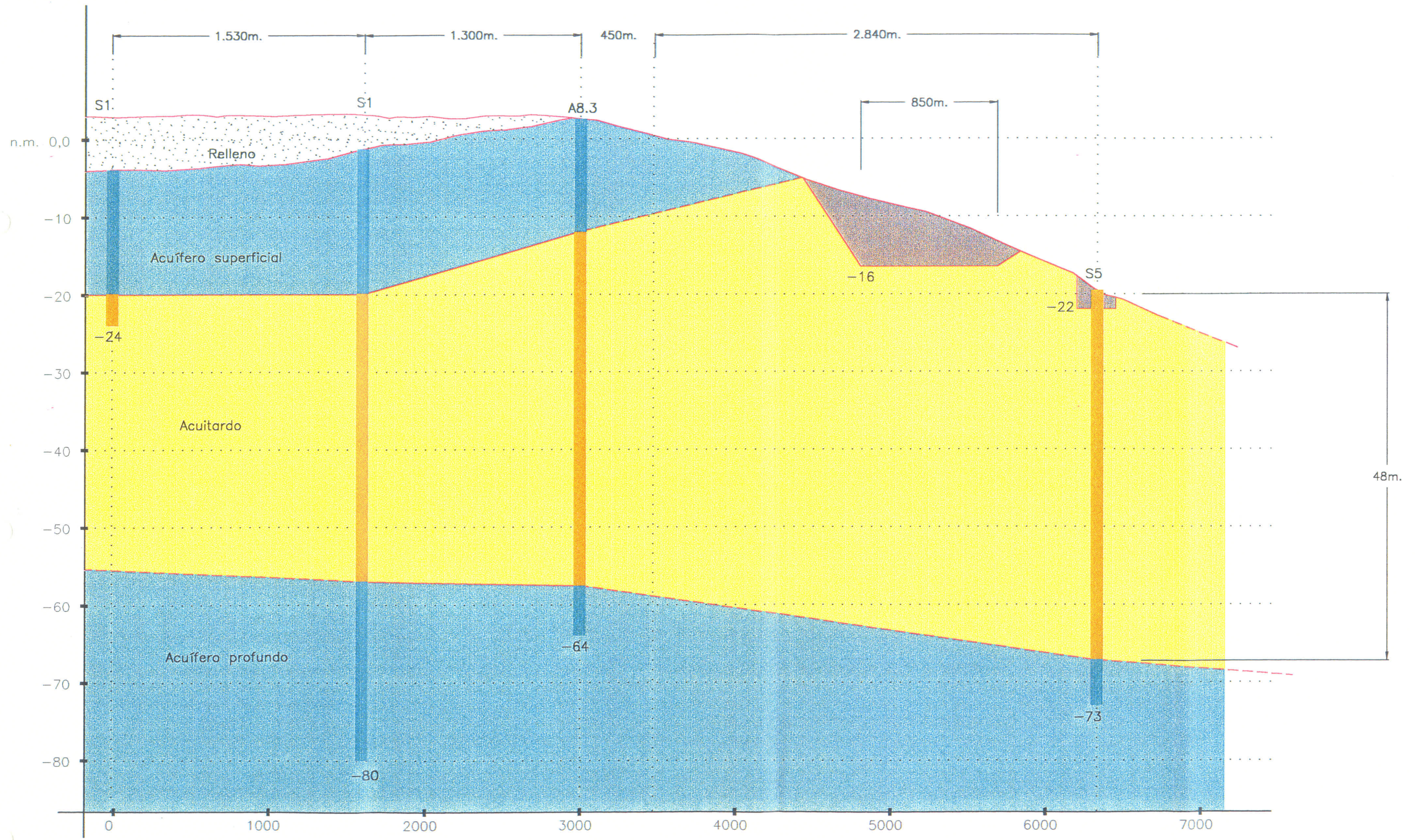


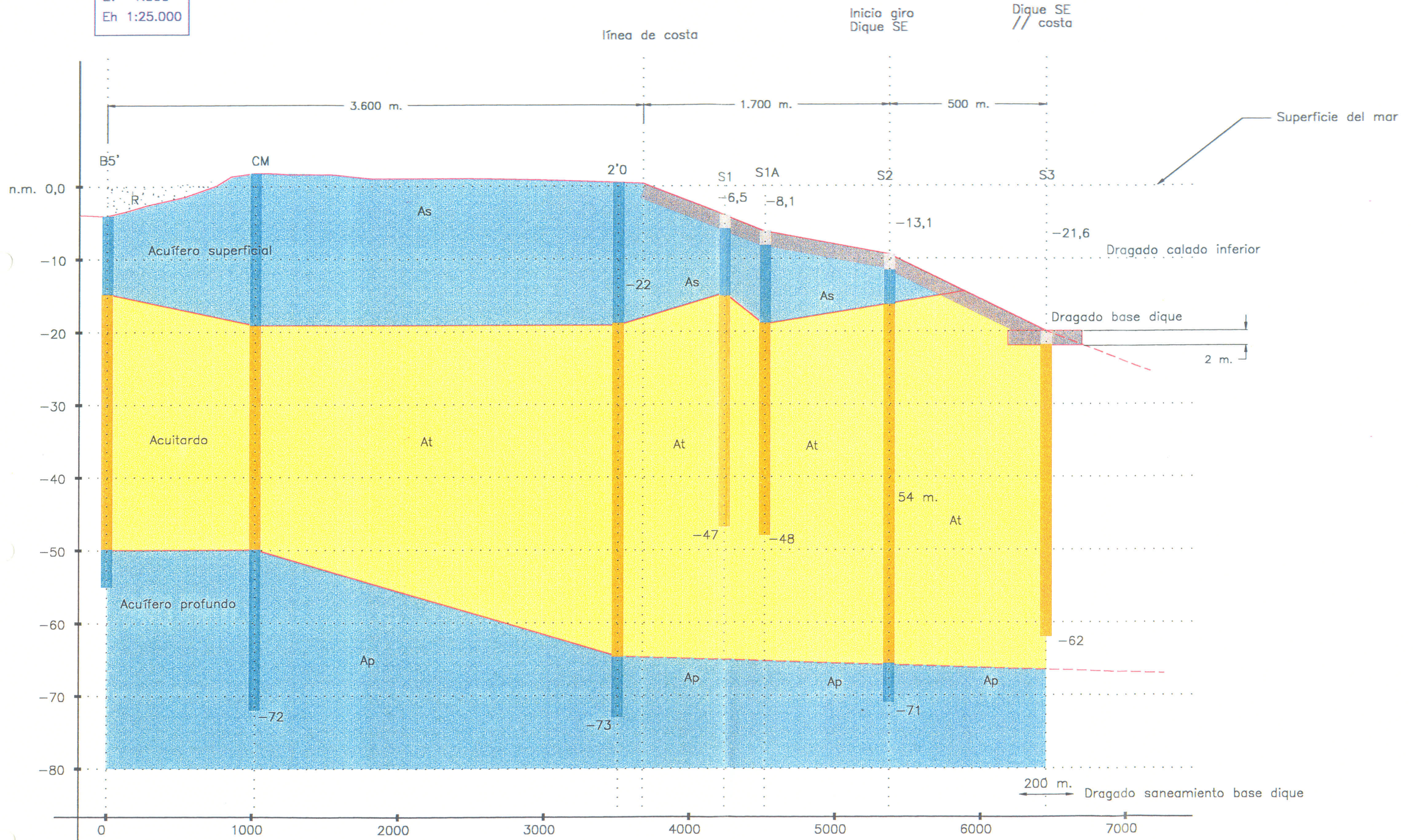
Sección S-1/ S-5

Ev 1:500
Eh 1:25.000



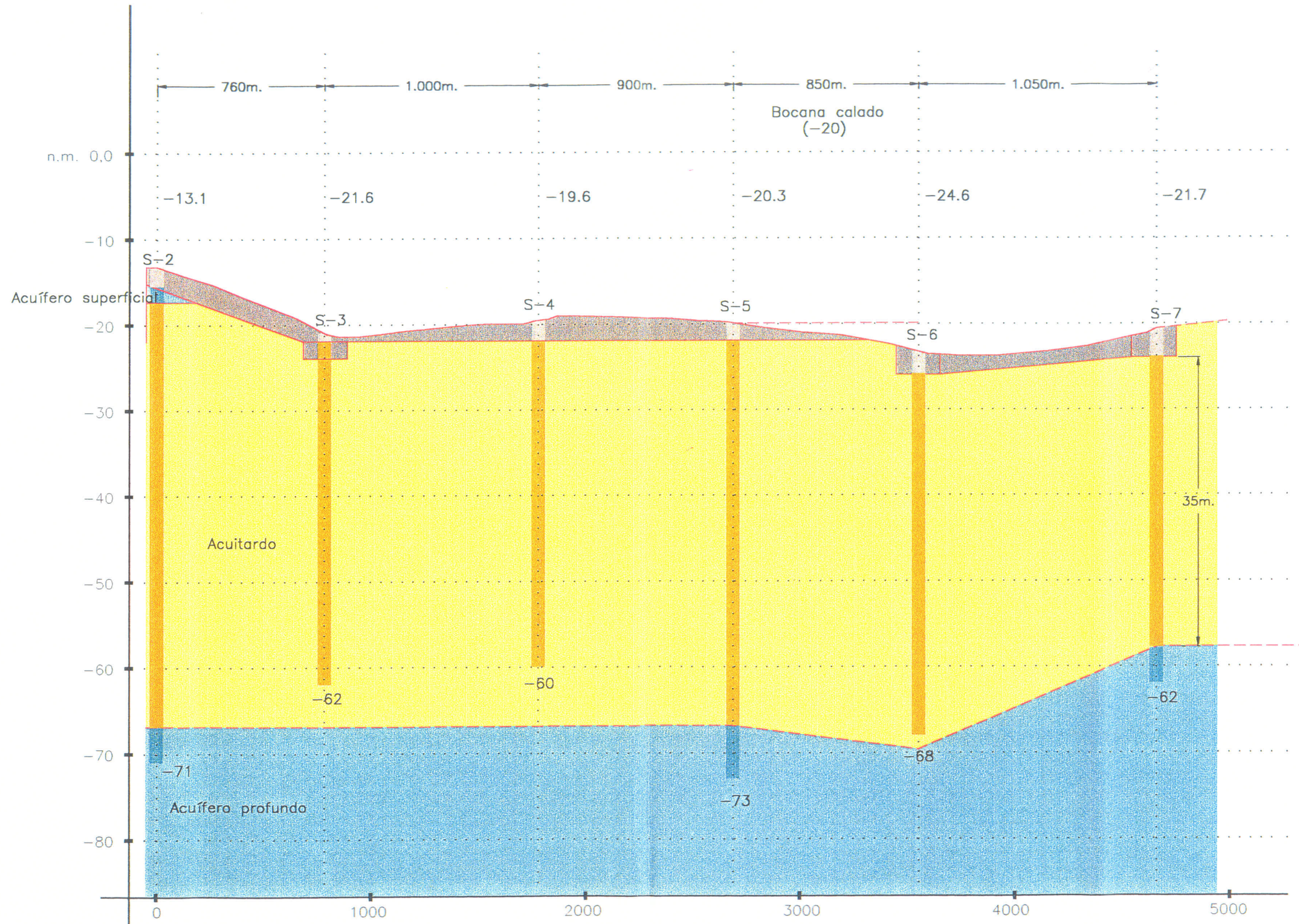
Sección B-5' / S-3

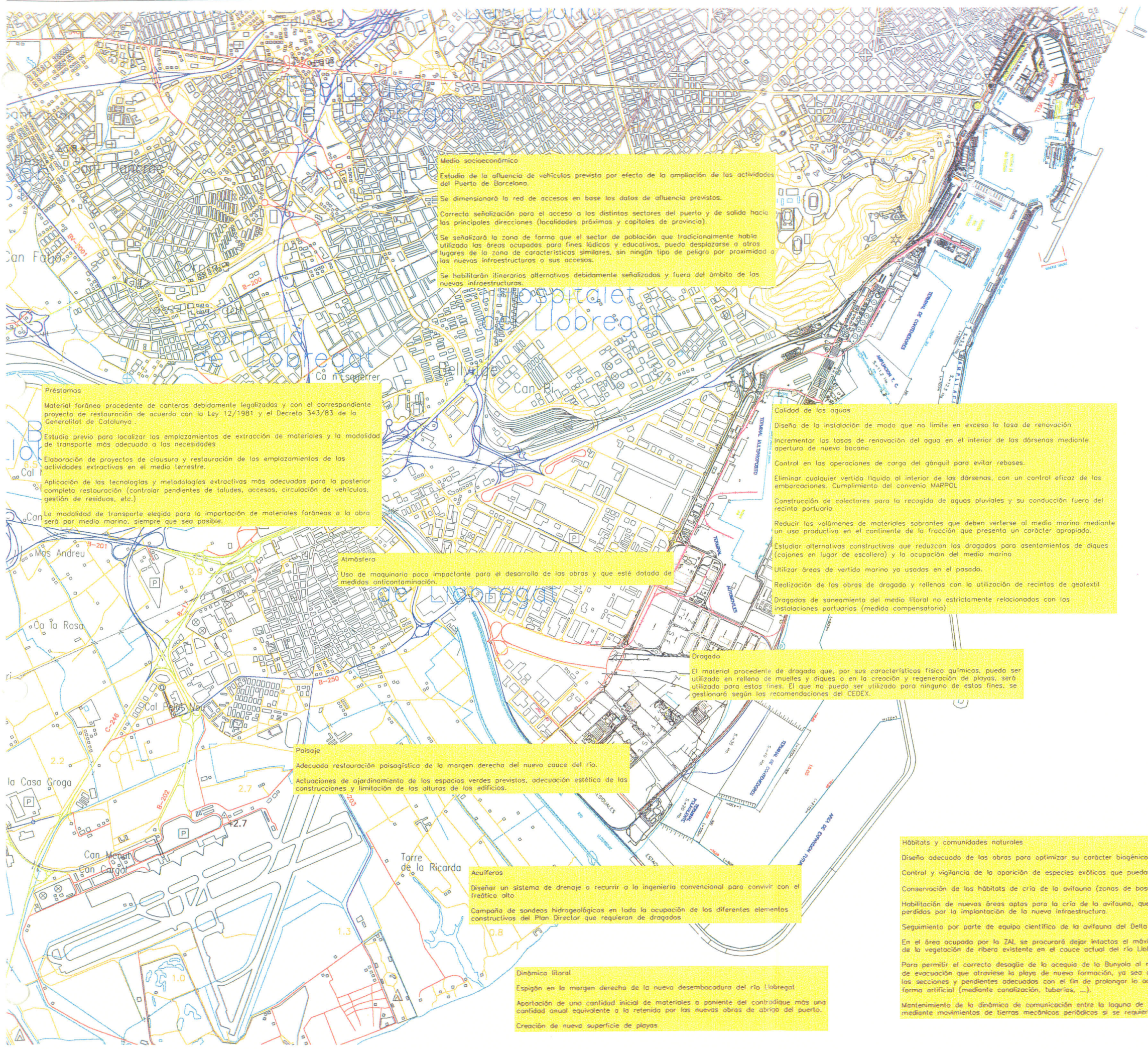
Ev 1:500
Eh 1:25.000



Sección S-2/S-7

Ev 1:500
Eh 1:20.000





Medio socioeconómico

Estudio de la afluencia de vehículos prevista por efecto de la ampliación de las actividades del Puerto de Barcelona.

Se dimensionará la red de accesos en base los datos de afluencia previstos.

Correcta señalización para el acceso a los distintos sectores del puerto y de salida hacia las principales direcciones (localidades próximas y capitales de provincia).

Se señalizará la zona de forma que el sector de población que tradicionalmente había utilizado las áreas ocupadas para fines lúdicos y educativos, pueda desplazarse a otros lugares de la zona de características similares, sin ningún tipo de peligro por proximidad a las nuevas infraestructuras o sus accesos.

Se habilitarán itinerarios alternativos debidamente señalizados y fuera del ámbito de las nuevas infraestructuras.

Préstamos

Material foráneo procedente de canteras debidamente legalizadas y con el correspondiente proyecto de restauración de acuerdo con la Ley 12/1981 y el Decreto 343/83 de la Generalitat de Catalunya.

