

DISPOSICIONS

DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT

RESOLUCIÓ TES/795/2020, de 26 de març, d'informe d'impacte ambiental del Projecte d'ampliació del tramvia Diagonal - Baix Llobregat entre Esplugues de Llobregat i Sant Just Desvern, promogut i tramitat per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), als termes municipals d'Esplugues de Llobregat i Sant Just Desvern (Baix Llobregat) (exp. OAA20190057).

—1 Antecedents

En data 21 de novembre de 2019, va entrar al Departament de Territori i Sostenibilitat, la sol·licitud d'inici del tràmit d'avaluació d'impacte ambiental, sobre l'ampliació del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat entre Esplugues i Sant Just Desvern, promogut i tramitat per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), als termes municipals d'Esplugues i Sant Just Desvern (Baix Llobregat).

—2 Marc normatiu

Les actuacions plantejades en el Projecte estan incloses en el supòsit recollit a l'annex II de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, en el Grup 7.f) tramvies, metros aeris i subterranis, línies suspeses o línies similars d'un determinat tipus, que serveixin exclusivament o principalment per al transport de passatgers.

D'acord amb l'article 7.2c de la norma, cal sotmetre el Projecte al procediment d'avaluació d'impacte ambiental simplificada.

—3 Descripció del Projecte i del document ambiental

L'actual xarxa de Trambaix connecta la zona oest de la ciutat de Barcelona amb diferents municipis del Baix Llobregat.

La connexió amb el tramvia per la T3, entre Barcelona (Pl. Francesc Macià) i Sant Feliu (Consell Comarcal), és per la carretera de Collblanc passant per l'avinguda de Cornellà (Esplugues de Llobregat) i de l'Hospital Comarcal de Sant Joan Despí, allargant força el trajecte respecte a una connexió més directa a través del carrer de Laureà Miró.

Per millorar la connexió entre municipis, l'any 2017 es va signar un protocol de col·laboració entre diferents organismes, en què es va acordar, entre altres, redactar els documents tècnics necessaris per poder dur a terme l'ampliació del sistema tramviari del Baix Llobregat entre la rotonda de plaça de Santa Magdalena d'Esplugues de Llobregat i la parada de la rambla de Sant Just fins al municipi d'Esplugues de Llobregat.

Així doncs, el Projecte s'emplaça sobre l'actual trama urbana on es planteja l'aprofitament de la calçada de l'eix viari (carretera Reial (Sant Just) - carrer Laureà Miró (Esplugues)), entre les parades de pont d'Esplugues i rambla Sant Just, per fer la plataforma tramviària. El traçat té una longitud d'aproximadament 1 km.

El document ambiental proposa diverses alternatives situades en el mateix àmbit sense alternatives de traçat que difereixen entre elles per la configuració de la secció transversal per donar solució a la integració del tramvia i altres mitjans de transport (autobusos, carril bici, a peu, etc.). Totes les alternatives comparteixen la idea de delimitar els espais destinats a cada manera de transport, ja sigui mitjançant la segregació a les alternatives no pacificades o bé delimitant els espais mitjançant diferents tipologies de paviment que permetin identificar amb claredat els diferents espais de les alternatives més pacificades.

Les alternatives proposades són:

- Alternativa 0: Situació actual on l'eix Laureà Miró és una carretera de doble sentit, amb dos carrils per sentit de velocitat 50 km/h.
- Alternativa 1: Configuració basada en una plataforma de via única central per al tramvia, deixant un carril de

CVE-DOGC-A-20092008-2020

circulació al costat mar i un carril de circulació més un carril bici bidireccional al costat muntanya. Les parades es defineixen en via doble amb andana central. El tramvia s'integra en la trama existent a través de l'eliminació de les zones d'aparcament de tot el carrer i l'eliminació d'un carril de circulació en sentit Barcelona.

La plataforma tramviària i la calçada mantindran la cota actual a una cota inferior a les voreres. No obstant això, al pas per sota de la B-23, on se situarà la parada del Pou d'en Fèlix, el tramvia, la calçada i les voreres seran al mateix nivell, per evitar obtenir unes voreres d'amplada reduïda que deixin de ser funcionals. En aquest tram, a causa de la falta d'espai, el carril bici quedarà interromput i les bicicletes hauran de circular per la calçada compartint espai amb els vehicles motoritzats. Per això, es limitarà la velocitat a 10 km/h.

