

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 a 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

<p><i>Tramo I</i></p> <p>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.</p>	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.	
	Alternativa A	Alternativa B
	La diferencia entre ambas alternativas estriba en el modo de enlace entre la autovía proyectada y la Ronda Litoral.	
<p><i>Tramo II</i></p> <p>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).</p>	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.	
	Alternativa A	Alternativa B
	<p>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 1 ferroviaria).</p>	<p>Pasados los 740 m, el trazado desarrolla una alineación curva que se dirige hacia el río, sobrepasando el falso túnel del Ramal Ferroviario del Llobregat, para elevarse mediante estructura y superar la autovía de Castelldefels o C-31. A continuación el trazado va en estructura paralelo al río, siguiendo su margen izquierda.</p>
<p><i>Tramo III</i></p> <p>Desde hasta unos 200 m al norte del puente de Mercabarna, hasta la entrada al puerto de Barcelona.</p>	Alternativa A	Alternativa B
	<p>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.</p>	<p>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.</p>

Accesos ferroviarios

<p><i>Tramo I</i></p> <p>Siguiendo 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.</p>	<p>Alternativa 1:</p> <p>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 desvia al sur y enlaza con el otro eje de la alternativa a la altura de la calle 11 de la Zona Franca.</p> <p>Alternativa 2:</p> <p>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 continua soterrado hasta superar el acceso a la Zona Franca desde el Prat, donde asciende a superficie finalizando el tramo.</p>
<p><i>Tramo II</i></p> <p>Ocupa el área situada entre el nuevo cauce del río Llobregat y el antiguo cauce o cauce natural, hasta la ribera del mar.</p>	<p>Alternativa 1 (única):</p> <p>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.</p>

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	1	1
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 argétea (*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 «Inventari del Patrimoni Arquitectònic 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 LHospitalet, según texto refundido de 2001), y la masía de Cal Capella, ambas en el municipio de LHospitalet.

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 Cataluña	-	Ayuntamiento de Sant Boi de Llobregat	-
Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad. Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña	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 Cataluña	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 Cataluña, 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 puedan 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 negro (*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 Cataluña; 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 Cataluña, 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 Cataluña, 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 Cataluña, 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 caractericen 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 Cataluña, 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 Cataluña, 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 Cataluña, 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 Cataluña.

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 Cataluña 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 LArboç-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 Cataluña, 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-A-A viaria (para los tramos I, II y III) y 1-1 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 sustituye 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 P.k. 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 Baixà.

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 Baixà y del Delta del Llobregat, la Cubeta de San Andreu y la Cubeta d'Aberra.

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 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.

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 vial 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 catenarias, 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 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). 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 protectores. 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.

Incidencias 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 Generalidad 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 Gonzalo Aizpiri.

NUEVOS ACCESOS SUR, FERROVIARIO Y VIARIO AL PUERTO DE BARCELONA

