Proyecto	Fichero	Fecha	Nº Revisión
PC-Baix	An 1: Antecedentes.docx	30/11/22	4

ANEJO Nº 1.- ANTECEDENTES

ÍNDICE

ANEJO Nº 1.- ANTECEDENTES

1.- INTRODUCCIÓN 1

2.- ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS 1

2.1.- ESTUDIO INFORMATIVO 1

2.2.- DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL Y CADUCIDAD DE LA MISMA 2

2.3.- TRAMITACIÓN PARA OBTENCIÓN DE UNA NUEVA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL 4

2.4.- ORDEN DE ESTUDIO 5

2.5.- MODIFICACIÓN DE LA ORDEN DE ESTUDIO 5

2.6.- ORDEN DE ESTUDIO VIGENTE (OCTUBRE 2021) 6

3.- ANÁLISIS DE LA ORDEN DE ESTUDIO Y DEL PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS 7

3.1.- ORDEN DE ESTUDIO 7

3.2.- MODIFICACIÓN DE LA ORDEN DE ESTUDIO 7

3.3.- ORDEN DE ESTUDIO VIGENTE (OCTUBRE 2021) 8

3.4.- PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS 8

4.- ANÁLISIS DE LOS CONDICIONANTES DE LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL (CADUCADA) 8

5.- ALEGACIONES A LA INFORMACIÓN PÚBLICA DEL ESTUDIO INFORMATIVO, INFORME DE RESPUESTA, ANÁLISIS DE LAS RESPUESTAS A LAS ALEGACIONES Y TRATAMIENTO EN EL PROYECTO. 9

6.- ANÁLISIS DE LOS CONDICIONANTES FÍSICOS, AMBIENTALES, TERRITORIALES Y CULTURALES. 17

7.- JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS DISTINTAS PRESCRIPCIONES QUE ESTABLECEN LA D.I.A. 19

APÉNDICES:

APÉNDICE Nº 1: ORDENES DE ESTUDIO
APÉNDICE Nº 2: DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL
APÉNDICE Nº 3: APROBACIÓN DEL ESTUDIO INFORMATIVO
APÉNDICE Nº 4: INFORME SOBRE ALEGACIONES PRESENTADAS

1.- INTRODUCCIÓN

Las distintas actuaciones que han conducido a la emisión de la Orden de Estudio para la redacción del Proyecto de Trazado y Construcción “Mejora de la accesibilidad entre las carreteras del entorno del Baix Llobregat” son, en orden cronológico, las siguientes:

- Estudio Informativo EI.4-B-15
- Información pública del Estudio Informativo y del Estudio de Impacto Ambiental.(BOE 10 de agosto de 2005)
- Remisión del resultado de la Información pública realizada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, junto con el Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental.
- Prescripciones impuestas en la Aprobación del Estudio Informativo
- Declaración de Impacto Ambiental
- Aprobación definitiva del Estudio Informativo
- Orden de estudio y sus modificaciones.

Se incluye, al final de este anejo, una copia, de más reciente a más antiguo, de los principales documentos antecedentes: Orden de Estudio, Aprobación definitiva del Estudio Informativo, Declaración de Impacto Ambiental e Informe de respuesta a las alegaciones presentadas.

2.- ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

A continuación, se hace referencia al objeto, contenido y conclusiones relativos a los antecedentes administrativos del presente proyecto, que son los siguientes:

Estudio Informativo.
Declaración de Impacto.
Orden de Estudio.

2.1.- ESTUDIO INFORMATIVO

El Estudio Informativo correspondiente a la “Mejora de accesibilidad entre las carreteras del entorno del Baix Llobregat en la provincia de Barcelona”, de clave EI-4-B-15, fue redactado en Marzo de 2.005, y tenía por objeto la recopilación y análisis de los datos necesarios para definir en líneas generales los trazados de las diferentes opciones para mejorar la conexión y accesibilidad entre las carreteras del ámbito del estudio, previo análisis de las ventajas e inconvenientes de cada una de las opciones existentes, de modo que el grado de definición de las opciones fuera el suficiente para servir de base al expediente de información pública de trazado y medioambiental.

El estudio contiene una descripción del medio físico, datos socioeconómicos, información de planeamiento, datos para el coste de transporte, datos técnicos, estudio y prognosis de tráfico, definición de alternativas, valoración de las alternativas y comparación de las alternativas.

El estudio comprendía, en principio, en seis actuaciones:

- Actuación A, que correspondía al enlace de la AP-7 con la A-2 y la conexión con la carretera C-1413

- Actuación B, que correspondía a la margen derecha de la conexión de la conexión del enlace de Pallejà (enlace entre la Autovía del Baix Llobregat (A-2) y la Variante de Cervelló (B-24) con la autopista AP-2.

- Actuación C, que correspondía al enlace con la autopista AP-2 de la prolongación de la B-24 en la margen izquierda del Llobregat.

- Actuación D, que correspondía a la remodelación del enlace de la AP-2 con la carretera N-340 en Molins de Rei.

- Actuación E, que correspondía al eje de conexión de Sant Vicenç dels Horts con Sant Feliú del Llobregat con enlaces en la A-2 y AP-2.

- Actuación F, que correspondía a la conexión de la carretera BV-2002 con el Cinturón Litoral en Sant Joan Despí.

De ella se eliminaron del estudio informativo las denominadas A y F que fueron incluidas en otros estudios.

En la actuación B se plantearon 4 alternativas de las que se seleccionó la B2. Esta actuación contempla la prolongación del tronco de la B-24 hacia la AP-2 mediante un puente de dos carriles por sentido y la remodelación del enlace con la A-2.

En la actuación C se plantearon 2 alternativas de las que se seleccionó la C2. Esta actuación, continuación de la B2, consiste en un enlace completo con la AP-2, con una rotonda elevada sobre la autopista.

En la actuación D se contempla la mejora del enlace de la AP-2 con la N-340. Se plantearon 3 alternativas de las que se seleccionaron todas ellas: D1, D2 y D3. La actuación D1 presenta un enlace de pesas aprovechando el puente actual sobre la autopista. La actuación D2 modifica el enlace actual con la implantación de una glorieta sobre la AP-2. La actuación D3 se circunscribe al lado río del enlace, con una glorieta sobre la que conectar los dos ramales actuales del diamante.

En la actuación E se plantearon 4 alternativas de las que se seleccionó la E4. El enlace con la AP-2 se modifica en el lado Sant Vicenç con la reubicación de la glorieta del enlace actual para permitir un carril directo AP-2(Lleida) – A-2 y en el lado Sant Feliú con la adición de un "by-pass" de la glorieta sentido El Plá AP-2. La actuación en el enlace de la A-2 consiste en la adición de ramales directos A-2 - Sant Vicenç y un "by-pass" en la glorieta con la BV-2002 que se desplazaba para dejar el espacio necesario para el acceso directo.

En la comparativa final que contemplaba las cuatro actuaciones en conjunto, se eligió la Alternativa 3 formada por las actuaciones B2-C2-D3-E4. El tramo objeto de este proyecto de construcción pertenece, por tanto, a las cuatro actuaciones definidas en el Estudio Informativo, que se desarrollan dentro de la alternativa 3.

Con fecha 30 de junio de 2005 la Dirección General de Carreteras aprueba provisionalmente el Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental.

El Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental fueron sometidos a Información Pública en fecha 10 de agosto de 2005, mediante publicación en el B.O.E nº 90, de acuerdo con lo que prevé el artículo 10 de la Ley de Carreteras 25/1988.

El proceso de redacción se dio por concluido con la emisión, el 16 de mayo de 2006, del Informe sobre las alegaciones presentadas al Estudio Informativo y Estudio de Impacto Ambiental “Mejora de Accesibilidad entre las carreteras del entorno del Baix Llobregat. Provincia: Barcelona”. Clave: EI-4B-15. En el apéndice 4 se ha recogido este documento, donde se incluyen las 16 alegaciones presentadas y las correspondientes respuestas, así como un resumen que facilita una visión general de las mismas.

Con fecha 7 de septiembre de 2006, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente consistente en el Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental junto con el resultado de la Información pública realizada.

Una vez redactada la Declaración de Impacto Ambiental, el estudio informativo fue aprobado definitivamente con fecha 14 de noviembre de 2007 y dicha aprobación fue publicada en el BOE con fecha de 27 de diciembre de 2007, especificando que “en la redacción de los proyectos de construcción se tendrán en cuenta las prescripciones establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental”.

2.2.- DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL Y CADUCIDAD DE LA MISMA

Con fecha 21 de marzo de 2.007 la Secretaría General para la prevención de la Contaminación y el Cambio Climático formuló la Declaración de Impacto Ambiental que se publicó en el B.O.E. de 15 de junio de 2007, sobre el Estudio Informativo denominado: “Mejora de accesibilidad entre las carreteras del entorno del Baix Llobregat en la provincia de Barcelona”, cuyo contenido se resume a continuación:

1. Objeto, justificación y localización. Promotor y órgano sustantivo.

   El objeto del proyecto es mejorar la conexión y accesibilidad entre las carreteras del ámbito del estudio, en el entorno del Baix Llobregat.

   Su finalidad es la de paliar los problemas de congestión de tráfico en esa zona y mejorar la conexión entre vías de gran capacidad, como son la autovía del Baix Llobregat (A-2), la autopista AP-2 y la autovía B-24.

   El promotor del estudio es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

2. Descripción del proyecto

   Donde se detallan tres alternativas en un corredor único con las siguientes zonas de actuación:

   Zona B: Enlace de Pallejà en la A-2 y prolongación de la B-24 sobre el Llobregat.
   Zona C: Enlace en la autopista AP-2 de la prolongación de la B-24.
   Zona D: Puente de Molins de Rei de la N-340 y su enlace con la AP-2.
   Zona E: Enlaces con la AP-2 y A-2 del eje Sant Feliú del Llobregat y Sant Vicenç dels Horts.

3. Factores ambientales relevantes del entorno del proyecto.

En el que se relacionan los factores ambientales más destacables de la zona: calidad atmosférica, geología hidrología superficial y subterránea, vegetación, fauna, espacios protegidos, agricultura, ruido y paisaje.

4. Tratamiento del análisis de alternativas. Selección de alternativas.

Donde se describen tres alternativas compuestas por cuatro actuaciones de las que las denominadas B2, C2 y E4 se proponen en todas las alternativas, correspondiendo la variación a las actuaciones llamadas D1, D2 y D3.

Tras el estudio comparativo, en el que se encuentran pequeñas diferencias, entre las alternativas se selecciona la alternativa 3 compuesta por las actuaciones B2, C2, D3 y E4.

5. Consultas previas.

Donde se describe que de las 26 consultas enviadas sobre las implicaciones ambientales del proyecto reflejadas en la memoria-resumen remitida por la Dirección General de Carreteras con fecha 21 de marzo de 2003 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambienta, se han recibido 6 respuestas que corresponden a los siguientes Organismos:

Agencia Catalana del Agua de la Generalitat
Diputación Provincial de Barcelona
Ayuntamiento de Pallejà
Ayuntamiento de Molins de Rei
Ayuntamiento de Sant Feliú de Llobregat
Ayuntamiento de Santa Coloma de Cervelló

6. Alegaciones formuladas.

Se han presentado un total de 16 alegaciones de las que ocho corresponden a organismos oficiales y ocho a los ayuntamientos.

La conclusión es que, en general, los alegantes están de acuerdo con lo indicado en el Estudio Informativo, bajo el punto de vista ambiental y las discrepancias se deben a la disposición de algunas infraestructuras puntuales por parte del Ayuntamiento de Pallejà (respecto a la ubicación de un enlace) y del Consell Comarcal (por la reivindicación de mayor atención a las vías locales). En Apéndice nº 4 se adjunta informe sobre las alegaciones presentadas durante el periodo de información pública en relación al Estudio Informativo (EI) y Estudio de Impacto Ambiental (EIA).

7. Integración del proceso de evaluación:

Destaca la D.I.A. que las acciones a ejecutar en fase de construcción serán las que supongan las afecciones más relevantes, aunque la mayoría son de carácter reversible al finalizar las obras o por las correcciones aplicadas.

En la fase de explotación las causas de alteración se centran en la ocupación permanente del espacio por el trazado.

Los impactos de las diferentes actuaciones se producen sobre:

Aguas subterráneas: Destacando las afecciones sobre el acuífero del Llobregat.

Aguas superficiales: Evitar alteración de las condiciones de drenaje y controlar el aporte de contaminantes al cauce.

Flora y Fauna: Conservación de las escasas áreas de vegetación de ribera y restauración de la misma.

Agricultura: Restablecimiento de las redes de regadío y drenaje y de los caminos de acceso a las parcelas.

Ruido: Se ha de cumplir la Ley 16/2002 de Protección sobre la contaminación acústica de la Generalitat de Catalunya y, en los puntos habitados que superen los niveles permitidos, se realizará el apantallamiento acústico.

Patrimonio Cultural: En la actuación E4 existe un yacimiento arqueológico en el cauce del río LLobregat junto al puente de Molins de Rei (zona de los Aiguamolls de Molins). Antes del comienzo de las obras se hará una prospección arqueológica bajo la supervisión de la Consejería de Cultura de la Generalitat.
Préstamos y vertederos: Se utilizarán áreas autorizadas en base a la legislación vigente.

Afecciones a nuevas infraestructuras: cualquiera de las alternativas D permitirá la prolongación del futuro tranvía.

8. Condiciones ambientales específicas al proyecto.

La vegetación ha de conservarse en general, especialmente en las áreas arboladas y en la ribera del río Llobregat.

No se colocarán áreas de acopio, maquinaria y vertedero, en las superficies arboladas o en sus proximidades, ni en las márgenes del río.

Se evitarán impactos ambientales sobre la fauna y sus hábitats, especialmente la de ribera.

Todas las infraestructuras y servicios serán repuestos, y en ningún caso se producirá su interrupción a consecuencia de la ejecución de las obras.

En coordinación con la Consejería de Cultura de la Generalitat, antes del comienzo de las obras se realizará una prospección arqueológica del total de la zona afectada. Del resultado de la misma, la citada Consejería establecerá como autoridad competente, los criterios y protocolos de la actuación.

Se tomarán las medidas indicadas en la legislación vigente, con el fin de prevenir los incendios forestales.

Se evitará la contaminación de aguas y suelo, con medidas preventivas, que eviten los vertidos de tierras y sustancias contaminantes a los cauces y suelos.

Los restos de construcción se enviarán a vertederos autorizados, cuya ubicación y cartografía, ha de figurar en el Proyecto de Construcción.

9. Especificaciones para el seguimiento.

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental. La duración del programa tendrá una duración mínima de un año en la fase de explotación y del seguimiento del efecto sobre la fauna de dos años.
La Dirección General de Carreteras dispondrá de una dirección ambiental de obra que se responsabilizará de la adopción de medidas protectoras, correctoras y compensatorias, e la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración.

La documentación correspondiente a la vigilancia ambiental se enviará al órgano sustantivo que a su vez informará a la Dirección General de Calidad Ambiental.

El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el Boletín Oficial del Estado en el que se publica la DIA.

10. 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 este Ministerio, de fecha 20 de marzo de 2007, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto “Mejora de accesibilidad entre las carreteras del entorno del Baix Llobregat, provincia de Barcelona” concluyendo que no se observan impactos adversos significativos sobre el medio ambiente en la alternativa 3, siempre y cuando se establezcan los controles y medidas correctoras propuestas por el promotor y aceptadas por este que den respuesta a lo planteado en el periodo de consultas previas y alegaciones.

Debido a la suspensión temporal del contrato y a las paralizaciones derivadas de las detracciones de anualidad se produjo la caducidad de Declaración de Impacto Ambiental (DIA) aprobada el 21 de marzo de 2007, que definía el condicionado a cumplir en el proyecto de construcción.

Esta caducidad se produjo como consecuencia de la aplicación de lo dispuesto en el artículo 14 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por el Real Decreto-Legislativo 1/2008, de 11 de enero, que establecía la caducidad de las declaraciones de impacto ambiental si no se hubiera comenzado la ejecución del proyecto en el plazo de cinco años desde la fecha de autorización o aprobación del proyecto, salvo que dentro de ese plazo el promotor hubiera solicitado al órgano ambiental que se pronunciase sobre la vigencia de la DIA.

2.3.- TRAMITACIÓN PARA OBTENCIÓN DE UNA NUEVA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Con fecha 11 de diciembre de 2013 se publicó en el BOE la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental. En marzo de 2014, la Subdirección General de Estudios y Proyectos comunicó a la UTE GESSING-ATJ CONSULTORES que era necesario realizar la tramitación ambiental requerida en dicha Ley para obtener una nueva DIA.

Para la obtención de la nueva DIA la Subdirección General de Estudios y Proyectos y el Director del Proyecto dieron instrucciones a la UTE GESSING-ATJ CONSULTORES de redactar el Documento Ambiental para iniciar el trámite simplificado que, en caso de ser admitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del MAGRAMA, acortaría los plazos de tramitación respecto al trámite ordinario.

Con fecha 19 de agosto de 2014 la UTE GESSING-ATJ CONSULTORES remitió el Documento Ambiental al Director del Proyecto. Posteriormente hubo que localizar y prospectar geotécnicamente y arqueológicamente nuevos préstamos, al verse afectado el de mayor capacidad de los previamente recomendados por una recalificación urbanística para ser urbanizado, debido al paso del tiempo. Tras la cumplimentación de las observaciones de la supervisión realizada por la Subdirección General de Estudios se concluyó el Documento Ambiental definitivo el 9 de abril de 2015, que fue remitido a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural.

Se inició el trámite ambiental simplificado el 21 de abril de 2015 y finalizó con la publicación de la resolución de dicha Dirección General en el BOE de 5 de febrero de 2016 indicando que era necesario realizar el trámite ordinario, por estar encuadrado el proyecto en el artículo 7, apartado 2, epígrafe c de la Ley 21/2013. Con fecha 9 de febrero de 2016 la Subdirección General de Estudios y Proyectos solicitó a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural el “Documento de Alcance del Estudio de Impacto Ambiental” teniendo en cuenta las consultas realizadas sobre el Documento Ambiental remitido en abril de 2015. Con fecha 12 de mayo de 2016 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural emitió la resolución por la que se formula el Documento de Alcance para la evaluación ambiental del proyecto. Esta resolución tiene fecha de entrada en el MFOM el 23 de mayo de 2016.

Para continuar con la tramitación ambiental es necesario redactar un Estudio de Impacto Ambiental con el contenido exigido en dicho Documento de Alcance.

Debido a la necesidad de realización de trabajos adicionales a los contenidos en el Pliego de Prescripciones Técnicas que rigen el contrato, entre los que se encontraban los necesarios para la obtención de la nueva DIA, la Demarcación de carreteras del Estado en Cataluña remitió, con fecha 25 de octubre de 2016, a la Subdirección General de Estudios y Proyectos, la propuesta técnica del ingeniero Director para la modificación nº 1 del contrato. Los trabajos para la obtención de la nueva DIA y el resto de trabajos objeto del contrato se mantuvieron parados hasta la aprobación del gasto de dicha propuesta.

Con fecha 3 de agosto de 2018 se aprobó la modificación nº 1 del contrato.

2.4.- ORDEN DE ESTUDIO

Con fecha 28 de enero de 2008, la Dirección General de Carreteras, resuelve autorizar la Orden de Estudio para la redacción del “Proyecto de Trazado y Construcción. Mejora de la Accesibilidad entre las carreteras del entorno del Baix Llobregat” de clave T9-B-4620/49-B-4620.

2.5.- MODIFICACIÓN DE LA ORDEN DE ESTUDIO

Con fecha 22 de abril de 2019, se aprobó por el Director General de Carreteras la Modificación de la Orden de Estudio que solicita la inclusión en el proyecto de nuevas actuaciones no contempladas en el contrato inicial y en su modificación nº 1.

Dichas actuaciones incluidas en la nueva orden de estudio implican la modificación de enlaces y la ejecución de nuevas estructuras. Las estructuras a proyectar son:

- Viaducto sobre el río Llobregat y sobre el AVE. En la actuación E del proyecto se diseñará una estructura con tipología de arco metálico de seis vanos, de 318 metros de luz total paralela a la existente con las mismas luces y tipología estructural que esta. La sección del viaducto actual a duplicar es de dos carriles de 3,50 m, uno por cada sentido, y arcenes de 1,50 m.

- Estructura para paso peatonal bajo la B-23 en la riera Vallvidrera. Se trata de una estructura tipo marco de hormigón armado, hincado bajo la AP-2 y la C-1413 Este y Oeste de longitud aproximada de 123 metros.

- Estructura en la actuación D para dejar construido el paso bajo el ramal de entrada a Molins de Rei desde la B-23 sentido Tarragona del futuro vial de circunvalación de Molins de Rei, previsto en el planeamiento urbano de dicho municipio. La construcción de dicha estructura de paso permitirá que en su día pueda llevarse a cabo la construcción del mencionado vial de circunvalación. Debido a los condicionantes de espacio se prevé una tipología de pérgola de unos 70 metros de longitud y 15 m de luz con 500 m de longitud total de muros de acompañamiento en prolongación de los estribos.

De las tres estructuras mencionadas tiene especial relevancia, por su importe, la que corresponde a la duplicación del puente arco metálico existente sobre el río

Llobregat Se justifica su inclusión en el proyecto de construcción de “Mejora de la accesibilidad entre las carreteras del entorno del Baix Llobregat” porque que la solución aprobada en el Estudio Informativo EI4-B-15 denominada solución E4 contempla una serie de actuaciones en la glorieta del enlace de la AP-2 donde conecta el puente actual que, debido a la imposibilidad de ampliar el tablero de dicho puente por motivos estructurales para ser ejecutadas, y tras el análisis de soluciones posibles realizado durante la redacción del proyecto, requieren la duplicación de dicho puente para ser resueltas.

Dicha duplicación es necesaria para dar solución a los problemas de tráfico existentes en el eje de la BV-2005 entre Sant Vicenç dels Horts-Sant Feliu de Llobregat. De acuerdo a lo indicado en el estudio de tráfico del proyecto en redacción T9/49-B-4620, la IMD prevista en el año de puesta en servicio, entre los enlaces de la BV-2005 con la A-2 y con la B-23 (antigua AP-2), que corresponde al tramo del viaducto existente sobre el río Llobregat, es de 19.266 veh./día y la previsión para el año horizonte es de 23.121 veh./día, siendo la sección de puente actual de un carril por sentido.

El acceso de entrada con un solo carril desde el puente actual a la glorieta del enlace con la AP-2 (B-23) (movimiento Sant Feliú-Sant Vicenç dels Horts), se encuentra al 92% de su capacidad en la situación actual, y se prevé que alcance el nivel de servicio F en los primeros años del periodo de servicio de las actuaciones previstas en el proyecto. Para proporcionar una entrada con dos carriles a la glorieta se requiere la duplicación del puente existente, puesto que no se puede ampliar la sección del actual.

Del mismo modo, los ramales previstos en la actuación E4 para el movimiento de salida de la AP-2 (B-23) hacia Sant Vicenç dels Horts, no puede ejecutarse sobre el puente actual, al no poder ser ampliado por motivos estructurales. La duplicación del puente es la solución a proyectar en la actuación E4.

Además de las tres estructuras a proyectar, se modificarán dos enlaces:

- Enlace de la BV-2005 con la AP-2 (B-23).
  El nuevo viaducto a proyectar sobre el río Llobregat conectará a una de las glorietas de dicho enlace, siendo previsible modificar el inicio del ramal de sentido Barcelona para separarlo del nuevo acceso.

- Enlace de la BV-2005 con la A-2.
  Las dimensiones de la glorieta del enlace, tipo diamante con glorieta superior, permiten la conexión del nuevo puente por el lado de aguas abajo del existente. El tablero estará situado sobre la catenaria de las líneas de AVE y de cercanías, lo que tendrá implicaciones a tener en cuenta en la tipología de uno de sus vanos y en el proceso constructivo del puente.

Estas actuaciones no estaban contempladas en los trabajos a desarrollar en el contrato ni en la modificación nº 1 del mismo.

