

## V. Anuncios

### B. Otros anuncios oficiales

#### MINISTERIO DE FOMENTO

**23680** *Resolución de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras por la que se aprueba el Expediente de Información Pública y Audiencia del Estudio Informativo "Acceso a la Nueva Terminal del Aeropuerto de Barcelona. Red de Cercanías de Barcelona".*

1. Objeto de estudio informativo.

El Estudio Informativo tiene por objeto analizar, valorar y definir la solución acordada por los Ayuntamientos y Administraciones implicadas en el "Protocolo de Cooperación para el desarrollo de las Infraestructuras Ferroviarias de Alta Velocidad", firmado el 10 de octubre de 2001 entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat de Cataluña, el Consell Comarcal del Baix Llobregat y los Ayuntamientos de Sant Boi de Llobregat, El Prat de Llobregat, L'Hospitalet de Llobregat y Cornellá de Llobregat, y posteriormente modificado el 28 de julio de 2003.

2. Antecedentes.

Con fecha 22 de septiembre de 2000 la entonces Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes sometió a Información Pública el Estudio Informativo "Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa. Tramo Aeropuerto de Barcelona-Hospitalet-C/Mallorca". Dicho Estudio analizaba un nuevo acceso de la línea de alta velocidad a Barcelona que penetraba hasta la estación de Sants pasando por el aeropuerto de El Prat y L'Hospitalet de Llobregat.

Como resultado del proceso de Información Pública y Oficial, el 10 de octubre de 2001 fue suscrito entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat de Cataluña, el Consell Comarcal del Baix Llobregat y los Ayuntamientos de Sant Boi de Llobregat, El Prat de Llobregat, L'Hospitalet de Llobregat y Cornellá de Llobregat, un "Protocolo de Cooperación para el desarrollo de las Infraestructuras Ferroviarias de Alta Velocidad", en el, que entre otras, se definía la solución para el acceso ferroviario al aeropuerto de El Prat y en el que se acordó un nuevo trazado de la línea de alta velocidad que difería sustancialmente con el sometido a Información Pública en la zona comprendida entre Sant Boi y la Ronda Litoral

Con posterioridad, la Generalitat de Cataluña y algunas Administraciones Locales firmantes del acuerdo anterior pidieron la reconsideración del mismo en relación con el acceso al aeropuerto, dando como resultado la firma, el 28 de julio de 2003, de un nuevo Protocolo que modifica al anterior, definiéndose una nueva solución que fue objeto de un nuevo Estudio Informativo denominado "Línea de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - Frontera Francesa. Tramo Sant Joan d'Espí - La Torrassa", sometido a Información Pública en agosto de 2003.

En lo que respecta al acceso ferroviario al aeropuerto de El Prat, la solución aprobada prevé el acceso al mismo mediante un servicio de lanzadera desde la nueva estación intermodal ubicada en el núcleo urbano de El Prat de Llobregat.

Como resultado del proceso anterior, el Ministerio de Fomento aprobó provisionalmente en enero de 2004 un nuevo Estudio Informativo denominado "Acceso a la nueva Terminal del Aeropuerto de Barcelona. Red de Cercanías de

Barcelona" que fue sometido a Información Pública mediante anuncio publicado en el Boletín Oficial del Estado el 23 de febrero de 2004, y que desarrolla la solución acordada entre los Ayuntamientos y Administraciones implicadas en el citado Protocolo de 28 de julio de 2003 para el acceso ferroviario al aeropuerto de El Prat.

La Abogacía del Estado, mediante escrito de fecha 6 de junio de 2006, comunicó que el expediente había sido tramitado ajustado a Derecho.

Por Resolución de 22 de diciembre de 2006, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático del entonces Ministerio de Medio Ambiente formuló la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto "Acceso a la nueva Terminal del Aeropuerto de Barcelona. Red de Cercanías de Barcelona" (B.O.E. del 1 de febrero de 2007).