- Alternativa 2: El tramvia circularà en doble via i les parades seran amb andana central. Les voreres, els carrils de circulació i el tramvia estaran al mateix nivell.

En aquesta alternativa es compartirà la plataforma tramviària amb els autobusos, tot i que les seves parades inicialment es planegen fora de la plataforma. I els carrils de circulació de vehicles seran compartits amb les bicicletes, per això es limitarà la velocitat a 20 km/h.

- Alternativa 3: Proposa la pacificació de tot el tram, convertint els carrils en una zona limitada a 10 km/h (zona 10) de convivència amb vianants, bicicletes i trànsit de vehicles motoritzats per a l'accés veïnal. La plataforma tramviària central serà compartida amb els autobusos, que tindran les seves parades fora de la plataforma. En aquesta alternativa el pas sota el pont de la B-23, on s'ubica la parada del Pou d'en Fèlix, passarà a tipologia de parada amb andanes laterals, i s'obtindran unes voreres de més amplada. Això provocarà que els vehicles motoritzats no puguin travessar la B-23 i s'hagin de desviar pels carrers adjacents.

- Alternativa 4: Aquesta alternativa és igual que la 2 però el carril del costat muntanya passa a ser pacificat, és a dir, zona 10 i el del costat mar, on es mantindrà la velocitat limitada a 20 km/h, el trànsit de pas serà en sentit Barcelona. El pas sota la B-23 serà zona 10 en ambdós costats.

El document ambiental analitza i avalua les diferents alternatives que contempnen diferents configuracions de l'eix viari on s'actuarà per integrar el pas del tramvia i diferents modalitats de transport, tant públic com privat. Les diferents alternatives s'ubiquen en el mateix àmbit per la qual cosa l'impacte de cadascuna vindrà determinat per la configuració de la via i la seva major o menor ocupació pel transport públic (autobús o tramvia) o privat (cotxe o moto) i en conseqüència la disponibilitat d'espai públic lliure per a la població.

En l'avaluació dels impactes ambientals s'han estimat com a ambientalment millors les alternatives que promouen més espai de carrer per a la població, incorporen carrils bici, limiten el trànsit rodat i la seva velocitat pel carrer Laureà Miró. Així doncs, es descarta l'alternativa 0 perquè no millora l'actual connexió entre els municipis d'Esplugues i Sant Just Desvern amb Barcelona i no preveu la pacificació de la trama urbana. Excepte l'alternativa 0, la resta d'alternatives permeten en més o menys grau una pacificació del trànsit mitjançant la incorporació del tramvia donant compliment al planejament urbanístic vigent i alhora preveuen una reducció de les emissions de CO₂ d'acord amb les polítiques ambientals aprovades. D'acord amb els vectors analitzats, l'alternativa que compleix els aspectes ambientals més rellevants (qualitat de l'aire en fase d'explotació, soroll, canvi climàtic, etc.) és l'alternativa 3 seguida de la 4. Les alternatives 1 i 2 són menys favorables. Així doncs, des del punt de vista ambiental, s'ha escollit l'alternativa 3 per ser la més favorable.

El document ambiental preveu efectes poc significatius sobre la hidrologia, la vegetació, la fauna i el patrimoni cultural.

Pel que fa a la geologia, en tractar-se d'un sòl ja urbanitzat i tenint en compte l'escassa fondària d'excavació que es preveu per a l'execució de les obres no fan preveure cap efecte significatiu.

Pel que fa a la qualitat atmosfèrica, durant la fase d'obres es preveu un increment temporal de les emissions de partícules, a causa del trànsit de maquinària i pel moviment de terres. Com que el Projecte està dins la Zona de Qualitat de l'Aire 1 (ZQA1) el document ambiental preveu diferents mesures preventives i correctores per complir amb la normativa vigent. Durant la fase d'explotació es preveu una millora de la qualitat de l'aire gràcies al foment de les diferents formes de transports públics i a la reducció de l'espai destinat al vehicle privat.