Estudio previo para localizar los emplazamientos de extracción de materiales y la modalidad de transporte más adecuada a las necesidades.

Elaboración de proyectos de clausura y restauración de los emplazamientos de las actividades extractivas en el medio terrestre.

Aplicación de las tecnologías y metodologías extractivas más adecuadas para la posterior completa restauración (controlar pendientes de taludes, accesos, circulación de vehículos, gestión de residuos, etc.)

La modalidad de transporte elegida para la importación de materiales foráneos a la obra será por medio marino, siempre que sea posible.

Almósfera

Uso de maquinaria poco impactante para el desarrollo de las obras y que esté dotada de medidas anticontaminación.

Calidad de las aguas

Diseño de la instalación de modo que no limite en exceso la tasa de renovación.

Incrementar las tasas de renovación del agua en el interior de los dársenas mediante apertura de nueva bocana.

Control en las operaciones de carga del gánguil para evitar reboses.

Eliminar cualquier vertida líquida al interior de las dársenas, con un control eficaz de las embarcaciones. Cumplimiento del convenio MARPOL.

Construcción de colectores para la recogida de aguas pluviales y su conducción fuera del recinto portuario.

Reducir los volúmenes de materiales sobrantes que deben verterse al medio marino mediante un uso productivo en el continente de la fracción que presenta un carácter apropiado.

Estudiar alternativas constructivas que reduzcan los dragados para asentamientos de diques (cojones en lugar de escollera) y la ocupación del medio marino.

Utilizar áreas de vertido marino ya usadas en el pasado.

Realización de las obras de dragado y rellenos con la utilización de recintos de geotextil.

Dragados de saneamiento del medio litoral no estrictamente relacionados con las instalaciones portuarias (medida compensatoria).

Dragado

El material procedente de dragado que, por sus características físico químicas, pueda ser utilizado en relleno de muelles y diques o en la creación y regeneración de playas, será utilizado para estos fines. El que no pueda ser utilizado para ninguno de estos fines, se gestionará según las recomendaciones del CEDEX.

Almósfera

Uso de maquinaria poco impactante para el desarrollo de las obras y que esté dotada de medidas anticontaminación.

Paisaje

Adecuada restauración paisajística de la margen derecha del nuevo cauce del río.

Aclucaciones de ajardinamiento de los espacios verdes previstos, adecuación estética de las construcciones y limitación de las alturas de los edificios.

Acuíferos

Diseñar un sistema de drenaje o recurrir a la ingeniería convencional para convivir con el freático alto.

Campaña de sondeos hidrogeológicos en toda la ocupación de los diferentes elementos constructivos del Plan Director que requieran de dragados.

Dinámica litoral

Espigón en la margen derecha de la nueva desembocadura del río Llobregat.

Aportación de una cantidad inicial de materiales o pendiente del contrario, más una cantidad anual equivalente a la retenida por las nuevas obras de abrigo del puerto.

Creación de nueva superficie de playas.

Hábitats y comunidades naturales

Diseño adecuado de las obras para optimizar su carácter biogénico.

Control y vigilancia de la aparición de especies exóticas que puedan ser de carácter tóxico.

Conservación de los hábitats de cría de la avifauna (zonas de bosque de ribera).

