLife	-
Agencia Catalana del Agua	X	Lliga per a la defensa del patrimoni natural (DEPANA)	X
Autoridad Portuaria de Barcelona	X	Fundación Ecomediterránea (Barcelona)	-
Dirección General de Infraestructura y Servicios. Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones. RENFE	X	CODEN (Barcelona)	-
Dirección General de Carreteras. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya	X	Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X
Dirección General del Patrimonio Cultural. Departamento de Cultura y Medios de Comunicación de la Generalitat de Catalunya	-	Ayuntamiento de Sant Boi de Llobregat	-
Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad. Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya	X	Ayuntamiento del Prat de Llobregat	X
Dirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya	X	Ayuntamiento de Cornellà de Llobregat	X
Cátedra de Ecología de la Facultad de Biología. Universidad de Barcelona	-	Ayuntamiento de L'Hospitalet de Llobregat	X
Departamento de Ecología de la Facultad de Ciencias. Campus Bellaterra. Barcelona	-	Ayuntamiento de Barcelona	X

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

La Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya, expresa la necesidad de una descripción ajustada de los parámetros ambientales afectados por la infraestructura, para cada corredor y alternativa, así como de otros factores fuera del ámbito del proyecto que pueden verse afectados directa e indirectamente. Concretamente se especifica el análisis de los siguientes factores:

Efectos sobre la hidrología e hidrogeología.
Establecimiento de una propuesta de soluciones de gestión y estructurales a llevar a cabo dentro del espacio fluvial del río Llobregat, en su tramo final y cerca del delta, respetando la metodología aplicada en la elaboración del trabajo de Planificación del espacio fluvial del Baix Llobregat. Estas indicaciones son asimismo expuestas por la Agencia Catalana del Agua. La Dirección General de Infraestructura y Servicio de RENFE, considera necesario determinar el riesgo de inundaciones del río Llobregat y su influencia como recarga de varios acuíferos; además la organización DEPANA defiende el mantenimiento como zona húmeda y zona verde del lecho original del río.

Comunidades vegetales y faunísticas. Corredores biológicos existentes y efecto barrera. Espacios naturales protegidos.

Análisis de afecciones sobre el área de nidificación del chorlito patinegro (*Charadrius alexandrinus*) y sobre los bosques de utilidad pública. Definición de las extensiones de vegetación de ribera presentes en el río Llobregat y de los huertos marginales (espacios agrícolas). Determinación de enclaves de interés naturalístico (humedales de las marismas, Reserva Natural de La Ricarda-Ca l'Arana y el Remolar -Filipines y Delta del Llobregat). Establecimiento de las zonas de paso para fauna, evaluación del estado de las formaciones de vegetación de mayor interés y corredores faunísticos. Estas indicaciones son corroboradas en el informe remitido por la Dirección General de Infraestructura y Servicio de RENFE.

Estudio acústico e interrelación con otras infraestructuras. Permeabilidad territorial y planeamiento urbanístico.

Elaboración de un estudio conjunto de ruidos y vibraciones derivado del tráfico viario y ferroviario, según la Dirección General de Infraestructura y Servicio de RENFE y el Ayuntamiento de Barcelona. Compatibilidad con planes y proyectos ejecutados o en fase de ejecución y estimación de sugerencias relativas a trazados compatibles, en planta y alzado, con otros viarios y conexiones existentes. Calificación del suelo según el planeamiento urbanístico vigente, compatibilidad de las infraestructuras proyectadas con los elementos de planificación urbanística y usos cívicos de las zonas limítrofes, según las respuestas de la Dirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya; la Autoridad Portuaria de Barcelona, DEPANA y los Ayuntamientos de Barcelona, L'Hospitalet de Llobregat y Cornellà de Llobregat.

Patrimonio arqueológico.

Análisis del patrimonio señalado en el «Inventari del Patrimoni Arquitectònic de Catalunya» y en los Planes Especiales de los municipios afectados. Planeamiento del procedimiento de actuación y de las medidas de control y vigilancia durante la fase de obras, en coordinación con el Departamento de Cultura y Medios de Comunicación de la Generalitat de Catalunya, según informe de la Dirección General de Infraestructura y Servicio de RENFE.

