ANEJO Nº 1. ANTECEDENTES

ÍNDICE

1. ANEJO Nº 1. ANTECEDENTES 3

1.1. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS 3

1.1.1. DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL 3
1.1.2. TRAMITACIÓN DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN ORIGINAL 3
1.1.3. ADJUDICACIÓN DE LAS OBRAS 3
1.1.4. DESARROLLO DE LAS OBRAS 3
1.1.5. RESOLUCIÓN Y LIQUIDACIÓN DEL CONTRATO DE OBRAS 3
1.1.6. ORDEN DE ESTUDIO DEL PROYECTO DE TERMINACIÓN Y MODIFICACIONES 4
1.1.7. ADJUDICACIÓN REDACCIÓN DEL PROYECTO DE TERMINACIÓN 4

1.2. ANTECEDENTES TÉCNICOS 4

APÉNDICE Nº 1. DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL 5

APENDICE Nº 2. APROBACION ESTUDIO INFORMATIVO 10

APÉNDICE Nº 3. ADJUDICACIÓN DE LAS OBRAS 12

APÉNDICE Nº 4. ACTA COMPROBACION REPLANTEO 14

APÉNDICE Nº 5. APROBACIÓN MODIFICADO Nº 1 16

APÉNDICE Nº 6. RESOLUCIÓN DE LAS OBRAS 19

APÉNDICE Nº 7. ORDEN DE ESTUDIO 21

APENDICE Nº 8. MODIFICACIÓN DE LA ORDEN DE ESTUDIO 24

APENDICE Nº 9. SEGUNDA MODIFICACIÓN DE LA ORDEN DE ESTUDIO 27

APENDICE Nº 10. TERCERA MODIFICACIÓN DE LA ORDEN DE ESTUDIO 29

1. ANEJO Nº 1. ANTECEDENTES

1.1. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

1.1.1. DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

La Declaración de Impacto Ambiental del Estudio Informativo "Prolongación de la Autovía del Baix Llobregat. Tramo Ronda Litoral-Autopista A-16", se aprobó por resolución del 26 de mayo de 2003 y se publicó en el BOE nº145 de miércoles 18 de junio de 2003. Se incluye copia en el Apéndice nº1 del presente anejo.

1.1.2. TRAMITACIÓN DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN ORIGINAL

Con fecha 14 julio de 2003 (BOE de 2 de septiembre), se aprobó el Expediente de Información Pública y definitivamente el Estudio Informativo de clave EI.4-B-14, "Prolongación de la Autovía del Baix Llobregat. Tramo Ronda Litoral-Autopista A16", seleccionando como alternativa a desarrollar en el proyecto la denominada Alternativa 2. Se incluye dicha aprobación en el Apéndice nº2 del presente anejo.

El Proyecto de Construcción de las obras de PROLONGACIÓN DE LA AUTOVÍA DEL BAIX LLOBREGAT. TRAMO: RONDA LITORAL-AUTOPISTA A-16 fue aprobado por resolución del Secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento con fecha 18 de febrero de 2008 con un presupuesto de CINCUENTA Y UN MILLONES QUINIENTOS VEINTISIENTE MIL SEISCIENTOS SESENTA Y CINCO EUROS CON SETENTA Y CUATRO CÉNTIMOS (51.527.665,74€), IVA excluido y un importe de OCHO MILLONES DOSCIENTOS CUARENTA Y CUATRO MIL CUATROCIENTOS VEINTISEIS EUROS CON CINCUENTA Y DOS CÉNTIMOS (8.244.426,52€) en concepto de IVA (16%).

Con fecha 18 de septiembre de 2008 el Consejo de Administración de la SEITT autoriza la contratación de las obras, por el procedimiento abierto.

1.1.3. ADJUDICACIÓN DE LAS OBRAS

Con fecha 18 de febrero de 2008 el Consejo de Administración de SEITT, acordó adjudicar provisionalmente las obras del proyecto de referencia a la empresa CORSÁN-CORVIAM, CONSTRUCCIÓN, S.A. por un importe de TREINTA Y SIETE MILLONES SETECIENTOS NOVENTA MIL TRESCIENTOS NOVENTA EUROS CON CINCO CÉNTIMOS (37.790.390,05€), IVA excluido, con la cantidad de SEIS MILLONES CUARENTA Y SEIS MIL CUATROCIENTOS SESENTA Y DOS EUROS CON CUARENTA Y UN CÉNTIMOS (6.046.462,41€), en concepto de IVA (16%), resultando una baja del 26,66%. Con fecha 20 de enero de 2009 se elevó a definitiva dicha adjudicación. En el Apéndice nº3 se incluye copia de dicha adjudicación definitiva.

1.1.4. DESARROLLO DE LAS OBRAS

El acta de comprobación del replanteo se suscribió el 7 de agosto de 2009 con un plazo previsto de ejecución de 19,5 meses y, por tanto, con fecha de finalización de los trabajos el 22 de marzo de 2011. Se incluye en el Apéndice nº4 copia de dicha acta.

Con fecha 22 de diciembre de 2010 la Dirección de Obra elevó a la superioridad un informe propuesta de autorización para la redacción de la Modificación Nº1 de la obra.

Con fecha de 3 de febrero de 2011 se habilita una prórroga de 18 meses proponiéndose como fecha de terminación de las obras el 30 de septiembre de 2012.

Con fecha 21 de julio de 2011 se recibió el informe favorable sobre la propuesta de redacción de modificación, procedente de la Inspección General, en cumplimiento de lo dispuesto en la Orden de 21 de marzo de 2000 del Ministerio de Fomento.

Con fecha 10 de noviembre de 2011 se emite la autorización para redactar la Modificación Nº1 de la obra. Tras una revisión en profundidad del proyecto y los contactos mantenidos con las corporaciones locales implicadas, se comenzó la redacción del Proyecto Modificado nº1 que, con fecha 30 de marzo 2012 se aprueba económicamente, por un importe adicional líquido de 4.414.962,60€, lo que corresponde a un 9,90% sobre el presupuesto original. En el Apéndice nº5 se incluye la aprobación de dicho Proyecto Modificado.