De los anteriores antecedentes se deduce que los trabajos inicialmente contemplados en el Pliego de Prescripciones Técnicas que rigen el contrato deben ser nuevamente modificados. La necesidad de la Modificación nº 2 del contrato, por tanto, se justifica por la necesidad de realización de trabajos adicionales contenidos en la Modificación de la Orden de Estudio de fecha 22 de abril de 2019.

2.6.- ORDEN DE ESTUDIO VIGENTE (OCTUBRE 2021)

Con fecha 15 de Octubre de 2021 se aprueba una modificación de la Orden de Estudio en base a la siguiente motivación:

- Con fecha 24 de mayo de 2021 la Dirección General de Carreteras autorizó la modificación de la orden de estudio del proyecto con clave T9/49-B-4210.T de “Terminación de las obras de la prolongación de la autovía del Baix Llobregat. tramo: Ronda Litoral – Autopista A-16”. En esta modificación se contempló la incorporación a este proyecto de la mejora del enlace existente entre la carretera BV-2002 y autovía A-2 a la altura de Sant Vicenç dels Horts, necesaria para ejecutar adecuadamente unos desvíos de tráfico que deben habilitarse para la ejecución del enlace de Sant Boi Norte, que estaba inicialmente incluida en el proyecto T9/49-B-4620. Por ello es preciso eliminar del proyecto T9/49-B-4620, en concreto de la denominada actuación E, los ramales 0, 1 y 2 y los caminos 4 y 5, con todas sus actuaciones vinculadas (estructuras, elementos de drenaje, reposición de servicios afectados, etc.).

- Por otra parte, con fecha de 24 de mayo de 2021 se ha aprobado por la Dirección General de Carreteras la orden circular 3/2021 sobre actualización de la base de precios de referencia de la Dirección General. Debe tenerse en cuenta que la vigente Ley de contratos del sector público indica en su artículo 102 que los órganos de contratación deben cuidar que el precio del contrato sea adecuado para el efectivo cumplimiento de este, atendiendo al precio general de mercado, en el momento de fijar el presupuesto base de licitación. Por ello resulta conveniente que el presupuesto de licitación del proyecto se adapte a esta orden circular.

- La inclusión de las estructuras consideradas en la primera modificación de la orden de estudio y la aplicación al proyecto de la OC 3/21, en particular en lo que se refiere al precio del acero, hacen que el presupuesto de estimado de la actuación ascienda a 75 millones de euros, IVA incluido.

3.- ANÁLISIS DE LA ORDEN DE ESTUDIO Y DEL PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS

3.1.- ORDEN DE ESTUDIO

Exige que se desarrollen con el grado de detalle exigible a un proyecto de trazado y de construcción y a que se cumplimente el conjunto de prescripciones establecidas en la aprobación definitiva del Estudio Informativo, que como se ha visto en el apartado 1.1 se reducen a la única condición de tener en cuenta las prescripciones establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental.

Las instrucciones particulares se recogen en seis puntos:

1. Los proyectos cumplimentarán las prescripciones impuestas en la aprobación definitiva del estudio informativo EI4-B-15, así como en la Declaración de Impacto Ambiental.

2. El proyecto de trazado contendrá, en el correspondiente anejo, cuanta información sea necesaria para la realización de las expropiaciones a que pudiera haber lugar.

3. Una vez se apruebe provisionalmente, el proyecto de trazado se someterá al trámite de información pública previsto en la Ley de Expropiación Forzosa.

4. El proyecto de trazado incluirá como anejo un documento denominado “Análisis Ambiental”, en el que se identificarán, describirán y valorarán los problemas ambientales y en el que asimismo, se proyectarán y valorarán las medidas correctoras necesarias.

5. Se estudiarán con detalle la reposición de caminos, servidumbres y servicios que resulten afectados, realizándose una separata con la definición completa de las obras a realizar en cada uno de los servicios que precisen ser modificados, para la solución que finalmente se adopte, y que deberá contar con la aprobación del titular.

6. Se mantendrá la coordinación adecuada con los Ayuntamientos afectados y resto de organismos que pudieran verse afectados o que puedan aportar datos de interés a la redacción del proyecto.

Se indica que el Presupuesto Base de Licitación, de acuerdo al Estudio Informativo definitivamente aprobado podría ascender a **TREINTA Y SEIS MILLONES TRESCIENTOS CINCUENTA MIL EUROS (36.350.000 €).**
No cabe hacer más comentario al documento que las siguientes:

Se fijaban de 12 meses como tiempo necesario para la redacción del Proyecto, pero este plazo se verá superado ampliamente por el retraso en la obtención de la cartografía (5 meses) al no poderse obtener las fotografías aéreas y por la coordinación con otros proyectos en redacción (Anteproyecto BUS-VAO).

Entre las instrucciones particulares ninguna requiere matización especial.

3.2.- MODIFICACIÓN DE LA ORDEN DE ESTUDIO

En resumen, los trabajos solicitados en la Modificación de la Orden de Estudio de fecha 22 de abril de 2019 no contemplados en el Pliego de Prescripciones Técnicas son:

A) Duplicación de puente arco metálico sobre el río Llobregat en la carretera BV-2005.

- Estudio de trazado; elaboración de topografía de detalle en campo y estudio de gálibos sobre catenarias de AVE y de ferrocarril convencional, realización de prospecciones geotécnicas en campo y elaboración de informe geológico y geotécnico; cálculos estructurales del puente; realización de estudio hidráulico de la afección del puente sobre el río Llobregat; investigación de servicios existentes en la zona de paso de la estructura y realización de proyectos de reposición de los mismos para cada compañía afectada; estudio de afecciones ambientales; definición de señalización, balizamiento y defensas tanto definitiva, como durante las obras; iluminación; mediciones y presupuestos; modificación del resto de documentos del proyecto.

B) Paso inferior peatonal en la riera Vallvidrera.

- Encaje de trazado; realización de prospecciones geotécnicas en campo y elaboración de informe geológico y geotécnico; cálculos estructurales; investigación de servicios existentes en la zona de paso de la estructura y realización de proyectos de reposición de los mismos para

cada compañía afectada; estudio de afecciones ambientales; mediciones y presupuestos; modificación del resto de documentos del proyecto.

C) Estructura para paso inferior del futuro vial de circunvalación de Molins de Rei.

- Estudio de trazado; elaboración de topografía de detalle en campo, realización de prospecciones geotécnicas en campo y elaboración de informe geológico y geotécnico; cálculos estructurales del puente; estudio de drenaje longitudinal y transversal del paso; investigación de servicios existentes en la zona de paso de la estructura y realización de proyectos de reposición de los mismos para cada compañía afectada; estudio de afecciones ambientales; definición de señalización, balizamiento y defensas tanto definitiva, como durante las obras; mediciones y presupuestos; modificación del resto de documentos del proyecto.

3.3.- ORDEN DE ESTUDIO VIGENTE (OCTUBRE 2021)

Con la nueva Orden de Estudo se modifica respecto a las anteriores:

- Eliminar del proyecto, en concreto de la actuación E, la remodelación del enlace de la carretera BV-2005 con la autovía A-2.
- Actualizar el presupuesto con la nueva base de precios con lo que el nuevo Presupuesto estimado Asciende a 75 Millones de Euros.

3.4.- PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS

El Pliego de Prescripciones Técnicas de la asistencia técnica, que tiene fecha de 10 de marzo de 2008, incluye entre sus apéndices la Orden de Estudio.

Aparte de matizar como velocidad de proyecto la de 80 Km/h para el tronco de la B-24, no hay diferencias respecto a la Orden de Estudio, ni se incluyen Instrucciones particulares diferentes a las que figuran en esta.

4.- ANÁLISIS DE LOS CONDICIONANTES DE LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL (CADUCADA)

Los condicionantes de la D.I.A están reflejados en los puntos 8 y 9 de la resolución de 21 de marzo de 2007 (que se adjunta en el apéndice 3 de este anejo) y cuyo resumen se ha incluido en el apartado 2.2.

Cabe decir al respecto, que se citan condiciones de tipo general en este tipo de declaraciones como, entre otras, el evitar las alteraciones de las condiciones de drenaje y el aumento de la erosión; la conservación y cuidado de la vegetación de ribera y de la fauna asociada a ella; el restablecimiento de las redes de regadío y caminos; el cumplimiento de la Ley 16/2002 de Protección contra la contaminación acústica de la Generalitat de Catalunya; o la prevención de incendios forestales. Y, también, se particularizan otras condiciones de tipo específico para el entorno, como la protección al acuífero y cauce del río Llobregat o la realización de una prospección arqueológica de la totalidad de la zona antes del comienzo de las obras. Destaca, por su singularidad, la que especifica que “Cualquiera de las alternativas D elegida permitirá la prolongación del futuro tranvía".

Los condicionantes son los habituales para unas obras situadas en la proximidad de un curso fluvial importante, por lo que no requieren de comentarios adicionales.

La prescripción referente a la actuación D no se puede asegurar en la práctica, ya que contactado el Organismo responsable del trazado del tranvía este no tiene definido por donde discurrirá

5.- ALEGACIONES A LA INFORMACIÓN PÚBLICA DEL ESTUDIO INFORMATIVO, INFORME DE RESPUESTA, ANÁLISIS DE LAS RESPUESTAS A LAS ALEGACIONES Y TRATAMIENTO EN EL PROYECTO.

Como ya ha sido citado anteriormente, el Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental fueron sometidos a Información Pública en fecha 10 de agosto de 2005, mediante publicación en el B.O.E nº 90, de acuerdo con lo que prevé el artículo 10 de la Ley de Carreteras 25/1988. El 16 de mayo de 2006 se emitió el Informe sobre las alegaciones presentadas al Estudio Informativo y Estudio de Impacto Ambiental "Mejora de Accesibilidad entre las carreteras del entorno del Baix Llobregat. Provincia: Barcelona". Clave: EI-4B-15. En el apéndice 4 se ha recogido este documento, donde se incluyen los antecedentes, las 16 alegaciones presentadas y las correspondientes respuestas, así como un resumen que facilita una visión general de las mismas.

Dicho informe presenta cinco apartados:

1. Objeto del informe.
2. Antecedentes.
3. Relación de alegaciones recibidas.
4. Análisis de las alegaciones.
5. Resumen de las alegaciones

En este apartado se realiza un resumen de las solicitudes de los distintos organismos en las alegaciones presentadas, las respuestas a dichas solicitudes y el análisis de las respuestas a dichas alegaciones que suponen algún compromiso a la hora de redactar el proyecto constructivo y su cumplimiento en la solución adoptada. Se ha seguido el mismo orden y numeración reflejado en el Informe de respuesta.

1.- Autoritat del Transport Metropolitá:

Solicitudes:

- En el proyecto constructivo de la actuación seleccionada en la zona D se tendrá en cuenta la futura prolongación de la línea T3 del tranvía, si finalmente se decide que pase por esta zona. Las alternativas desarrolladas en el Estudio Informativo son compatibles con la futura prolongación del tranvía.
- Debería añadirse otra actuación consistente en la transformación del enlace de Quatre Camins en una rotonda para permitir los movimientos que ahora no son viables en el nudo y para mejorar la accesibilidad al nuevo intercambiador de transportes.

Respuesta del Informe:

- En el proyecto constructivo de la actuación seleccionada en la zona D se tendrá en cuenta la futura prolongación de la línea T3 del tranvía, si finalmente se decide que pase por esta zona. Las alternativas desarrolladas en el Estudio Informativo son compatibles con la futura prolongación del tranvía.
- La transformación del enlace de Quatre Camins en una rotonda no es objeto del EI.

Análisis:

Entre los escritos recibidos en el momento de la redacción de este anejo, está el que ha remitido la entidad Autoritat del Transport Metropolità, en el que se declara que no hay ninguna decisión tomada respecto al paso del tranvía en la zona de proyecto, porque el estudio de alternativas para la prolongación de la línea T3 era una declaración de intenciones superada por los acontecimientos. La intención, dice el escrito, es que la T3 se prolongue hasta la estación de Sant Feliú. Tras esa actuación se puede pensar en llegar a Cuatro Caminos, apoyándose en la N-340 y cruzando el Llobregat por el puente actual o por una ampliación del mismo.

No existe contradicción entre la solución que se presenta y las respuestas que recoge el informe a esta alegación que son las que se consideran en el proyecto.

El escrito de la A.T.M. es importante a la hora de estudiar otras alegaciones, porque varias de ellas, relacionadas con la actuación D, se refieren a que ésta permita el paso del tranvía.

2.- Ayuntamiento de Molins:

Actuación B2

Solicitudes:

No hay. Se informa favorablemente.

Actuación C2

Solicitudes:

Se informa favorablemente con los siguientes condicionantes:

- Adopción de las medidas oportunas para acondicionar la nueva canalización de la riera de Vallvidriera, de manera que se asegure su viabilidad como corredor/conector biológico.
- Adopción de medidas correctoras sobre el ruido inducido por el futuro tráfico que utilizará dicha infraestructura.
- Como medida compensatoria para la afectación de la riera se propone expropiar todo el suelo urbano necesario para la protección de la riera como corredor biológico.
- Reconsideración del trazado y características del nudo viario de la actuación C2, de forma que se reduzca al mínimo posible la afectación ambiental y urbanística sobre la Riera de Vallvidriera y el suelo urbano.
- Prever la posibilidad de conexión al nuevo nudo de un trazado alternativo de la vía de cornisa, en el supuesto de que su construcción se manifieste finalmente necesaria.

Respuesta del Informe:

- En el proyecto constructivo se incluirán las medidas correctoras en el entorno de la riera de Vallvidriera.
- En el proyecto constructivo se estudiará detalladamente la hidráulica fluvial del nuevo puente en el Llobregat (sobre elevación, erosión, etc), para definir las actuaciones necesarias.
- La solución propuesta en el EI permite la conexión de la vía de cornisa según el planeamiento vigente. La definición de la vía queda fuera del ámbito del estudio.
- La conexión de las vías laterales (C-1413) a la rotonda penalizaría el funcionamiento de la rotonda y la circulación por la C-1413.
- En el proyecto constructivo se detallará la reposición de los caminos afectados. La actuación permite mantener la funcionalidad de los caminos de la ribera del Llobregat.
- El desplazamiento de la rotonda hacia el norte acortaría los tramos de trenzado de la C-1413, ya bastante reducidos. Además se reducirían excesivamente los carriles de cambio de velocidad de la AP-2 si no se pretende ampliar la actual estructura sobre la C-1413 y el FF.CC. La ampliación de esta estructura por su tipología presenta gran dificultad debido a la situación de las pilas-ménsula, que deberían modificarse.
- En el proyecto constructivo se detallarán las afecciones a servicios y su reposición.

Análisis:

- *La riera de Vallvidriera se prolongará con una obra de las mismas características que la existente, que actualmente permite su uso como corredor/conector biológico.*
- *Se adoptarán las medidas antirruido necesarias.*
- *Lo solicitado queda fuera del ámbito de este proyecto. Como ya se ha dicho la afectación se reduce a la ampliación de las obras de paso actuales.*
- *La solución propuesta contempla la reducción técnicamente viable de la afectación a suelo urbano y a la Riera de Vallvidriera*.
- *la implantación de la Vía de cornisa requerirá, para su conexión a la rotonda del enlace, la modificación o eliminación, en su momento, del By pass "Reposición de la C-1413 este*.

Actuación D2/D3:

Solicitudes:

Se propone elegir la actuación D2. Se informa favorablemente con los siguientes condicionantes:

- Modificar el diseño de la rotonda de acuerdo con los accesos planteados en el "Estudi de viabilitat del vial de circumval.lació oest de Molins de Rei".
- Incluir el trazado del vial paralelo a la autopista y su conexión desde el polígono industrial El Pla, según el "Estudi de viabilitat del vial de circumval.lació oest de Molins de Rei".
- Tener en cuenta la viabilidad de una circulación cómoda y segura de peatones y ciclistas hacia el otro lado del río.

Respuesta del Informe:

- La actuación D3 propuesta en el Estudio Informativo en una primera fase es compatible con las actuaciones a desarrollar en una fase posterior.
- La elección en una primera fase de la actuación D3 no se debe únicamente a motivos económicos, sino a la incertidumbre del futuro trazado del tranvía.
- La solución planteada en el “Estudi de viabilitat del vial de circumval.lació oest de Molins de Rei” podrá adaptarse a la solución D1 o D2 en una fase posterior.
- En el proyecto constructivo se estudiará el paso de peatones y bicicletas.

Análisis:

No hay comentarios específicos a las respuestas del informe, excepto el que corresponde a la última de ellas.

- *Se ha estudiado el paso de peatones y bicicletas y se ha desechado su inclusión en este proyecto ya que afecta a la remodelación de los puentes actuales sobre la AP-2 y sobre el río Llobregat de la N-340 y a la remodelación del enlace de Quatre Camins, que quedan fuera de las actuaciones previstas.*

El vial correspondiente al "Estudi de viabilitat del vial de circumval.lació oest de Molins de Rei" es el denominado en las alegaciones de otros organismos como “Vía Llobregat”. También se le ha denominado por el Consell Comarcal como prolongación de la BV-2.001.

Actuación E4:

Solicitudes:

Se informa favorablemente con los siguientes condicionantes:

- Reponer el camino de las parcelas agrarias afectadas, y garantizar el acondicionamiento de los itinerarios que permiten acceder a toda la ribera del río Llobregat.
- Asegurar la viabilidad del acceso que actualmente existe hacia los humedales de Molins de Rei desde la gasolinera Esteve.
- Incluir el trazado de la nueva salida al municipio según el “Estudi de viabilitat del vial de circumval.lació oest de Molins de Rei”.

Respuesta del Informe:

- La solución propuesta en el Estudio Informativo mantiene el actual acceso a la ribera del río Llobregat. En el proyecto constructivo se definirá la reposición de los caminos de servicio afectados y se garantizará el acceso a todas las fincas agrarias afectadas.

Análisis:

La solución proyectada cumple con la respuesta del informe con las siguientes puntualizaciones:

- *Al no modificarse con la solución propuesta la posición de la glorieta próxima a la gasolinera, no se afecta al acceso aludido.*
- *Se ha estudiado en la alternativa que se propone, la implantación de la “Vía Llobregat” en la hipótesis de una solución similar a la D1 con dos glorietas.*

3.- Ayuntamiento de Sant Feliú de Llobregat:

Solicitudes:

- En general reconsiderar la idoneidad de las soluciones con rotondas en los casos de tráfico pesado elevado y estudiar la conveniencia de disponer más carriles directos, sin incorporación a las rotondas.
- En la actuación E4, debería preverse un carril directo para el movimiento A-2 - viaducto - AP-2.
- En la zona de actuación D se propone disponer carriles directos para los movimientos AP-2 (Lleida) - N-340 y N-340 - AP-2 (Barcelona)
- Potenciar, ampliar y mejorar el vial llamado Vía Llobregat.
- La actuación D se debería completar con la previsión de un paso segregado sobre el puente sobre el Llobregat para uso exclusivo de peatones.
- Conectar la Vía Llobregat directamente con la nueva rotonda a realizar en la zona D, evitando el paso del tráfico por el núcleo urbano de Molins de Rei (antigua N-340).
- Prever una ampliación del enlace de la autopista B-23 con la Vía Llobregat (Salida Sant Feliú Centro), para permitir todos los movimientos, no solo los previstos inicialmente en dirección Barcelona, sino también en dirección Lleida.
- Incorporar al estudio los proyectos para la configuración de un carril Bus-VAO en la B-23.
- Mantener y garantizar los caminos y vías de comunicación agrarias.

Respuesta del Informe:

- En el EI se han calculado los niveles de servicio de las distintas rotondas, disponiéndose carriles directos en los casos en que ha resultado necesario y ha sido físicamente posible. En otros casos se ha ampliados la entrada a la rotonda a dos carriles para mejorar su capacidad.
- La mejora y ampliación de la Vía Llobregat no es objeto del EI. El estudio de tráfico realizado sí ha tenido en cuenta el proyecto de la Vía Llobregat.
- Las soluciones propuestas en la zona D para el futuro (actuaciones D1 o D2) pueden adaptarse fácilmente para conectar la Vía Llobregat directamente en una fase posterior El estudio de esta conexión no es objeto del EI.
- La posibilidad de disponer de un paso segregado exclusivo para peatones en el puente de la N-340 sobre el Llobregat queda supeditado a que se defina la prolongación del tranvía por este puente y a que se reduzca el tráfico mediante otras actuaciones.
- La definición del carril Bus-VAO en la B-23 no es objeto del EI.
- La ampliación del enlace de la autopista B-23 con la Vía Llobregat (Salida Sant Feliú Centro) no es objeto del EI. Dicho enlace se ha construido durante la redacción del EI.
- En el EI se ha considerado el mantenimiento o reposición de los caminos actuales. En el proyecto constructivo se definirán los caminos a reponer con más detalle.

Análisis:

Todas las respuestas pertinentes se han tenido en cuenta en la redacción del proyecto, son destacar las siguientes puntualizaciones:

- *Se han recalculado los niveles de servicio en todas las rotondas y ramales.*
- *En el estudio de tráfico y en el Anejo de Trazado se ha estudiado la implantación de una rotonda, similar a la de la actuación D1 sobre la que conectar la Vía Llobregat.*
- *La conclusión del estudio de tráfico es que la salida del tronco necesita dos carriles para entrar a la glorieta, por lo que La Vía Llobregat debería incorporar el carril del sentido Sant Feliú-Molins al ramal de salida del tronco, previamente a la conexión con la glorieta, por motivos de espacio, para no afectar a las edificaciones. De ello se deduce que la conexión de la Vía Llobregat no es tan sencilla en la actuación D1 como se indica en la respuesta.*

4.- Ayuntamiento de Pallejà:

Solicitudes:

- En relación a los aspectos de movilidad, la solución propuesta se considera desfavorable para el municipio de Pallejà, ya que se propone la conexión de la autopista AP-2 con la autovía del Baix Llobregat a través de una rotonda que actualmente da acceso al municipio desde la autovía entendiendo que este hecho provocará una modificación sustancial de los flujos de circulación, generando graves retenciones del tránsito y problemática en la accesibilidad del municipio.
- En relación a los aspectos medioambientales, se considera que la propuesta de cruce del río, como prolongación de la variante de la N-340, genera un nuevo elemento de impacto medioambiental que, juntamente con las actuales infraestructuras viarias y el Tren de Alta Velocidad, contribuye a la degradación del río y de su entorno natural.
- La propuesta presentada no tiene en cuenta el proyecto de recuperación del río Llobregat promovido desde el Consell Comarcal y la Agència Catalana de l'Aigua, y es contrario a las propuestas establecidas en el Plan de Acción Ambiental aprobado por el Ayuntamiento en lo que hace referencia a la movilidad y recuperación del entorno del río.
- No se han tenido en cuenta las alegaciones del Ayuntamiento para instalar medidas correctoras para reducir el impacto visual y acústico, en relación a las actuales construidas (autovía del Baix Llobregat y variante de la N-340) y las que se encuentran en fase de ejecución (Tren de Alta Velocidad).
- Se considera que en el caso de implantar una nueva rotonda y conexión de nuevos accesos, ésta debería situarse al final del término municipal de Pallejà en dirección a Sant Andreu de la Barca, evitando así loa circulación de vehículos pesados por el interior del casco urbano.

Respuesta del Informe:

- Según el estudio de tráfico realizado, el volumen de tráfico proveniente de la autopista AP-2 que llegaría a la rotonda del actual acceso a Pallejà es poco importante y podría ser asumido por la rotonda. Se ha añadido un ramal de salida de la rotonda actual hacia la autovía en dirección Barcelona para evitar que el tráfico llegue hasta la rotonda urbana existente (confluencia de la Ronda de Santa Eulalia y la calle Joan Maragall).
- En el proyecto constructivo se detallarán las medidas correctoras de impacto ambiental propuestas en el EIA.
- En el proyecto constructivo se tendrá en cuenta el Proyecto de recuperación del Río Llobregat promovido desde el Consell Comarcal y la Agència Catalana del Aigua.
- La propuesta de implantar un nuevo acceso en el límite del municipio en dirección a Sant Andreu de la Barca se analizó en el estudio de tráfico realizado (planteando accesos sólo en la calzada en dirección Barcelona) y

se descartó por no considerarse justificado por el volumen de tráfico que atraería (poco más de 3.000 vehículos/día, que representa un 15% del tráfico del enlace actual).