Por último, varias respuestas proponen un análisis de la afección a recursos naturales, culturales o socioeconómicos de especial interés; y la integración paisajística del paso del ramal ferroviario y viario sobre el río Llobregat.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las Administraciones ambientales afectadas.

El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor el 28 de octubre de 2002, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas y los aspectos más relevantes que deberá incluir el estudio de impacto ambiental, destacando la posible afección a la ZEPA y LIC «Delta del Llobregat», de código ES0000146.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental: La Dirección General de Ferrocarriles sometió a información pública el «Estudio informativo del proyecto de los nuevos accesos Sur, ferroviario y viario al puerto de Barcelona», así como el estudio de impacto ambiental, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado número 117, de 17 de mayo de 2006; y en el Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona número 119, de 19 de mayo de 2006.

Con fecha 12 de junio de 2007, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente de información pública del estudio informativo, el cual comprende el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública. Durante el periodo de información pública se han recibido un total de 31 alegaciones. Del total, 13 alegaciones son de Instituciones y Administraciones públicas y 18 de particulares (17 alegaciones pertenecen a asociaciones y empresas, y la restante a un particular). A continuación se resume el resultado del proceso de la participación pública:

a) La Secretaría para la Movilidad, del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya, emite un informe en el que se considera necesario seleccionar para el primer tramo (tramo I) de los trazados viarios, la Alternativa A, ya que genera un menor impacto ambiental frente a la Alternativa B, seleccionada en el estudio de impacto ambiental. Esta selección es corroborada por el Ayuntamiento de Cornellà de Llobregat y el R.C.D. Espanyol de Barcelona. El promotor, en su informe de alegaciones, admite la solicitud de seleccionar la «Alternativa A viaria», para el primer tramo de actuaciones (tramo I).

b) En la alegación emitida por la Agencia Catalana del Agua, la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya, así como en los informes remitidos por el Ayuntamiento de Cornellà de Llobregat, la Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta del río Llobregat y de la organización DEPANA, se afirma que el estudio de impacto ambiental no incluye un estudio hidrogeológico detallado del ámbito de actuación en el que se caracterizan los acuíferos del Valle Bajo y del Delta del Llobregat.

Frente a esta carencia, el promotor adjunta un «Informe hidrogeológico complementario al estudio informativo», elaborado por la Autoridad Portuaria de Barcelona, en el que se recoge el contexto geológico e hidrogeológico de la zona de estudio, la identificación y valoración de impactos sobre la hidrogeología subterránea, así como las medidas preventivas, correctoras y elementos a tener en cuenta durante el seguimiento y control de las obras.

c) La Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya, considera necesario elaborar una descripción de los corredores

biológicos existentes en la zona y su evolución prevista tras la ejecución de las obras.

A la vista de estas consideraciones el promotor elabora un nuevo estudio con información adicional al estudio de impacto ambiental, relativo a los corredores biológicos existentes en el ámbito del estudio informativo.

d) La Autoridad Portuaria de Barcelona y la organización DEPANA consideran en sus informes, entre otros aspectos, la existencia en el segundo tramo (tramo II) del trazado ferroviario, de una colonia importante de cormorán grande (*Phalacrocorax carbo*), por lo que estiman conveniente que, previo a la ejecución de las obras, se habilite algún espacio alternativo para estas aves. El promotor asegura que, previo al comienzo de las obras, se deberá habilitar este espacio para los cormoranes que actualmente ocupan el bosque de ribera en el antiguo cauce del río Llobregat, cuya competencia corresponde al Puerto de Barcelona y a la Generalitat de Catalunya, como gestores de la obra de relleno del antiguo cauce del río Llobregat.