De acuerdo con el Proyecto Modificado nº1 aprobado, la nueva fecha de finalización de los trabajos se fijó en el 30 de septiembre de 2012. De acuerdo con el nuevo programa de trabajos solicitado, la nueva fecha de finalización de los trabajos se fija el 30 de junio de 2016.

Las obras fueron objeto de suspensión temporal con fecha 1 de enero de 2013 por resolución general del Director General de SEITT, S.A. Dicha suspensión fue levantada con fecha 20 de marzo de 2014 según acta firmada por D. Ramón Juanola Subirana, Director de las Obras, y D. Marino Vivas Jiménez, representante del Contratista.

Se volvieron a suspender las obras el 29 de junio de 2016 según acta firmada por D. Ramón Juanola Subirana, Director de las Obras, y D. Marino Vivas Jiménez, representante del Contratista. Posteriormente se volvió a levantar la suspensión el 4 de abril de 2017.

1.1.5. RESOLUCIÓN Y LIQUIDACIÓN DEL CONTRATO DE OBRAS

El día 4 de abril de 2017 la contrata Isolux Corsan Corviam se declara en pre-concurso de acreedores y posteriormente el 4 de julio de 2017 en concurso de acreedores.

El día 27 de noviembre de 2017 el Consejo de Administración de SEITT (Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transportes Terrestres) resuelve la resolución del contrato de la obra por causas imputables a la empresa adjudicataria. En el Apéndice nº6 se incluye copia de dicha resolución.

En diciembre de 2017 se redacta el proyecto de liquidación de las obras valorándose en 31.955.881,54 € de ejecución por contrata con IVA (varios tipos), lo que supuso un importe adicional líquido respecto al proyecto vigente (modificado nº1) de 16.936.818,43 €, y un saldo de liquidación negativo (a favor del Estado) de 14.966.162,40 € (IVA incluido).

1.1.6. ORDEN DE ESTUDIO DEL PROYECTO DE TERMINACIÓN Y MODIFICACIONES

Con fecha 12 de abril de 2018, la Dirección General de Carreteras resolvió autorizar la Orden de Estudio para la redacción del "PROYECTO DE TERMINACIÓN DE LAS OBRAS DE LA PROLONGACIÓN DE LA AUTOVÍA DEL BAIX LLOBREGAT. TRAMO: RONDA LITORAL – AUTOPISTA A-16".

Con fecha 15 de octubre de 2018, la Dirección General de Carreteras autoriza la modificación de dicha orden de estudio a petición de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, que propone no incluir en el proyecto de terminación ciertas actuaciones que se encontraban incluidas en el proyecto original aprobado en 2008, que no se encuentran construidas, y no responden a actuaciones que puedan encuadrarse en necesidades propias de la funcionalidad de la Red de Carreteras del Estado, dando cumplimiento a la "Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, por el que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento". Concretamente, no se contemplan:

- Eje 59 desde la glorieta de Enkalene hasta el PK 0+080.
- Vaciado de la estructura 18 bajo la carretera C-31.
- Glorieta de Enkalene.
- Canal de drenaje paralelo al "Canal de la Derecha" por la Ronda de Ponent.
- Remodelación del enlace de Mas Blau.

Con fecha 22 de octubre de 2020, la Dirección General de Carreteras autoriza la modificación de dicha orden de estudio a petición de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, que propone recuperar esas actuaciones, basándose en un compromiso establecido en los años 90 con el Ayuntamiento de El Prat de Llobregat, además de encontrarse proyectadas en el proyecto original, y por tanto en las obras contratadas.

Con fecha 24 de mayo de 2021, a petición de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, se aprueba una nueva modificación incluyendo la mejora del enlace de la BV-2002 con la autovía A-2 en Sant Vicenç dels Horts, de manera que se pueda acometer primero la remodelación de este enlace y posteriormente desviar el tráfico por él para la ejecución del enlace de Sant Boi Norte.

Dicha modificación de la orden de estudio incluye, además, la necesidad de redactar un proyecto de trazado para realizar el trámite de información pública previsto en el artículo 12 de la vigente Ley de Carreteras y en la legislación de expropiación forzosa, en lugar de la redacción directa de un proyecto de construcción como estaba recogido en las órdenes de estudio anteriores.

Todas las órdenes de estudio aprobadas se incluyen en los Apéndices nº7, 8, 9 y 10 del presente anejo.

1.1.7. ADJUDICACIÓN REDACCIÓN DEL PROYECTO DE TERMINACIÓN

Con fecha 28 de junio de 2019 se procede a la firma del Encargo por el cual el Ministerio de Fomento (Dirección General de Carreteras) encarga a la Sociedad Mercantil Estatal INGENIERÍA Y ECONOMÍA DEL TRANSPORTE S.M.E. M.P., S.A. (INECO), adscrita a dicho Ministerio, la “Redacción del proyecto de terminación de las obras de la prolongación del Baix Llobregat. Tramo: Ronda Litoral-Autopista A-16”.

1.2. ANTECEDENTES TÉCNICOS

Los principales antecedentes técnicos a tener en cuenta en la redacción del presente proyecto son los siguientes:

- Proyecto de Construcción “Prolongación de la Autovía del Baix Llobregat. Tramo Ronda Litoral-Autopista A-16”, Clave: 49-B-4210 (febrero 2008).
- Proyecto Modificado nº1 (noviembre 2011).
- Solicitud de autorización de redacción del Complementario nº1 (julio 2015).
- Solicitud de autorización de redacción del Proyecto Modificado nº2 (febrero 2016).
- Proyecto de Liquidación (diciembre 2017).