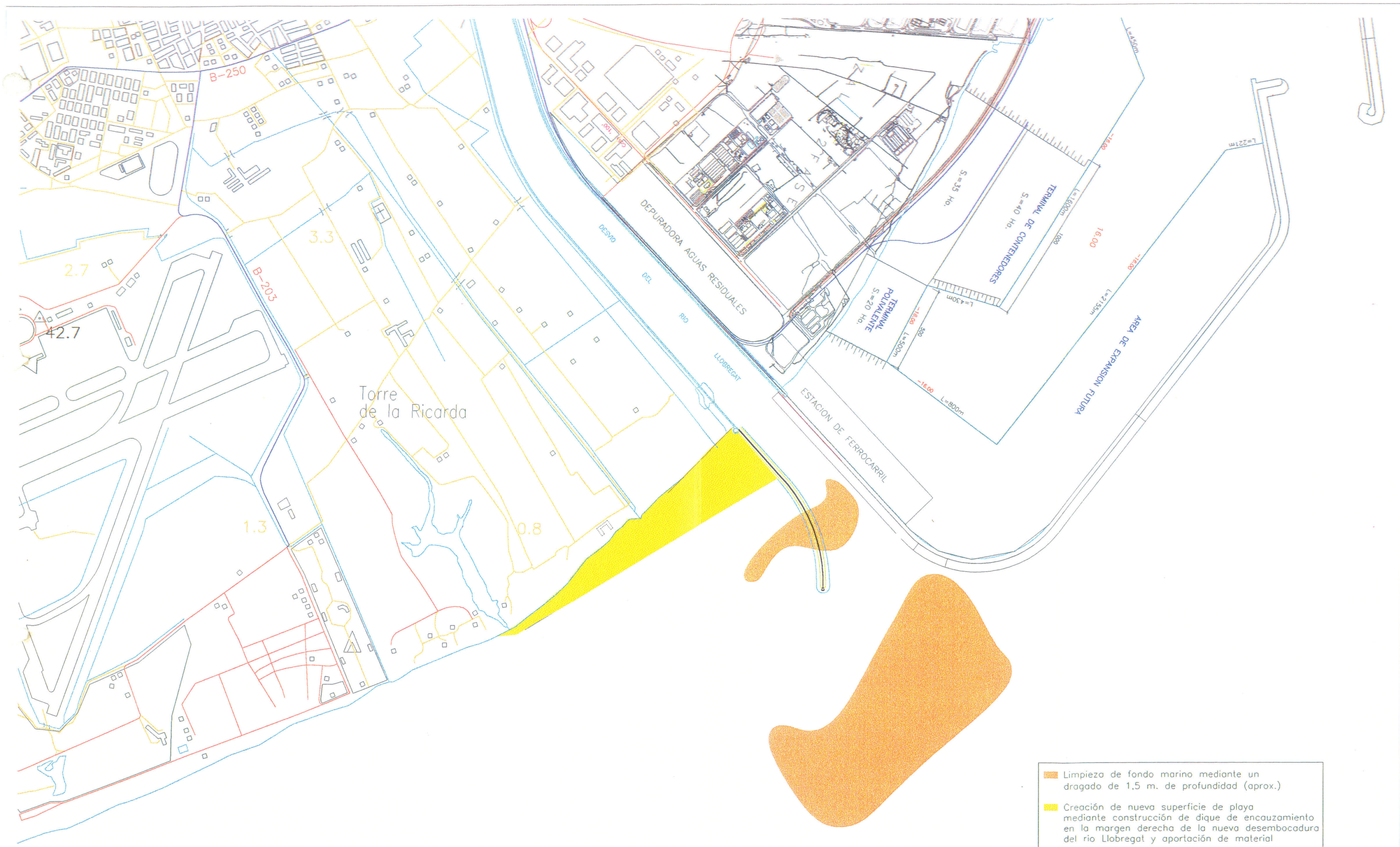
Habilitación de nuevas áreas aptas para la cría de la avifauna, que sustituyan a las zonas perdidas por la implantación de la nueva infraestructura.

Seguimiento por parte de equipo científico de la avifauna del Delta del Llobregat.

En el área ocupada por la ZAL se procurará dejar intactos el máximo de efectivos arbóreos de la vegetación de ribera existente en el cauce actual del río Llobregat.

Para permitir el correcto desagüe de la acequia de la Bunyola al mar, se habilitará un canal de evacuación que atraviese la playa de nueva formación, ya sea de forma natural (dejando las secciones y pendientes adecuadas con el fin de prolongar la acequia hasta el mar) o de forma artificial (mediante canalización, tuberías, ...).

Mantenimiento de la dinámica de comunicación entre la laguna de La Ricarda y el mar, mediante movimientos de tierras mecánicas periódicos si se requiere.



- Limpieza de fondo marino mediante un dragado de 1,5 m. de profundidad (aprox.)
- Creación de nueva superficie de playa mediante construcción de dique de encauzamiento en la margen derecha de la nueva desembocadura del río Llobregat y aportación de material