Análisis:

- *En la redacción del proyecto se han realizado nuevos estudios de tráfico para verificar la validez de la rotonda. Se ha dotado de un carril directo para disminuir el volumen del tráfico que alcanza la rotonda.*
- *Se han mantenido los contactos oportunos con la Agència Catalana del Aigua para obtener su aprobación de la de la solución proyectada*.

5.- Ayuntamiento de Santa Coloma de Cervelló:

Las alegaciones y respuestas se refieren a la actuación F que ha sido suprimida en este proyecto. En el apéndice 4 de este anejo se presenta el informe donde se recogen todas alegaciones presentadas y respuestas emitidas.

6.- Ayuntamiento de Sant Joan Despí:

Las solicitudes de las alegaciones presentadas y las respuestas del informe se refieren a la actuación F que ha sido suprimida en este proyecto.

7.- Ayuntamiento de Sant Boi del Llobregat:

Las alegaciones y respuestas se refieren a la actuación F que ha sido suprimida en este proyecto.

8.- Ayuntamiento de Sant Vicenç dels Horts:

Solicitudes:

- Se consideren las previsiones urbanísticas de la nueva fachada urbana de Sant Vicenç dels Horts.
- El proyecto debería establecer las medidas de protección concretas tanto en lo que afectaría a los posibles restos del puente de Carlos III, como al estribo de la pasarela sobre la riera de Torrelles.
- El estudio debería recoger las medidas previstas, tanto para el desmontaje de la actual decoración de la rotonda de la BV-2002 con la BV-2005, como para garantizar que la nueva decoración se ajustará a la demanda municipal.

Respuesta del Informe:

- En caso de que el Ayuntamiento de Sant Vicenç dels Horts apruebe la modificación del planeamiento urbanístico incorporando la variante de la carretera BV-2002 y una nueva rotonda con la BV-2005, se adaptaría la solución propuesta en el Estudio Informativo (actuación E4) al nuevo planeamiento. El estudio de la variante de la carretera BV-2002 no es objeto del Estudio Informativo.
- En el proyecto constructivo se detallarán las medidas correctoras necesarias en caso de afectarse a restos del puente de Carlos III y al estribo de la pasarela de la riera de Torrelles. En el EIA se ha previsto para la alternativa propuesta una partida de 25.540 euros para actuaciones relacionadas con el Patrimonio cultural, además de la partida de Acción cultural que equivale al 1% del presupuesto de ejecución material de la obra. La Direcció General del Patrimoni Cultural de la Generalitat de Catalunya ha informado favorablemente el EIA.
- En el proyecto constructivo se detallarán las medidas para el desmontaje de la actual decoración de la rotonda de la BV-2002 y su traslado a la nueva ubicación. En el estudio se han valorado las siembras y plantaciones del interior de la nueva rotonda.

Análisis:

El Plan Director Urbanístico del Área Residencial Estratégica del ámbito del Baix Llobregat "La Façana" fue aprobado inicialmente por acuerdo de la Comisión Territorial de urbanismo de Barcelona, en fecha 25 de setiembre publicado en la DOGC núm 5238, de 17 de octubre de 2008. Según se recoge en escrito recibido del Ayuntamiento, incluido en el anejo de Coordinación (pag 39), acompañado de los planos pertinentes de la zona. Su aprobación definitiva se produjo con fecha de 4 de mayo de 2010.

En la página web del Ayuntamiento aparece la citada área como suelo urbanizable delimitado pendiente de planeamiento.

Con fecha 22 de junio de 2010 se publicó una nota de prensa de INCASOL, Ayuntamiento de Sant Vicenç dels Horts y Àrea Metropolitana de Barcelona, conjuntamente, sobre la "Constitució del Consorci urbanístic per desenvolupar l'ARE la Façana de Sant Vicenç dels Horts."

- *En el apéndice 5, en el apartado dedicado al planeamiento de Sant Vicenç, se ha representado el límite del área de la modificación del Planeamiento aprobado inicialmente, junto con la leyenda remitidos por el Ayuntamiento. Este nuevo límite afecta de forma importante a la solución planteada en el estudio informativo, hasta el punto de que al preverse una variante de la BV 2002, la glorieta prevista sobre esta carretera en su trazado actual prevista en la actuación E4, ya no es necesaria. Por ello se ha modificado la solución definida en el EI para la conexión de la A-2 con el viario local.*

9.- Ayuntamiento del Papiol:

No presentó alegaciones ni al EI ni al EIA.

10.- Consell Comarcal del Baix Llobregat:

En el caso de este organismo, al contrario que en el resto, las alegaciones y solicitudes no tienen una corresponden unívoca ni definida, por lo que se incluyen ambas.

Alegaciones:

- El El atiende prioritariamente al problema de la movilidad a distancia. Siendo éste un problema grave no puede considerarse que sea el de mayor trascendencia en la Vall Baixa del Llobregat.
- Las intervenciones planteadas en el El son muy limitadas y concretas y sólo pueden conseguir una mejora parcial de la situación.
- La propuesta genérica para la zona B es imprescindible, pero ninguna de las cuatro alternativas planteadas en el El es aceptable. No es aceptable que para pasar de la AP-2 a la A-2 en dirección a Barcelona deba pasarse por la rotonda del enlace de Pallejá (como ocurre con la actuación B2 propuesta).
- En la zona C, la actuación C2 propuesta parece la mejor. Debería, sin embargo, prescindirse de las vías de "by-pass" de la carretera C-1413 para minimizar la ocupación.
- En la zona E, la actuación E4 propuesta debe considerarse como un conjunto de arreglos de limitado alcance, para cierto lapso de tiempo.
- En la zona D, la actuación D3 elegida en el El únicamente mejora la incorporación/salida lado río, pero no el problema de giro a la izquierda en la zona urbana de Molins de Rei y por lo tanto no se considera aceptable. La actuación D2 se considera la mejor opción, pero adaptándola para permitir conectar un nuevo vial proveniente del polígono El Pla (que sustituye y prolonga la antigua BV-2001).
- La actuación en la zona F no se considera conveniente, tal como se Indica en el El. Debería estudiarse el tráfico en la BV-2002, ya que previsiblemente aumentará considerablemente debido a los desarrollos urbanísticos previstos.
- Entre las actuaciones C2 y D2 se propone disponer calzadas laterales en ambos lados de la B-23, en lugar de los tramos de trenzado.
- Deberla dotarse a la B-23 de carril bus desde la zona C hasta la entrada a Barcelona.
- Debe plantearse una ejecución global integrada de todas las actuaciones en el tiempo, para no agravar la movilidad en el entorno.
- La prolongación del tranvía del Baix Llobregat hasta Quatre Camins sólo es factible con la actuación D2 modificada.
- El El debería colaborar en la posibilidad de unir ambos lados del río mediante "movilidad alternativa" (peatones y bicicletas), especialmente en la zona D.
- No es aceptable que se elija la actuación D3 en lugar de la D2 por razones económicas, cuando queda justificado que es mejor la D2.

Solicitudes:

- Las soluciones planteadas en el EI sí son necesarias, pero no suficientes para enfrentarse al problema de la movilidad como es debido. Debería profundizarse más sobre causas y efectos.
- Las soluciones del EI van dirigidas hacia el tráfico de vehículos para larga y media distancia. Debería estudiarse también el tráfico a corta distancia, para analizar el problema en conjunto.
- Las alternativas que se plantean en el EI deben ser revisadas, de manera que aunque pueda ser muy superior la cuantía de la inversión, propicien un incremento de los resultados que cabe esperar, en una proporción aún mayor.
- Se pide respeto absoluto al territorio en el caso de nuevas actuaciones, admisibles sólo cuando sean del todo imprescindibles.
- Se realice un nuevo Estudio de Impacto Ambiental.

Respuesta del Informe:

- La elección de la actuación D3 en la zona D no se debe únicamente a razones económicas, sino también a la incertidumbre de cual será el trazado de la futura prolongación de la línea del tranvía tal como se explica en el EI. Obviamente, la actuación D3 no resuelve el problema del actual giro a la izquierda en la zona urbana de Molins de Rei.
- Las tres actuaciones planteadas en la zona D (D1, D2 y D3) son compatibles con la hipotética prolongación del tranvía con los ajustes necesarios.
- Las tres actuaciones planteadas en la zona D (D1, D2 y D3) son compatibles con la hipotética conexión del nuevo vial proveniente del polígono El Pla (prolongación de la BV-2001), con los ajustes necesarios.
- El principal objetivo del EI son las vías de gran capacidad y la mejora de su conectividad. El sistema viario local y el transporte público, que tienen una gran importancia en la mejora de la situación actual, no son objeto directamente del EI, aunque se han considerado en cierta medida. El estudio de tráfico realizado ha considerado el tráfico local en algunos aspectos.
- Las actuaciones definidas se consideran justificadas por los problemas detectados en la red viaria.
- En la actuación C2 no se considera oportuno prescindir de las vías de "by-pass" para evitar sobrecargar las rotondas. La mayor ocupación de suelo se considera asumible.
- El EI no imposibilita la implantación de vías longitudinales en las riberas del Llobregat, para "movilidad alternativa".
- El Estudio de Impacto Ambiental se considera aceptable. Ninguno de los organismos medioambientales que han formulado alegaciones han informado desfavorablemente el EIA.
- El planteamiento del Consell Comarcal del Baix Llobregat parece contradictorio con las alegaciones presentadas por algunos ayuntamientos, que forman parte del propio Consell Comarcal.

Análisis:

La solución finalmente propuesta corresponde a la actuación D1 con modificaciones del lado Molins para mejorar las longitudes de trenzado, que no afectan a la concepción global de la solución, por lo que todo lo que se contesta en el informe en relación a esta actuación tiene validez.

En cuanto al resto de alegaciones y solicitudes cabe hacer las siguientes puntualizaciones:

- *El estudio de tráfico del proyecto contempla la totalidad del tráfico de la zona que incide sobre las actuaciones, incluida la rotonda del enlace de Pallejà.*
- *En la actuación C2 se han aproximado los "by-passes" el máximo posible para minimizar la ocupación*

11.- Área metropolitana de Barcelona. Entitat del Medi Ambient:

Solicitudes:

- La información (*se refiere a los planos con la situación de los colectores*) deberá ser ampliada y confirmada con los pertinentes trabajos de campo.
- En el caso de que hubiera afecciones en las instalaciones, deberá solicitarse permiso a la Entitat Metropolitana de Serveis Hidraulics i Tractament de Residus (EMSHTR) previamente a la ejecución de las obras.

Respuesta del Informe:

- Para la redacción del proyecto constructivo se solicitará nuevamente información sobre las instalaciones de saneamiento y se realizarán los trabajos de campo necesarios. En el proyecto se detallarán las afecciones y las reposiciones necesarias. Se tendrán en cuenta las modificaciones de trazado de los colectores debido a las obras de la línea de Alta Velocidad.
- En caso de haber afecciones, antes de ejecutar las obras se solicitará el permiso correspondiente a la EMSHTR.

Análisis:

No hay comentarios adicionales a la respuesta. Así se ha hecho en el proyecto.

12.- Direcció General del Patrimoni Cultural. Generalitat de Catalunya:

Solicitudes:

- Teniendo en cuenta que ningún bien del Patrimonio Cultural documentado queda directamente afectado, se considera adecuada la medida correctora recogida en el estudio (seguimiento arqueológico de las excavaciones por un técnico especializado, con autorización de la Direcció General de Patrimoni Cultural). La Direcció General de Patrimoni Cultural informa favorablemente el Estudio de Impacto Ambiental.

Respuesta del Informe:

- En el proyecto constructivo y en la posterior ejecución de las obras se tendrán en cuenta las medidas correctoras propuestas en el E.I.A. en relación al Patrimonio Cultural.

Análisis:

No hay comentarios adicionales a la respuesta.

13.- Direcció General del Medi Natural. Generalitat de Catalunya:

Solicitudes:

La Direcció General del Medl Natural informa favorablemente sobre la viabilidad de la alternativa 3, siempre que se incorporen las medidas preventivas y correctoras siguientes:

- Implantar soluciones constructivas que minimicen el impacto del nuevo viaducto sobre el río Llobregat.
- Estudiar la creación de nuevas zonas de recarga del acuífero en los terrenos entre los ramales de la actuación B2 que quedan sin ocupar directamente por la infraestructura viaria.
- Contemplar estructuras de contención a pie del terraplén en los terraplenes que comporten la ocupación de zonas de fragilidad alta, como por ejemplo las zonas de suelo agrícola protegido dentro del Parque Agrario del Baix Llobregat.
- Estudiar la necesidad de aplicar medidas correctoras dirigidas a reducir el impacto acústico sobre la población afectada por las actuaciones.

Respuesta del Informe:

- En la redacción del proyecto constructivo se tendrán en cuenta y se estudiarán detalladamente las medidas preventivas y correctoras indicadas por la Direcció General del Medi Natural.

Análisis:

- *La alternativa 3, como aclaración, corresponde a las actuaciones B2, C2, D3 y E4*
- *Se tendrán en cuenta todas las medidas preventivas y correctoras citadas en la alegación y otras que puedan surgir durante la redacción del proyecto.*

14.- Direcció General de Desenvolupament Rural. Generalitat de Catalunya.

Solicitudes:

- Se considera la actuación recomendable, y no afecta significativamente a ninguna actuación ni competencia del DARP en la zona. Se informa favorablemente el estudio.

Respuesta del Informe:

- En la redacción del proyecto constructivo se detallarán las afecciones a la red de regadío.

Análisis:

No proceden comentarios adicionales a la respuesta. Se realizarán las reposiciones necesarias.

15.- Comunitat d'Usuaris d'Aigües de la Vall Baixa i Delta del Llobregat:

Solicitudes:

- En el caso que estructuralmente las cimentaciones de algunas de las actuaciones tuvieran que ir ancladas en la zona saturada del acuífero de la Vall Baixa, las excavaciones necesarias interceptarán el nivel piezométrico. Para trabajar en seco se deberá equipar la zona de obras con un sistema de abatimiento del nivel freático, introduciendo el agua drenada nuevamente en el dominio público hidráulico.

- Las cimentaciones de la actuación B2 deberán dimensionarse para provocar la mínima afección posible al acuífero.
- Si alguna estructura interceptase el nivel piezométrico, se evaluará el efecto barrera que se pueda producir y se adecuará la estructura para minimizar el impacto.
- La METALL, organismo de la Agència Catalana de l'Aigua, en consenso con la Comunitat d'Usuaris, establecerá una red de control piezométrico y de calidad de las aguas subterráneas para controlar las afecciones que se puedan producir y evaluar el impacto.
- Se tendrá en cuenta el Anteproyecto de Balsas de Recarga al acuífero del Baix Llobregat, elaborado por la CUADLL. Una de las balsas de recarga se sitúa dentro del municipio de Molins de Rei y está muy próxima a una de las actuaciones previstas.
- La zona de obras presenta grandes rellenos antrópicos, algunos sin clasificar. Es conveniente caracterizarlos para evitar posibles lixiviaciones en el momento de realizar excavaciones, contaminando así las aguas superficiales y subterráneas. La CUADLL dispone de un inventario de rellenos antrópicos de la zona, que podrá ser consultado.
- Todo pozo afectado deberá sellarse según las prescripciones técnicas del ACA y bajo supervisión de un técnico de la CUADLL. Los pozos activos afectados deberán ser trasladados.

Respuesta del Informe:

- En la redacción del proyecto constructivo se tendrán en cuenta los aspectos señalados por la CUADLL, detallando las soluciones para minimizar el impacto de las obras en relación a las aguas subterráneas y superficiales. en el estudio de impacto ambiental ya se valora como severo el impacto de las obras sobre las aguas subterráneas y superficiales y se proponen medidas correctoras.

Análisis:

Además de cumplirse los aspectos señalados por la CUADLL cabe hacer los siguientes comentarios:

- *La tipología de las estructuras a proyectar en la actuación B2 que corresponden a prolongaciones de marcos existentes tendrán cimentación superficial. El resto de las estructuras, debido a las características portantes del terreno requieren de cimentación profunda. Contemplando aspectos técnicos y económicos adecuados a ésta situación se ha minimizado el número de apoyos sobre el terreno con el fin de reducir las afecciones a las aguas superficiales y profundas.*
- *Una vez construidas las obras del Anteproyecto citado, La balsa de recarga más próxima a las actuaciones proyectadas se sitúa 300 m, aguas abajo, del puente de Sant Feliú de Llobregat a Sant Vicenç dels Horts, por lo que ninguna de las balsas de recarga será afectada.*

16.- Diputació de Barcelona. Xarxa de municipis:

Solicitudes:

- Se informa favorablemente la solución que se propone, ya que se considera que mejorará el tránsito y el grado de congestión actual.
- Antes del inicio de los trabajos y con antelación suficiente se solicitará la preceptiva autorización a la Diputació de Barcelona.

Respuesta del Informe:

- Con la nueva rotonda en la BV-2002 y los tres carriles directos planteados en ella se consigue una notable mejoría en la fluidez de la circulación, según los resultados del estudio de tráfico realizado (se pasa de un nivel F a un nivel B-C en todos los ramales, en hora punta).
- Se solicitará la preceptiva autorización a la Diputació de Barcelona antes de iniciar los trabajos.

Análisis:

La solución de proyecto no actúa sobre la BV-2002 En la actuación sobre la BV 2.005 se solicitará la preceptiva autorización a la Diputació de Barcelona.

6.- ANÁLISIS DE LOS CONDICIONANTES FÍSICOS, AMBIENTALES, TERRITORIALES Y CULTURALES.

El ***condicionante físico*** principal del área donde se desarrollan las actuaciones es el río LLobregat. En la actuación B porque es necesaria la construcción de un nuevo puente. En las actuaciones D y E porque los puentes actuales de Molins de Rei y de Sant Vicenç dels Horts influyen de forma decisiva en las soluciones planteadas a la hora de situar las glorietas o de conectar los carriles directos.

El segundo condicionante es el trazado del AVE que discurre muy próximo a la A-2 y que es necesario cruzar. Es el paso obligado sobre la línea Madrid-Barcelona .del tren de AVE que obligará a mantener el tráfico ferroviario durante la construcción de los puentes sobre el que requiere la actuación B.

En la actuación C son condicionantes la existencia de una explotación de áridos, donde es necesario disminuir al máximo la afección al suelo, y la presencia de la estructura sobre el ferrocarril y la carretera C-1413, que condiciona la colocación de la glorieta y el espacio disponible para las vías de cambio de velocidad.

En la actuación E, un condicionante importante son la presencia de una estación de servicio, cuya ocupación podría representar la falta de espacio para la maniobra de los camiones de suministro y, por tanto, del cese de su explotación, y el paso de una tubería de suministro de 2.400 mm de difícil y costosa reposición. Igualmente en esta zona es necesario salvar un canal de riego paralelo a la AP-2.

Un condicionante muy importante lo constituyen la gran cantidad de servicios que discurren por las riberas del río. Se pueden citar las conducciones de Enagás, CLH, Gas natural, Aigues Ter-Llobregat (ATLL), colectores de EMSSA, colectores municipales, líneas eléctricas y telefónicas, etc. Destacan como especialmente complejos de reponer una conducción de 2.400 mm de ATLL (la citada en la actuación E que también afecta a la actuación C), las dos conducciones de Enagás que discurren paralelas a la AP-2, el oleoducto de CLH y una conducción de alta presión de Gas natural.

Todos los servicios citados tienen repercusión en la elección definitiva de la solución a proyectar.

Por último, cabe citar en este punto la existencia de edificaciones muy próximas a las actuaciones B, C y D que condicionan, en gran medida, la adopción de soluciones.

Los ***condicionantes ambientales*** principales son:

- Afección al cauce del río Llobregat por la construcción del viaducto de paso de la prolongación del tronco de la B-24 hasta la conexión con la autopista AP-2.
- Afección a la riera de Vallvidriera por el cruce de una de las actuaciones.
- Incremento del riesgo de contaminación de las aguas superficiales y subterráneas.
- Presencia de los Aiguamolls de Molins de Rei a unos 130 m al oeste del trazado de la actuación E, en la margen izquierda del Llobregat. No se afectan al ser la actuación E muy puntual en esta zona (solo un carril directo para “by-pass” de la glorieta).
- Presencia de cañaverales en la riera de Vallvidriera, en la riera de Torrelles y en algunas zonas de las riberas del río Llobregat.
- Presencia de una pequeña zona arbolada en el entorno del Ramal 5 de la actuación E.

Tal como dice la DIA en sus conclusiones no se observan impactos adversos significativos sobre el medio ambiente siempre que se establezcan los controles y medidas ya propuestos en el E.I. por el promotor.

Los ***condicionantes territoriales*** están determinados por la proximidad de las poblaciones de ambas márgenes del LLobregat a Barcelona capital y por la existencia del río entre las tres vías de alta capacidad del entorno: A-2, AP-2 y B-24. La conexión entre ambas podrá paliar los problemas de congestión de tráfico habituales.

Los ***condicionantes culturales*** más próximos a la zona de actuación son los siguientes:

- **Pasarela de la Riera de Torrelles**. Localizada en el término municipal de Sant Vicenç dels Horts. Según indica el Estudio de Impacto Ambiental, actualmente se conserva solamente un estribo de lo que fue una pasarela de estilo modernista, construida a principios del siglo pasado.

  La peana de la pasarela se localiza a pocos metros del inicio del Ramal 0 de la actuación E, aunque no se ve afectada directamente por ella.

- **Decoración de la rotonda de enlace entre la BV-2005 y BV-2002, referente a la pasarela de Sant Vicenç**. Según la información facilitada por el Área de Política Territorial, Sostenibilidad y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Sant Vicenç dels Horts, existe un elemento patrimonial a tener en cuenta en la actual rotonda de enlace de las carreteras citadas.

  Dicho elemento se localiza en el término municipal de Sant Vicenç dels Horts. La citada rotonda contiene en su interior una decoración de chapa de hierro y mahones que quiere recordar la imagen recogida en una fotografía del año 1926, en la que se aprecia la pasarela completa con sus estribos de mahones y un rebaño en la parte baja. Evoca la pasarela y la foto de 1926, como ejemplo de lo que era Sant Vicenç en aquel momento y lo que significó la pasarela para los municipios limítrofes.

  La decoración de la rotonda se localiza a pocos metros del inicio del Ramal 0 de la actuación E, aunque no se ve afectada por ella en la solución propuesta.

- En el entorno inmediato del proyecto existe un Bien Catalogado, perteneciente al Inventario del Patrimonio Arqueológico de Cataluña, el **Yacimiento 2478 - Río Llobregat,** Localizado en los términos municipales

de Molins de Rei y Sant Vicenç dels Horts. Según indica el Inventario del Patrimonio Arqueológico de Cataluña, se trata de fragmentos de cerámica de época romana y restos de obras públicas, aparecidos junto al lecho del río al realizar una extracción de áridos. El yacimiento se data entre el año -218 y el 476. Se sitúa a unos 300 metros del Ramal 4 de la actuación E, al otro lado de la AP-2, en el entorno de los Aiguamolls de Molins de Rei.

El yacimiento no se ve afectado por ninguna de las actuaciones.

- No hay vías pecuarias (camins ramaders) en la zona.

- El yacimiento paleontológico más cercanos se sitúan en el municipio de El Papiol, a unos 50 m del ramal 4 de la actuación C y no se ve afectado por las obras.

7.- JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS DISTINTAS PRESCRIPCIONES QUE ESTABLECEN LA D.I.A.

En cuanto a las prescripciones de la D.I.A., la solución que se proyecta se tiene en cuenta las siguientes condiciones:

Adoptar las medidas necesarias para evitar las afecciones y minimizar la contaminación del acuífero del Llobregat, mediante la reducción del efecto pantalla de las obras de cimentación, la limitación de las excavaciones y el seguimiento y control del nivel freático de la zona de obras.

Evitar la alteración de las condiciones de drenaje y diseñar medidas para controlar el aporte de contaminantes al cauce.