e) En las alegaciones remitidas por el Ayuntamiento de Barcelona, así como varias empresas del entorno de la zona de actuación, se insta al cumplimiento de los umbrales sonoros según la legislación vigente en Cataluña (Ley 16/2002 de la Generalitat de Catalunya, de 28 de junio, de protección contra la contaminación acústica). El promotor asegura en su informe de alegaciones que los proyectos de construcción incluirán un estudio específico, a una escala de detalle, de ruidos y vibraciones introducidos por la nueva estructura, de forma que se establezcan las medidas correctoras precisas (pantallas de ruido, doble acristalamiento, etc.) en caso de superarse, tanto en la fase de obras como de explotación.

f) El promotor asegura que, en las zonas en las que se prevea la existencia de yacimientos arqueológicos se realizará, previo al inicio de las obras, una campaña de reconocimiento, a fin de preservar el patrimonio histórico y cultural de la zona, en coordinación con el Departamento de Cultura y Medios de Comunicación de la Generalitat de Catalunya.

En el informe de alegaciones elaborado por el promotor se asegura que, durante la redacción de los proyectos constructivos, se tendrán en cuenta las medidas indicadas por la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad, del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya y la Agencia Catalana del Agua. Asimismo, asegura que mantendrá contactos con los ayuntamientos, asociaciones y otros organismos afectados, para concretar con exactitud los caminos y pasos que haya que reparar o construir, así como prever la reposición de los servicios afectados, de forma que se compatibilicen las infraestructuras con otras existentes debidas a proyectos en desarrollo como el «Desdoblamiento del gasoducto Barcelona-Valencia-Vascongadas, tramo L'Arboç-Planta de Barcelona», promovido por ENAGAS, S.L., y el proyecto de la «Desaladora del área metropolitana de Barcelona. Impulsión del agua producto al depósito de la Font-santa», promovido por Aguas del Ter-Llobregat.

En el expediente de información pública remitido por la Dirección General de Ferrocarriles, se adjuntó la respuesta emitida por la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya, en el que se concluye que la documentación elaborada a partir de los informes recibidos durante la información pública da respuesta de manera adecuada a las carencias presentes en el estudio de impacto ambiental. Este informe fue remitido, asimismo, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha de 30 de mayo de 2007.

4. Integración de la evaluación.

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas: La documentación aportada por el promotor plantea alternativas relativas a los trazados de los accesos viarios y ferroviarios al puerto de Barcelona, las cuales han sido definidas en el primer punto de la presente declaración.

En el estudio de impacto ambiental, se evalúan las alternativas mediante un método multicriterio basado en factores ambientales, económicos, territoriales y funcionales. Tras este análisis, se seleccionó inicialmente la combinación B-AA viaria (para los tramos I, II y III) y I-1 ferroviarias (tramos I y II) por suponer una valoración global superior al resto de las combinaciones. Sin embargo, tras el proceso de información pública se sustituyó la Alternativa B seleccionada en el primer tramo (tramo I viario), por la Alternativa A, ya que genera un menor impacto ambiental y la valoración multicriterio global de ambas es muy similar.

Por tanto, la alternativa seleccionada por el promotor es la solución que preserva mejor los valores ambientales, generando un menor impacto ambiental en relación con las otras alternativas planteadas.

4.2 Potenciales impactos de la alternativa elegida: Además de las medidas de integración que adopta el promotor como resultado del proceso de información pública, descritas en el apartado 3.2. de la presente declaración, los principales efectos ambientales del proyecto, así como las principales medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental, se resumen a continuación:

Hidrología superficial y subterránea: Los trazados propuestos discurren por el corredor natural del río Llobregat en su tramo de aguas bajas, aunque sin interceptarlo. Asimismo, se presentan otros elementos relacionados con canales de riego y drenajes. A partir del PK 4+000 del tramo I viario, el estudio de impacto ambiental asume que el trazado intercepta la «Riera del antiguo cauce del Llobregat», cuyo cauce se encuentra notablemente alterado por la conjunción de infraestructuras. La principal afección consiste en la posible contaminación de la riera por vertidos accidentales o movimientos de tierra.