Así mismo, se han facilitado por parte de la Dirección de Proyecto, los siguientes proyectos y documentos técnicos, con implicaciones en el diseño del proyecto actual:

- Proyecto constructivo del "Nuevo carril BUS y vía ciclista en la carretera C-245 entre Castelldefels y Cornellá de Llobregat" (Generalidad de Cataluña, junio 2018).
- Informe técnico de afecciones sobre la red de riego y drenaje de la Comunidad de Regantes del Canal de la Derecha del Río Llobregat (noviembre 2014).
- Proyecto de restauración préstamo I "P.I de Riera del Fonollar Norte" Sant Boi del Llobregat (CORSAN CORVIAM CONSTRUCCION S.A.).
- Proyecto de protección de la cimentación del puente sobre el río Llobregat (Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales, octubre 1972).
- Nota técnica "Estructura E-6 Reconstrucción del rastrillo de protección de la cimentación (CORSAN CORVIAM CONSTRUCCION S.A., mayo 2016).
- Estudio del comportamiento del río Llobregat en el entorno de Sant Boi con motivo de las obras de conexión entre la autovía A-2 y la autopista C-32 (Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, julio 2016).
- Modelización complementaria del tráfico. Corte previsto en la carretera BV-2002, a la altura de Sant Boi de Llobregat (Diputación de Barcelona, mayo 2016).

APÉNDICE Nº 1. DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

alternativa seleccionada (la número 2), mostrando su disconformidad con la alternativa 3, pese a no haber sido seleccionada, por razones técnicas, funcionales y jurídicas.

La Asociación de Vecinos de Xunqueira, Mesoiro e Vio indica la afección a viviendas en el p.k. 1+556, pidiendo que se desplace el trazado unos metros al este. Señala que la carretera dividirá el lugar de Mesoiro en dos partes. Solicita que se prolongue el viaducto del origen del trazado para reducir los muros previstos.

La Asociación de Vecinos Os Anxos señala el efecto barrera de la autopista en el p.k. 1+200, solicitando un paso en esta zona, y pide que se prolongue el viaducto del origen del trazado para reducir los muros previstos, que se valore en su justa medida las expropiaciones y que se estudien en detalle los accesos y pasos entre el p.k. 0+000 y 2+500. En un segundo escrito se manifiesta en contra de la aprobación de la alternativa 2 por dividir el lugar de Las Rañas, por suponer la desaparición del camino Villeiras, de Las Rañas a la iglesia y cementerio de San Cristóbal das Viñas y por obligar al derribo de una casa.

Entre las alegaciones particulares destaca la comunidad de propietarios del Polígono de Comercio Mayorista de La Coruña (POCOMACO) y siete alegantes más, empresas situadas en esta zona, que solicitan principalmente que el vial VG-03 se conecte al viario principal en el entorno del p.k.1+200 y que se desvíe el viaducto situado sobre el edificio de usos múltiples hacia el noreste. Otros diez alegantes se refieren a intereses particulares.

12191 *RESOLUCIÓN de 26 de mayo de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo «Prolongación de la Autovía del Baix Llobregat. Tramo: Ronda Litoral-Autopista A-16».*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de Junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaria General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Prolongación de la autovía del Baix Llobregat. Tramo: Ronda Litoral - autopista A-16» se encuentra comprendido en el apartado a) del grupo 6, «proyectos de infraestructuras» del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió, en noviembre de 1997, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, la memoria-resumen del estudio informativo «Prolongación de la autovía del Baix Llobregat. Tramo: Ronda Litoral - autopista A-16», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 27 de Abril de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas. La relación de organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado, n.º 42, de 18 de febrero de 2002, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha septiembre de 2002, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II incluye los datos esenciales del estudio informativo.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El anexo IV es un resumen del resultado del trámite de información pública.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001 de 8 de mayo, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental, sobre el estudio informativo «Prolongación de la autovía del Baix Llobregat. Tramo: Ronda Litoral autopista A-16».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada, estudiadas las soluciones propuestas en el estudio informativo y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización de la alternativa 2, propuesta por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle, como en las fases de construcción y explotación, se deberán observar los acuerdos del Convenio de colaboración entre el Ministerio de Medio Ambiente y el Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña para el seguimiento medioambiental de un conjunto de infraestructuras en el Delta del Río Llobregat, según Resolución 18996 de 26 de septiembre de 2001, así como las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental que no se opongan a la presente declaración y se deberá tener en cuenta, además, lo siguiente:

1. *Protección y conservación de los suelos y la vegetación*

1.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

1.2 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a los 2 metros, con objeto de facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico. En el proyecto constructivo se definirán las zonas de taludes que se restaurarán con tierra vegetal para su posterior revegetación.

1.3 La alternativa incorpora el cruce del río Llobregat, el cual se encuentra claramente antropizado. Como medida destinada a la protección de la escasa vegetación autóctona presente en el cauce, se reducirá al máximo la circulación de maquinaria por el cauce, y una vez finalizada la obra, se procederá a la limpieza total de las superficies afectadas, así como a la restauración y revegetación de las mismas en caso de ser afectadas.

1.4 Al quedar sin función ciertos tramos de calzada, y para evitar el deterioro ambiental que ello supone, se incluirá en el proyecto de construcción el capítulo correspondiente a demolición de firmes y recuperación de suelo útil, comprendiendo todas las superficies que se encuentren en la misma situación.

2. *Protección del sistema hidrológico e hidrogeológico*

2.1 Con el fin de no inducir riesgos sobre el sistema hidrológico existente en la zona, no se ubicarán parques de maquinaria ni instalaciones auxiliares de obra en aquellas zonas que puedan afectar a dicho sistema, ya sea directamente o por escorrentía o erosión.

Se dispondrán balsas de decantación en la zona de instalaciones y parque de maquinaria, así como barreras de retención de sedimentos en el tramo del trazado que discurre próximo al río Llobregat.

2.2 Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre las aguas superficiales. El agua que salga de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua y barrancos, siempre que no se sobrepase el valor establecido por la legislación vigente relativa

a los vertidos y requerirá autorización del órgano competente del Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña.

2.3 De acuerdo con la legislación vigente, se definirán las medidas necesarias para la adecuada gestión y tratamiento, en su caso, de los aceites, combustibles, cementos y cualquier otro residuo sólido procedente de las zonas de instalaciones auxiliares. En ningún caso se verterán dichos residuos al terreno o a los cursos de agua, y se preverán las medidas a adoptar en caso de vertidos accidentales.