Se minimiza la ocupación de zona inundable y durante las obras el cauce y el Acuífero Protegido solo se verán afectados por la ejecución de las cimentaciones, ya que no van a ser ocupados para actividades auxiliares ni excavados para la extracción de áridos ya que han sido clasificados como zonas de exclusión para la localización de instalaciones, préstamos y vertederos, tal y como se indica en el capítulo 6. Clasificación del territorio.

En la redacción del proyecto se tendrán en cuenta las “RECOMANACIONS TÈCNIQUES PER AL DISSENY D’INFRAESTRUCTURES QUE INTERFEREIXEN AMB L’ESPAI FLUVIAL” de la Àgencia Catalana d l’Aigua.

En el proyecto se preservará al máximo de vegetación de ribera existente en el entorno de la traza, evitando especialmente las afecciones a los Aiguamolls de Molins de Rei. Asimismo, cuando la afección sea inevitable se preverán medidas de restauración e integración paisajística, que además limitarán el riesgo de erosión.

Va a quedar garantizada la reposición de las redes de regadío y drenaje y de los caminos de acceso.

Las pantallas acústicas necesarias para minimizar la afección causada por los ruidos derivados de las obras y de la explotación de la infraestructura, se dispondrán en los lugares que sean precisas, una vez se realice el estudio acústico correspondiente.

Se han mantenido contactos con el Departamento de Cultura y Medios de Comunicación de la Generalitat de Catalunya para localizar los yacimientos existentes y establecer las medidas que este organismo competente considere oportunas.

Los préstamos y los vertederos derivados de las obras se situarán en áreas autorizadas según la normativa vigente.

Como ya se ha comentado antes no se sabe cuál será el trazado futuro del tranvía, ni siquiera si pasará por las zonas donde se actúa, no obstante, la solución planteada es compatible con dicha actuación.

APÉNDICE Nº 1:

ORDENES DE ESTUDIO.

ORDEN DE ESTUDIO ORIGINAL

MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN

T9-B-4620/49-B-4620

Resolución de la Dirección General de Carreteras, por delegación en la Subdirección General de Planificación, por la que se autoriza:
Orden de Estudio. Proyecto de Trazado y Construcción.
"MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD ENTRE LAS CARRETERAS DEL ENTORNO DEL BAIX LLOBREGAT."
Red de Carreteras del Estado.
BARCELONA

Con fecha 14 de abril de 2000 se dictó la Orden de Estudio para la redacción del estudio informativo de clave EI4-B-15, de mejora de la accesibilidad entre las carreteras del entorno del Baix Llobregat. El estudio informativo quedó redactado en 2005, y fue aprobado provisionalmente con fecha 30 de junio de ese año; el anuncio del preceptivo trámite de información pública se publicó en el BOE de 10 de agosto.

Por su parte, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático formuló la Declaración de Impacto Ambiental el 21 de marzo de 2007 (BOE de 15 de junio). El estudio informativo fue aprobado definitivamente el 14 de noviembre de 2007, seleccionándose como más recomendable la alternativa 3 del estudio. Esta alternativa consiste en varias actuaciones locales, como son:

- la prolongación de la B-24 desde el enlace con la autovía A-2 y cruzando el río Llobregat hasta conectar con la autopista AP-2 y la carretera C-1413.
- la modificación parcial del enlace entre la AP-2 y la N-340 en Molins de Rei.
- la mejora del eje de Sant Vicenç dels Horts-Sant Feliu de Llobregat.

Aprobado el estudio, procede dictar la Orden de Estudio para la redacción del proyecto de trazado y construcción y así, examinada la propuesta remitida por la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, **RESUELVO:**

-Que, bajo la dirección de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, sea redactado el siguiente estudio:

Tipo: Proyecto de trazado y construcción.

Clave: **T9-B-4620/49-B-4620**

Situación:
-enlace de Pallejà en el P.K. 599 de la autovía A-2 y prolongación de la B-24 hasta enlazar con la AP-2 en la margen izquierda del Llobregat.
-enlace de la N-340 con la AP-2 en Molins de Rei.
- eje de Sant Vicenç dels Horts-Sant Feliu de Llobregat.

Clase: Mejoras locales.

MINISTERIO
DE FOMENTO

T9-B-4620/49-B-4620

Objeto del estudio:

Desarrollar, con el grado de detalle exigible a un proyecto de trazado y de construcción respectivamente, la solución seleccionada en la aprobación definitiva del estudio informativo de clave EI4-B-15, cumplimentando el conjunto de prescripciones establecidas en dicha resolución.

Contenido:

Los proyectos de trazado y construcción deberán contener los documentos especificados en los artículos 28 y 27 del Reglamento General de Carreteras, respectivamente. Asimismo, se tendrán en cuenta las Recomendaciones de la Dirección General de Carreteras para la redacción de este tipo de estudios y, en cualquier caso, lo que se determine en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares que en su momento se apruebe como base para su redacción.

Características:

Las contenidas en la vigente Norma 3.1-I.C. "Trazado".

Instrucciones particulares:

1. Los proyectos cumplimentarán las prescripciones impuestas en la aprobación definitiva del estudio informativo EI4-B-15, así como en la Declaración de Impacto Ambiental.

2. El proyecto de trazado contendrá, en el correspondiente anejo, cuanta información sea necesaria para la realización de las expropiaciones a que pudiera haber lugar.

3. Una vez se apruebe provisionalmente, el proyecto de trazado se someterá al trámite de información pública previsto en la Ley de Expropiación Forzosa.

4. El proyecto de trazado incluirá como anejo un documento denominado "Análisis Ambiental", en el que se identificarán, describirán y valorarán los problemas ambientales y en el que, asimismo, se proyectarán y valorarán las medidas correctoras necesarias.

5. Se estudiará con detalle la reposición de caminos, servidumbres y servicios que resulten afectados, realizándose una separata con la definición completa de las obras a realizar en cada uno de los servicios que precisen ser modificados, para la solución que finalmente se adopte, y que deberá contar con la aprobación del titular.

6. Se mantendrá la coordinación adecuada con los Ayuntamientos afectados y resto de organismos que pudieran verse afectados o que puedan aportar datos de interés a la redacción del proyecto.

MINISTERIO
DE FOMENTO

T9-B-4620/49-B-4620

Asistencia Técnica:

Se autoriza, previo cumplimiento del artículo 202 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, la Asistencia Técnica que, en su caso, resulte necesaria para la redacción de los proyectos.

Programación para la redacción del Proyecto:

Se estima un período de doce (12) meses como tiempo necesario para la redacción de los proyectos.

Presupuesto Base de Licitación:

Según el estudio informativo EI4-B-15 definitivamente aprobado, el Presupuesto Base de Licitación de las obras podría ascender a **TREINTA Y SEIS MILLONES TRESCIENTOS CINCUENTA MIL EUROS (36.350.000 €).**

Los proyectos, una vez redactados conforme a lo establecido en la presente orden de estudio, serán remitidos para su supervisión a la Subdirección General de Proyectos de la Dirección General de Carreteras.

Madrid, 28 de ENERO de 2008
EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS

P.D. EL SUBDIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACIÓN
Fdo.: Fernando Hernández Alastuey
(Resolución Delegación de Atribuciones 12-01-94)

MINISTERIO
DE FOMENTO

MODIFICACIÓN ORDEN DE ESTUDIO (MODIFICADO Nº 2)

MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PROYECTOS

T9/49-B-4620

Resolución de la Dirección General de Carreteras por la que se APRUEBA la siguiente modificación de ORDEN DE ESTUDIO:

PROYECTO DE TRAZADO Y DE CONSTRUCCIÓN.

"MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD ENTRE LAS CARRETERAS DEL ENTORNO DEL BAIX LLOBREGAT"

Red de Carreteras del Estado

Provincia de Barcelona

El día 28 de enero de 2008 la Dirección General de Carreteras aprobó una orden de estudio por la que se autorizó la redacción de un proyecto de trazado y de construcción para desarrollar los trabajos necesarios para llevar a cabo la mejora de la accesibilidad entre las carreteras del entorno del Baix de Llobregat, clave T9/49-B-4620-MA-4360.

En la redacción de ambos proyectos se han tenido en cuenta las prescripciones establecidas tanto en la resolución de aprobación definitiva del estudio informativo de clave EI-B-0015 como en la correspondiente a la de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio climático por la que se formuló la declaración del impacto ambiental, desarrollándose las cuatro actuaciones denominadas en el proyecto como B, C, D y E.

Además, durante el desarrollo de los trabajos de redacción de dichos proyectos han aparecido una serie de consideraciones a tener en cuenta:

Actuación E

La actuación prevista en la orden de estudio de clave 16-B-4880 "Duplicación de la estructura sobre el río Llobregat entre la A-2 y la AP-2 entre el eje Sant Vicenç dels Horts-Sant Feliu da Llobregat", que se corresponden estrictamente con la actuación de duplicación del puente existente, se enmarca dentro de la actuación E prevista en el proyecto T9/49-B-4620, la cual contiene las actuaciones a efectuar en el citado eje de la carretera BV-2005 entre la A-2 y la AP-2.

La solución aprobada en el estudio informativo EI-B-0015, denominada E4, contempla una serie de actuaciones en la glorieta del enlace de la AP-2 donde conecta el actual puente sobre el río Llobregat, solución que tuvo que ser desestimada durante la redacción del proyecto debido a la imposibilidad de ampliar el tablero de dicho puente por motivos estructurales, concluyendo en la necesidad de duplicar el mismo para resolver los problemas de tráfico en el eje Sant Vicenç dels Horts-Sant Feliu de Llobregat.

Los viales previstos en la actuación E si bien mejorarían el funcionamiento de las glorietas existentes, no resolverían el problema principal del tráfico que se produce en el eje entre las glorietas de la BV-2005.

De acuerdo con el estudio de tráfico del proyecto 16-B-4880, la IMD prevista en el año de puesta en servicio, entre los enlaces de la BV-2005 con la A-2 y con la AP-2, es de 19.266 veh/día, con una previsión para el año horizonte de 23.121 veh/día.

El acceso de entrada desde dicho puente a la glorieta del enlace con la AP-2 (B-23) se encuentra al 92% de su capacidad en la situación actual, y se prevé que alcance el nivel de servicio F en los primeros años del periodo de servicio de las actuaciones prevista en el proyecto.

Es por ello que, dada la situación actual y ante la imposibilidad de ampliar el tablero por motivos estructurales, se incluya dicha actuación dentro de la presente orden de estudio completando las actuaciones proyectadas mediante la duplicación del puente en cuestión.

Actuación C

En la actualidad la conectividad ecológica de la riera Vallvidrera entre el espacio Protegido de la Red Natura 2000, LIC "Serra Collserola" y el Parque Natural del mismo nombre y el río Llobregat se realiza a través de la obra de drenaje existente bajo la autopista AP-2, cuya prolongación está prevista en el proyecto. El ayuntamiento de Molins de Rei ha habilitado un camino peatonal a través de dicha obra de drenaje para cruzar desde el término municipal al río Llobregat.

Se considera necesario independizar el paso peatonal de la obra de drenaje ya que ésta desagua un caudal de 152,45 m^3/s para la avenida de los 500 años, que es la de diseño. Es por ello que se propone proyectar un paso inferior peatonal paralelo a la obra de drenaje, con tipología de cajón de hormigón armado ejecutado mediante hinca bajo la autopista A-2, cuya longitud aproximada será de 124 m.

Actuación D

L´Área Metropolitana de Barcelona realizó el denominado "Estudie d viabilitat del vial de circumvalació de Molins de Rei" con el objetivo de disminuir el tráfico de la N-340 a su paso por Molins de Rei. Dicho vial une el polígono de El Pla con el enlace de Molins de Rei sin necesidad de pasar por el núcleo urbano.

La solución propuesta en el proyecto para la actuación D se ve afectada por dicho vial de circunvalación, que si bien es compatible con la Alternativa 2 de dicho estudio de viabilidad, requiere una serie de actuaciones futuras en la zona de conexión del menciona vial a la glorieta prevista en esa margen del enlace.

La construcción del vial de circunvalación requerirá la modificación del ramal 3 de la Actuación D del proyecto, de salida de a AP2 en sentido Tarragona hacia la glorieta proyectada en la N-340. Se considera por ello incluir en el proyecto T9/49-B-4620 la estructura de paso necesaria del futuro ramal 3 sobre el vial de circunvalación previos en el planeamiento, cuyo diseño requiere un encaje en detalle.

Con ello se permitirá la construcción de dicha estructura de paso para que en su día pueda llevarse a cabo la construcción del vial de circunvalación.

Con todo ello se plantea como modificaciones más relevantes a tener en cuenta en el proyecto a desarrollar a través de la presente orden de estudio, las siguientes:

- Modificaciones en estructuras:
  - Viaducto sobre el río Llobregat.- Diseño de una estructura nueva con tipología de puente arco metálico de 218 m de luz total con tablero superior, con las mismas luces y tipología estructural que el existente.
  - Estructura para paso peatonal bajo la AP-2 en la riera Vallvidrera.- Se trata de una nueva estructura, tipo marco de hormigón armado, hincado bajo la AP-2 y la C-1413 Este y Oeste, de longitud aproximada de 123 m.
- Modificaciones en enlaces:
  - Enlace de la BV-2005 con la AP-2 (B-23).- El nuevo viaducto a proyectar conectará a una de las glorietas de dicho enlace, tipo diamante con pesas, por lo que es previsible modificar el inicio del ramal de sentido Barcelona para separalo del nuevo acceso.
  - Enlace de la BV-2005 con la A-2.- Las dimensiones de la glorieta del enlace, tipo diamante

con glorieta superior, permiten la conexión del nuevo puente por el lado de aguas abajo del existente. El tablero estará situado sobre la catenaria de las líneas de AVE y de cercanías, lo que tendrá implicaciones a tener en cuenta en la tipología de uno de sus vanos así como en la determinación del proceso constructivo.

A la vista de lo anterior, y de acuerdo con lo solicitado en este sentido por la Demarcación de Carreteras en Cataluña, **RESUELVO**:

Aprobar la modificación de la orden de estudio, en los siguientes términos:

Tipo: Proyecto de trazado y construcción

Clave: T9-B-4620/49-B-4620

Situación:

- Enlace de Pallejà en P.K. 599 de la autovía A-2 y prolongación de la B-24 hasta enlazar con la AP-2 en la margen izquierda del Llobregat.
- Enlace de la N-340 con la AP-2 en Molins de Rei
- Eje de Sant Vicenç del Horts-Sant Feliu de Llobregat

Clase: Mejora local

Objeto:

Desarrollar, con el grado de detalle exigible a un proyecto de trazado y de construcción respectivamente, los trabajos necesarios para llevar a cabo las actuaciones necesarias para la mejora de la accesibilidad entre las carreteras del entorno del Baix Llobregat, incluyendo en el mismo las actuaciones correspondientes a las modificaciones de los enlaces y estructuras planteadas en la introducción a la presente modificación de orden de estudio. Asimismo, se realizará la evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto mediante la redacción de un estudio de impacto ambiental.

Contenido:

Los proyectos deberán contener los documentos especificados para este tipo de estudio en el Reglamento General de Carreteras. Asimismo, se tendrán en cuenta las Recomendaciones de la Dirección General de Carreteras y, en cualquier caso, lo que se determina en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares que sirva de base para su redacción.

Instrucciones particulares:

1. Para la redacción de los proyectos se tendrá en cuenta la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia de la ejecución de las obras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento.
2. Se redactará el proyecto de trazado y un estudio de impacto ambiental, con el contenido establecido en la resolución de 17 de mayo de 2016 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural por la que se formula documento de alcance para la evaluación ambiental del proyecto. Ambos serán sometidos al trámite de información pública previsto en el artículo 12.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras y en el artículo 36 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación de Impacto Ambiental (modificada por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre). Simultáneamente se realizará el trámite de informe y consultas a las Administraciones afectadas y personas interesadas, de acuerdo con lo previsto en el artículo 16 de la Ley de Carreteras y en el artículo 37 de la Ley de Evaluación de

Impacto Ambiental.

3. El proyecto contendrá, en el correspondiente anejo, cuanta información sea necesaria para la realización de las expropiaciones y ocupaciones temporales. Una vez aprobado provisionalmente, la relación de bienes y derechos afectados se someterá al trámite de información pública previsto en la Ley de Expropiación Forzosa.
4. Además de la coordinación con otros departamentos ministeriales a la que se refiere el artículo 8 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, se mantendrá la coordinación adecuada con la Comunidad Autónoma, Ayuntamientos, Organismo de Cuenca y resto de entidades y organismos que pudieran verse afectados o que puedan aportar datos de interés para la redacción de los proyectos.
5. Se estudiará con detalle la reposición de caminos, vías pecuarias, accesos, servidumbres y servicios que resulten afectados, realizándose una separata con la definición completa de las obras a realizar en cada uno de los servicios que precisen ser modificados, para la solución que finalmente se adopte, y que deberá contar con la aprobación del titular. En la redacción de los proyectos quedará explícito que la reposición de infraestructuras o servicios no modifica la titularidad de los mismos.
6. Se realizará un estudio de tráfico de acuerdo con las prescripciones y recomendaciones técnicas contenidas en la Nota de Servicio 5/2014 de la Subdirección General de Estudios y Proyectos.
7. Se utilizará la base de precios de referencia de la Dirección General de Carreteras en la última versión vigente en el momento de redactar los proyectos.

Presupuesto aproximado:

De acuerdo con la propuesta formulada por la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, con los datos disponibles en este momento se estima que el presupuesto aproximado de licitación de las obras podría ascender a **CUARENTA Y UN MILLONES TRESCIENTOS MIL EUROS (41.300.000,00 €),** incluyendo el IVA aplicable (21%).

Los proyectos, una vez redactados conforme a lo establecido en la presente Orden de Estudio, serán remitidos para su supervisión a la Subdirección General de Proyectos de la Dirección General de Carreteras.

Conforme:
Madrid, 10 de abril de 2019
EL SUBDIRECTOR ADJUNTO DE PROYECTOS

Fdo.: Joaquín Moraleda Palmero

Aprobado:
Madrid, 24 de abril de 2019
EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS

Fdo.: Javier Herrero Lizano

ORDEN DE ESTUDIO VIGENTE (OCTUBRE 2021)

FIRMADO

FIRMADO por : BRAVO ANTON, ROSALIA- A fecha: 14/10/2021 02:33 PM
FIRMADO por : HERRERO LIZANO, JAVIER- DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS- A fecha: 15/10/2021 09:21 AM
Total folios: 2 (1 de 2) - Código Seguro de Verificación: MFOM0256A8D47ADCA45413 6DE7C1
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL
DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE PROYECTOS

T9/49-B-4620

Resolución de la Dirección General de Carreteras por la que se MODIFICA la siguiente ORDEN DE ESTUDIO:

PROYECTOS DE TRAZADO Y CONSTRUCCIÓN

MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD ENTRE LAS CARRETERAS DEL ENTORNO DEL BAIX LLOBREGAT

Red de Carreteras del Estado

Provincia de BARCELONA

El día 28 de enero de 2008 la Dirección General de Carreteras aprobó una orden de estudio por la que se autorizó la redacción de un proyecto de trazado y de construcción para desarrollar los trabajos necesarios para llevar a cabo la mejora de la accesibilidad entre las carreteras del entorno del Baix Llobregat, clave T9/49-B-4620, que desarrollaba el estudio informativo EI.4-B-15 de "Mejora de accesibilidad entre las carreteras del entorno del Baix Llobregat en la provincia de Barcelona", que fue sometido a información pública (BOE de 10 de agosto de 2005), obtuvo declaración de impacto ambiental (BOE de 15 de junio de 2007) y fue aprobado definitivamente (BOE de 27 de diciembre de 2007).

Con fecha de 22 de abril de 2019 la Dirección General de Carreteras autorizó una modificación de la orden de estudio del proyecto T9/49-B-4620, en el que se incluyeron una serie de actuaciones no previstas inicialmente.

Con fecha 24 de mayo de 2021 la Dirección General de Carreteras autorizó la modificación de la orden de estudio del proyecto con clave T9/49-B-4210.T de "Terminación de las obras de la prolongación de la autovía del Baix Llobregat. tramo: Ronda Litoral – Autopista A-16". En esta modificación se contempló la incorporación a este proyecto de la mejora del enlace existente entre la carretera BV-2002 y autovía A-2 a la altura de Sant Vicenç dels Horts, necesaria para ejecutar adecuadamente unos desvíos de tráfico que deben habilitarse para la ejecución del enlace de Sant Boi Norte, que estaba inicialmente incluida en el proyecto T9/49-B-4620. Por ello es preciso eliminar del proyecto T9/49-B-4620, en concreto de la denominada actuación E, los ramales 0, 1 y 2 y los caminos 4 y 5, con todas sus actuaciones vinculadas (estructuras, elementos de drenaje, reposición de servicios afectados, etc.).

Por otra parte, con fecha de 24 de mayo de 2021 se ha aprobado por la Dirección General de Carreteras la orden circular 3/2021 sobre actualización de la base de precios de referencia de la

FIRMADO

FIRMADO por : BRAVO ANTON, ROSALIA- A fecha: 14/10/2021 02:33 PM
FIRMADO por : HERRERO LIZANO, JAVIER- DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS- A fecha: 15/10/2021 09:21 AM
Total folios: 2 (2 de 2) - Código Seguro de Verificación: MFOM0256A8D47ADCA45413 6DE7C1
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

Dirección General. Debe tenerse en cuenta que la vigente Ley de contratos del sector público indica en su artículo 102 que los órganos de contratación deben cuidar que el precio del contrato sea adecuado para el efectivo cumplimiento del mismo, atendiendo al precio general de mercado, en el momento de fijar el presupuesto base de licitación. Por ello resulta conveniente que el presupuesto de licitación del proyecto se adapte a esta orden circular.

La inclusión de las estructuras consideradas en la primera modificación de la orden de estudio y la aplicación al proyecto de la OC 3/21, en particular en lo que se refiere al precio del acero, hacen que el presupuesto de estimado de la actuación ascienda a 75 millones de euros, IVA incluido.

Expuestos los condicionantes anteriores y examinada la propuesta formulada por la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña **RESUELVO** la siguiente modificación de la orden de estudio:

Objeto:

Eliminar del proyecto, en concreto de la actuación E, la remodelación del enlace de la carretera BV-2005 con la autovía A-2.

Presupuesto aproximado:

De acuerdo con la propuesta formulada por la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, con los datos disponibles en este momento se estima que el presupuesto aproximado de licitación de las obras podría ascender a **SETENTA Y CINCO MILLONES DE EUROS (75.000.000,00 €),** incluyendo el IVA aplicable (21%).

Se mantienen el resto de puntos e instrucciones particulares de la orden de estudio vigente, en lo que no contradigan a la presente modificación.

Conforme:

LA SUBDIRECTORA GENERAL DE PROYECTOS

Fecha y firma electrónica al margen

Fdo.: Rosalía Bravo Antón

Aprobado:

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS

Fecha y firma electrónica al margen

Fdo.: Javier Herrero Lizano

APÉNDICE Nº 2:

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL (CADUCADA)

Contenido disponible sólo en castellano

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA BOE.es

Inicio | Documento VOLVER

El Organismo | La Imprenta | Base de datos | Editorial | Tienda

Búsquedas | Directorio | Mapa web

Otras disposiciones: Sección III del BOE

Ministerio de Medio Ambiente (BOE 143 de 15/6/2007)

Resolución de 21 de marzo 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 Mejora de accesibilidad entre las carreteras del entorno del Baix Llobregat en la provincia de Barcelona.

Rango: Resolución

Páginas: 26285 - 26289

Referencia: 2007/11853

PDF de la disposición **TIFFs**

TEXTO

La presente resolución se adopta de conformidad con lo establecido en el artículo 1.2 del Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

1. Objeto, justificación y localización.-Promotor y órgano sustantivo.

El objeto del proyecto es mejorar la conexión y accesibilidad entre las carreteras del ámbito del estudio, en el entorno del Baix Llobregat, con el fin de paliar los problemas de congestión de trafico en esa zona y mejorar la conexión entre vías de gran capacidad, como son la autovía del Baix Llobregat (A -2), la autopista AP-7 y la autovía B-24.