Para evitar esta afección, el estudio de impacto ambiental establece la prohibición del movimiento de maquinaria por el cauce del río Llobregat o por su vegetación de ribera, afirma la necesidad de ubicar las instalaciones auxiliares en zonas urbanizadas, fuera de las zonas naturales o el propio cauce, y la gestión de los residuos generados durante la fase de obras. Para evitar vertidos contaminantes durante la fase de explotación de la autovía, se dispondrán balsas de dilución a lo largo de la traza, con una capacidad de 100 m³, y sobre cuyos desagües se llevará a cabo la plantación de especies vegetales que actúen como filtros naturales para garantizar su buen funcionamiento.

Los posibles impactos sobre el acuífero del Valle Bajo y los acuíferos profundo y superficial del Delta del Llobregat son la contaminación de las aguas subterráneas, las fluctuaciones indeseadas del nivel freático, el sifonamiento o levantamiento del fondo de la infraestructura soterrada (provocadas por el efecto barrera, efecto dren o la disminución del área de recarga) y las posibles afecciones sobre las edificaciones cercanas.

La principal medida correctora propuesta consiste en asegurar la incorporación del agua de la red de drenaje de las infraestructuras al sistema de caudales, o a zonas permeables, teniendo en cuenta que ha de ser agua sin contaminar. Para asegurar el nivel de recarga, se propone la construcción de un drenaje longitudinal, mediante el sistema de cunetas y drenes colectores que lleguen a constituir canales de recogida que conduzcan las aguas a las balsas de dilución y decantación. Se asegurará la permeabilización de las rieras y canales laterales, y su conexión con el acuífero de la Vall Baixa.

Frente al efecto barrera generado en aquellos tramos en los que se construya en falso túnel, se llevará a cabo la perforación de sondeos horizontales a cada lado del muro comunicados por tubería libre y la ejecución del falso túnel con pantallas impermeables. Se asegura que se seguirán las prescripciones publicadas en el acuerdo de 26 de febrero de 2004, del Consejo de la Administración de la Agencia Catalana del Agua, por el cual se incluyen las prescripciones técnicas aplicables a la autorización de trabajos dentro de las normas de explotación de los acuíferos de la Vall Baixa y del Delta del Llobregat, la Cubeta de San Andreu y la Cubeta d'Albera.

Comunidades vegetales. Espacios naturales protegidos: Los impactos sobre la vegetación se han valorado en función de la superficie interceptada y el valor de conservación de cada comunidad vegetal. Las principales afecciones consisten en la eliminación de las comunidades vegetales de ribera presentes en la «Riera del antiguo cauce del Llobregat» y de varias zonas con huertas. El impacto sobre la vegetación es considerado escaso dado el mal estado de conservación de las comunidades vegetales.

Las medidas encaminadas a minimizar la afección sobre la vegetación, consisten en la restauración de la superficie vegetal eliminada y la integración paisajística de la obra. Se plantea la plantación de especies de bosque de ribera en las áreas de explotación, y en determinadas zonas, especies arbustivas y herbáceas; de forma que se favorezca y potencie el desarrollo del bosque caducifolio de ribera característico de la zona del delta del Llobregat.

Las actuaciones se sitúan a unos 200 metros de la ZEPA y LIC «Delta del Llobregat», de código ES0000146, calificada igualmente Área Importante para las Aves (IBA), con el mismo nombre, número 140. El estudio de impacto ambiental analiza las repercusiones del proyecto sobre los valores que motivaron la inclusión de esta zona en la Red Natura 2000, y que están presentes en la zona de afección. Se concluye que la alternativa propuesta para el tramo II ferroviario, que es la más próxima, discurre por el lado norte del nuevo cauce del río Llobregat, mientras que el límite del LIC y ZEPA se encuentra en el lado contrario, por lo que el cauce separa el espacio natural de las actuaciones propuestas, no afectando a la funcionalidad general del sistema, ni a los elementos que justificaron la selección del área como espacio catalogado.

Fauna y corredores biológicos. Efecto barrera: Los efectos sobre la fauna consisten en un efecto barrera para la dispersión o movimientos locales de la fauna y un incremento del riesgo de atropello y de las molestias tanto sonoras como lumínicas de la fauna cercana.