En relació amb la contaminació acústica i lumínica es preveuen uns efectes moderats durant la fase d'obres, gràcies a l'aplicació de diferents mesures preventives, que milloraran durant la fase d'explotació per la pacificació de l'espai i la incorporació de diferents formes de transport (tramvia, autobusos, carril bici, etc.).

Paisatgísticament, la pacificació d'aquest espai afavorirà l'ús lúdic de l'eix comercial del carrer Laureà Miró per als vianants en detriment del vehicle privat.

El document ambiental conclou que el Projecte d'Ampliació del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat entre Esplugues i Sant Just Desvern, tenint en compte les mesures preventives i correctores establertes, és

CVE-DOGC-A-20092008-2020

compatible. També s'estableix un Pla de vigilància ambiental on es preveu fer un seguiment de les mesures correctores, per verificar el seu compliment i efectivitat.

—4 Consultes

A la taula adjunta es detallen les administracions públiques, entitats i persones interessades consultades en aquesta fase. I s'indiquen amb una "X" les que han emès un informe en relació amb el document ambiental:

Relació de consultats	Respostes rebudes
Servei de Plans i Programes	
Direcció General de Transports i Mobilitat	
Subdirecció General de Programes en Protecció Civil	
Subdirecció General de Prevenció de la Contaminació Atmosfèrica	X
Oficina Catalana del Canvi Climàtic	X
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat	
Ajuntament de Sant Just Desvern	
Consell Comarcal del Baix Llobregat	

Les respostes rebudes s'han tingut en compte en l'avaluació d'impacte ambiental.

La Subdirecció General de Prevenció de la Contaminació Atmosfèrica emet un informe respecte al vector acústic amb la consideració següent:

Cal un estudi d'impacte acústic de detall de l'alternativa escollida (alternativa 3 del document informatiu) en el tram d'afectació, d'acord amb el que s'estableix a l'annex 11 de la Llei 16/2002, de 28 de juny, de protecció contra la contaminació acústica. Es considera tram d'afectació: tant la zona d'implantació de l'ampliació del tramvia com la zona de nova mobilitat viària dels vehicles que segurament tindran un augment del soroll existent. L'estudi ha d'incloure:

- Anàlisi de totes les zones afectades per l'ampliació del tramvia, és a dir, la zona de perllongament del tramvia, així com tots els carrers adjacents que tindran un increment del trànsit rodat.

- Avaluació de la situació actual amb el trànsit viari i la situació futura del trànsit viari i ferroviari de les zones on es vegi afectada la mobilitat, tant pel que fa a l'avaluació dels nivells d'immissió sonora com el nombre de població exposada, de manera que, es comprovi que l'afectació global del Projecte no empitjori la situació actual.

Aquest estudi ha de ser validat pel Servei de Prevenció i Control de la Contaminació Acústica i Lumínica del Departament de Territori i Sostenibilitat.

Pel que fa al vector llum, indica que en cas que s'hagin de fer treballs nocturns, tant durant la fase d'execució com en la fase d'explotació, cal complir amb les prescripcions per una zona de protecció moderada (E3) d'acord amb el Decret 190/2015, de 25 d'agost.

Pel que fa al vector aire, indica que el Projecte està dins la Zona de Qualitat de l'Aire de l'Àrea de Barcelona (ZQA1). Considera que globalment per l'àmbit-40 l'actuació tindrà un efecte positiu sobre les emissions dels principals contaminants locals òxids de nitrogen i partícules en suspensió de diàmetre inferior a deu micres i pels quals ha estat declarada la zona, principalment per aquells municipis del Baix Llobregat i que ja en l'actualitat formen part de la zona de protecció especial.

L'actuació esdevé estratègica a l'àmbit-40 per tal de consolidar un nou mètode de mobilitat i que pot tenir un

CVE-DOGC-A-20092008-2020

efecte significatiu tant en origen com en destinació, produint el traspàs a mitjans de transport més sostenibles i amb una incidència positiva sobre el municipi de Barcelona, que pot veure reduït el flux de vehicles a una de les principals artèries d'entrada a Barcelona com és la Diagonal.