Al considerarse las vías indicadas como itinerarios de interés general, justifican la actuación planteada en el proyecto y las características del área del estudio y de las alternativas propuestas dan cierta singularidad al estudio.

El ámbito del estudio comprende una franja de territorio en el entorno del río Llobregat, de unos 14 km de longitud y 2 km de anchura, entre los municipios de Sant Joan Despí y Castellbisbal, y engloban una serie de municipios situados a ambas márgenes del Llobregat que pertenecen a las comarcas del Baix Llobregat (10) y Vallés Occidental (1), pero los que resultan afectados directamente por alguna de las actuaciones propuestas son: Pallejá, Molins de Rei, El Papiol y Sant Vicenç dels Horts.

El promotor del estudio es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

2. Tramitación.-El proyecto contemplado en el Estudio Informativo: «Mejora de la accesibilidad entre las carreteras del entorno del Baix Llobregat en la provincia de Barcelona» está comprendido en el apartado Proyectos de Infraestructura del grupo 6 del anexo I del Real Decreto legislativo 1302/1986, por lo que debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió con fecha 21 de marzo de 2003 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo con objeto de iniciar el procedimiento.

Recibida la memoria resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

Con fecha 17 de septiembre de 2003, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas a las consultas efectuadas.

La Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de ambas informaciones pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 10 de agosto de 2005.

Con fecha 7 de septiembre de 2006, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental y resultado de la información pública realizada.

3. Descripción del proyecto.-El proyecto plantea tres alternativas en un único corredor, con las siguientes zonas de actuación:

Zona A: Enlace de la autopista AP-7 (B-30) con la autovía del Baix Llobregat y conexión con la carretera C-1413.

Zona B: Enlace de Parellá en la autovía del Baix Llobregat y prolongación de la variante de Cervelló (B-24) al otro lado del río Llobregat.

Zona C: Enlace en la autopista AP-2 de la prolongación de la variante de Cervelló (B-24) y conexión con la carretera C-1413.

Zona D: Puente de Molins de Rei de la N-340, con el enlace de Quatre Camins en el margen derecho y el enlace con la autopista AP-2, en el margen izquierdo.

Zona E: Enlace de Sant Vicenç dels Hort, con el de Sant Feliu de Llobregat de la autopista AP-2 y su ramal de acceso al polígono industrial El Pla.

Zona F: Conexión del futuro enlace de Sant Joan Despí en el Cinturón Litoral (actualmente en construcción) con la carretera BV-2000 (en Santa Coloma de Cervelló).

4. Factores ambientales relevantes del entorno del proyecto.-La característica particular del ámbito del proyecto es su proximidad con Barcelona y ser un espacio de soporte de una amplia red de comunicaciones con otros territorios de Cataluña y del Estado y además una zona industrial importante, incluida en el Área Urbana de Barcelona, en la que destacan: la red viaria, la infraestructura ferroviaria prevista, el cauce del río Llobregat, las captaciones de agua y pozos que aprovechan el acuífero asociado al delta y una densa urbanización.

Los factores ambientales más destacables de la zona son:

Baja calidad atmosférica debido a las instalaciones industriales y al tráfico, si bien varía estacionalmente (mayor en otoño e invierno), de tal forma que todo el ámbito de actuación está comprendido dentro del espacio definido en el Decret 233/1993, de 31 de agosto, declarada zona de protección especial.

Su ámbito de la actuación se sitúa entre la zona superior del delta del río Llobregat y el llano de Barcelona, en el punto de encuentro entre la Depresión Litoral y el pie de monte de la Sierra Litoral, sobre cuatro terrazas fluviales.

Geológicamente hay materiales de la era primaria a la cuaternaria, con una litología muy variada pertenecientes a tres grandes unidades morfotectónicas: la sierra de Collserola, el macizo de Garraf y la depresión del Vallés-Penedes. Como lugar de interés geológico está presente el «Escletxes de El Papiol-El Puig» con localización de mamíferos fósiles.

Una hidrología superficial de tipo mediterráneo, con una torrencialidad ligada al régimen hidrológico y una importante contaminación de origen doméstico e industrial. Hay algunos humedales formados por la ocupación de antiguas graveras recuperadas para tal fin, que recogen la lluvia y avenidas estacionales del río y que sirven como balsas de recarga del acuífero asociado al Llobregat.

Una hidrología subterránea, formada por el acuífero aluvial del Llobregat, la Cubeta de Sant Andreu y las unidades Parejá-Cornellá que rellenan parcialmente el nivel piezométrico de los acuíferos, intensamente explotados.

El acuífero del Llobregat es el más importante con una superficie de unos 90 km2, una

anchura de 20 km y un espesor de 70 m, desde Montjuic hasta el macizo de Garraf, con acuíferos superficiales y profundos, separados por el Acuitardo del Delta, que cuando la extracción es excesiva facilita la entrada del agua salada, y presenta un problema de la contaminación.

Una vegetación profundamente alterada tanto por la agricultura como por la acción urbana e industrial, destacando el territorio del encinar y el bosque de ribera como especies arbóreas y acompañadas de abundantes herbáceas, no catalogadas como de especial protección.

La fauna asociada a la actividad urbana, agrícolas y al medio acuático, actualmente es escasa y de bajo valor ecológico.

Hay un espacio protegido a nivel autonómico denominado «Sierra de Collserola» considerado como uno de los pulmones verdes de Barcelona. Como espacio natural está «Los aiguamolls de Molins de Rei», un hábitat natural de avifauna, a nivel municipal.

«El Parque Agrícola del Baix Llobregat», como proyecto de mejora de la agricultura de la zona, se verá afectado de forma positiva con la creación de la nueva infraestructura.

La zona presenta un alto nivel de ruido, con valores de alrededor de 65 Db(A), en la A-2, a pesar de los apantallamientos acústicos existentes y cuya causa principal es el transporte y la industria. Se han realizado mediciones acústicas en 20 puntos de la zona que confirman los valores indicados como los más comunes, con excepciones puntuales.

El paisaje no presenta ningún atractivo en lo que se refiere a su calidad, siendo el objetivo de los ayuntamientos la mejora y creación de parques fluviales en el entorno del Llobregat.

5. Tratamiento del análisis de alternativas. Selección de alternativas.-Se han considerado, tres alternativas, cada una con cuatro actuaciones, como se indica en el siguiente cuadro:

Alternativa	Actuaciones que comprende
1	B2 + C2 + D1 + E4
2	B2 + C2 + D2 + E4
3	B2 + C2 + D3 + E4

Las actuaciones B2, C2 y E4 se proponen en todas las alternativas.

Actuación B2: Contempla la prolongación del tronco de la B-24 hacia la autopista AP-2. Permite el movimiento desde la autovía (Lleida) y desde Pallejá hacia la AP-2 por el nuevo viaducto, mediante un lazo. Los movimientos desde la AP-2 hacia la autovía pasan por la rotonda elevada de Pallejá. Se contempla disponer de un ramal de incorporación a la autovía de Barcelona desde la rotonda elevada.

El nuevo viaducto sobre el Llobregat se dimensiona con dos carriles en cada sentido.

Actuación C2: Consiste en un enlace completo con la AP-2 con una rotonda elevada sobre la autopista que requiere dos estructuras. La salida desde la AP-2, es mediante una rotonda y un ramal que conecta con la actual C-1413 y el ferrocarril. El movimiento desde la C-1413 (viniendo de Rubí), se elimina, pues habrá que hacerlo desde el nuevo enlace.

Actuación D1: Mejora el enlace de la AP-2 con la N-340 en Molins de Rei, mediante dos rotondas tipo pesas, aprovechando el puente existente sobre la autopista, con lo que se permiten los movimientos entre la AP-2, la C-1413 y la N-340. El puente sobre la AP-2, se aprovecha, disponiendo dos carriles en cada sentido. La actuación D1, permitiría el paso de la prolongación del futuro tranvía.

Actuación D2: Se plantea en esta actuación la mejora del enlace de la AP-2 con la N-340 en Molins de Rei, mediante un enlace con una rotonda elevada única y dos estructuras nuevas sobre la AP-2. Se ha mantenido la estructura sobre la AP-2, para permitir el paso de la prolongación del futuro tranvía.

Actuación D3: Se sitúa en el lado oeste (lado río) del enlace de la autopista AP-2, contemplando una rotonda, similar a la de la actuación D1. Se habilita un nuevo acceso a Molins de Rei, alternativo al paso inferior bajo la AP-2 existente. En el ramal del lado Molins

se mantienen los carriles actuales sobre el puente. Permitirá la hipotética prolongación del tranvía.

Actuación E4: Reubica la rotonda del enlace de la AP-2 (lado Sant Vicenç) disponiendo dos carriles en todas las entradas y un carril directo para el movimiento de la AP-2 (Lleida)-autovía A-2, así como la ejecución de un muro de contención alrededor de la estación de servicio Esteve, y un carril directo hacia el polígono El Pla-AP-2. Con esta actuación todas las entradas a las rotondas adyacentes a la autopista AP-2 quedan con un nivel de servicio para el tráfico en hora punta.

Se ha realizado un estudio comparativo de las tres alternativas bajo el punto de vista ambiental, existiendo pequeñas diferencias entre las mismas, y llegándose a la conclusión de que la alternativa 3 compatibiliza en mayor medida los objetivos de mejora en las comunicaciones y su integración en el entramado ambiental de la zona.

6. Consultas previas.-Se han recibido un total de seis respuestas de las 26 consultas enviadas.

Los aspectos más significativos de las respuestas recibidas son las siguientes:

La Agencia Catalana del Agua, Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña, comunica lo siguiente:

Actuaciones en las márgenes fluviales: Las obras que puedan incidir sobre el sistema fluvial del río Llobregat tendrán que evitar en lo posible las afecciones al hábitat ribereño de dicho río.

Actuaciones en la zona fluvial: Las infraestructuras canalizadas que se contemplan en el proyecto, evitarán, siempre que sea posible, la zona fluvial.

Actuaciones de corrección, minimización y restauración en la zona inundable: Hay que minimizar la ocupación de espacios y la afección a las aguas superficiales y subterráneas así como la gestión de residuos de obra, la prevención de la erosión, la revegetación y las medidas de conservación faunística.

Necesidad del cumplimiento estricto del Pla d'Espais Fluvials (PEF) en Cataluña.

La Diputación de Barcelona informa que para minimizar el impacto paisajístico del enlace de la A-7 con la N-II, dirección Lleida, se podría estudiar la posibilidad de situarlo más al noroeste, entre los términos de Martorell y Castellbisbal, y solicita amplia información en el estudio de impacto ambiental.

El Ayuntamiento de Molins de Rei comunica que el estudio de impacto ambiental deberá detallar las afecciones al medio físico, respetar las zonas de Protección Especial, las afecciones al acuífero, a los humedales y a las áreas recreativas así como los estudios del ruido y contaminación.

El Ayuntamiento de Santa Coloma de Cervelló informa de la necesidad de que el estudio de impacto ambiental contemple el posible crecimiento poblacional del mismo, a la hora de dimensionar la red de comunicaciones.

El Ayuntamiento de Sant Feliu de Llobregat indica la necesidad de tener en cuenta la futura población y el posible aumento de la contaminación.

El Ayuntamiento de Pallejá considera escasa la información sobre el entorno del trazado, así como echan en falta la mención a las Autorías Ambientales Municipales de este ayuntamiento. Solicita que el estudio de impacto ambiental considere tanto el medio físico como humano. Aporta un informe realizado por la Comunitat de Usuarios de Aguas del Delta del río Llobregat con sugerencias sobre temas geológicos e hidrológicos.

La relación de consultados y las respuestas recibidas han sido:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	-
Delegación del Gobierno en Cataluña	-

Subdelegación del Gobierno en Barcelona	-
Agencia Catalana del Agua de la Generalitat	X
Dirección de Qualitat Ambiental de la Generalitat	-
Dirección General de Carreteras de la Generalitat	-
Dirección General del Patrimoni Cultural de la Generalitat de Catalunya	-
Diputación Provincial de Barcelona	X
Facultad de Biológicas de Barcelona	-
Instituto Geológico y Minero de España	-
ADENA	-
Ecologistas en Acción	-
Greenpeace	-
SEO	-
DEPANA	-
Centro de Ecología y Proyectos Alternativos (CEPA)	-
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	-
Ajuntament de San Andreu de la Barca	-
Ajuntament de Corbera de Llobregat	
Ayuntament de Pallejà	X
Ajuntament de Molins de Rei	X
Ajuntament de San Vicenç dels Horts	-
Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat	X
Ajuntament de Santa Coloma de Cervelló	X
Ajuntament de Papiol	-
Ajuntament de Sant Joan Despí	-

7. Alegaciones formuladas.-Se han recibido un total de 16 alegaciones de las que ocho corresponden a organismos oficiales y ocho a los ayuntamientos.

El resumen de las alegaciones recibidas es la siguiente:

Actuación B2-C2.

En general, la actuación B2-C2 (nuevo viaducto de conexión de la autovía A-2 con la autopista AP-2, entre Pallejà y Molins de Rei) se valora favorablemente por los distintos organismos.

El Ayuntamiento de Pallejà considera que la actuación B2 es negativa para su municipio por el impacto ambiental y por los posibles problemas de congestión de tráfico. El Consell Comarcal ve necesaria la conexión B2-C2, pero considera que la solución B2 no es aceptable por utilizar la rotonda de acceso a Pallejà para el tráfico de paso AP-2 -A-2.

Diversas alegaciones en relación a la actuación B2-C2 destacan la importancia de tomar las medidas correctoras necesarias en la ejecución del nuevo viaducto sobre el río Llobregat, para minimizar la afectación a las aguas superficiales y subterráneas (acuífero del Delta del Llobregat).

En cuanto a la actuación C2, un aspecto remarcado por varias alegaciones es el de proteger el entorno de la riera de Vallvidrera y el de minimizar la ocupación del enlace (planteando incluso la eliminación del «by pass» de la carretera C-1413).

Actuación D3.

La opinión general recogida en las alegaciones es que se considera mejor adoptar la actuación D2, en lugar de la D3 propuesta en el Estudio. La razón para esta elección se basa, según los alegantes, en que la actuación D2 permite adaptarse mejor al hipotético paso del tranvía del Baix Llobregat en el futuro y además facilita una mejor conexión de un vial que una el enlace con el polígono El Pla (prolongación de la Vía Llobregat), y el giro a la izquierda para incorporarse a la autopista en dirección a Lleida.

En el Estudio Informativo se plantean tres actuaciones en la zona D: D1, D2 y D3, todas ellas compatibles, según informa el promotor, con el futuro tranvía y con similares efectos ambientales. Por ello, la Dirección General de Carreteras adopta la alternativa D3, debido a su menor ocupación y volumen de obra, a su coste económico más bajo y a amortizar el actual puente sobre la AP-2 (ampliado pocos años atrás).

Una alegación repetida por varios organismos es la necesidad de contemplar en la zona D el paso de peatones y ciclistas hacia el otro margen del río, utilizando el puente actual de la N-340.

Actuación E4.

La opinión general es favorable a desarrollar la actuación E4.

El Ayuntamiento de Molins de Rei propone modificar algo la solución para poder realizar el vial de conexión del polígono El Pla con el enlace de la zona D. La modificación consistiría en disponer un nuevo vial paralelo a la autopista entre el enlace de Sant Feliu y el enlace de Molins, anulando la actual salida de la autopista hacia Molins y utilizando la anterior salida de Sant Feliu.

Varias alegaciones consideran insuficiente la sección 1+1 del viaducto existente sobre el Llobregat, entre Sant Vicenç dels Horts y Sant Feliu.

En relación a la rotonda de la carretera BV-2002, el Ayuntamiento de Sant Vicenç dels Horts está en fase de modificación del planeamiento urbanístico (PGM), planteando una variante de la BV-2002, con una nueva rotonda. El Ayuntamiento de Santa Coloma de Cervelló indica que debería replantearse la solución en esta zona teniendo en cuenta las previsiones de crecimiento urbanístico del municipio en el entorno de la BV-2002.

Alegaciones de carácter general.

En diversas alegaciones se comenta que el estudio de la movilidad en el ámbito del Baix Llobregat es un problema complejo en el que interaccionan el tráfico de paso con el local y que debe tenerse en cuenta también el transporte público y el transporte alternativo (bicicletas, ...) para abordar el problema de una forma conjunta.

Otros aspectos generales recogidos en varias alegaciones son los siguientes:

Reponer todos los caminos y accesos a fincas afectados.

Tener en cuenta el carril Bus-VAO en la autopista B-23.

Tener en cuenta la movilidad de peatones y ciclistas.

Conclusión: En general los alegantes están de acuerdo con lo indicado en el Estudio Informativo, bajo el punto de vista ambiental y las discrepancias se deben a la disposición de algunas infraestructuras puntuales, por parte del Ayuntamiento de Parella y el Consell Comarcal respecto a la ubicación de un enlace el Ayuntamiento y por la reivindicación de mayor atención a las vías locales el Consell.

Hay alegaciones que plantean la modificación del enlace D, por una cuestión de plataforma, así como modificaciones puntuales, medidas concretas o solicitud de permisos, en general, considerados favorablemente.

La Dirección General de Carreteras, en el Informe de Alegaciones, da respuesta a las mismas de forma puntual, y especifica su viabilidad o no en el proyecto y/o compatibilidad con los planes urbanísticos de los municipios afectados, y el compromiso ambiental indicado en el EI.

8. Integración del proceso de evaluación.-Las acciones a ejecutar en la fase de construcción serán las que supongan las afecciones más relevantes, aunque la mayoría de carácter reversibles al finalizar las obras o por las correcciones aplicadas.

En la fase de explotación las causas de alteración son muy diferentes y se centran en la ocupación permanente del espacio por el trazado.

Los impactos de las diferentes alternativas son:

Aguas subterráneas: Evitar afecciones sobre el acuífero del Llobregat, mediante la no extracción de áridos en el mismo y evitar su contaminación por restos industriales o herbicidas. Como medidas preventivas, se dimensionarán correctamente las obras que afecten a la zona saturada, se reducirá el efecto pantalla de las obras de cimentación, se minimizarán las excavaciones y se hará un seguimiento y control del nivel freático.

Aguas superficiales: Evitar alteración de las condiciones de drenaje y el aumento de la erosión por las obras así como el control del aporte de contaminantes al cauce fluvial.

Para paliar la posible afección se habrá que tener en cuenta, la correcta planificación de la red de drenaje, evitar la ocupación de lechos de inundación, y la explotación de áridos, limitar excavaciones en cauces, realizar la restauración de ribera y controlar el almacenamiento de materiales y los parques de maquinaria, que han de estar fuera de los cauces fluviales.

Flora y Fauna: No hay en el área del proyecto, zona de interés natural ya que se trata de una zona muy urbanizada, no obstante las posibles afecciones pueden estar relacionadas con la destrucción o fragmentación de hábitat, efecto barrera, etc. La actuación E4 se sitúa próxima, pero no coincidente, con los aiguamolls de Molins (humedales). Como medida a tener en cuenta, tenemos la conservación y cuidado de las escasas áreas de vegetación de ribera y la restauración de la misma.

Agricultura: En la zona se ubica el Parque Agrario del Baix Llobregat, que puede sufrir el efecto barrera en las unidades de explotación, la pérdida de áreas de cultivo por las infraestructuras y modificación del medio físico. Como medida correctora, se restablecerán las redes de regadío y drenaje y los caminos de acceso a parcelas.

Ruido: Los niveles de ruido son altos en general, que aumentarán durante las obras, pero es previsible que sea idéntico al existente en la fase de explotación.

Se ha de cumplir la «Ley 16/2002 de Protección contra la contaminación acústica de la Generalitat de Catalunya«, y en los puntos habitados, que superen los niveles permitidos, se realizará el apantallamiento acústico.

Patrimonio cultural: La zona del proyecto es potencialmente de alto valor arqueológico que habrá de tenerse en cuenta, concretamente en la actuación E4 donde hay un yacimiento arqueológico en el cauce del río Llobregat próximo a la zona de los aiguamolls de Molins y junto al puente de Molins de Rei. Antes del comienzo de las obras se hará una prospección arqueológica bajo la supervisión de la Consejería de Cultura de la Generalitat.

Préstamos y vertedero: Se utilizarán áreas autorizadas en base a la legislación vigente.

Afecciones a nuevas infraestructuras: cualquiera de la alternativa D elegida permitirá la prolongación del futuro tranvía.

9. Condiciones ambientales especificas al proyecto.-Los valores de los espacios atravesados han sido considerados en el Estudio de Impacto Ambiental, reconociendo y valorando los impactos causados, que en ningún caso se han estimado irreversibles y se minimizarán por la aplicación de las oportunas medidas correctoras.

En relación con el ruido, se seguirán las especificaciones indicadas en la Ley 16/2002, de Protección contra la contaminación acústica, de la Generalitat de Catalunya. En las zonas donde se sobrepasen los niveles sonoros admitidos se colocarán pantallas antirruido cuyas características se indicarán en el proyecto de construcción.

La vegetación ha de conservarse en general, especialmente en las áreas arboladas, y en la ribera del río Llobregat.

No se colocarán las áreas de acopio, maquinaria y vertedero, en las superficies arboladas o sus proximidades, ni en las márgenes del río.

Se evitarán impactos ambientales sobre la fauna y sus hábitat, especialmente la de ribera, para lo que durante la fase de construcción se planificarán los períodos de actuación, para no coincidir con las épocas de reproducción y se diseñarán pasos de fauna, para evitar el efecto barrera por las infraestructuras y facilitar su movilidad.

Todas las infraestructuras y servicios serán repuestos, y en ningún caso se producirá su

interrupción a consecuencia de la ejecución de las obras.

En coordinación con la Consejería de Cultura de la Generalitat, antes del comienzo de las obras se realizará una prospección arqueológica del total de la zona afectada. Del resultado de la misma, la citada Consejería establecerá, como autoridad competente, los criterios y protocolos de actuación.

Se tomarán las medidas indicadas en la legislación vigente, con el fin de prevenir los incendios forestales.

Se evitará la contaminación de aguas y suelo, con medidas preventivas, que eviten los vertidos de tierras y sustancias contaminantes a los cauces y suelos.

Los restos de construcción se enviarán a vertederos autorizados, cuya ubicación y cartografía, ha de figurar en el Proyecto de Construcción.

10. Especificaciones para el seguimiento.-El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental a lo largo de tres fases, que son: Previa a las obras, durante la construcción y la de explotación, así como un proyecto de restauración ambiental e integración paisajística para el seguimiento y control de los impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. La duración del programa tendrá una duración mínima de un año en la fase de explotación y del seguimiento de la autopista sobre la fauna de dos años.

La Dirección General de Carreteras dispondrá de una dirección ambiental de obra que se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración.

La documentación correspondiente a la vigilancia ambiental se enviará al órgano sustantivo que a su vez informará a la Dirección General de Calidad Ambiental.

El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el Boletín Oficial del Estado en el que se publica la DIA.

11. 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 este Ministerio, de fecha 20 de marzo de 2007, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto «Mejora de accesibilidad entre las carreteras del entorno del Baix Llobregat, provincia de Barcelona» concluyendo que no se observan impactos adversos significativos sobre el medio ambiente en la alternativa 3, siempre y cuando se establezcan los controles y medidas correctoras propuestas por el promotor y aceptadas por este que dan respuesta a lo planteado en el periodo de consultas previas y alegaciones.

Lo que se hace público de acuerdo con lo establecido en el artículo 4.3 del Real Decreto legislativo 1302/1986, 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y se comunica al Promotor para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 18 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 21 de marzo de 2007.-El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

Ver imagen en páginas del documento

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
Avda. de Manoteras, 54 - 28050 Madrid - Tel.: (+34) 902 365 303 | Aviso jurídico (Bases de datos) | Accesibilidad

APÉNDICE Nº 3:

APROBACIÓN DEL ESTUDIO INFORMATIVO

co de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común.

Granada, 10 de diciembre de 2007.–El Jefe de la Demarcación, Juan Francisco Martín Enciso.

