



Esquerra Republicana de Catalunya
Gabinet de Premsa

Villarroel, 45
08011 Barcelona
Telèfon 93 453 60 05
Fax 93 323 71 22
premsa@esquerra.org

EL TREN D'ALTA VELOCITAT AL DELTA DEL LLOBREGAT



CONSIDERACIONS GENERALS

El delta del Llobregat, situat a cavall de les comarques del Baix Llobregat i el Barcelonès, va patir una transformació territorial i paisatgística sense precedents al llarg del segle XX. Aquesta transformació fruit d'una implantació industrial exògena, aliena a les poblacions on s'instal·lava va acabar imposant-se a l'activitat dominant en el territori, l'agricultura intensiva de fruites i horta. El resultat és el que tots coneixem en l'actualitat, una activitat industrial dominant que està deixant pas a la logística i on l'activitat agrícola es troba en un estat marginal, *protegida* mitjançant la figura d'un parc agrari.

Si intentem valorar això en termes quantitius, aproximadament només al voltant de poc més d'un 30% del delta és actualment zona agrícola i aiguamolls. La resta són usos aliens als usos propis d'un espai tan sensible mediambientalment com un delta: usos urbans, industrials, logístics, comunicació, etc. Si intentem situar en quins sectors o municipis del delta és on resta aquest ús agrícola i de zones naturals (o naturalitzades) la situació és la següent:

En l'hemidelta esquerra o de *Llevant* (del Llobregat fins a Montjuïc) és on la situació ha estat més transformadora, fins al punt que han desaparegut qualsevol testimoni natural del delta original (estanys i aiguamolls) i l'activitat agrícola gairebé s'ha extingit per complet. Cal tenir present que l'hemidelta esquerra té aproximadament un 40% de la superfície total del delta del Llobregat. Hi tenen part del seu terme municipal Cornellà de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat i Barcelona. La seva línia de costa ha estat completament transformada per l'expansió del port de Barcelona iniciada durant la dècada de 1960.

L'hemidelta dret o de *Ponent* (del Llobregat fins al Garraf) és on trobem la major part dels usos agrícoles i naturals del delta en l'actualitat. És precisament aquest sector el que a vist desaparèixer més sòl agrícola els darrers 14 anys. La construcció de la C-32, l'ampliació del port de Barcelona, el desviament del riu, noves variants de carreteres, el Canal Olímpic de Castelldefels, la creació de polígons destinats al terciari i a la logística, la construcció de la tercera pista de l'aeroport, la construcció de la ciutat aeroportuària o de la *potà sud* de les Rondes de Barcelona són les causes d'aquesta reducció de l'espai agrícola i natural del delta de Ponent. El resultat per municipis és que a Castelldefels s'ha extingit l'ús agrícola en el seu terme, i s'ha reduït a tota la resta, especialment al Prat de Llobregat, on pot desaparèixer en els pròxims anys. També hi tenen part del seu terme municipal Gavà, Viladecans i Sant Boi de Llobregat.

Paral·lelament i com un intent de frenar tots aquests processos que afecten a l'activitat agrícola, durant la passada dècada es va crear el Consorci del Parc Agrari dins el marc d'un programa *Life* de la Unió Europea. Pel que fa als usos naturals o naturalitzats (aquest darrer terme fa referència a nous aiguamolls d'origen antròpic) tot disposar de diferents figures de protecció (Reserva natural, Zona Zepa, etc) la seva evolució ha esta contradictòria, ja que l'ampliació de l'aeroport està comportant una important reducció d'aquests espais. Per altra banda, trobem noves zones humides i d'aiguamolls de creació humana, molt sovint en llocs inversemblants.

Barcelona és l'única gran ciutat europea que disposa en el seu entorn immediat d'un espai deltaic. És un fet diferencial vers altres metròpolis, fet que caldria preservar. Els seus aiguamolls, amb una enorme diversitat faunística, més de 300 aus d'espècies diferents hi ha



estat citades, es troben equidistants entre els Aiguamolls de l'Empordà i els del delta de l'Ebre, esdevenint de vital importància a l'hora de les migracions d'Europa a l'Àfrica i a l'inrevés.