En l'àmbit local i pel que fa als municipis de Sant Just Desvern i Esplugues de Llobregat, l'impacte sobre la qualitat de l'aire a la fase explotació es considera poc significatiu tret de la possible inducció de mobilitat amb vehicle privat que es pugui generar pròxim a l'estació que actua com intercanviador. És per aquest motiu que es considera necessari que existeixi un criteri homogeni per a la regulació de l'aparcament als municipis afectats per l'actuació, principalment a les proximitats de l'estació, i garantir que tant en origen com en destinació, la connexió amb el tram es pugui fer amb formes de transport sostenibles.

Pel que fa a la fase construcció, cal establir mesures correctores per tal de minimitzar l'impacte que puguin produir les obres als nuclis de població més propers.

L'Oficina Catalana del Canvi Climàtic emet un informe amb les consideracions següents respecte a l'article 21.2 de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic:

- Pel que fa a l'art. 21.2.a, l'Oficina considera que el document ambiental dona ple compliment a les determinacions legals. En aquest sentit, l'Oficina proposa la recollida i el seguiment de dades de les principals variables climàtiques a través de les diferents estacions meteorològiques pròximes a la zona de traçat del tramvia, i que sigui el Servei Meteorològic de Catalunya qui en faci el seguiment i les activacions dels plans d'emergència corresponents, junt amb el Departament d'Interior.

- Pel que fa a l'art. 21.2.b, l'Oficina considera que el document ambiental dona ple compliment a les determinacions legals i confirma l'afirmació del Projecte que indica que l'obra de l'ampliació del tramvia ja és en si mateixa una mesura correctora que comporta una disminució d'emissions. Els càlculs d'emissions d'aquest Projecte avalen que des del punt de vista del canvi climàtic seran favorables totes aquelles mesures que redueixin l'ús del vehicle privat i fomentin el transport col·lectiu.

L'Oficina considera molt positiva la reducció d'emissions de l'alternativa proposada respecte a l'alternativa 0 ja que assoleix una reducció d'entre un 11-12%, fet que està plenament alineat amb els compromisos i objectius de reducció d'emissions de GEH totals de Catalunya.

—5 Avaluació

a) Consideracions en relació amb les característiques del Projecte

El Projecte té com a objectiu ampliar la xarxa del Trambaix millorant i escurçant la connexió entre els municipis d'Esplugues de Llobregat i Sant Just Desvern. La longitud del traçat és d'aproximadament 1 km.

El Projecte preveu integrar el tramvia a l'eix a la carretera Reial - Laureà Miró, i aprofitar les obres per modificar la configuració d'aquest traçat pacificant-lo i integrant, a més del tramvia, altres modalitats de transport com autobusos, bicicletes i afavorir el desplaçament a peu. El pas del vehicle privat quedarà restringit exclusivament per a l'accés veïnal.

Amb la construcció del tramvia també està prevista la construcció de dues noves parades com són el Pou d'en Fèlix, situada a la meitat aproximada del tram, i la parada de la plaça de Santa Magdalena.

Per millorar l'oferta de xarxa viària local i la connexió amb Barcelona, el Projecte preveu l'obertura del carrer Raval de Sant Mateu. Això implicarà entre altres, el perllongament de l'obra de drenatge transversal existent sota la B-23, així com la construcció d'un mur per a contenir el terraplè que es genera davant l'autopista.

b) Consideracions en relació amb la ubicació del Projecte

Les actuacions previstes se situen íntegrament dins la trama urbana dels municipis d'Esplugues de Llobregat i Sant Just Desvern.

Actualment, el carrer Laureà Miró, emplaçament del futur eix tramviari, compleix dues funcions principals, la primera com a eix viari molt concorregut, ja que forma part de la carretera N-340, i connecta de forma fàcil diferents viles. I la segona com a eix comercial i de passeig, molt concorregut per part dels vianants i un dels principals carrers comercials d'Esplugues i de Sant Just Desvern.

En aquest sentit, l'execució del tramvia i la nova configuració del traçat comportarà una pacificació del carrer, augmentant la seva funcionalitat com a eix comercial en detriment de la circulació viària.