Finalmente, la Subdirección General de Planes y Proyectos elevó, con fecha 2 de junio de 2009, la Propuesta de Aprobación del expediente de información pública y audiencia del Estudio Informativo de referencia.

### 3. Contenido del estudio informativo.

La solución inicialmente propuesta en el Estudio Informativo consistía en una línea de ancho ibérico, vía doble, que comenzaba a la salida de la nueva estación intermodal de El Prat, y finalizaba en la nueva Terminal Sur del aeropuerto de Barcelona, con una longitud total de 4.880 metros. Asimismo se proyectaba una variante de la actual línea de Vilanova con el fin de permitir el cruce a distinto nivel con el nuevo ramal de conexión con el aeropuerto. Esta variante se proyectaba también en ancho ibérico, y afectaba solamente a una de las vías en una longitud de 1.981 metros.

La primera parte del trazado discurría en superficie atravesando terrenos del Parque Agrario para continuar, una vez atravesada la C-31 (Autovía de Castelldefels), en falso túnel entre pantallas por el polígono industrial de Mas Blau.

A continuación la traza penetraba en la ciudad aeroportuaria desembocando entre las Terminales A y B actuales del aeropuerto de El Prat donde se situaba una nueva estación próxima al denominado Edificio Intermodal (Terminal Norte). Tras rebasar este último edificio, comenzaba el cruce bajo las pistas del aeropuerto, ejecutado con tuneladora, hasta llegar al edificio de la nueva Terminal Sur del aeropuerto de El Prat.

El nuevo acceso ferroviario en ancho ibérico permitirá establecer servicios directos de cercanías a las dos terminales aeroportuarias desde Manresa y Maçanet vía Barcelona mediante las actuales líneas C-1 y C-4, permitiendo, a través de ellas, acceder a las restantes líneas de cercanías y a la red de Metro de Barcelona. Además podrá albergar servicios lanzadera entre las terminales del aeropuerto y la estación de El Prat de Llobregat que constituirán la conexión del aeropuerto con la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa.

### 4. Resolución.

Vista la propuesta de la Subdirección General de Planes y Proyectos sobre el expediente del Estudio Informativo de referencia, esta Secretaría de Estado, resuelve:

1. Hacer constar que el expediente reseñado cumple con lo preceptuado en los

artículos 9 y 10 del Reglamento del Sector Ferroviario (Real Decreto 2387/2004 de 30 de diciembre).

2. Aprobar el expediente de Información Pública y Audiencia a las Administraciones del Estudio Informativo "Acceso a la nueva Terminal del Aeropuerto de Barcelona. Red de Cercanías de Barcelona" seleccionando como alternativa a desarrollar en el futuro proyecto constructivo la solución propuesta en el Estudio Informativo con las siguientes modificaciones:

a) Con objeto de evitar la afección producida a zonas edificables en el polígono "Mas Blau", se desplazará el trazado hacia el oeste, de forma que antes del cruce de la C-31, (autovía de Castelldefels), discorra por los terrenos actualmente ocupados por el Instituto de Investigación y Tecnología Agroalimentaria (IRTA).

b) Tras el cruce de la C-31, el trazado se adaptará en lo posible al parcelario existente y previsto en el planeamiento del Ayuntamiento de El Prat, hasta la estación de la Terminal Norte, donde enlaza con el trazado propuesto en el Estudio Informativo.

c) Como consecuencia del desplazamiento hacia el oeste, la variante de Vilanova también se verá desplazada en esa dirección. Se suavizará el trazado, con curvas de radio mínimo 800 m, de forma que la ocupación de terreno se reduzca, evitando la afección a la masía de Can Traginer.

d) Se adoptará como sistema de excavación el uso de tuneladora en todo el tramo cubierto, por lo que el alzado propuesto en el Estudio Informativo debe modificarse, adoptándose una rasante que comienza a descender, una vez que la traza se separa del corredor actual de la línea de Vilanova, de forma que se pueda emboquillar el túnel antes de la autovía C-31, teniendo que ascender, posteriormente, para alcanzar la cota de la estación de la Terminal Norte. A partir de dicha estación, se mantiene el trazado de la solución propuesta en el Estudio Informativo.