IMPACTE AMBIENTAL DEL PAS DE L'AMPLE EUROPEU PEL DELTA DEL LLOBREGAT AMB LA PROPOSTA ACTUAL

La darrera proposta de traçat consensuada el 2003 preveu fer arribar l'ample europeu al nucli del Prat de Llobregat des d'on enllaçaria amb la via d'ample europeu, tot dirigint-se a Sants. La proposta té el seu punt d'arrancada al terme municipal de Sant Joan Despí, just al límit amb el de Cornellà de Llobregat. En aquest punt situat entre les Aigües de Barcelona i el Cinturó del Litoral, les vies de l'AVE es bifurquen en dos ramals: un, destinat a mercaderies, té com a destí el port i la Zona Franca; l'altre, destinat a passatgers, té com a destinació el nucli urbà del Prat de Llobregat.

El primer, un cop travessada la C-245, circula paral·lel al Llobregat i a la línia del FGC de potasses. El segon, travessa la C-245 i el Llobregat mitjançant un enorme viaducte de 860 metres de llargada per 11 metres d'alçada. L'impacte paisatgístic d'aquest viaducte és innegable, tot consolidant la visió d'aquest sector com un indret perifèric i marginal de la gran Barcelona. La imatge del nucli històric de Sant Boi, amb el Puig del Castell i l'església de Sant Baldiri, rebran les pitjors conseqüències de l'**impacte paisatgístic**. A la vegada serà un fort revés per a la política de recuperació d'aquell nucli antic a l'hora de voler crear *marca* de ciutat.

Un cop salvat el Llobregat, el viaducte entra de ple en el **Parc Agrari** del Baix Llobregat, tot esdevenint un talús de grans dimensions i allargada, ja que la pendent de l'AVE ha de ser inferior a l'1 per mil. Les dimensions i allargada del talús seran enormes, a causa de l'alçada del viaducte, fent que talús tingui una allargada aproximada de 320 metres fins arribar a nivell de sòl. Aquest talús esdevindrà un **mur** davant mateix la ciutat de Sant Boi. En aquest punt, i sempre en zona agrícola, el TAV comença a endinsar-se sota terra. Ho fa al llarg d'uns 400 metres. Són 400 metres de **cicatriu** oberta al mig d'un espai agrícola i natural de gran sensibilitat. Un cop recorreguts aquests 400 metres, s'inicia un túnel de 4135 metres fins al nucli urbà del Prat. Aquest túnel, la profunditat del qual no està prou clara, s'ha de construir en trinxera, per tant, la cicatriu sobre el Parc Agrari en particular i el delta en general és de més de 4500 metres, tot destruint les terres de conreu, camins, regadores, pluvials, el canal de la Dreta i masies situades al seu pas, encara que en el cas de les masies no se sap com les afectarà directament ja que hi passa a escassos metres (cal Maurici s. XVIII, cal Bonic s. XIX, cal Marc de l'Ixo s. ?). Cal tenir present que el túnel creuarà una **zona d'expectativa arqueològica** com és el sector de cal Marc de l'Ixo. També és preocupant aquest túnel pels efectes que pugui tenir sobre els aqüífers profund i superficial del delta.

Per altra banda, a aquesta proposta hi va afegit el projecte de construcció d'un **tren llançadora** fins a l'aeroport. Segons últimes informacions, aquest tren llançadora partiria de la futura estació intermodal del Prat direcció Tarragona, circulant paral·lelament a la línia RENFE de la costa. Un cop passada la *pota sud*, ja en zona agrícola, aquest tren es dirigiria vers l'aeroport, tot afectant el Parc Agrari i probablement alguna masia, com ara cal Traginer. Cal tenir present que ja existeix una línia d'enllaç, poc potenciada, entre Sants i l'aeroport des de la dècada de 1970. Es tractaria d'una nova barrera absurda ja que aniria paral·lela a l'actual llançadora de Sants a l'aeroport. Tot i això, acceptem l'última proposta en el cas que aprofités el soterrament de la línia 9 del metro que aniria als nous terminals de l'aeroport i alhora permetria desmantellar l'actual traçat de la llançadora per tal de recuperar el seu espai per al Parc Agrari.