2.4 Se reducirá al mínimo la circulación de maquinaria por el cauce. Asimismo se procederá a la restauración posterior del cauce atravesado, tanto morfológica como ecológicamente, en una longitud aguas arriba y aguas abajo del mismo que supere ampliamente la franja de afección estricta.

2.5 Considerando que el acuífero del valle del Baix Llobregat es una importante fuente de agua potable para Barcelona y sus alrededores, en ningún caso se situarán las instalaciones en zonas calificadas como vulnerables a la contaminación de las aguas subterráneas y se colocarán, asimismo barreras de retención de vertidos fluidos en las líneas de contacto entre suelos de vulnerabilidad baja y media y en las de media con alta.

3. *Prevención del ruido*

3.1 Antes del inicio de las obras se realizará un estudio acústico que desarrolle las medidas de protección acústica necesarias para conseguir que se alcancen los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Dicho estudio incluirá:

Definición de la situación de ruido de partida y estimación de los niveles reales de ruido durante la fase de explotación.

Definición de las zonas en las que se considere necesaria la colocación de sistemas para disminuir los impactos ocasionados por el previsible incremento de los niveles sonoros.

Diseño de las medidas adecuadas para conseguir que el ruido producido por la puesta en servicio de la nueva vía no sobrepase los niveles considerados como admisibles.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos, originados por el proyecto, serán los establecidos en la Resolución de 30 de octubre de 1995, del Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña, reguladora del ruido y las vibraciones, medidos a dos metros de la fachada, y para cualquier altura de las edificaciones, y que son los que siguen:

Zonas residenciales:

Leq (de 7 a 23 horas) menos que 65 dB (A).
Leq (de 23 a 7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 75 dB (A).
Leq (de 23 a 7 horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 55 dB (A).
Leq (de 23 a 7 horas) menor que 45 dB (A).
Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:
Leq (de 7 a 23 horas) menor que 55 dB (A).
Leq (de 23 a 7 horas) menor que 55 dB (A).

En las zonas en las que, como resultado de los estudios de inmisión sonora, se concluya que los niveles de Leq son ya superiores a los valores guía establecidos, las medidas correctoras se diseñarán para evitar que los niveles de ruido actual sean superados en más de 3 dB (A) en la situación resultante del proyecto.

3.2 Durante las obras, se utilizará maquinaria de obra homologada según el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, que regula las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas al aire libre.

Se realizarán las inspecciones técnicas y las operaciones de mantenimiento necesarias para que dicha maquinaria no supere las especificaciones del mencionado Real Decreto.

Se emplearán silenciadores en compresores, motores, perforadoras, etc...

Se establecerá el horario de realización de las obras de 7 a 23 horas, y la justificación adecuada para aquellas actividades de obra que sea necesario llevar a cabo durante el periodo nocturno, por motivos de seguridad, generación de otros impactos, o causas de fuerza mayor.

4. *Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico*

4.1 El proyecto de construcción deberá incluir el resultado de una prospección arqueológica intensiva a lo largo de la traza, y en anchura suficiente, que abarque también zonas auxiliares como vertederos, áreas de instalaciones, accesos, etc. Dichos trabajos arqueológicos deberán estar suscritos por un arqueólogo competente, previa presentación de un programa detallado de intervención y de la autorización del mismo por parte del Departamento de Cultura de la Generalidad de Cataluña.

4.2 Asimismo, en el programa de vigilancia ambiental se contemplará el seguimiento de las labores de movimiento de tierras, así como la supervisión de los trabajos arqueológicos por parte de dicho organismo competente, siendo seguidos los procesos previos y de proyecto por un arqueólogo autorizado.

4.3 Ninguna de las actuaciones proyectadas afecta a yacimientos arqueológicos catalogados o inventariados en la actualidad, ni a sus perímetros de protección. En caso de aparición de restos o yacimientos no inventariados, se ejecutarán las actuaciones arqueológicas que en su momento dicte el citado Departamento de Cultura de la Generalidad de Cataluña.

5. *Localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares*

5.1 Se emplearán únicamente aquellas zonas de préstamo, canteras y graveras que dispongan de la preceptiva autorización y contengan el consiguiente proyecto de restauración. En caso contrario, se deberá presentar la documentación necesaria ante la autoridad ambiental competente para su pertinente evaluación de impacto ambiental.

5.2 La ubicación de los vertederos destinados a albergar los materiales sobrantes de la excavación no se podrá establecer en:

Puntos de interés geológico o geomorfológico.
Zonas bióticas de interés singular.
Zonas de afección a los yacimientos arqueológicos.
Aluviales de los ríos existentes en la zona afectada.

El emplazamiento de los vertederos se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. El estudio mencionado anteriormente contemplará las posibilidades de reutilización de esos sobrantes para otros fines y contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos.

5.3 El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano de localización de todas las instalaciones auxiliares de obra, así como de las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

6. *Protección de la fauna*

Con el fin de proteger la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera se adoptarán las siguientes medidas:

6.1 Se adecuarán los sistemas de drenaje previstos en el estudio informativo para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos sin perder su funcionalidad original. La ubicación de dichos pasos se determinará en los proyectos constructivos en coordinación con el órgano competente del Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña, a partir de un estudio sobre los pasos naturales a lo largo del trazado. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas. Respecto a las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

6.2 Con objeto de minimizar la afección sobre la laguna de agua dulce del Prat, humedal artificial permanente, se coordinará con el Ayuntamiento de El Prat de Llobregat la redefinición del cerramiento y la incorporación de los viales abandonados, y otros zonas que queden sin uso específico, a este espacio de interés didáctico y ambiental.

7. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística*

7.1 Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, desarrollando lo esbozado en el estudio de impacto ambiental con el grado de detalle

necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El proyecto considerará toda la longitud de actuación del trazado (desmontes, terraplenes, obras de fábrica), así como áreas de vertedero, préstamos si es que son necesarios, viario de acceso a la obra, parque de maquinaria y otras instalaciones temporales.