76.927/07. ***Anuncio de la Dirección General de Ferrocarriles sobre notificación de emplazamiento. Recurso 1531/2007.***

Ante la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, calle Prim, 12, 28004 Madrid, la Asociación Plataforma L'Ave Pel Litoral y Otras, ha interpuesto recurso contencioso-administrativo número 1531/2007, contra la Resolución de fecha 6 de junio de 2007, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, por la que se aprueba el expediente de información pública y el estudio informativo complementario sobre las modificaciones del trazado en el tramo Sants-La Sagrera (Barcelona), de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa, y contra la Resolución de fecha 9 de marzo de 2007, por la que se aprueba el expediente de información pública y el estudio informativo complementario «Línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa. Tramo Sagrera-nudo de la Trinidad (Barcelona)».

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 49 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Ley Contencioso-Administrativa (BOE de 14 de julio de 1998), y en el artículo 59 de la Ley 4/1999, de modificación de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, mediante el presente anuncio se comunica a todos los posibles interesados a fin de que sirva de emplazamiento y puedan comparecer en forma legal y en el plazo de nueve días ante la referida Sala.

Madrid, 12 de diciembre de 2007.–El Subdirector General de Planes y Proyectos, Eduardo Molina Soto.

76.946/07. ***Anuncio de la Autoridad Portuaria de las Palmas referente al trámite de competencia de proyectos relativo a la solicitud presentada por las entidades La Luz Market, S.L. y Berge Marítima, S.A. de una concesión de dominio público, en la zona de servicio del Puerto de Las Palmas.***

Don Bernardino Santana Rivero, en nombre y representación de la entidad La Luz Market, Sociedad Limitada, con domicilio social en el Muelle Grande, en Las Palmas de Gran Canaria, y Don Juan Carlos Núñez Cuyas, en nombre y representación de la entidad Berge Marítima, Sociedad Anónima, con domicilio a efectos de notificación en la calle José Guerra Navarro, número 6, en Las Palmas de Gran Canaria, han presentado en esta Autoridad Portuaria solicitud de concesión de dominio público con destino a la instalación de una terminal de vehículos, en la Península del Nido, en la zona de servicio del Puerto de Las Palmas.

Lo que se hace público, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 110.1 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, para que aquellos que estén interesados puedan presentar, en el plazo de un mes, contado a partir de su publicación en el Boletín Oficial del Estado, otras solicitudes de concesión de dominio público que tengan el mismo destino indicado, para lo cual deberán reunir los requisitos previstos en el artículo 109 de la referida Ley 48/2003, a cuyo objeto la documentación deberá dirigirse a la Autoridad Portuaria de Las Palmas, calle Tomás Quevedo Ramírez, del Puerto de Las Palmas, Gran Canaria.

Las Palmas de Gran Canaria, 14 de noviembre de 2007.–El Director, Don José Daniel López López.–El Presidente, Don Javier Sánchez Simón Muñoz.

78.048/07. ***Anuncio de la Resolución de la Autoridad Portuaria de Barcelona por el que se hace público el expediente de modificación de la concesión titularidad de la Autoterminal, Sociedad Anónima, sita en los muelles Dársena Sur y Dársena Interior del puerto de Barcelona.***

Se hace público para general conocimiento que la empresa Autoterminal, S.A. ha solicitado la modificación de la concesión de la terminal de vehículos que posee en los muelles Dársena Sur y Dársena Interior del puerto de Barcelona, para la construcción de un nuevo espacio vertical de vehículos.

De conformidad con el artículo 113.2 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, se hace público que el expediente administrativo relacionado con la citada solicitud, se halla a disposición del público para su examen en la Autoridad Portuaria de Barcelona, Servicio de Acceso Unificado (SAU), sito en la Carretera de Circunvalación, tramo VI, Edificio ASTA, durante el plazo de veinte (20) días hábiles a contar desde el siguiente al de la publicación de este anuncio en el Boletín Oficial del Estado. El horario de atención al público es de 8:30 h a 14:30 h.

Durante este plazo se podrán presentar alegaciones sobre la solicitud de modificación de concesión que se tramita mediante escrito dirigido al señor Director General de la Autoridad Portuaria de Barcelona (plaza Portal de la Pau, núm. 6).

Barcelona, 20 de diciembre de 2007.–El Director General, Josep Oriol Carreras.

78.095/07. ***Anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña sobre resolución del Ministerio de Fomento por la que se aprueba el expediente de información pública y definitivamente el «Documento para la información pública del cambio de ubicación del enlace de Almenar del p.k. 15+100 al p.k. 15+640 y vial de conexión con la N-230. Autovía Lleida- Frontera Francesa (A-14). Tramo: Rosselló-Almenar» Provincia de Lleida.***

Con fecha junio de 2007 la Demarcación de carreteras del Estado en Cataluña ha remitido el «Documento para la información pública del cambio de ubicación del enlace de Almenar del p.k. 15+100 al p.k. 15+640 y vial de conexión con la N-230. Autovía Lleida- Frontera Francesa (A-14). Tramo: Rosselló-Almenar» para su supervisión reglamentaria, previa a la aprobación del mismo.

Con fecha 15 de noviembre de 2007 ha tenido entrada el Expediente de Información Pública del citado Documento incoado por la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña.

Con fecha 19 de noviembre de 2007 se ha redactado Informe de Seguimiento del Documento de referencia y del Expediente de Información Pública y con fecha 22 de noviembre de 2007 la Dirección General de Carreteras ha propuesto la aprobación del Expediente de Información Pública y definitiva del citado Documento, en base a las siguientes consideraciones:

1. El documento para información pública de referencia (en lo sucesivo Documento) ha sido redactado por el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos D. Juan Antonio Romero Lacasa, adscrito a la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, director del Contrato de Asistencia técnica del Proyecto de Construcción: «Autovía Lleida- Frontera Francesa (A-14). Tramo: Rosselló-Almenar».

2. La modificación de la ubicación del enlace sometida a información pública, se encuentra dentro de los supuestos contemplados en el apartado TERCERO.2 de la «Orden Ministerial de 24 de septiembre de 2007, sobre procedimientos complementarios para autorizar nuevos enlaces o modificar los existentes en las carreteras del Estado», al tratarse de un ajuste de emplazamiento debido a la optimización del encaje del enlace en las condiciones concretas del entorno de proyecto. Además, se respeta el plan de enlaces aprobado en el Estudio Informativo y no se necesita nueva Declaración de Impacto Ambiental.

3. El expediente de Información Pública ha sido tramitado de acuerdo con la Ley 30/1992, del 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y en cumplimiento de cuanto establece el artículo 10 de la vigente Ley 25/1988, de Carreteras y concordantes de su Reglamento, habiéndose analizado las alegaciones presentadas.

4. El Presupuesto Base de Licitación estimado de la actuación propuesta es de 4.291.483,64 euros, que incluye 591.928,78 euros en concepto de I.V.A. (16%).

En su virtud resuelvo:

1. Aprobar el Expediente de Información Pública y definitivamente el «Documento para la información pública del cambio de ubicación del enlace de Almenar del p.k. 15+100 al 15+640 y vial de conexión con la N-230. Autovía Lleida- Frontera Francesa (A-14). Tramo: Rosselló- Almenar», adoptando la solución propuesta en el mismo, por su presupuesto estimado base de licitación de 4.291.483,64 euros, que incluye 591.928,78 euros en concepto de I.V.A. (16%), con las siguientes prescripciones a cumplimentar en la redacción del Proyecto de Construcción:

1.1 Se deberán incorporar en el Proyecto de Construcción las medidas protectoras, correctoras y compensatorias necesarias para minimizar la afección a la ZEPA «Plan´s de la Unilla».

2. Ordenar que la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña dé traslado de la presente Resolución según lo dispuesto en los artículos 31 y 58 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

3. Ordenar que la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña lleve a cabo los trámites necesarios para que la presente Resolución sea publicada en el Boletín Oficial del Estado.

Madrid, 27 de noviembre de 2007.–La Excma. Sra. Ministra de Fomento. P.D. (Orden 30-5-1996). Excmo. Sr. Secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación, Fdo. Víctor Morlán Gracia.

Barcelona, 20 de diciembre de 2007.–Jefe de la Demarcación, Luis Bonet Linuesa.

78.097/07. ***Anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña sobre Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación por la que se aprueba el expediente de información pública y aprobación definitiva del estudio informativo «Mejora de la accesibilidad del Baix-Llobregat». Clave EI.4-B-15 Barcelona.***

Visto el informe de la Dirección General de Carreteras sobre el estudio informativo de referencia y en uso de la competencia establecida en la Resolución de Delegación de Atribuciones de 30 de mayo de 1996, resuelvo:

1. Declarar que el expediente de información pública reseñado en el asunto cumple con lo preceptuado en los artículos 32, 34, y 35 del vigente Reglamento de Carreteras (1812/1994, de 2 de septiembre).

2. Aprobar el expediente de información pública y definitivamente el estudio: «Mejora de la accesibilidad del Baix-Llobregat», de clave EI.4-B-15.

3. Seleccionar como más recomendable la alternativa 3. Esta alternativa incluye las actuaciones B2, C2, D3 y E4. La actuación B2-C2 consiste en la prolongación de la B-24, desde el enlace con la autovía A-2 hasta conectar con la autopista AP-2 y la carretera C-1413 al otro lado del río Llobregat. La actuación D3 contempla la modificación del actual enlace de la AP-2 con la N-340 en Molins de Rei. Aporta un nuevo movimiento al enlace (nuevo acceso a Molins de Rei desde la AP-2 (Lleida) y la C-1413), con una rotonda pequeña en el lado oeste, pero este movimiento tiene un carácter local y no supone una modificación significativa en el global de la red viaria. La actuación E4 consiste en una serie de mejoras en el eje de Sant Vicenç dels Horts - Sant Feliu de Llobregat, con el fin de mejorar su capacidad y nivel de servicio.

El presupuesto de inversión estimado para la alternativa seleccionada es de 35,6 M €.

4. En la redacción de los proyectos de construcción se tendrán en cuenta las prescripciones establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental.

La presente resolución pone fin a la vía administrativa, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 109.c) de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y, contra la misma de puede interponer recurso potestativo de reposición, ante el Ministro del Departamento, o bien directamente recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional. El plazo para interponer dichos recursos es, respectivamente de uno (1) o dos (2) meses a partir del día siguiente al de la publicación de aquella en el «Boletín Oficial del Estado», sin que quepa formular el recurso contencioso-administrativo hasta que sea resuelto expresamente o se haya producido la desestimación presunta del recurso de reposición interpuesto.–Madrid, 14 de noviembre de 2007.–La Ministra de Fomento, P. D. (Resolución Delegación de Atribuciones 30-05-1996).–El Secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación, Víctor Morlán Gracia.

Barcelona, 20 de diciembre de 2007.–Jefe de la Demarcación, Luis Bonet Linuesa.

78.098/07. ***Anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña sobre resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación por la que se aprueba el expediente de Información Pública y definitivamente el Estudio Informativo de clave: EI-1-L-09 «Carretera N-260 PP.KK. 307 al 309,7. Variante de la Pobla de Segur» Lleida.***

Visto el informe de la Dirección General de Carreteras sobre el estudio informativo de referencia y en uso de la competencia establecida en la Resolución de Delegación de Atribuciones de 30 de mayo de 1996, resuelvo:

1. Declarar que el expediente de información pública reseñado en el asunto cumple con lo preceptuado en los artículos 32, 33, 34 y 35 del vigente Reglamento de Carreteras (1812/1994 de 2 de septiembre).

2. Aprobar el expediente de información pública y definitivamente el estudio informativo de clave EI-1-L-09. Carretera N-260. Eje Pirenaico. Variante de la Pobla de Segur, seleccionando como alternativa a desarrollar en el proyecto de construcción la denominada Alternativa 1 ó Túnel, consistente en una variante por el norte de la Pobla de Segur de aproximadamente 1950 m y un presupuesto base de licitación de 13,8 M €.

3. En el proyecto de construcción se tendrán en cuenta las prescripciones siguientes:

3.1 Las establecidas en la DIA de 12 de julio de 2007 (BOE n.º 231 de 26 de septiembre de 2007).

3.2 Se estudiará la posible modificación del semienlace oeste cambiando la tipología a glorieta.

3.3 Se evitará la afección a la capilla de Sant Fructuós tanto directa como indirecta en las fases de construcción y explotación.

3.4 Se respetarán las zonas de vertido contempladas en la resolución de la DIA.

3.5 Se restituirá el actual camino de cultivo situado hacia el P.K. 0+300 mediante la ejecución de un paso a diferente nivel.

3.6 Se minimizará, siempre que sea posible, la afección a fincas y se cuidarán las reposiciones de caminos de acceso que pudieran resultar afectados.

La presente resolución pone fin a la vía administrativa, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 109.c) de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y, contra la misma se puede interponer recurso potestativo de reposición, ante el Ministro del Departamento, o bien directamente recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional. El plazo para interponer dichos recursos es, respectivamente de uno (1) o dos (2) meses a partir del día siguiente al de la publicación de aquélla en el «Boletín Oficial del Estado», sin que quepa formular el recurso contencioso-administrativo hasta que sea resuelto expresamente o se haya producido la desestimación presunta del recurso de reposición interpuesto.–Madrid, 14 de noviembre de 2007.–La Ministra de Fomento, P. D. (Resolución Delegación de Atribuciones 30-05-1996). el Secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación, Víctor Morlán Gracia.

Barcelona. 20 de diciembre de 2007.–Jefe de la Demarcación, Luis Bonet Linuesa.

MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

75.193/07. ***Resolución de la Dirección General de Trabajo por la que se anuncia la modificación de los Estatutos de la «Asociación Nacional de Prefabricados y Derivados de Cemento» (Depósito número 642).***

Ha sido admitida la modificación de los estatutos de la citada asociación, depositados en esta Dirección General, al comprobarse que reúne los requisitos previstos en la Ley 19/1977, de 1 de abril, sobre regulación del derecho de asociación sindical («Boletín Oficial del Estado» de 4 de abril de 1977).

La solicitud de depósito de esta modificación fue formulada por don Julián Martín de Eugenio Cid mediante escrito tramitado con el número 120890-11558-120725.

La Asamblea general ordinaria celebrada el 12 de julio de 2006 adoptó por unanimidad el acuerdo de modificar el texto íntegro de los estatutos de esta asociación.

La certificación del Acta está suscrita por don Julián Martín de Eugenio Cid en calidad secretario, con el visto bueno del presidente, don Antonio Cebrián Alarcón.

Por lo que, se dispone la inserción de este anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» y su exposición en el tablón de anuncios de esta Dirección General, a fin de dar publicidad a la admisión efectuada.

Cualquier interesado podrá examinar el documento depositado y obtener copia del mismo en este Centro Directivo (sito en la calle Pío Baroja, 6; despacho 210, Madrid), siendo posible impugnarlo ante la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, conforme a lo dispuesto en el Texto Refundido de la Ley de Procedimiento Laboral, aprobada por Real Decreto Legislativo 2/95, de 7 de abril («Boletín Oficial del Estado» de 11 de abril de 1995).

Madrid, 30 de noviembre de 2007.–El Director General, Raúl Riesco Roche.

MINISTERIO DE INDÚSTRIA, TURISMO Y COMERCIO

76.992/07. ***Resolución de la División de Atención del Usuario de Telecomunicaciones por la que se ordena la publicación de la notificación del trámite de audiencia al interesado en varios expedientes iniciados ante este órgano.***

Por el presente anuncio, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 59.5 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, se notifica a los reclamantes que aparecen en la tabla que se recoge a continuación, por desconocerse su domicilio actual, que los expedientes de reclamación también reflejados en dicha tabla se encuentran en fase de trámite de audiencia.

Se comunica a los interesados que en la sede la Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información, calle Capitán Haya, número 41, planta 8.ª de Madrid, tienen a su disposición su expediente, durante un plazo de quince días, a contar desde el siguiente a la publicación del presente anuncio, al efecto de que formulen alegaciones o aporten cuantos documentos e informaciones estimen convenientes.

Transcurrido dicho plazo, se considerará que el acto administrativo ha sido notificado en forma, continuando la tramitación en los términos que procede en Derecho.

Expedientes	Reclamantes
RC1001620/06	Ángel Antonio Ruiz Ferrer.
RC1003931/06	«Lmaclara S. L.».
RC1009675/06	Francisco Ruis González.
RC1009880/06	Araceli Ruiz Villa.
RC1010148/06	Alejandra Ruebio Seara.
RC1010159/06	Yaiza Cigala Rodríguez.
RC1010174/06	José Luis Rodríguez Rubio.
RC1011047/06	Jesús Davil Moleón Morales.
RC1011860/06	Félix Torres Gómez.
RC1011952/06	Raúl Ortega Aguirre.
RC1012672/06	Francisco Ángel Pérez Sierra.
RC1015520/06	Mariana Tatiana Moldovan.
RC1017021/06	Azucena Catalán Adivinación.
RC1000427/07	José Lorenzo Mate.
RC1001844/07	Faustino Antón Berzal.
RC1002052/07	«Ipsa Soluciones. S. L.».
RC1005152/07	José Antonio Vega Fernández.
RC1005212/07	Raquel Navas Ocaña.
RC1005747/07	«Tradición Azul, S. L.».
RC1006324/07	María Dolores Gómez Hernández.
RC1006523/07	Miraida Devousnay Barnes.
RC1006500/07	Eduardo Puceiro Llovo.
RC1006903/07	Nelson Ricardo Rodríguez Melo.
RC1007284/07	Juan Manuel Segovia Bao.
RC1007501/07	María Teresa González Somoza.
RC1007795/07	María del Sol Arrojo Martín.
RC1007820/07	Luis Ángel del Padro Díez.
RC1008876/07	Antonio Berto López.
RC1008917/07	Juan Antonio Antúnez Reyes.
RC1008924/07	Daiva Vengriene.
RC1009153/07	Dr. G. A. Rose.
RC1009202/07	Antonio Sánchez López.
RC1009251/07	Araceli Equert Malagón.
RC1009252/07	Ángel Ochoa Tornero.
RC1009265/07	Francisco Ortega Martínez.
RC1009274/07	Juan Carlos Clavijo Berlanga.
RC1009363/07	Inmaculada Becerra García.
RC1009710/07	Almudena García de la Cruz.
RC1009867/07	Eduardo Maldonado Martín.
RC1009915/07	Isabel Bueno Pérez.
RC1009944/07	Carmen Molina García.
RC1009999/07	Juan Bautista Alvaro Sabater Carpi.
RC1010347/07	José Manuel Sánchez Núñez.
RC1010290/07	«Zebra Soluciones, S. L.».
RC1010558/07	Ana Lía Gómez de la Vega.
RC1010566/07	Miguel Ángel Seco Santos.
RC1010585/07	Lourdes Gutiérrez Sánchez.
RC1010599/07	Francisco Martínez Morales.
RC1010809/07	Iosu González Albin.
RC1012007/07	Carmen Hernández Iglesias.
RC1011238/07	José Manuel Contreras Martínez.
RC1011339/07	María Jesús García Romero.
RC1011819/07	Silvia Benedito Peris.
RC1012063/07	Patricia Cerboncini.
RC1012250/07	José Luis Sanz Lanuza.
RC1012411/07	María Ángeles García Fernández.
RC1013047/07	Mercedes Saavedra Soto.
RC1013169/07	Deepak Capur.
RC1013222/07	Barbainblu.
RC1014060/07	Christine Hilton.

Madrid, 10 de diciembre de 2007.–El Director de la División de Atención al Usuario, Ramón Pérez de Vargas Sánchez de Castro.

76.993/07. ***Resolución de la División de Atención del Usuario de Telecomunicaciones por la que se ordena la publicación de la notificación del trámite de subsanación al interesado en varios expedientes iniciados ante este órgano.***

Por el presente anuncio, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 59.5 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, se

APÉNDICE Nº 4:

INFORME SOBRE ALEGACIONES PRESENTADAS

INFORME SOBRE LAS ALEGACIONES PRESENTADAS AL

ESTUDIO INFORMATIVO Y ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

"MEJORA DE ACCESIBILIDAD ENTRE LAS CARRETERAS DEL

ENTORNO DEL BAIX LLOBREGAT. PROVINCIA: BARCELONA".

CLAVE: EI-4-B-15.

ÍNDICE

1. OBJECTO DEL INFORME

2. ANTECEDENTES

3. RELACIÓN DE ALEGACIONES RECIBIDAS

4. ANÁLISIS DE LAS ALEGACIONES

- 4.1. Autoritat del Transport Metropolità (ATM)
- 4.2. Ayuntamiento de Molins de Rei
- 4.3. Ayuntamiento de Sant Feliu de Llobregat
- 4.4. Ayuntamiento de Pallejà
- 4.5. Ayuntamiento de Santa Coloma de Cervelló
- 4.6. Ayuntamiento de Sant Joan Despí
- 4.7. Ayuntamiento de Sant Boi de Llobregat
- 4.8. Ayuntamiento de Sant Vicenç dels Horts
- 4.9. Ayuntamiento del Papiol
- 4.10. Consell Comarcal del Baix Llobregat
- 4.11. Àrea metropolitana de Barcelona. Entitat del medi ambient
- 4.12. Direcció General del Patrimoni Cultural. Generalitat de Catalunya
- 4.13. Direcció General del Medi Natural. Generalitat de Catalunya
- 4.14. Direcció General de Desenvolupament Rural. Generalitat de Catalunya
- 4.15. Comunitat d'Usuaris d'Aigües de la Vall Baixa i Delta del Llobregat
- 4.16. Diputació de Barcelona. Xarxa de municipis

5. RESUMEN DE LAS ALEGACIONES

INFORME SOBRE LAS ALEGACIONES PRESENTADAS AL ESTUDIO INFORMATIVO Y ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

"MEJORA DE ACCESIBILIDAD ENTRE LAS CARRETERAS DEL ENTORNO DEL BAIX LLOBREGAT. PROVINCIA: BARCELONA". CLAVE: EI-4-B-15.

1. OBJETO DEL INFORME

El objeto del presente informe es dar respuesta a las alegaciones presentadas durante el periodo de información pública en relación al Estudio Informativo (EI) y Estudio de Impacto Ambiental (EIA) **"Mejora de accesibilidad entre las carreteras del entorno del Baix Llobregat. Provincia: Barcelona", clave: EI-4-B-15.**

2. ANTECEDENTES

- La Orden de Estudio para la redacción del Estudio Informativo fue dictada por el Director General de Carreteras del Ministerio de Fomento, con fecha 14 de abril de 2000.
- El Pliego de Prescripciones Técnicas del concurso de Consultoría y Asistencia fue aprobado técnicamente por Resolución de la Dirección General de Carreteras de fecha 20 de abril de 2001.
- Con fecha de 31 de julio de 2001 se publicó en el B.O.E. el anuncio de concurso para la licitación del contrato de Consultoría y Asistencia referente al Estudio Informativo.
- La adjudicación del contrato fue acordada por el Director General de Carreteras el día 4 de julio de 2002, de acuerdo con la propuesta elevada por la Mesa de Contratación en su reunión de 18 de diciembre de 2001.
- La Asistencia Técnica para la redacción del Estudio Informativo fue adjudicada a la empresa TÉCNICA Y PROYECTOS, S.A. (TYPSA).
- Con fecha 30 de junio de 2005 la Dirección General de Carreteras aprueba provisionalmente el Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental.
- El Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental fueron sometidos a Información Pública en fecha 10 de agosto de 2005, mediante publicación en el B.O.E. núm. 90, de acuerdo con lo que prevé el artículo 10 de la Ley de Carreteras 25/1988.