Tots els planejaments vigents a l'àmbit d'estudi convergeixen en un mateix punt: la millora considerable de la qualitat de vida dels veïns, així com la reducció dels nivells de contaminació de la Regió Metropolitana de

CVE-DOGC-A-20092008-2020

Barcelona, l'increment de l'ús del transport públic, etc.

Així mateix, el Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB) ja contempla el pas del tramvia per l'eix carrer Laureà Miró - carretera Reial. El Pla Director d'Infraestructures del transport públic col·lectiu de la Regió Metropolitana de Barcelona 2011-2020 contempla l'actuació del Projecte i té com a objectiu reduir el temps de recorregut entre Barcelona i l'Hospitalet de Llobregat. El Pla Director de Mobilitat (PDM) de la Regió Metropolitana de Barcelona (2013-2018) té com a objectiu planificar la mobilitat de la RMB fomentant els desplaçaments dels transports no motoritzats així com millorar la qualitat de vida, garantir l'accessibilitat de la ciutadania i aconseguir una mobilitat sostenible i segura que col·labori també en la millora de la competitivitat del teixit econòmic de l'RMB i de Catalunya per extensió. I finalment, els plans de mobilitat urbana d'Esplugues proposa una reordenació urbanística de l'eix amb els objectius d'incentivar els desplaçaments a peu, en bicicleta o en transport públic.

El Projecte està en un àmbit fortament antropitzat i sense valors naturals rellevants o d'interès, més enllà de la vegetació de carrers i dels diferents parcs que hi ha a l'entorn.

La vegetació a l'àmbit es limita principalment a l'arbrat de l'eix Laureà Miró - Carretera Reial format per plataners (*Platanus hispanica*), lledoners (*Celtis australis*), i vegetació herbàcia. El Projecte només preveu afectar el 31% dels individus existents en aquest tram.

Les àrees enjardinades objecte d'ocupació temporal seran restaurades amb les espècies que hi havia originalment o d'acord amb els criteris de l'Ajuntament corresponent.

La presència de fauna en aquest àmbit es localitza, als parcs i espais arbrats que són propers. Al carrer Laureà Miró hi ha bàsicament avifauna comuna, adaptada a ambients urbans alterats i d'àmplia distribució.

Pel que fa a espais protegits, no s'afecta cap espai natural de protecció especial ni cap espai d'interès natural, establerts, respectivament, per la Llei 12/1985 d'espais naturals i pel Decret

328/1992 pel qual s'aprova el Pla d'espais d'interès natural (PEIN). Tampoc s'afecta cap LIC, ZEPA ni hàbitat d'interès comunitari.

A l'àmbit del Projecte tampoc trobem cap espai d'interès geològic ni aquífer protegits.

c) Consideracions en relació amb el potencial impacte

Els impactes ambientals es produiran principalment durant la fase d'obres. Durant la fase d'explotació, la pacificació del carrer Laureà Miró tindrà un efecte positiu sobre l'entorn.

La infraestructura proposada és una aposta més per assolir un canvi en el model de mobilitat actual basat prioritàriament en l'ús del cotxe que s'ha constatat que és un model ambiental, social i econòmicament insostenible. Amb la implantació del tramvia i la pacificació de l'àmbit es vol potenciar els sistemes de transport públic i altres sistemes de transport de baix impacte, com són els desplaçaments a peu i en bicicleta, per tal de reduir la dependència en l'ús del vehicle privat en els desplaçaments i augmentar la capacitat i la competitivitat del sistema de tal manera que desplaçar-se en transport públic sigui més còmode i ràpid.

El carrer Laureà Miró és un eix viari molt concorregut. La transformació d'aquesta via per incorporar el pas del tramvia permetrà establir una connexió, amb transport públic, entre els municipis d'Esplugues de Llobregat i de Sant Just Desvern més directa i ràpida afavorint la mobilitat. Això reduirà de forma considerable el temps de desplaçament entre aquests municipis i Barcelona i potenciarà l'ús del transport públic en detriment del vehicle privat. A més, el tramvia, per les seves condicions d'estar guiat i amb carril exclusiu i segregat de la resta de vehicles, garanteix regularitat i fluïdesa en el trànsit.

La nova configuració d'aquest tram afectarà tots els mitjans de transport i molt particularment la mobilitat en vehicle privat. Això provocarà un canvi en el model de mobilitat d'aquest àmbit on es fomentarà els desplaçaments amb transport públic en detriment del vehicle privat.