7.2 Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de la zona tenidos en cuenta en el estudio de impacto ambiental. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén será preferentemente, y siempre que sea técnicamente viable, 3H: 2V, de modo que sea posible su revegetación. En cualquier caso, los desmontes no serán superiores a 1H: 2V, salvo que se produzca un impacto por la ocupación del suelo que no compense las ventajas de taludes más tendidos.

7.3 Se elaborará, en el proyecto constructivo, un plan de gestión de tierra vegetal en el que se contemplará la retirada selectiva de la capa más superficial del suelo en los movimientos de tierras, que tras su acopio y mantenimiento, se reutilizará en la restauración vegetal del trazado y de las superficies ocupadas por las instalaciones temporales utilizadas en la fase de construcción.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación del entorno. Se evitará el empleo de especies exóticas, en especial aquellas de carácter invasor.

7.4 Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán, espacial y temporalmente, con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

7.5 Una vez finalizadas las obras, se procederá a la retirada de todos los residuos que se hubieran producido, y a la limpieza general de todas las superficies que hayan sido afectadas por las obras. A continuación se procederá al extendido de la tierra vegetal, para realizar las labores de revegetación que se definan en le proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.

8. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial*

8.1 Durante la construcción y explotación de la autovía se asegurará, mediante el diseño de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, debiendo señalizarse adecuadamente todos los desvíos provisionales que se produzcan en la fase de obras.

En concreto, el proyecto constructivo contemplará las medidas oportunas para el mantenimiento del tráfico y la minimización de las posibles alteraciones que se puedan ocasionar sobre las carreteras actualmente en servicio: C-245, BV-2002, B 201, C-246, B202 y la autopista A-16.

Se repondrán además todos los caminos y carreteras afectados por el desarrollo de la obra.

8.2 Se garantizará durante la construcción y explotación de los nuevos carriles la continuidad del funcionamiento de los servicios interceptados (red de saneamiento, red de abastecimiento, líneas eléctricas, líneas telefónicas, etc,...)

8.3 Dado que en el estudio informativo no se han considerado las posibles vías pecuarias presentes en el entorno del trazado previsto, el proyecto de construcción incorporará, en coordinación con los Servicios Territoriales de Barcelona del Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Generalidad de Cataluña, un inventario de las vías pecuarias existentes en la franja de ocupación de la infraestructura, de los caminos de acceso y de las superficies destinadas a acoger las instalaciones auxiliares, préstamos y vertederos.

En el caso de la existencia de vías pecuarias y de su afección, se planteará la reposición de las mismas de forma que se garantice el mantenimiento de sus características y su continuidad, siguiendo las orientaciones establecidas por la Administración competente.

9. *Seguimiento y vigilancia*

9.1 Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, así como de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en el condicionado de esta declaración y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observase que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental tanto en la fase de construcción como en la de explotación.

9.2 En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y periodo de su emisión. Para ello el programa detallará, para cada factor ambiental objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.
Actuaciones derivadas del control.
Lugar de la inspección.
Periodicidad de la inspección.
Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
Parámetros sometidos a control.
Umbrales críticos para esos parámetros.
Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Secretaría General de Medio Ambiente a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

9.3 La Dirección General de Carreteras, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

9.4 El Programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

Antes del inicio de las obras:

Plan de seguimiento ambiental, para la fase de obras, presentado por la Asistencia Técnica a la Dirección de Obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo.

Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras:

Medidas sobre la protección de los suelos y la vegetación a que se refiere la condición 1.

Medidas de protección hidrológica, a que se refiere la condición 2.

Resultado del seguimiento arqueológico de las obras, a que se refiere la condición 4.

Medidas de protección para la población en la explotación de zonas de préstamos y vertederos, a que se refiere la condición 5.

Medidas de protección para la fauna, a que se refiere la condición 6.

Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 8.

Antes de la emisión del Acta de recepción de las obras:

Informe sobre la aplicación de las medidas de protección de los suelos y la vegetación a que se refiere la condición 1.

Informe sobre la aplicación de las medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 2.

Informe sobre la ejecución de las medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio arqueológico y cultural realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre el emplazamiento de canteras, zonas de préstamo si es que existen, vertederos e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 5.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna, realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 6.

Informe sobre las medidas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 7.

Informe sobre la reposición de caminos y vías pecuarias y sobre la continuidad de los servicios existentes realmente mantenidos a que se refiere la condición 8.

Plan de Seguimiento Ambiental para la fase de explotación.

Anualmente y durante tres años, a partir de la emisión del Acta de recepción de las obras:

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 3.

Informe de la eficacia de las medidas expuestas en la condición 6.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 7.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Del examen de esta documentación por parte de la Secretaría General de Medio Ambiente podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración.

10. *Documentación adicional*

La Dirección General Carreteras del Ministerio de Fomento remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Medidas relativas a la protección de suelos y vegetación a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 2.

Estudio de previsión de ruido, y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 3.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado a que se refiere la condición 4.

Emplazamiento de préstamos si es que existen, vertederos e instalaciones auxiliares, y, en su caso, estudio específico de nuevos emplazamientos con cartografía de zonas de exclusión, a que se refiere la condición 5.

Medidas relativas a la protección de la fauna a que se refiere la condición 6.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 7.

Medidas relativas al aseguramiento del tráfico y los servicios existentes durante la fase de construcción y la de explotación a que se refiere la condición 8.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 9.

11. *Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras*

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas protectoras y correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la memoria y anexos correspondientes, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos; sus exigencias técnicas en el pliego de prescripciones técnicas, y su definición económica en el documento de presupuesto del proyecto. También se valorarán y proveerán los costes derivados del plan de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa seleccionada, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección general de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.
Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.
Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.
Informe del órgano ambiental de la Generalidad de Cataluña.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/86 de 28 de junio, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 26 de mayo de 2003.—El Secretario general, Juan del Álamo Jiménez.