3. De acuerdo con el artículo 8 del Reglamento del Sector Ferroviario (R.D. 2387/2004, de 30 de diciembre) establecer que la ejecución y aprobación del correspondiente proyecto constructivo corresponderá al Ministerio de Fomento.

4. La redacción del proyecto constructivo se realizará en estricta coordinación con AENA, en especial para garantizar el acceso de viajeros al recinto aeroportuario. Asimismo se coordinará el trazado con el de la línea 9 de Metro.

5. El proyecto constructivo tendrá en cuenta las recomendaciones de la Agencia Catalana del Agua, tanto para el proyecto de obras de drenaje como para minimizar en todo lo posible las afecciones al Acuífero del Delta del Llobregat. Se estudiará el actual inventario de pozos próximos a la traza y se propondrá el sellado de los mismos y de los sondeos geotécnicos o hidrogeológicos realizados. Asimismo el proyecto constructivo incluirá un estudio hidrogeológico de detalle, siguiendo el modelo de la Universidad Politécnica de Cataluña (UPC), donde se contemplarán los aspectos acumulativos y sinérgicos del resto de proyectos que estén definidos, y atenderá a lo estipulado en el Edicto de 3 de marzo de 2004, del Consejo de Administración de la Agencia Catalana del Agua, en el que se incluyen las prescripciones técnicas aplicables al acuífero del Delta del Llobregat.

6. El proyecto constructivo estudiará la expropiación de los restos de parcela que por su tamaño no sean adecuados para la explotación agrícola, así como las

medidas a adoptar para conseguir un adecuado tratamiento paisajístico.

7. Con objeto de minimizar la afección a las instalaciones del Instituto de Investigación y Tecnología Agroalimentaria (IRTA), se prolongará el tramo cubierto en la zona del emboquille, de forma que se permita la utilización futura de los terrenos afectados.

8. La reposición de viales, servidumbres y accesos del Estudio Informativo se considerará de nuevo en el proyecto constructivo para analizar posibles modificaciones, así como la ejecución de nuevos pasos o caminos. Durante la redacción de dicho proyecto se mantendrán contactos con los ayuntamientos, asociaciones y otros interesados, para concretar con exactitud los caminos y pasos que hay que reponer o construir, así como prever la reposición de redes de riego, acequias y demás servicios afectados.

9. Durante la redacción del proyecto constructivo se mantendrán contactos con los distintos departamentos del Ministerio de Fomento (Dirección General de Carreteras y Diputación de Barcelona) y de la Generalitat de Cataluña para coordinar y diseñar cuantas interferencias pudieran existir con las autopistas o carreteras nacionales, autonómicas y locales, tanto en planeamiento o ejecución.

10. En las zonas que se prevea puedan existir yacimientos arqueológicos se realizará, antes de iniciarse las obras, una campaña de reconocimiento a fin de preservar el patrimonio artístico y cultural.

11. En lo relativo a las vías pecuarias se atenderá a lo dispuesto en la ley 3/1995, de 23 de marzo, BOE 24/3/95, sobre vías pecuarias, garantizando la continuidad de las existentes.

12. La Resolución que se propone pone fin a la vía administrativa. En consecuencia, y sin perjuicio de que pueda utilizarse cualquier otro recurso, tal como señala el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, contra la mencionada aprobación podrá interponerse recurso Contencioso-Administrativo, en el plazo de dos meses contados a partir del día siguiente al de publicación o notificación de la Resolución, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Madrid, 25 de junio de 2009.- El Secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras, por delegación de competencias (O.M. 14-09-05), Víctor Morlán Gracia.

ID: A090051758-1