Esquerra Republicana de Catalunya
Gabinet de Premsa

Villarroel, 45
08011 Barcelona
Telèfon 93 453 60 05
Fax 93 323 71 22
premsa@esquerra.org

Proposta del TAV directe a l'aeroport (fins a la terminal Sud)

Des de diferents àmbits s'ha especulat amb la possibilitat de fer arribar l'ample europeu directament a aeroport del Prat. Aquesta proposta creua totalment de nord a sud la major part del Parc Agrari, **afectant i qüestionant definitivament la continuïtat de l'espai agrari al Baix Llobregat sud**. L'impacte **ambiental és de grans dimensions**: es preveu la creació d'un nus ferroviari en l'encreuament del TAV o ample europeu i l'actual línia de la RENFE, just al bell mig del Parc Agrari. L'afectació de terres és insostenible ja que aquest nus seria de gran dimensions a causa de les especificitats del ferrocarril. En aquest projecte s'hi veurien involucrades noves masies, com ara cal Notari i cal Missaire. El cost econòmic és elevadíssim, però el **cost ambiental** per al delta és la seva **desaparició com a espai agrícola i natural**, perdent un gran pulmó verd per a les ciutats i els més de 300.000 habitants del delta de Ponent.

Les zones humides com el Remolar, les Filipines o les basses de can Dimoni es veurien qüestionades com a ecosistemes naturals si el seu entorn agrícola desapareix. L'empobriment de la biodiversitat de la comarca en seria una clara conseqüència i la pèrdua definitiva de personalitat d'aquest territori i dels seus habitants.



PROPOSTA D'ERC

Davant aquestes propostes del TAV per al delta del Llobregat i les necessitats de l'arribada de l'ample europeu a Barcelona, Esquerra Republicana proposa **racionalitzar el planejament urbanístic i territorial a la comarca del Baix Llobregat i en el seu delta en particular**. A la vegada el manteniment d'espais lliures no construïts és imprescindible per a la **qualitat ambiental i paisatgística de l'Àrea Metropolitana de Barcelona**, apostant clarament per la sostenibilitat del territori tot donant una impressió de paisatge equilibrat entre camp-ciutat: no és el mateix aterrar en un espai congestionat, a fer-ho en un espai harmònic i equilibrat, i per tant sostenible.

La proposta d'ERC planteja evitar el pas de l'AVE pel bell mig del delta del Llobregat, evitant així l'enorme impacte ambiental, natural i cultural que suposaria el pas del tren. L'alternativa de pas, passaria per mantenir el mateix traçat les dues línies d'ample europeu (mercaderies i passatgers) des de Sant Joan Despí, eliminant la bifurcació i viaducte per creuar el Llobregat, tot dirigint-se vers al port paral·leles al Llobregat i a la línia de FGC. Un cop passat el nus del Llobregat i en acostar-se a la línia actual de RENFE al seu pas per l'Hospitalet de Llobregat, la línia de passatgers hauria d'anar a trobar la RENFE per dirigir-se cap a Sants. La línia de mercaderies d'ample europeu, seguiria el seu camí vers el port i les ZAL. A la vegada **ERC proposa potenciar i millorar clarament l'actual tren d'enllaç** entre Sants i l'aeroport. Aquesta línia podria esdevenir un autèntic *metro* entre Barcelona i les terminals nord i sud de l'aeroport. Aquesta línia es prolongaria fins a la terminal sud. Aquesta llançadora podria tenir les mateixes prestacions que el metro de Madrid que uneix l'estació de Nuevos Ministerios amb l'aeroport de Barajas (embarcament directe i facturació dels bagatges).

En tots els casos, el cost econòmic per als ciutadans és molt menor a les anteriors propostes, a la vegada que s'evita la destrucció i tot assegurant la viabilitat agrícola, natural i cultural del segon delta més important de Catalunya.

La ciutat del Prat vèrtex comunicacional del sud de Barcelona

La proposta d'ERC del Baix Llobregat preveu potenciar clarament la ciutat del Prat com un veritable vèrtex de confluència de diferents sistemes de transport públic massiu. Aquest vèrtex es materialitzaria en l'actual estació del Prat, la qual esdevindria intermodal, amb confluències de la perllongació de l'actual **L-1**, a més de rodalies RENFE i l'Euromed actuals, dels quals es proposa el soterrament de línies, fet que liminarià la divisió urbana que suposen les vies actualment, i així es recull una vella aspiració de la ciutadania pratenca. L'estació intermodal del Prat podria acollir una estació d'autocars. A més, l'arribada de la **L-9** procedent de la Zona Franca es faria també al municipi, però no arribant a la Plaça de Catalunya en l'estació intermodal sino pel sud de la ciutat i cap a l'aeroport, evitant així un llaç absurd.