ANEXO I

Resumen de las consultas previas sobre el impacto ambiental del estudio informativo

Respuestas recibidas

Los organismos, entidades y particulares consultados, a los que se remitió la memoria-resumen, han sido los siguientes:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza.	
Delegación del Gobierno de Barcelona.	
Demarcación de Costas de Cataluña	X
Departamento de Industria y Energía de la Generalidad de Cataluña.	
Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Generalidad de Cataluña	X
Departamento de Cultura de la Generalidad de Cataluña.	
Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña	X
Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña.	
Departamento de la Presidencia de la Generalidad de Cataluña.	
Institut Recerca i Tecnología Agroalimentaria.	
Diputación Provincial de Cataluña.	
Instituto Tecnológico Geominero de España	X
Consejo de Investigación y Desarrollo del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.	
Delegación del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.	
Instituto de Ecológica Urbana.	
Cátedra de Ecología de la Facultad de Biología.	
Cátedra de geología Dinámica y paleontología de la Facultad de Geología.	
Departamento de Ciencias Ambientales de la Universidad de Girona.	
Departamento de Ecología de la Facultad de Ciencias (Campus de Bellaterra).	
Facultad de Geografía e Historia.	
Ayuntamiento de Barcelona.	
Ayuntamiento de Cornellá de Llobregat.	
Ayuntamiento de Sant Boi de Llobregat	X
Ayuntamiento de L'Hospitalet de Llobregat.	
Ayuntamiento de Sant Joan Despí	X
Ayuntamiento de el Prat de Llobregat.	
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X
C.O.D.A.	
AEDENAT.	
S.E.O.	
ADENA.	
F.A.T.	
Consejo Ibérico para la Defensa de la Naturaleza.	
Accio Ecologista. Viure Sense Nuclears.	
DEPANA.	
Fundación Ecomediterránea	X
Grup D'estudis de la Natura «Andrias».	
Alternativa verde - M.E.C (Coordinadora del Baix Llobregat).	
Centro de Ecología y Proyectos Alternativos (C.E.P.A.).	
CODEN.	
Collectiu Ecologista D'alzinia.	
Grup de Natura del Club Muntanyen.	
Asociación Vida Sana.	
Fundación Carles Pi I Suñer de Estudis Autonomics.	
Fundación CIDOB.	
Fundación Roca Gales.	

Del contenido de las respuestas recibidas, cabe destacar desde el punto de vista ambiental, los siguientes aspectos:

La Demarcación de Costas de Cataluña observa que el trazado de la autovía no tiene incidencia en el Dominio Público Marítimo Terrestre, por lo que no aporta sugerencias.

El Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Generalidad de Cataluña considera más adecuada desde el punto de vista ambiental la opción que ocupa la margen izquierda del río. Señala varios errores

presentes en la memoria-resumen con respecto a hidrología, climatología, espacios naturales protegidos y flora y vegetación.

Asimismo, indica que el estudio de impacto ambiental deberá prestar especial atención a las actuaciones que afecten directamente al río Llobregat. Además, deberá de tener en cuenta los proyectos de revegetación que ya se están llevando a cabo junto a este río, respetando al máximo las plantaciones.

Considera que las medidas correctoras deberán incluir la plantación de árboles de ribera autóctonos del Baix Llobregat, sugiriendo plantaciones laterales arboladas que mejoren la calidad paisajística y disminuyan el impacto sónico.

Finalmente indica que es básico que el estudio de impacto ambiental valore de manera real y objetiva todos los parámetros ambientales y socioeconómicos afectados por el proyecto.

El Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña considera que deben desarrollarse con gran detalle en el estudio de impacto ambiental todos los aspectos que puedan interaccionar con los valores medio ambientales más relevantes y frágiles de la zona, como son la fauna, la vegetación o el paisaje, para valorarlos, evitarlos y/o corregirlos en la redacción del proyecto principal.

Señala que en lo concerniente a la actuación sobre el río Llobregat, se debe definir una actuación que minimice la colocación de estructuras rígidas o semirrígidas. Indica además que en lo concerniente a la restauración, se mantendrán las directrices definidas aguas arriba del puente de Molins, a saber:

Construir la escollera en tramos discontinuos para evitar la linealidad.

Evitar realizar plantaciones siguiendo la linealidad de la canalización, y asociar la irregularidad a la alternancia de especies.

Reducir al máximo la afectación a las superficies con tapiz herbáceo a consecuencia de los movimientos de tierra para evitar la erosión.

Indica además la necesidad de definir una solución que contemple la reserva de suelo prevista para la futura construcción de la línea ferroviaria de alta velocidad.

El Instituto Tecnológico Geominero de España indica que el acondicionamiento hidráulico del río Llobregat debería contar con su propio estudio de impacto.

Sobre la autovía de Llobregat, indica que el estudio de impacto debería centrarse en los niveles de ruido de zonas urbanas o urbanizables de los trazados previstos, y en caso de suelos agrícolas en la calidad de los suelos afectados. También llama la atención sobre la posible afección de las infraestructuras proyectadas a la recarga del acuífero, y a la necesidad de mediadas que eviten la posible contaminación del mismo por perdidas de aceite u otros vertidos.

Sobre el condicionamiento hidráulico del río, además de indicar que debería contar con su propio estudio de impacto ambiental para poder establecer las adecuadas medidas para la recuperación ambiental del río y sus márgenes, se hace referencia a las especies protegidas existentes en la zona, y la posible afección sobre ellas de las obras y de los cambios de uso de suelo derivados del proyecto. Considera que sería necesario analizar el estado de estas poblaciones para establecer las medidas correctoras o alternativas de gestión adecuadas para la recuperación de los hábitats tras la obra.

Por otro lado, aduce a la importancia de la gestión de residuos durante la fase de construcción para la protección de las aguas superficiales y subterráneas.

El Ayuntamiento de Sant Boi de Llobregat aporta soluciones de tipo estructural sobre los enlaces y conexiones de la autovía que afectan a sus términos municipales. En el aspecto ambiental, indica la necesidad de realizar un estudio hidráulico completo de río Llobregat entre Martorell y la desembocadura del mismo.