Es preveu una reducció de desplaçaments amb vehicle privat, ja que alguns d'aquests usuaris seran captats per altres mitjans de transport gràcies a la millora de l'oferta. Tot i això, el Projecte preveu diferents alternatives de pas pels carrers adjacents a l'àmbit del Projecte. També s'ha previst obrir el pas del carrer Raval de Sant Mateu, que ajudarà a desviar el trànsit i donarà alternatives de pas per als vehicles que es desplacin per aquest municipi.

La pacificació d'aquesta via també incrementarà els desplaçaments amb bus i bicicleta. Compartirà espai amb els vehicles motoritzats d'accés veïnal però la velocitat de la via estarà limitada a 10 km/h.

Pel que fa a la qualitat de l'aire, l'àmbit d'estudi se situa dins la zona 1 de protecció especial de l'ambient atmosfèric, fet que comporta grans consideracions i restriccions a l'hora d'executar el Projecte. També cal tenir

CVE-DOGC-A-20092008-2020

en compte el Pla d'Actuació per a la Millora de la Qualitat de l'Aire, horitzó 2020 l'objectiu principal del qual és reduir les emissions per assolir els nivells de qualitat de l'aire per a les partícules de diàmetre inferior a 10 micres (PM10) i el diòxid de nitrogen (NO2) als nivells que determina la legislació europea.

En aquest sentit, la implantació del tramvia, un dels mitjans de transport urbà al qual s'associen menys emissions en relació amb el cotxe i l'autobús urbà, i el canvi en la configuració de l'espai del carrer Laureà Miró van en consonància amb la normativa i les actuacions que se'n deriven per reduir l'emissió de contaminants a l'atmosfera i millorar la qualitat de l'aire.

El canvi en el model de mobilitat d'aquest àmbit, amb la reducció de vehicles privats i les millores en el transport públic, fa preveure una clara millora en la qualitat de l'aire. Tot i això, els resultats finals dependran del canvi d'hàbits i de la redistribució de vehicles pels carrers adjacents.

Pel que fa a la contaminació lumínica, el Projecte s'ubica en zona de protecció lumínica E3 (protecció moderada) i no preveu canvis en l'enllumenat del carrer. El document ambiental només preveu mesures correctores en cas que, excepcionalment s'hagin de fer tasques nocturnes.

Pel que fa a la contaminació acústica i les vibracions, l'impacte més important es produirà durant la fase d'obres a causa dels treballs i del trànsit de la maquinària. D'acord amb la documentació presentada i les mesures preventives, així com el compliment de l'Ordenança del medi ambient de Barcelona, fan que no es prevegi un efecte significatiu d'aquest vector sobre el medi. Durant la fase d'explotació es preveu una millora significativa dels nivells de l'àmbit estudiat gràcies a la reducció del trànsit de vehicles privats i per la incorporació del tramvia, que és un dels sistemes de transport col·lectiu que redueix més l'impacte acústic.

El propòsit del tramvia és d'esdevenir un servei de proximitat per a l'ús dels habitants dels barris i entorns immediats. La seva convivència junt amb altres modes de transport públic, l'afavoriment de l'ús de la bicicleta així com els desplaçaments a peu afavoriran i incrementaran la funció d'eix comercial i espai lúdic, de passeig i oci, pels veïns del barri. Això tindrà un efecte positiu sobre l'economia local.

En conclusió, no són d'esperar efectes significatius sobre el medi ambient i es considera que el medi té prou capacitat per acollir-les, sempre que s'adoptin les mesures preventives i les correctores proposades en el document ambiental, a més de les condicions addicionals fixades en aquesta Resolució.

—6 Resolució

En conseqüència, considerant la documentació presentada, les respostes rebudes a les consultes formulades, així com els criteris de l'annex III de la Llei 21/2013, de 9 desembre, d'avaluació ambiental, relatius a les característiques del Projecte, la seva ubicació i les característiques del potencial impacte, i a proposta de la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural,

Resolc:

Primer

Emetre l'informe d'impacte ambiental del Projecte d'Ampliació del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat entre Esplugues i Sant Just Desvern, promogut i tramitat per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), als termes municipals d'Esplugues i Sant Just Desvern (Baix Llobregat), pel qual es determina que el Projecte no s'ha de sotmetre a una avaluació d'impacte ambiental ordinària, atès que l'actuació prevista no té efectes adversos significatius sobre el medi ambient.