Aquest paper de convertir el Prat en un veritable nexa de les comunicacions públiques, es veuria reforçat en gran mesura per la **proposta d'arribada de Ferrocarrils de la Generalitat fins al mateix aeroport**, tot travessant pel sud la ciutat del Prat. Actualment la línia de FGC de Potasses passa pel marge esquerra del Llobregat, a escassos metres de la població del Prat. Des d'aquesta línia de baixa freqüentació de trens, sorgiria un ramal que creuaria el Llobregat i es dirigiria cap a l'aeroport. La millora d'aquesta línia seria enormement beneficiosa en les comarques del Baix Llobregat, l'Anoia i el Bages, ja que faria possible anar des **d'Igualada, Manresa, Martorell o Sant Boi fins a la ciutat del Prat i l'aeroport sense haver de passar per la ciutat de Barcelona**.



CONCLUSIONS

El TAV suposa un model de mobilitat molt impactant en el territori, gran consumidor d'energia i elitista.

El TAV hipoteca les inversions en infraestructures per a la majoria de la població: metro, autobús, trens de rodalies.

EL PROJECTE ACTUAL VIGENT CONSENSUAT EL 2003

Amenança els aqüífers del Delta del Llobregat.

Suposa alterar l'objectiu principal: unir ciutats de la manera més eficient possible.

Crea una llançadora a pocs centenars de metres d'una de ja existent.

Crea una barrera sobre el territori que elimina la viabilitat del Parc agrari del Baix Llobregat.

Fragmenta els espais lliures hipotecant el seu paper de connectors biològics.

Amenança patrimoni històric com masies, restes de vaixells...

És molt car econòmicament.

Sembla respondre a interessos econòmics de la indústria del ciment i les grans infraestructures.

EL PROJECTE D'ERC

Té menor impacte ambiental perquè aprofita corredors viaris ja oberts.

Preserva el Parc Agrari.

Elimina l'impacte ambiental sobre el marge dret del riu.

Evita l'efecte barrera i fragmentador sobre el parc agrícola.

No intervé sobre la dinàmica natural dels aqüífers del delta.

No amenaça la ja dèbil pervivença de les reserves naturals.

Preveu soterrar les vies fèrries que parteixen la ciutat del Prat i L'Hospitalet.

Guany d'espai públic i relligat de la trama urbana de L'Hospitalet i el Prat.

Manté i millora la connexió del Prat de Llobregat amb Barcelona.

Manté i millora l'estació de rodalies de Bellvitge.



Esquerra Republicana de Catalunya
Gabinet de Premsa

Villarroel, 45
08011 Barcelona
Telèfon 93 453 60 05
Fax 93 323 71 22
premsa@esquerra.org

Incorpora arribada de les línies L-1 i L-9 del Metro de Barcelona al Prat. L-9 fins l'aeroport.

Serveix de corredor directe entre les ciutats interiors de Catalunya i l'aeroport (Igualada, Martorell, Manresa).

Incorpora millorar amb freqüència competitiva una llançadora entre Sants-Barcelona i l'aeroport i desmantellar-ne l'actual traçat.

Inclou la Línia 12 del metro, proposta original d'ERC, que uneix Barcelona amb Castelldefels passant per Sant Boi de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Feliu, Esplugues, Viladecans i Gavà.

Preveu un accés directe del TAV a l'aeroport del Prat sense danyar el Parc agrari ni els aqüífers.

Proposa un accés ferroviari convencional amb una nova llançadora des de Sants-BCN al Prat i l'aeroport amb una durada de 12 minuts i una freqüència de 6 minuts.

Permet incorporar sistemes de facturació d'equipatges, bé en el propi TAV, bé en la llançadora.

Estalvi de 16 km de recorregut (2000 M. Ptes/ 12 M. € per Km)

Opció sud: estalvi de temps d'execució obres.

Model similar de transport intermodal al d'altres ciutats europees: Milà, Grenoble i París, amb sengles parcs agraris.

En definitiva,

La proposta d'ERC respon a interessos creuats d'eficiència econòmica, integració ambiental, servei a tota la ciutadania i seny polític.