3. RELACIÓN DE ALEGACIONES RECIBIDAS

1. Autoritat del Transport Metropolità (ATM)
2. Ayuntamiento de Molins de Rei
3. Ayuntamiento de Sant Feliu de Llobregat
4. Ayuntamiento de Pallejà
5. Ayuntamiento de Santa Coloma de Cervelló
6. Ayuntamiento de Sant Joan Despí

7. Ayuntamiento de Sant Boi de Llobregat
8. Ayuntamiento de Sant Vicenç dels Horts
9. Ayuntamiento del Papiol
10. Consell Comarcal del Baix Llobregat
11. Àrea metropolitana de Barcelona. Entitat del medi ambient
12. Direcció General del Patrimoni Cultural. Generalitat de Catalunya
13. Direcció General del Medi Natural. Generalitat de Catalunya
14. Direcció General de Desenvolupament Rural. Generalitat de Catalunya
15. Comunitat d'Usuaris d'Aigües de la Vall Baixa i Delta del Llobregat
16. Diputació de Barcelona. Xarxa de municipis

4. ANÁLISIS DE LAS ALEGACIONES

A continuación se analizan las alegaciones presentadas, indicando para cada una de ellas un resumen de la alegación y la solicitud y adjuntando la respuesta a la misma. La numeración de los expedientes no se corresponde necesariamente con las fechas de entrada.

4.1. Autoritat del Transport Metropolità (ATM)

Alegaciones

- Se valora muy positivamente las actuaciones propuestas para "mallar" las vías de alta capacidad que discurren a lo largo del curso bajo del Llobregat (AP-2 y A-2) con diversas infraestructuras viarias transversales (B-24, N-340 y prolongación BV-2005) y se considera que servirán para mejorar la accesibilidad territorial y racionalizar el uso del sistema viario.
- Las tres actuaciones propuestas en la zona D (N-340) son compatibles con la hipotética prolongación futura de la línea T3 del tranvía Diagonal-Baix Llobregat hasta Quatre Camins siguiendo la traza de la carretera nacional.

Solicitud

- El proyecto constructivo de la actuación seleccionada en la zona D debería contemplar y resolver el detalle del encaje de la plataforma tranviaria en la nueva rotonda y los tramos adyacentes de la N-340.
- Debería añadirse otra actuación consistente en la transformación del enlace de Quatre Camins en una rotonda para permitir los movimientos que ahora no son viables en el nudo y para mejorar la accesibilidad al nuevo intercambiador de transportes.

Respuesta

- En el proyecto constructivo de la actuación seleccionada en la zona D se tendrá en cuenta la futura prolongación de la línea T3 del tranvía, si finalmente se decide que pase por esta zona. Las alternativas desarrolladas en el Estudio Informativo son compatibles con la futura prolongación del tranvía.
- La transformación del enlace de Quatre Camins en una rotonda no es objeto del EI.

4.2. Ayuntamiento de Molins de Rei

Alegaciones

Actuación B2

Medioambiente

- La construcción de un nuevo puente sobre el Llobregat reducirá la sección del río para las avenidas extraordinarias, aumentando la velocidad del agua y su poder erosivo.
- La construcción del nuevo puente debe estar condicionada a la viabilidad en el PEF (Planificació de l'espai fluvial de les conques del Baix Llobregat i l'Anoia de la Agència Catalana de l'Aigua).
- Con la ejecución del puente se afecta al acuífero protegido del Delta del Llobregat.
- Provoca el desplazamiento de servicios afectados, entre los que se encuentran las conducciones de salmueras, aguas de abastecimiento y gas natural, entre otros.
- El nuevo puente provoca impacto paisajístico.
- Aumenta las fuentes sonoras y también las emisiones y niveles de inmisión de contaminantes.

Actuación C2

Medioambiente

Desde el punto de vista exclusivamente medioambiental se informa desfavorablemente esta actuación debido a:

- Reducción de la sección del río Llobregat para avenidas extraordinarias.
- Actuación condicionada al PEF (*Planificació de l'espai fluvial de les conques del Baix Llobregat i l'Anoia de la Agència Catalana de l'Aigua*).
- Afectación al acuífero protegido del Delta del Llobregat.
- Afectación a terrenos agrícolas del Parque Agrario.
- Ocupación (se expropian) de 26.290 m2 de suelo urbano (PGM).
- Ocupación de suelo no urbanizable del área de ocio del Camp de la Barraca, perjudicando este espacio ya que se encontraría dentro del proyecto-marco para la recuperación del "espacio fluvial" (con una renovada red de caminos para movilidad alternativa).
- Desplazamiento de servicios, de coste muy elevado, como son las conducciones de: abastecimiento de agua, salmueras, gas natural, etc., de manera que se fuerza a que su trazado sea muy próximo y por tanto que se vean afectadas sus distancias de seguridad.
- Afectación a la riera de Vallvidrera, desnaturalizándola, y modificando el curso fluvial unos 75 m lineales, al que habría que sumarle la actual canalización de la AP-2, hecho que provocaría que fuesen en realidad 150 m lineales de afectación a la riera. Esta actuación, además, provocaría el deterioramiento de este tramo como corredor biológico. Este es el único corredor existente en el lado oeste del espacio EIN de la sierra de Collserola.
- El impacto paisajístico.
- Incremento de las fuentes sonoras en la zona del barrio de la Granja, donde se superan los límites de la ordenanza municipal de contaminación sonora.

- Aumenta las emisiones y los niveles de inmisión de contaminantes atmosféricos en una zona que está clasificada de atmósfera contaminada.
- No se tienen en cuenta los desdoblamientos previstos de la conducción de ENAGAS y salmueras.
- Afecta a un camino paralelo al Llobregat.

Urbanismo

- Se afecta una zona verde (sector La Granja, 600 m2) y un área de equipamientos comunitarios (sector Riera del Molí, 1 Ha aproximadamente).
- Un desplazamiento de la rotonda proyectada hacia el norte, del orden de 100 m (siempre y cuando esta solución permitiera mantener las distancias mínimas necesarias entre enlaces), reduciría en buena medida la afectación de la riera y eliminaría la de la zona verde, si bien no alteraría substancialmente la afectación del área de equipamientos, a menos que se pudiera eliminar totalmente el by-pass de la C-1413, incorporando su tránsito a la rotonda, o como mínimo el correspondiente al ramal del lado de montaña.
- En el EI no se grafiado la conexión de la futura "vía de cornisa".

Movilidad

- Se considera necesaria la conexión entre ambos lados del río.
- La trama urbana de Molins de Rei es receptora de gran parte del tráfico de municipios vecinos. Debe estudiarse conjuntamente el tráfico de paso y el tráfico local.
- La A-2 y la AP-2 no disponen de calzadas laterales, cuya función es asumida en gran medida por las vías locales.
- Debería estudiarse la posibilidad de eliminar los carriles segregados de la C-1413 y conectarlos a la rotonda.
- Debe garantizarse el acceso a los caminos de acceso al río y al camino paralelo al río.

Actuación D3

Medioambiente

- Desde el punto de vista ambiental se considera más adecuada la opción D2, con los siguientes condicionantes:
  - Aproximar lo más posible los ramales de salida de la rotonda propuesta a la AP-2, para poder instalar la barrera acústica/visual necesaria para la ejecución de esta actuación.
  - Asegurar el paso de peatones y ciclistas por el puente en dirección Molins de Rei - Sant Vicenç dels Horts, facilitando su circulación hacia el intercambiador de Quatre Camins y los municipios próximos (a nivel o con estructuras elevadas o soterradas).

Urbanismo

- La afectación urbanística de las actuaciones D1, D2 y D3 es reducida (afecta a sistema viario y protección de sistemas).
- Las actuaciones D1 y D2 permiten la conexión de un vial exterior hasta la zona del polígono El Pla.
- La actuación D3 sólo permitiría en el futuro ir hacia la actuación D1.

- Cualquier solución debe tener en cuenta la circulación de peatones y bicicletas hacia el otro lado del río.

Movilidad

- La actuación D3 no se considera aceptable desde el punto de vista de la movilidad.
- La actuación D3 imposibilitaría la conexión de un nuevo vial paralelo a la autopista (prolongación de la BV-2001).
- La actuación D2 es la que mejor resuelve el paso del tranvía.
- La actuación D2 debería modificarse de acuerdo con el "Estudi de viabilitat del vial de circumval.lació oest de Molins de Rei".
- Debe tener en cuenta la circulación de peatones y bicicletas hacia el otro lado del río.

Actuación E4

Medioambiente

- Es necesaria la reposición del camino de servicio de las parcelas agrarias afectadas y el acondicionamiento de los itinerarios que permiten acceder a toda la ribera del río Llobregat.
- Es imprescindible asegurar la viabilidad del acceso que actualmente existe hacia los humedales de Molins de Rei desde la gasolinera Esteve.

Urbanismo

- El vial propuesto de acceso directo a la AP-2 en dirección Tarragona afecta a unos dos mil metros cuadrados de suelo rústico protegido de valor agrícola.

Movilidad

- El vial propuesto de acceso directo a la AP-2 en dirección Tarragona mejorará el nivel de congestión actual de las rotondas de la zona.

Solicitud

Actuación B2: Se informa favorablemente.

Actuación C2: Se informa favorablemente con los siguientes condicionantes:

- Adopción de las medidas oportunas para acondicionar la nueva canalización de la riera de Vallvidrera, de manera que se asegure la viabilidad como corredor/conector biológico.
- Adopción de medias correctoras sobre el ruido inducido por el futuro tráfico que utilizará dicha infraestructura.
- Como medida compensatoria para la afectación de la riera se propone expropiar todo el suelo urbano necesario para la protección de la riera como corredor biológico.
- Reconsideración del trazado y características del nudo viario de la solución C2, de forma que se reduzca al mínimo posible la afectación ambiental y urbanística sobre la riera de Vallvidrera y el suelo urbano.

- Prever la posibilidad de conexión al nuevo nudo de un trazado alternativo de la vía de cornisa, en el supuesto que su construcción se manifestase finalmente necesaria.

Actuación D2: Se propone elegir la actuación D2. Se informa favorablemente con los siguientes condicionantes:

- Modificar el diseño de la rotonda de acuerdo con los accesos planteados en el "Estudi de viabilitat del vial de circumval.lació oest de Molins de Rei".
- Incluir el trazado del vial paralelo a la autopista y su conexión desde el polígono industrial El Pla, según el "Estudi de viabilitat del vial de circumval.lació oest de Molins de Rei".
- Tener en cuenta la viabilidad de una circulación cómoda y segura de peatones y ciclistas hacia el otro lado del río.

Actuación E4: Se informa favorablemente con los siguientes condicionantes:

- Reponer el camino de servicio de las parcelas agrarias afectadas, y garantizar el acondicionamiento de los itinerarios que permiten acceder a toda la ribera del río Llobregat.
- Asegurar la viabilidad del acceso que actualmente existe hacia los humedales de Molins de Rei desde la gasolinera Esteve.
- Incluir el trazado de la nueva salida al municipio según el "Estudi de viabilitat del vial de circumval.lació oest de Molins de Rei".

Respuesta

Actuación C2:

- En el proyecto constructivo se incluirán las medidas correctoras necesarias en el entorno de la riera de Vallvidrera.
- En el proyecto constructivo se estudiará detalladamente la hidráulica fluvial del nuevo puente en el Llobregat (sobre elevación, erosión, etc.), para definir las actuaciones necesarias.
- La solución propuesta en el EI permite la conexión de la vía de cornisa según el planeamiento vigente. La definición de la vía de cornisa queda fuera del ámbito del estudio.
- La conexión de las vías laterales (C-1413) a la rotonda penalizaría el funcionamiento de la rotonda y la circulación por la C-1413.
- En el proyecto constructivo se detallará la reposición de los caminos afectados. La actuación permite mantener la funcionalidad de los caminos de la ribera del Llobregat.
- El desplazamiento de la rotonda hacia el norte acortaría los tramos de trenzado de la C-1413, ya bastante reducidos. Además se reducirían excesivamente los carriles de cambio de velocidad de la AP-2 si no se pretende ampliar la actual estructura sobre la C-1413 y el FF.CC. La ampliación de esta estructura por su tipología presenta gran dificultad debido a la situación de las pilas-ménsula, que deberían modificarse.
- En el proyecto constructivo se detallarán las afecciones a servicios y su reposición.

Actuación D2/D3:

- La actuación D3 propuesta en el Estudio Informativo en una primera fase es compatible con las actuaciones D1 o D2 a desarrollar en una fase posterior.

- La elección en una primera fase de la actuación D3 no se debe únicamente a motivos económicos, sino a la incertidumbre del futuro trazado del tranvía.
- La solución planteada en el "Estudi de viabilitat del vial de circumval.lació oest de Molins de Rei" podrá adaptarse a la solución D1 o D2 en una fase posterior.
- En el proyecto constructivo se estudiará el paso de peatones y bicicletas.

Actuación E4:

- La solución propuesta en el Estudio Informativo mantiene el actual acceso a la ribera del Llobregat. En el proyecto constructivo se definirá la reposición de los caminos de servicio afectados y se garantizará el acceso a todas las fincas agrarias afectadas.

4.3. Ayuntamiento de Sant Feliu de Llobregat

Alegaciones

- En relación al Estudio de Impacto Ambiental, la documentación informativa de las características básicas del medio se considera suficiente, ya que se trata de actuaciones sobre infraestructuras ya existentes en el término de Sant Feliu de Llobregat.
- En relación a la actuación E4, se considera que la sección 1+1 del viaducto actual sobre el río Llobregat es insuficiente.
- Se consideran demasiado reducidos los radios de giro actuales de las embocaduras de las rotondas con los estribos del viaducto sobre el río Llobregat en ambos lados. Este reducido radio de giro es motivo de dos deficiencias: la deficiente y lenta maniobra de los vehículos pesados y la invasión del carril contrario, provocando una pérdida de fluidez.
- La reubicación de la rotonda del enlace de la AP-2 (actuación E4), mejorará la realización de los movimientos de incorporación al viaducto, pero no incrementará la capacidad de servicio de la vía.
- Al reforzar las comunicaciones en la dirección transversal del río, se han de mejorar necesariamente las vías longitudinales que actúan como distribuidor de los flujos principales (Vía Llobregat).
- En la actuación C2, la dimensión de la rotonda se considera correcta, aunque se cree conveniente la realización de incorporaciones directas sin entrar en la rotonda en aquellas conexiones de mayor flujo (AP-2 (Lleida) - B-24 y B-24 - AP-2 (Barcelona). Los radios de giro se consideran insuficientes para los vehículos pesados.
- En la zona D, la actuación D1 podría funcionar con rotondas de mayor dimensión. La actuación D3 se considera inadmisible, ya que produciría un colapso en el nudo y no resuelve el problema principal que es el giro a la izquierda para incorporarse a la AP-2 (Lleida) desde la N-340. La actuación D2 es la que resolverá mejor el nudo y posibilita el paso del tranvía hasta el intercambiador de Quatre Camins.
- En el término de Molins de Rei, no existe una conexión directa de la Vía Llobregat con las infraestructuras básicas (AP-2, N-340), canalizándose el tráfico por el núcleo urbano. Se considera recomendable conectar la Vía Llobregat con la nueva rotonda de la actuación D.
- Las actuaciones previstas en el EI no suponen una afectación de la calificación del suelo en el término municipal de Sant Feliu de Llobregat.

Solicitud

- En general, reconsiderar la idoneidad de las soluciones con rotondas en los casos de tráfico pesado elevado y estudiar la conveniencia de disponer más carriles directos, sin incorporación a las rotondas.
- En la actuación E4, debería preverse un carril directo para el movimiento A-2 – viaducto – AP-2.
- En la zona de actuación D se propone disponer carriles directos para los movimientos AP-2 (Lleida) - N-340 y N-340 - AP-2 (Barcelona).
- Potenciar, ampliar y mejorar el vial llamado Vía Llobregat.
- La actuación D se debería completar con la previsión de un paso segregado sobre el puente del río Llobregat para uso exclusivo de peatones.
- Conectar la Vía Llobregat directamente con la nueva rotonda a realizar en la zona D, evitando el paso del tráfico por el núcleo urbano de Molins de Rei (antigua N-340).
- Prever una ampliación del enlace de la autopista B-23 con la Vía Llobregat (salida Sant Feliu Centro), para permitir todos los movimientos, no sólo los previstos inicialmente en dirección Barcelona, sino también en dirección Lleida.
- Incorporar al estudio los proyectos para la configuración de un carril Bus-VAO en la B-23.
- Mantener y garantizar los caminos y vías de comunicación agrarias.

Respuesta

- En el EI se han calculado los niveles de servicio de las distintas rotondas, disponiéndose carriles directos en los casos en que ha resultado necesario y ha sido físicamente posible. En otros casos se ha ampliado la entrada a la rotonda a dos carriles para mejorar su capacidad.
- La mejora y ampliación de la Vía Llobregat no es objeto del EI. El estudio de tráfico realizado sí ha tenido en cuenta el proyecto de la Vía Llobregat.
- Las soluciones propuestas en la zona D para el futuro (actuaciones D1 o D2) pueden adaptarse fácilmente para conectar la Vía Llobregat directamente en una fase posterior. El estudio de esta conexión no es objeto del EI.
- La posibilidad de disponer de un paso segregado exclusivo para peatones en el puente de la N-340 sobre el Llobregat queda supeditado a que se defina la prolongación del tranvía por este puente y a que se reduzca el tráfico mediante otras actuaciones.
- La definición del carril Bus-VAO en la B-23 no es objeto del EI.
- La ampliación del enlace de la autopista B-23 con la Vía Llobregat (salida Sant Feliu Centro) no es objeto del EI. Dicho enlace se ha construido durante la redacción del EI.
- En el EI se ha considerado el mantenimiento o reposición de los caminos actuales. En el proyecto constructivo se definirán los caminos a reponer con más detalle.

4.4. Ayuntamiento de Pallejà

Alegaciones

- En relación a los aspectos de movilidad, la solución propuesta se considera desfavorable para el municipio de Pallejà, ya que se propone la conexión de la autopista AP-2 con la autovía del Baix Llobregat a través de la rotonda que actualmente da acceso al municipio desde la autovía,

entendiendo que este hecho provocará una modificación sustancial de los flujos de circulación, generando graves retenciones del tránsito y problemática en la accesibilidad del municipio.
- En relación a los aspectos medioambientales, se considera que la propuesta de cruce del río, como prolongación de la variante de la N-340, genera un nuevo elemento de impacto medioambiental que, juntamente con las actuales infraestructuras viarias y el Tren de Alta Velocidad, contribuye a la degradación del río y de su entorno natural.
- La propuesta presentada no tiene en cuenta el proyecto de recuperación del río Llobregat promovido desde el Consell Comarcal y la Agència Catalana de l'Aigua, y es contrario a las propuestas establecidas en el Plan de Acción Ambiental aprobado por el Ayuntamiento en lo que hace referencia a la movilidad y recuperación del entorno del río.
- No se han tenido en cuenta las alegaciones del Ayuntamiento para instalar medidas correctoras para reducir el impacto visual y acústico, en relación a las actuales infraestructuras construidas (autovía del Baix Llobregat y variante de la N-340) y las que se encuentran en fase de ejecución (Tren de Alta Velocidad).
- Se considera que en el caso de implantar una nueva rotonda y conexión de nuevos accesos, ésta debería situarse al final del término municipal de Pallejà en dirección a Sant Andreu de la Barca, para evitar así la circulación de vehículos pesados por el interior del casco urbano.

Solicitud

- Se informa desfavorablemente la propuesta del EI para implantar la prolongación de la variante de la N-340 y la conexión con la autopista AP-2 y la autovía del Baix Llobregat, por considerar que se trata de un punto negro en la circulación y un peligro para la seguridad vial.

Respuesta

- Según el estudio de tráfico realizado, el volumen de tráfico proveniente de la autopista AP-2 que llegaría a la rotonda del actual acceso a Pallejà es poco importante y podría ser asumido por la rotonda. Se ha añadido un ramal de salida de la rotonda actual hacia la autovía en dirección Barcelona para evitar que el tráfico llegue hasta la rotonda urbana existente (confluencia de la Ronda Santa Eulàlia y la calle Joan Maragall).
- En el proyecto constructivo se detallarán las medidas correctoras de impacto ambiental propuestas en el EIA.
- En el proyecto constructivo se tendrá en cuenta el proyecto de recuperación del río Llobregat promovido desde el Consell Comarcal y la Agència Catalana de l'Aigua.
- La propuesta de implantar un nuevo acceso en el límite del municipio en dirección a Sant Andreu de la Barca se analizó en el estudio de tráfico realizado (planteando accesos sólo en la calzada en dirección Barcelona) y se descartó por no considerarse justificado por el volumen de tráfico que atraería (poco más de 3.000 vehículos/dia, que representa un 15% del tráfico del enlace actual).

4.5. Ayuntamiento de Santa Coloma de Cervelló

Alegaciones

- No se está de acuerdo con la unión de ambas riberas del río Llobregat, entre el nuevo enlace en la rotonda de Sant Joan Despí y la rotonda existente de la BV-2002 en la Colonia Güell en Santa

Coloma de Cervelló (actuación F1), por el alto nivel de impacto ambiental en la ribera del río Llobregat.
- Se duda del estudio de tráfico y movilidad de la zona, debido al crecimiento urbanístico previsto en los municipios de Santa Coloma de Cervelló y Sant Boi de Llobregat.
- La unión entre ambas riberas del río Llobregat sería conveniente efectuarla por la rotonda de Can Colomer, con menor impacto en el medio agrícola.
- La congestión de tráfico y movilidad del viario intermunicipal de la Vall Baixa viene provocado por la falta del desdoblamiento de la BV-2002 y de disponer de calzadas laterales de incorporación a las vías de gran capacidad.

Solicitud

- Se contemple la necesidad de conectar la carretera BV-2002 a la autovía desde la nueva rotonda de Can Colomer, propuesta en el planeamiento.
- Se tenga al Ayuntamiento de Santa Coloma de Cervelló por adherido a las alegaciones formuladas por el Consell Comarcal del Baix Llobregat, en los apartados 4, 5, 6 y 7.
- Se reflejen los elementos patrimoniales situados en el término municipal de Santa Coloma de Cervelló: el Recinto de la Colonia Güell (Bien de Interés Cultural) y la Cripta de la Colonia Güell (Patrimonio de la Humanidad desde julio de 2005).

Respuesta

- La conexión de la carretera BV-2002 a la autovía A-2 desde la nueva rotonda propuesta de Can Colomer no parece técnicamente viable debido a la proximidad de los dos enlaces contiguos de la autovía: el enlace de Sant Vicenç dels Horts y el enlace con la autopista B-23. Además, la conexión a la calzada de la autovía en dirección Lleida no parece factible. Se considera más recomendable utilizar el actual enlace de Sant Vicenç dels Horts, debido a su proximidad.
- El desdoblamiento de la carretera BV-2002 no es objeto del EI.
- Los elementos patrimoniales no mencionados en el EIA, de innegable valor cultural, se hallan bastante alejados de las actuaciones propuestas y no resultan afectados. La declaración de la Cripta de la Colonia Güell como Patrimonio de la Humanidad es posterior a la fecha de redacción del EIA.

4.6. Ayuntamiento de Sant Joan Despí

Alegaciones

- El ámbito del estudio afecta al municipio de Sant Joan Despí, sin proponer soluciones dentro del término municipal.
- Las zonas de actuación del estudio quedan fuera del término municipal de Sant Joan Despí, no afectando de forma directa las condiciones de accesibilidad y movilidad del mismo.
- El estudio no contempla actuaciones que afecten de forma directa al municipio de Sant Joan Despí.

Solicitud

- El estudio no analiza en profundidad los problemas causados por la congestión y saturación en las vías de comunicación principales, secundarias, intra y supracomarcales.
- El estudio no analiza el problema de saturación y salida de la B-23 en los términos municipales de Sant Joan Despí - Sant Just Desvern.

Respuesta

- La ampliación de enlaces de la B-23 en los términos municipales de Sant Joan Despí - Sant Just Desvern queda fuera del ámbito y no es objeto del presente estudio. El enlace de la B-23 con la Vía Llobregat se ha construido durante la redacción del EI.

4.7. Ayuntamiento de Sant Boi de Llobregat

Alegaciones

- Se considera que con las actuaciones previstas en el EI la conectividad y fluidez mejorará.
- Se duda, sin embargo, de la fluidez en el puente 1+1 entre la autovía del Baix Llobregat A-2 y la autopista AP-2 (entre Sant Vicenç dels Horts y Sant Feliu de Llobregat).