La implantación del eje viario y ferroviario va a generar un efecto barrera sobre la fauna presente en las zonas naturales de los alrededores, principalmente la avifauna. Los tramos más conflictivos respecto a la permeabilidad de la fauna son el tramo III del eje viario y el tramo II del ferroviario, debido a la cercanía al puerto, al mar y a las zonas húmedas cercanas, donde se encuentran la gran mayoría de aves. Respecto a las catterinas, tanto de la vía de playas como del anillo de vías del tramo II ferroviario, el

estudio de impacto ambiental asegura que no causarán afecciones sobre las aves, dado que la altura máxima de las mismas no va a superar en ningún momento la altura máxima de las naves presentes en el polígono.

Para evitar este efecto barrera, en el estudio de impacto ambiental se propone la adecuación de las obras de drenaje transversal para que sean utilizadas como pasos de fauna a través de las infraestructuras proyectadas. Esta adecuación consiste en incluir, en todas las obras existentes o futuras, una pasarela lateral interna y rampas de acceso a la misma, así como un acondicionamiento natural de ambos lados para integrarla en el medio lo mejor posible y ser atractiva para la fauna. Otra de las medidas asumidas por el promotor consiste en el traslado de la ubicación de la colonia de cormoranes situada en el antiguo cauce del río Llobregat, concretamente donde se propone ubicar la terminal de carga y descarga de mercancías. En cuanto a las posibles zonas, el promotor establece una propuesta inicial y no definitiva de ubicaciones para la instalación de posaderos con reclamo para estas aves, que ayuden al traslado de la colonia. La ubicación finalmente seleccionada se obtendrá a partir de un estudio específico realizado por la Autoridad Portuaria de Barcelona, y que será asumido en el proyecto constructivo.

Calidad del aire. Ruidos y vibraciones: La construcción y puesta en servicio de las nuevas infraestructuras llevará implícito un incremento de la emisión de contaminantes al medio atmosférico. Para valorar la afección sobre la calidad atmosférica, en el estudio de impacto ambiental se procede a elaborar un cálculo de los niveles de emisión de los distintos tipos de gases producto de la combustión de carburantes, a partir de los datos de tráfico de la zona de estudio. Tras analizar los datos obtenidos, se observa que los niveles obtenidos de emisión suponen concentraciones elevadas, sin embargo se afirma que las actuaciones contribuirán a fluidificar el tráfico de entrada y salida del puerto, evitando la generación de congestiones en la Ronda Litoral y en viales internos del puerto, por lo que se contribuirá a mejorar la calidad atmosférica global de la zona.

En el estudio de impacto ambiental se proponen medidas correctoras destinadas a evitar la emisión de polvo durante la fase de construcción. En el informe emitido por la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña, se hace especial hincapié en la aplicación de estas medidas y otras anexas, las cuales son asumidas por el promotor en el informe de alegaciones remitido durante el proceso de información pública:

Instalación de sistemas de desempolvado, limpieza o lavado de vehículos, para evitar emisiones de polvo fuera del recinto de la obra. Se mantendrán en perfecto estado los motores de combustión y los tubos de escape de la maquinaria y vehículos de transporte.

En relación al acopio de materiales pulverulentos se instalarán sistemas para evitar los efectos de situaciones meteorológicas adversas y se rociará o pulverizará periódicamente la superficie de los acopios con agua.

Se realizarán controles periódicos de las emisiones de partículas sedimentables durante la ejecución de las obras.

Para llevar a cabo una valoración del impacto generado por las emisiones sonoras y vibraciones, en el estudio de impacto ambiental se analiza el número de edificios afectados por niveles de ruido superiores a 65 y 70 dB(A). Se calcula que el mayor número de edificios afectados se encuentran en el tramo I viario, sin embargo en esta zona ya están sometidos a ruidos de esas magnitudes por estar próxima la Ronda Litoral. Las afecciones derivadas de las vibraciones serán prácticamente nulas, dado que el trazado ferroviario discurre en su mayoría soterrado, y cuando lo hace en superficie discurre a muy baja velocidad.