El Ayuntamiento de Sant Joan Despí comienza con sugerencias sobre conexiones e infraestructuras. En un segundo punto, hace hincapié en impacto sonoro que puede provocar la nueva infraestructura, y en las soluciones necesarias para ello.

Indica también el necesario tratamiento y acondicionamiento del río para evitar problemas con los colectores, inundaciones en grandes avenidas y colapso en los sistemas de saneamiento.

Señala que el plano correspondiente a usos del suelo no se encuentra actualizado, y que en este plano ha de figurar el sector de aproximadamente 30 ha de actual desarrollo entre el casco antiguo de la población y el cinturón litoral y el impacto que sobre este nuevo sector urbano produciría el presente proyecto.

La Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental expone que comunicará a sus asociados el contenido de la memoria-resumen recibida para que aporten al respecto las alegaciones pertinentes a título propio.

La Fundación Ecomediterránea considera muy positiva la rectificación del trazado de la autovía en el tramo desde Sta. Coloma de Cervelló hasta la zona del Prat de Llobregat respecto a las propuestas iniciales.

Argumenta que es necesario un estudio detallado de los impactos ambientales del nuevo trazado para verificar que no corte canales naturales de drenaje hacia el río ni corredores biológicos y para buscar las medidas correctoras que impidan el efecto barrera. Propone que la ampliación de la autovía sirva para unificar otros servicios como los eléctricos o de comunicaciones, para aliviar los espacios agrícolas, fluviales y naturales de ellos.

Considera que la ejecución de planes parciales del plan de infraestructuras hace que sean imprevisibles los impactos ambientales sobre la totalidad del territorio, y adjuntan las alegaciones al plan de infraestructuras del Delta del Llobregat que se presentó en su momento.

ANEXO II

Resumen del estudio informativo

El área de estudio dentro de la que se enmarca el trazado propuesto, se desarrolla en su totalidad dentro de la franja asociada al Delta de río Llobregat.

El proyecto se plantea en solución a tres necesidades fundamentales:

Habilitar una nueva conexión entre el corredor del Llobregat y la autopista A-16.

Remodelación de los accesos a Sant Boi de Llobregat.

Completar los accesos a el Prat de Llobregat.

Por tanto, su trazado debe conectar la prolongación de la autovía del Baix Llobregat, a la altura del enlace de Cornellà, con la autopista A-16 y la Pata sur.

Se plantean dos alternativas para cumplir los objetivos propuestos, que se pasan a describir:

Alternativa 1:

Parte del actual Enlace de Cornellà, donde se propone la adecuación de los carriles que dan entrada al núcleo de Sant Boi de forma que permitan la duplicación del viaducto sobre el río Llobregat. Esto supone la ampliación de un carril por sentido de la actual estructura sobre el Llobregat y la ejecución de los entronques con el enlace de Cornellà.

Al otro lado del río, el nuevo viario discurre sobre el actual enlace norte de Sant Boi, y propone unos metros más al sur, un enlace en forma de glorieta elíptica inferior. Este «enlace Sant Boi norte 1», y una pequeña glorieta al oeste del primero (enlace Sant Boi norte 2), permitirán y optimizarán los movimientos permitidos por el antiguo enlace de Sant Boi:

Con el ramal que se dirige en dirección noroeste, se repone la carretera BV-2002 y se conecta mediante una nueva glorieta elevada «enlace Sant Boi norte 2», localizada al norte del núcleo de Sant Boi de Llobregat, con las carreteras locales de Sant Boi así como con la carretera BV-2002.

Con el ramal que se desarrolla en dirección Suroeste, se consigue conectar con el viario actualmente existente, correspondiente a la carretera C-245.

El tronco de la nueva autovía se desarrolla a partir del enlace elíptico descrito, siendo la variante del actualmente existente el cual es objeto de demolición. Este nuevo vial alcanza el nuevo enlace de Sant Boi sur - autovía A-16, a la altura de la carretera B-201.

La remodelación del actual enlace de la conexión con la A-16 y la carretera B-201, consiste en la demolición del actual enlace y la ejecución de uno nuevo dotado de una glorieta superior, así como la modificación del movimiento A-16 - Sant Boi (Dirección Cornellà), incluyendo un nuevo ramal que permite el movimiento de salida desde Sant Boi hacia Barcelona por la Pata sur.

Se prevé completar el enlace del Prat de la Pata sur a través de la ejecución de una vía de servicio que, paralela a la autovía, cruce la actual C-246 para conectar con la mencionada localidad. Dará acceso al Prat de Llobregat por su margen suroeste, conectará directamente la zona comercial existente con la Pata sur y separará los tráficos de agitación de los de largo recorrido.

Por otra parte se remodelará el actual enlace existente en el límite Pata sur - carretera B-202 a la altura de la zona de Mas Blau, a través de una nueva glorieta.

Alternativa 2:

Coincide con la alternativa anterior en el enlace de Cornellà, discurriendo desde ese punto en dirección sur por el término municipal de Sant Boi de Llobregat rodeando la población del mismo nombre.

Amplia también el actual viaducto sobre el río Llobregat en un carril por sentido, y a continuación propone un enlace de nueva construcción (enlace Sant Boi norte 1), en forma de glorieta circular a desnivel con ramales de entrada y salida directos al nuevo tronco de autovía, que permite los siguientes movimientos:

Con el ramal que se dirige en dirección noroeste se repone la carretera BV-2002 y conecta mediante una nueva glorieta elevada (enlace Sant Boi norte 2) con las carreteras locales de Sant Boi y con la carretera BV-2002. A diferencia de la alternativa 1, este nuevo ramal pasa mediante una obra de fábrica bajo el tronco de la nueva autovía, en las inmediaciones del puente de Cornellà y da acceso a la fábrica de Padacar situada al noreste del enlace. La obra se prolonga unos 30 metros desde el pie del talúd, permitiendo la continuidad de los futuros carriles bici que atravesarán el río y asegurando una cierta permeabilidad y paso del corredor verde, desde la zona de equipamientos hacia el paseo fluvial y el cauce del río.