Solicitud

- La alternativa F1 debería reconsiderarse, atendiendo a los futuros crecimientos que se producirán en Sant Boi de Llobregat y Santa Coloma de Cervelló, en el entorno de la carretera BV-2002, que confluye en el ámbito del estudio, pudiendo influir sobre la fluidez del tráfico y la movilidad general en la zona.

Respuesta

- Según el estudio de tráfico realizado, la actuación F1 no parece justificada como elemento para mejorar la fluidez en el eje Sant Vicenç – Sant Feliu, con una influencia poco significativa en la reducción de tráfico. Las mejoras propuestas en el estudio en el eje Sant Vicenç – Sant Feliu se consideran válidas durante cierto tiempo. Si el crecimiento futuro del tráfico en el entorno de la carretera BV-2002 lo aconsejase, podría reconsiderarse la actuación F1.

4.8. Ayuntamiento de Sant Vicenç dels Horts

Alegaciones

- El Ayuntamiento de Sant Vicenç dels Horts aprobó inicialmente una modificación de PGM, con el objetivo básico de definir una nueva fachada urbana, con una nueva variante de la carretera BV-2002. La nueva propuesta de planeamiento mantiene la rotonda actual entre la BV-2002 y la BV-2005 y añade una segunda rotonda de mayores dimensiones en la variante.

- El EIA indica dos elementos del Patrimonio Cultural en el municipio: el puente de Molins – Viaducto y la pasarela de la riera de Torrelles. El EIA no especifica las medidas concretas de protección de los elementos del patrimonio posiblemente afectados.
- La rotonda actual de la BV-2002 con la BV-2005 contiene en su interior una decoración de chapa de hierro y mahones que quiere recordar la imagen de una fotografía de la zona de 1926 en la que se aprecia la pasarela completa sobre la riera de Torrelles.

Solicitud

- Se consideren las previsiones urbanísticas de la nueva fachada urbana de Sant Vicenç dels Horts.
- El proyecto debería establecer las medidas de protección concretas tanto en lo que afectaría a los posibles restos del puente de Carlos III, como al estribo de la pasarela sobre la riera de Torrelles.
- El estudio debería recoger las medidas previstas, tanto para el desmontaje de la actual decoración de la rotonda de la BV-2002 con la BV-2005, como para garantizar que la nueva decoración se ajustará a la demanda municipal.

Respuesta

- En caso de que el Ayuntamiento de Sant Vicenç dels Horts apruebe la modificación del planeamiento urbanístico incorporando la variante de la carretera BV-2002 y una nueva rotonda con la BV-2005, se adaptaría la solución propuesta en el Estudio Informativo (actuación E4) al nuevo planeamiento. El estudio de la variante de la carretera BV-2002 no es objeto del Estudio Informativo.
- En el proyecto constructivo se detallarán las medidas correctoras necesarias en caso de afectarse a restos del puente de Carlos III y al estribo de la pasarela de la riera de Torrelles. En el EIA se ha previsto para la alternativa propuesta una partida de 25.440 euros para actuaciones relacionadas con el Patrimonio Cultural, además de la partida de Acción Cultural que equivale al 1% del presupuesto de ejecución material de la obra. La Direcció General del Patrimoni Cultural de la Generalitat de Catalunya ha informado favorablemente el EIA.
- En el proyecto constructivo de detallarán las medidas para el desmontaje de la actual decoración de la rotonda de la BV-2002 y su traslado a la nueva ubicación. En el estudio se han valorado las siembras y plantaciones del interior de la nueva rotonda.

4.9. Ayuntamiento del Papiol

No presenta ninguna alegación al EI ni al EIA.

4.10. Consell Comarcal del Baix Llobregat

Alegaciones

- El EI atiende prioritariamente al problema de la movilidad a distancia. Siendo éste un problema grave no puede considerarse que sea el de mayor trascendencia en la Vall Baixa del Llobregat.
- Las intervenciones planteadas en el EI son muy limitadas y concretas y sólo pueden conseguir una mejora parcial de la situación.

- La propuesta genérica para la zona B es imprescindible, pero ninguna de las cuatro alternativas planteadas en el EI es aceptable. No es aceptable que para pasar de la AP-2 a la A-2 en dirección a Barcelona deba pasarse por la rotonda del enlace de Pallejà (como ocurre con la actuación B2 propuesta).
- En la zona C, la actuación C2 propuesta parece la mejor. Debería, sin embargo, prescindirse de las vías de "by-pass" de la carretera C-1413 para minimizar la ocupación.
- En la zona E, la actuación E4 propuesta debe considerarse como un conjunto de arreglos de limitado alcance, para cierto lapso de tiempo.
- En la zona D, la actuación D3 elegida en el EI únicamente mejora la incorporación/salida lado río, pero no el problema de giro a la izquierda en la zona urbana de Molins de Rei y por lo tanto no se considera aceptable. La actuación D2 se considera la mejor opción, pero adaptándola para permitir conectar un nuevo vial proveniente del polígono El Pla (que sustituye y prolonga la antigua BV-2001).
- La actuación en la zona F no se considera conveniente, tal como se indica en el EI. Debería estudiarse el tráfico en la BV-2002, ya que previsiblemente aumentará considerablemente debido a los desarrollos urbanísticos previstos.
- Entre las actuaciones C2 y D2 se propone disponer calzadas laterales en ambos lados de la B-23, en lugar de los tramos de trenzado.
- Debería dotarse a la B-23 de carril bus desde la zona C hasta la entrada a Barcelona.
- Debe plantearse una ejecución global integrada de todas las actuaciones en el tiempo, para no agravar la movilidad en el entorno.
- La prolongación del tranvía del Baix Llobregat hasta Quatre Camins sólo es factible con la actuación D2 modificada.
- El EI debería colaborar en la posibilidad de unir ambos lados del río mediante "movilidad alternativa" (peatones y bicicletas), especialmente en la zona D.
- No es aceptable que se elija la actuación D3 en lugar de la D2 por razones económicas, cuando queda justificado que es mejor la D2.

Solicitud

- Las soluciones planteadas en el EI sí son necesarias, pero no suficientes para enfrentarse al problema de la movilidad como es debido. Debería profundizarse más sobre causas y efectos.
- La soluciones del EI van dirigidas hacia el tráfico de vehículos para la larga y media distancia. Debería estudiarse también el tráfico a corta distancia, para analizar el problema en conjunto.
- Las alternativas que se plantean en el EI deben ser revisadas, de manera que aunque pueda ser muy superior la cuantía de la inversión, propicien un incremento de los resultados que cabe esperar, en una proporción aún mayor.
- Se pide respeto absoluto al territorio en el caso de nuevas actuaciones, admisibles sólo cuando sean del todo imprescindibles.
- Se realice un nuevo Estudio de Impacto Ambiental.

Respuesta

- La elección de la actuación D3 en la zona D no se debe únicamente a razones económicas, sino también a la incertidumbre de cual será el trazado de la futura prolongación de la línea del tranvía,

tal como se explica en el EI. Obviamente, la actuación D3 no resuelve el problema actual del giro a la izquierda en la zona urbana de Molins de Rei.
- Las tres actuaciones planteadas en la zona D (D1, D2 y D3) son compatibles con la hipotética prolongación del tranvía, con los ajustes necesarios.
- Las tres actuaciones planteadas en la zona D (D1, D2 y D3) son compatibles con la hipotética conexión del nuevo vial proveniente del polígono El Pla (prolongación de la BV-2001), con los ajustes necesarios.
- El principal objetivo del EI son las vías de gran capacidad y la mejora de su conectividad. El sistema viario local y el transporte público, que tienen una gran importancia en la mejora de la situación actual, no son objeto directamente del EI, aunque se han considerado en cierta medida. El estudio de tráfico realizado ha considerado el tráfico local en algunos aspectos.
- Las actuaciones definidas se consideran justificadas por los problemas detectados en la red viaria.
- En la actuación C2 no se considera oportuno prescindir de las vías de "by-pass" para evitar sobrecargar las rotondas. La mayor ocupación de suelo se considera asumible.
- El EI no imposibilita la implantación de vías longitudinales en las riberas del Llobregat, para "movilidad alternativa".
- El Estudio de Impacto Ambiental se considera aceptable. Ninguno de los organismos medioambientales que han formulado alegaciones han informado desfavorablemente el EIA.
- El planteamiento global expuesto por el Consell Comarcal del Baix Llobregat parece contradictorio con las alegaciones presentadas por algunos ayuntamientos, que forman parte del propio Consell Comarcal.

4.11. Àrea Metropolitana de Barcelona. Entitat del medi ambient

Alegaciones

- Los colectores que figuran en los planos del estudio como "colectores de EMSSA" no están correctamente representados, pues están afectados por las obras del "Proyecto de Construcción de la Plataforma de la línea de Alta Velocidad Madrid – Barcelona - Frontera Francesa, tramo El Papiol - Sant Vicenç dels Horts". Este proyecto está actualmente en ejecución y, por tanto, no se dispone del as-built con los trazados modificados de los colectores.
- En el plano 03.6.8 se aprecia una posible afección de los nuevos viales a las instalaciones del saneamiento metropolitano de la zona.
- Esta información es orientativa y tendrá que ser ampliada y confirmada por los pertinentes trabajos de campo. Para cualquier aclaración al respecto, pueden ponerse en contacto con los responsables de mantenimiento de colectores de la Empresa Metropolitana (EMSSA)

Solicitud

- La información deberá ser ampliada y confirmada con los pertinentes trabajos de campo.
- En el caso de que hubiera afecciones en las instalaciones, deberá solicitarse permiso a la Entitat Metropolitana de Serveis Hidràulics i Tractament de Residus (EMSHTR) previamente a la ejecución de las obras.

Respuesta

- Para la redacción del proyecto constructivo se solicitará nuevamente información sobre las instalaciones de saneamiento y se realizarán los trabajos de campo necesarios. En el proyecto se detallarán las afecciones y las reposiciones necesarias. Se tendrán en cuenta las modificaciones de trazado de los colectores debido a las obras de la línea de Alta Velocidad.
- En caso de haber afecciones, antes de ejecutar las obras se solicitará el permiso correspondiente a la EMSHTR.

4.12. Direcció General del Patrimoni Cultural. Generalitat de Catalunya

Alegaciones

- En el Estudio de Impacto Ambiental, en el capítulo 3 (Descripción de las actuaciones), se describe el objetivo del estudio, que es paliar los problemas de congestión de tráfico y conectividad en algunas vías del ámbito de estudio.
- En el capítulo 4 (Estado inicial del medio ambiente), existe un punto dedicado al Patrimonio Cultural y Patrimonio Paleontológico, donde se incluye, entre otros aspectos, un inventario del Patrimonio Arqueológico y Arquitectónico y su protección.
- En el capítulo 5 (Análisis de alternativas), se describen las distintas alternativas, indicando que la alternativa 3 es la más favorable, aunque las diferencias ambientales de las tres alternativas planteadas son poco significativas.
- En el capítulo 6 (Descripción de impactos) se especifica la existencia de un yacimiento arqueológico *Riu Llobregat*, en el término municipal de Molins de Rei. También se documenta un elemento del patrimonio arquitectónico, el *Pont de Molins-Viaducte*, el cual se encuentra protegido por los restos de las cimentaciones encontradas.
- En el capítulo 7 (Evaluación de impactos y medidas correctoras) se considera que el impacto es compatible con el Patrimonio Cultural. Como medida correctora se realizará un seguimiento de las excavaciones, comunicando al Departament de Cultura cualquier hallazgo.
- En el estudio se especifica que se destinarán 25.440 euros para el Patrimonio Arqueológico.

Solicitud

Teniendo en cuenta que ningún bien del Patrimonio Cultural documentado queda directamente afectado, se considera adecuada la medida correctora recogida en el estudio (seguimiento arqueológico de las excavaciones por un técnico especializado, con autorización de la Direcció General de Patrimoni Cultural). La Direcció General de Patrimoni Cultural informa favorablemente el Estudio de Impacto Ambiental.

Respuesta

En el proyecto constructivo y en la posterior ejecución de las obras se tendrán en cuenta las medidas correctoras propuestas en el Estudio de Impacto Ambiental en relación al Patrimonio Cultural.

4.13. Direcció General del Medi Natural. Generalitat de Catalunya

Alegaciones

- La zona ocupada por el proyecto no está incluida en ningún espacio de interés natural ni en las áreas propuestas para ser incluidas en la red ecológica europea Natura 2000.
- En la zona de actuación o próxima a ésta existen los siguientes elementos naturales de interés (bosques de utilidad pública):

1. Identificador: B-28/B-1010
   Nombre del bosque: Ribes Llobregat
   Propietario: Generalitat de Catalunya
   Municipio: Pallejà
   Comarca: Baix Llobregat

2. Identificador: B-27/B-1009
   Nombre del bosque: Ribes Llobregat
   Propietario: Generalitat de Catalunya
   Municipio: El Papiol
   Comarca: Baix Llobregat

3. Identificador: B-37/B-1014
   Nombre del bosque: Ribes Llobregat
   Propietario: Generalitat de Catalunya
   Municipio: Sant Vicenç dels Horts
   Comarca: Baix Llobregat

4. Identificador: B-38/B-1015
   Nombre del bosque: Ribes Llobregat
   Propietario: Generalitat de Catalunya
   Municipio: Molins de Rei
   Comarca: Baix Llobregat

- Debido a la posible afectación a bosques de utilidad pública se deben comunicar las actuaciones propuestas a la Direcció General del Medi Natural, en relación a los bienes afectados a efectos de ocupación.
- El estudio de impacto ambiental califica como severo el impacto sobre las aguas subterráneas y superficiales del ámbito del proyecto, valorándose el resto de impactos como moderados o compatibles. Deberá realizarse un estudio hidrogeológico de detalle. Se requerirá informe favorable de la Agència Catalana de l'Aigua.

Solicitud

- La Direcció General del Medi Natural informa favorablemente sobre la viabilidad de la alternativa 3, siempre que se incorporen las medidas preventivas y correctoras siguientes:
  - Implantar soluciones constructivas que minimicen el impacto del nuevo viaducto sobre el río Llobregat.

- Estudiar la creación de nuevas zonas de recarga del acuífero en los terrenos entre los ramales de la actuación B2 que quedan sin ocupar directamente por la infraestructura viaria.
- Contemplar estructuras de contención a pie del terraplén en los terraplenes que comporten la ocupación de zonas de fragilidad alta, como por ejemplo las zonas de suelo agrícola protegido dentro del Parque Agrario del Baix Llobregat.
- Estudiar la necesidad de aplicar medidas correctoras dirigidas a reducir el impacto acústico sobre la población afectada por las actuaciones.

Respuesta

En la redacción del proyecto constructivo se tendrán en cuenta y se estudiarán detalladamente las medidas preventivas y correctoras indicadas por la Direcció General del Medi Natural.

4.14. Direcció General de Desenvolupament Rural. Generalitat de Catalunya

Alegaciones

- El estudio prevé una partida de 41.582 euros para reposición de la red de regadíos afectados.
- La alternativa 3 implica una menor agresión ambiental de la actuación.

Solicitud

- Se considera la actuación recomendable, y no afecta significativamente a ninguna actuación ni competencia del DARP en la zona. Se informa favorablemente el estudio.

Respuesta

En la redacción del proyecto constructivo se detallarán las afecciones a la red de regadío.

4.15. Comunitat d'Usuaris d'Aigües de la Vall Baixa i Delta del Llobregat

Alegaciones

- En el caso que estructuralmente las cimentaciones de algunas de las actuaciones tuvieran que ir ancladas en la zona saturada del acuífero de la Vall Baixa, las excavaciones necesarias interceptarán el nivel piezométrico. Para trabajar en seco se deberá equipar la zona de obras con un sistema de abatimiento del nivel freático, introduciendo el agua drenada nuevamente en el dominio público hidráulico.
- Las cimentaciones de la actuación B2 deberán dimensionarse para provocar la mínima afección posible al acuífero.
- Si alguna estructura interceptase el nivel piezométrico, se evaluará el efecto barrera que se pueda producir y se adecuará la estructura para minimizar el impacto.
- La METALL, organismo de la Agència Catalana de l'Aigua, en consenso con la Comunitat d'Usuaris, establecerá una red de control piezométrico y de calidad de las aguas subterráneas para controlar las afecciones que se puedan producir y evaluar el impacto.

- Se tendrá en cuenta el Anteproyecto de Balsas de Recarga al acuífero del Baix Llobregat, elaborado por la CUADLL. Una de las balsas de recarga se sitúa dentro del municipio de Molins de Rei y está muy próxima a una de las actuaciones previstas.
- La zona de obras presenta grandes rellenos antrópicos, algunos sin clasificar. Es conveniente caracterizarlos para evitar posibles lixiviaciones en el momento de realizar excavaciones, contaminando así las aguas superficiales y subterráneas. La CUADLL dispone de un inventario de rellenos antrópicos de la zona, que podrá ser consultado.
- Todo pozo afectado deberá sellarse según las prescripciones técnicas del ACA y bajo supervisión de un técnico de la CUADLL. Los pozos activos afectados deberán ser trasladados.

Solicitud

Que sean tenidas en cuenta las consideraciones anteriores (minimizar la afectación al acuífero, sellar correctamente los pozos afectados, caracterizar los rellenos antrópicos, etc.).

Respuesta

En la redacción del proyecto constructivo se tendrán en cuenta los aspectos señalados por la CUADLL, detallando las soluciones para minimizar el impacto de las obras en relación a las aguas subterráneas y superficiales. En el Estudio de Impacto Ambiental ya se valora como severo el impacto de las obras sobre las aguas subterráneas y superficiales y se proponen medidas correctoras.

4.16. Diputació de Barcelona. Xarxa de municipis

Alegaciones

- Algunas de las actuaciones planteadas en el EI afectan a carreteras gestionadas por la Diputació de Barcelona.
- La alternativa más favorable elegida por el Ministerio es la 3, que incluye las actuaciones B2, C2, D3 y E4.
- La actuación E4 consiste en mejoras en la red existente para mejorar su capacidad, sin modificar la distribución de flujos de tránsito, ya que no contempla nuevos movimientos. Actúa sobre el eje perpendicular al Llobregat, que se inicia en la intersección entre las carreteras BV-2002 y BV-2005, gestionadas por la Diputació, y finaliza en la rotonda del polígono "El Pla". Este eje está muy congestionado, motivado por su falta de capacidad, en especial de las rotondas que contiene, y provoca que las retenciones lleguen a la carretera BV-2002.
- La propuesta del EI desplaza la rotonda actual sobre la BV-2002, para desdoblar los dos carriles en dirección Sant Boi, desdoblamientos que permiten crear dos carriles directos que evitan el paso por la rotonda, y así la descongestionan.
- En la rotonda sobre la A-2, también se crean dos nuevos carriles directos, con las correspondientes obras de fábrica sobre el canal, que también harán el tráfico más fluido.
- Aunque la creación de los carriles directos propuestos disminuirá la entrada de vehículos a la rotonda, y por tanto mejorará la capacidad, puede no quedar del todo solucionado el problema en horas punta. La conexión de la variante de Cervelló a la autopista AP-2, también ayudará a la descarga de la rotonda de la BV-2002.

Solicitud

- Se informa favorablemente la solución que se propone, ya que se considera que mejorará el tránsito y el grado de congestión actual.
- Antes del inicio de los trabajos y con antelación suficiente se solicitará la preceptiva autorización a la Diputació de Barcelona.

Respuesta

- Con la nueva rotonda en la BV-2002 y los tres carriles directos planteados en ella se consigue una notable mejoría en la fluidez de la circulación, según los resultados del estudio de tráfico realizado (se pasa de un nivel F a un nivel B-C en todos los ramales, en hora punta).
- Se solicitará la preceptiva autorización a la Diputació de Barcelona antes de iniciar los trabajos.

5. RESUMEN DE ALEGACIONES

A continuación se expone un resumen de las alegaciones recibidas, con el objeto de tener una visión general de las mismas.

Las actuaciones propuestas en el Estudio Informativo son: B2-C2, D3 y E4. A continuación se resumen las principales alegaciones recibidas para cada una de ellas.

Actuación B2-C2

En general, la actuación B2-C2 (nuevo viaducto de conexión de la autovía A-2 con la autopista AP-2, entre Pallejà y Molins de Rei) se valora favorablemente por los distintos organismos.

El Ayuntamiento de Pallejà considera que la actuación B2 es negativa para su municipio por el impacto ambiental y por los posibles problemas de congestión de tráfico. El Consell Comarcal ve necesaria la conexión B2-C2, pero considera que la solución B2 no es aceptable por utilizar la rotonda de acceso a Pallejà para el tráfico de paso AP-2 – A-2.

Diversas alegaciones en relación a la actuación B2-C2 destacan la importancia de tomar las medidas correctoras necesarias en la ejecución del nuevo viaducto sobre el río Llobregat, para minimizar la afectación a las aguas superficiales y subterráneas (acuífero del Delta del Llobregat).

En cuanto a la actuación C2, un aspecto remarcado por varias alegaciones es el de proteger el entorno de la riera de Vallvidrera y el de minimizar la ocupación del enlace (planteando incluso la eliminación del "by pass" de la carretera C-1413).

Actuación D3

En el Estudio Informativo se plantean tres actuaciones en la zona D: actuaciones D1, D2 y D3. En el Estudio Informativo se elige la actuación D3 en una primera fase, con la posibilidad de desarrollar en el futuro la actuación D1 o D2.

La opinión general recogida en las alegaciones es que se considera mejor adoptar la actuación D2, en lugar de la D3 propuesta en el Estudio. La actuación D3 no resuelve el actual giro a la izquierda para incorporarse a la autopista en direcció Lleida.

La razón para esta elección se basa en que la actuación D2 permite adaptarse mejor al hipotético paso del tranvía del Baix Llobregat en el futuro y además permite una mejor conexión de un vial que una el enlace con el polígono El Pla (prolongación de la Via Llobregat).

La posibilidad del paso del tranvía y la conexión de un vial que una el enlace con el polígono El Pla son dos aspectos remarcados en distintas alegaciones y que refuerzan la elección de la actuación D2 en detrimento de la D3.

Una alegación repetida por varios organismos es la necesidad de contemplar en la zona D el paso de peatones y ciclistas hacia el otro margen del río, utilizando el puente actual de la N-340.

Actuación E4

La opinión general es favorable a desarrollar la actuación E4.

El Ayuntamiento de Molins de Rei propone modificar algo la solución para poder realizar el vial de conexión del polígono El Pla con el enlace de la zona D. La modificación consistiría en disponer un nuevo vial paralelo a la autopista entre el enlace de Sant Feliu y el enlace de Molins, anulando la actual salida de la autopista hacia Molins y utilizando la anterior salida de Sant Feliu.

Varias alegaciones consideran insuficiente la sección 1+1 del viaducto existente sobre el Llobregat, entre Sant Vicenç dels Horts y Sant Feliu.

En relación a la rotonda de la carretera BV-2002, el Ayuntamiento de Sant Vicenç dels Horts está en fase de modificación del planeamiento urbanístico (PGM), planteando una variante de la BV-2002, con una nueva rotonda. El Ayuntamiento de Santa Coloma de Cervelló indica que debería replantearse la solución en esta zona teniendo en cuenta las previsiones de crecimiento urbanístico del municipio en el entorno de la BV-2002.

Alegaciones de carácter general

En diversas alegaciones se comenta que el estudio de la movilidad en el ámbito del Baix Llobregat es un problema complejo en el que interaccionan el tráfico de paso con el local y que debe tenerse en cuenta también el transporte público y el transporte alternativo (bicicletas,...) para abordar el problema de una forma conjunta.

Otros aspectos generales recogidos en varias alegaciones, aunque algunos no sean objeto directamente del Estudio Informativo, son los siguientes:

- Reponer todos los caminos y accesos a fincas afectados.
- Tener en cuenta el carril Bus-VAO en la autopista B-23.
- Tener en cuenta la movilidad de peatones y ciclistas.

Barcelona, 16 de mayo de 2006

El Ingeniero Director del Estudio

Fdo.: Luis Bonet Linuesa

El Consultor

Fdo.: Sebastià Ribot Florit
TÉCNICA Y PROYECTOS, S.A. (TYPSA)