El promotor asegura que durante el proyecto constructivo, se llevará a cabo un análisis de las zonas que superen los límites de ruido establecidos por la Ley 18/2002, de la Generalitat de Cataluña, de 28 de junio, de protección contra la contaminación acústica. En estos puntos se emplearán las medidas correctoras destinadas a minimizar dicha afección, concretamente barreras acústicas que impidan la propagación de las emisiones sonoras (apantallamientos y desmontes). La Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña considera conveniente la elaboración de mapas acústicos según las indicaciones incluidas en el Decreto 245/2005, de 8 de noviembre, por el que se fijan los criterios para la elaboración de los mapas de capacidad acústica.

Alteraciones del paisaje: En el estudio de impacto ambiental se asume que la construcción de las infraestructuras supondrá una transformación de las formas del relieve y de la estructura paisajística, sin embargo el alto grado de antropización de la zona de actuación y la presencia de otras infraestructuras hacen que se valore el impacto sobre el paisaje como compatible. Además, el diseño del trazado de ferrocarril se ha diseñado soterrado evitando así afecciones paisajísticas.

Como medidas correctoras, el promotor asume la integración paisajística mediante la ejecución de un plan de revegetación de las zonas de actuación, los taludes y zonas de explanación asociadas, con especies de la misma vegetación natural. El diseño de las obras de fábrica, fundamen-

talmente viaductos y puentes, se diseñarán con formas estilizadas y buscando la integración de este tipo de obras.

Patrimonio arqueológico. Planeamiento urbanístico: En el estudio de impacto ambiental se afirma que los elementos patrimoniales existentes en el área de estudio (las masías de Torre Gran y Can Capell), se encuentran a unos 20 metros del trazado propuesto, por lo que no se verán afectados si se adoptan medidas protectoras. Se propone la ejecución de una prospección superficial de la zona afectada directamente por el trazado, con la finalidad de detectar posibles yacimientos no catalogados. Se realizará un seguimiento a pie de obra a lo largo de todo el trazado, siendo especialmente minucioso en las inmediaciones de los elementos patrimoniales existentes en las cuales se instalarán muros y pantallas protectoras. Las actuaciones se ejecutarán en coordinación con las indicaciones del Departamento de Cultura y Medios de Comunicación de la Generalitat de Cataluña.

Por último, los espacios en los que se plantean las actuaciones discurren por corredores de comunicación existentes, en los que el planeamiento urbanístico recoge la tipología de sistema viario o ferroviario, o zonas de protección de los mismos, por lo que no implica un cambio respecto a la clasificación existente.

5. **Condiciones de protección ambiental específicas.**—En función de la documentación generada a lo largo de este proceso de evaluación, además de las medidas propuestas por el estudio de impacto ambiental se estima necesario incluir las siguientes condiciones de protección ambiental específicas:

Durante las obras, se deberá prestar especial atención al cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras definidas en el estudio de impacto ambiental que eviten la generación de partículas de polvo, concretamente en las zonas de protección especial del ambiente atmosférico, de acuerdo con el Decreto 226/2006, de 23 de mayo, para el contaminante dióxido de nitrógeno y para las partículas en suspensión de diámetro inferior a 10 micras. Asimismo, se aplicarán las medidas recogidas en el informe de la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña, en su escrito de fecha 18 de mayo de 2007, recogidas en el apartado 4.2.3.

Durante la redacción del proyecto constructivo, así como en la ejecución y explotación de las nuevas infraestructuras previstas en el proyecto, se tomarán en cuenta las medidas recogidas en el Decreto 152/2007, de 10 de julio, por el que se aprueba el Plan de actuación para restablecer la calidad del aire en los municipios declarados como zonas de protección especial del ambiente atmosférico mediante el Decreto 226/2006, de 23 de mayo.

Para la definición y dimensionamiento de las medidas correctoras frente al ruido a realizar en el proyecto de construcción, se tendrá en cuenta lo establecido en la Ley 16/2002 de la Generalitat de Cataluña, de 28 de junio, de protección contra la contaminación acústica.

El Proyecto de Construcción deberá ser informado por la Agencia Catalana del Agua, cumpliendo con las prescripciones que se incluyan en el mismo.