Segon

Incloure com a condicions addicionals les següents:

- La Subdirecció general de Prevenció de la Contaminació Atmosfèrica indica les consideracions següents:
- Pel que fa al vector acústic, cal un estudi d'impacte acústic de detall de l'alternativa escollida, d'acord amb el que s'estableix a l'annex 11 de la Llei 16/2002, de 28 de juny, de protecció contra la contaminació acústica. Es considera tram d'afectació: tant la zona d'implantació de l'ampliació del tramvia com la zona de nova mobilitat viària dels vehicles que segurament tindran un augment del soroll existent. Aquest estudi ha d'incloure:

CVE-DOGC-A-20092008-2020

1. Anàlisi de totes les zones afectades per l'ampliació del tramvia, és a dir, la zona de perllongament del tramvia, així com tots els carrers adjacents que tindran un increment del trànsit rodat.
2. Avaluació de la situació actual amb el trànsit viari i la situació futura del trànsit viari i ferroviari de les zones on es vegi afectada la mobilitat, tant pel que fa a l'avaluació dels nivells d'immissió sonora com el nombre de població exposada, de manera que, es comprovi que l'afectació global del Projecte no empitjori la situació actual.

Aquest estudi ha de ser validat pel Servei de Prevenció i Control de la Contaminació Acústica i Lumínica del Departament de Territori i Sostenibilitat.

- Pel que fa al vector llum, en cas que s'hagin de fer treballs nocturns, tant durant la fase d'execució com en la fase d'exploració, cal complir amb les prescripcions per una zona de protecció moderada (E3) d'acord amb el Decret 190/2015, de 25 d'agost.

- L'Oficina Catalana del Canvi Climàtic emet un informe amb les consideracions següents respecte l'article 21.2 de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic:

- Pel que fa a l'art. 21.2.a, l'Oficina considera que el document ambiental dona ple compliment a les determinacions legals. En aquest sentit, l'Oficina, proposa la recollida i el seguiment de dades de les principals variables climàtiques a través de les diferents estacions meteorològiques pròximes a la zona de traçat del tramvia, i que sigui el Servei Meteorològic de Catalunya qui en faci el seguiment i les activacions dels plans d'emergència corresponents, junt amb el Departament d'Interior.

- Pel que fa a l'art. 21.2.b, l'Oficina considera que el document ambiental dona ple compliment a les determinacions legals i confirma l'afirmació del Projecte que indica que l'obra d'ampliació del tramvia ja és en si mateixa una mesura correctora que comporta una disminució d'emissions. Els càlculs d'emissions d'aquest Projecte avalen que des del punt de vista del canvi climàtic seran favorables totes aquelles mesures que redueixin l'ús del vehicle privat i fomentin el transport col·lectiu.

Tercer

Una vegada finalitzades les obres, el promotor ha de presentar als Serveis Centrals del Departament de Territori i Sostenibilitat, un informe final, signat per la direcció ambiental de l'obra, que verifiqui el compliment de les mesures preventives, correctores i compensatòries i de les condicions que s'estableixen en el document ambiental i en aquesta Resolució.

Quart

Traslladar aquesta Resolució a l'Autoritat del Transport Metropolità.

D'acord amb el que estableix l'article 47.3 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, aquesta Resolució d'informe d'impacte ambiental s'ha de fer pública mitjançant la publicació al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* i a la seu electrònica del Departament de Territori i Sostenibilitat.

De conformitat amb l'article 47.5 de la Llei d'avaluació ambiental, l'informe d'impacte ambiental no serà objecte de cap recurs sens perjudici dels que, procedeixin en via administrativa o judicial davant l'acte, en el seu cas, d'autorització del Projecte.

Barcelona, 26 de març de 2020

Ferran Miralles i Sabadell

Director general de Polítiques Ambientals i Medi Natural

(20.092.008)