Para la adecuación de estructuras u obras de drenaje, vallados y dispositivos de escape; se atenderá a las especificaciones recogidas en el «Manual de prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales», publicado por el Ministerio de Medio Ambiente (2006).

Previamente al inicio de las obras se deberá haber solucionado la ubicación y traslado de la colonia de cormoranes (Phalacrocorax carbo), presente en el antiguo cauce del río. Para ello se estará en coordinación con el Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña y la Autoridad Portuaria de Barcelona.

En el tramo viario, en la ejecución del proyecto se utilizarán prioritariamente betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso. Estas indicaciones se realizarán de acuerdo con la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, que establece que las Administraciones Públicas promoverán la utilización de materiales reciclados de neumáticos fuera de uso y la de productos fabricados con materiales reciclados procedentes de dichos residuos siempre que cumplan las especificaciones técnicas requeridas, las cuales se establecen en la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso; en el Manual de Empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, así como en la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprobaba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y Puentes (PG-3).

6. **Especificaciones para el seguimiento ambiental.**—El estudio de impacto ambiental contiene un Programa de Vigilancia Ambiental para garantizar el cumplimiento de las medidas correctoras y protectoras, de

forma que se minimicen los impactos producidos por la puesta en funcionamiento de las nuevas infraestructuras. Las actuaciones propuestas más destacadas son:

Seguimiento de la calidad del agua: Efectividad de las medidas de revegetación de los taludes y terraplenes que eviten los procesos erosivos, y por tanto el incremento de la turbidez de las aguas del río Llobregat. Control de vertidos.

Preparación del terreno para el acceso de maquinaria.
Protección de la vegetación durante la fase de obras.
Seguimiento de las emisiones de polvo a la atmósfera.
Vigilancia de los procesos erosivos.

Seguimiento del estado de siembras/plantaciones y evolución de las comunidades faunísticas. Seguimiento de atropellos de animales durante la fase de explotación.

Incidentes por hallazgos de elementos del patrimonio arqueológico.
Seguimiento del resultado de las mediciones acústicas, durante la ejecución de las obras, y niveles sonoros sobre la población, durante la fase de explotación.

El seguimiento de los impactos ambientales se realizará sobre aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos. Se redactarán informes previos al inicio de las obras, durante la ejecución de las actuaciones y varios informes anuales de seguimiento ambiental durante la vida útil de la instalación. Todos ellos se remitirán al organismo competente.

En este sentido cabe recordar que, con fecha 4 de noviembre de 2005 (B.O.E 282 de 25/11/2005), se dicta una resolución por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental por la que se dispone la publicación del Convenio de colaboración entre el Ministerio de Medio Ambiente y el Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña para el seguimiento medioambiental de un conjunto de infraestructuras en el Delta del río Llobregat. Entre estas infraestructuras acogidas al convenio se encuentran los accesos ferroviarios y viarios al puerto de Barcelona.

En el citado Convenio se crea una Comisión Mixta como órgano colegiado para la vigilancia y control de interpretación y aplicación del mismo.

También se crea la Mesa Técnica como órgano colegiado de carácter técnico auxiliar de la Comisión Mixta para realizar los estudios de los impactos de conjunto y de los impactos cruzados de las obras y actuaciones incluidas en el convenio.

Por último, el convenio prevé que los proyectos de infraestructuras sobre los acuíferos y el seguimiento de dicho impacto durante la ejecución de la obra y su posterior explotación, serán realizados por la Mesa Técnica de los Acuíferos del río Llobregat (METALL).

Por lo tanto, este proyecto se incorpora a las prescripciones del citado Convenio para el seguimiento ambiental del mismo.

Además, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

Conclusión: En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 13 de septiembre de 2007, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto «Nuevos accesos sur, ferroviario y viario al puerto de Barcelona», concluyendo que siempre y cuando que se autorice en la alternativa y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público y se comunica a la Dirección General de Ferrocarriles para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 4 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 14 de septiembre de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo González Aizpiti.

NUEVOS ACCESOS SUR, FERROVIARIO Y VIARIO AL PUERTO DE BARCELONA