El ramal suroeste conecta con el viario actualmente existente a través de una glorieta situada en el cruce de la actual C-245 y la calle Zaragoza. Este ramal presenta una sección tipo boulevard de 2+2 carriles y mediana de ocho metros de anchura.

El ramal sureste da acceso al nuevo vial perimetral del parque agrario, el cual prevé el paso bajo la autovía hacia el polígono industrial.

A diferencia con la alternativa 1, el eje de la autovía se dirige con dirección sudeste a encontrar el viario actualmente existente de la C-245. Además, los ramales de entrada y salida del enlace de Sant Boi norte 1 se incorporan al tronco sumando un carril más por sentido hasta llegar al enlace existente entre la C-245 y la B-201.

El nudo B-201 - Conexión Sant Boi - Cornellà no se modifica, sólo se rematan los entronques con los ramales existentes. Se modifica la salida de la rotonda interior de la Avenida Marina hacia el enlace de la A-16 dirección Sitges, adaptándose a la nueva pasarela peatonal que garantiza la continuidad y el paso franco desde la zona comercial hacia la pastilla de nuevos equipamientos prevista por el Ayuntamiento de Sant Boi, que se formará entre la calle Zaragoza y la nueva vía.

Se incluye la conexión de la B-201 con la A-16 mediante sendos ramales directos, así como la ejecución de un nuevo ramal que permita el acceso a Sant Boi desde la Pata sur.

Se plantea además la remodelación del actual enlace sobre la autopista A-16 que da acceso a la zona comercial de Alcampo, de forma que se permite la salida de la zona de Sant Boi sur para acceder tanto a al autopista A-16 (e indirectamente a la Pata sur) como al nuevo tronco de conexión con el cinturón litoral (Cornellà).

También se prevé completar el enlace del Prat de la Pata sur a través de la ejecución de una vía de servicio que dará acceso al Prat de Llobregat por su margen suroeste. En este caso no discurre paralela a la autovía, sino que se concibe como una vía diagonal de doble sentido que une la nueva glorieta de conexión del sector de Ponent del Prat, el enlace de la C-246 y el enlace del Prat de Pata sur. Para mejorar el acceso al centro comercial se proponen dos nuevas glorietas situadas en los extremos del actual ramal bidireccional de acceso; la primera enlaza con una nueva vía diagonal y la segunda con la actual calzada lateral de la carretera C-246.

Como previsión a una doble conexión con el sector de Ponent del Prat y poder conectar la nueva glorieta situada en la vía diagonal con la calle del Roure, se modifica la rasante de la autovía elevándola, sin llegar a afectar la obra de fábrica sobre las vías del ferrocarril. Con ello, se cumplirán varios objetivos:

Los viales darán acceso a el Prat de Llobregat por su margen suroeste, además de permitir todos los movimientos entre la zona central de el Prat de Llobregat, la autovía de Castelldefels, la Pata sur y la carretera B-201 (indirectamente la A-16).

Separará los tráficos de agitación de los de largo recorrido.

Permitirá dotar de un acceso cómodo y adecuado al centro comercial.

Por otra parte se remodelará el actual enlace existente en el límite Pata sur - carretera B-202 a la altura de la zona de Mas Blau, a través de una nueva glorieta.

Definidas las alternativas se pasa a la valoración individualizada de las mismas y su posterior comparación. Desde el punto de vista ambiental y económico, se afirma que la alternativa 2 es la opción seleccionada.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio, en sus epígrafes, se estructura con arreglo a lo establecido en el Reglamento de evaluación de impacto ambiental en su Artículo 7, desarrollando un inventario ambiental sobre el medio ambiente, el medio físico y el socioeconómico.

La zona de estudio se encuentra de manera íntegra en la comarca del Baix Llobregat, en una franja localizada fundamentalmente en la margen derecha del Llobregat entre las poblaciones de Sant Boi de Llobregat y el Prat de Llobregat, que abarca en su interior un área periurbana dedicada mayoritariamente a cultivos.

A continuación se realizará una breve descripción del contenido del estudio de impacto ambiental, dividiendo dicha descripción en los capítulos más relevantes del estudio.

Inventario ambiental

Se recogen a continuación las principales características ambientales de la zona en la que se enmarca la actuación para cada uno de los elementos del medio analizados.

Geológicamente, la zona se ubica en su totalidad sobre los suelos cuaternarios recientes que constituyen el tramo final del valle del río Llobregat y el borde norte del delta correspondiente. El valle del Llobregat, de origen tectónico, atraviesa en esta zona el sector central de la Cordillera Litoral, encontrándose rellenado por depósitos sedimentarios de edad Terciaria y Cuaternaria.

Con respecto a la hidrología superficial, el río Llobregat es el elemento principal, existiendo además toda una red de canales de riego y de drenaje que suministran y recogen los excedentes de riego. La hidrología subterránea de la cuenca del Llobregat está constituida por un sistema de acuíferos entre los que cabe destacar el acuífero de la Cubeta de Sant Andreu, el del Valle Bajo y los acuíferos profundo y superficial del Delta del Llobregat. Estos acuíferos son de gran importancia, ya que de ellos se extraen recursos para el suministro urbano, industrial y agrícola de la zona y especialmente de Barcelona.

En el estudio de la vegetación se analiza en primer lugar la vegetación potencial, que se encuentra representada por el encinar típico litoral con durillo, y en las zonas del margen del río, la vegetación de ribera se compone de olmedas, sargales y alamedas. Respecto a la vegetación actual, que guarda escaso parecido con la potencial, se distinguen seis tipologías; la propia de restos de bosque de ribera, la de prados secos próximos a márgenes de ríos, la de escollera, la vegetación de huertos, campos de cultivo y márgenes de acequias, la vegetación de taludes y superficies asociadas a viales y enlaces, y la asociada a zonas periurbanas.

El estudio de la fauna realiza un inventario de las comunidades faunísticas potenciales y actuales, y posteriormente analiza los distintos hábitats y las especies presentes en cada uno de ellos. En general, la fauna está constituida por especies oportunistas y cosmopolitas, con poca importancia desde el punto de vista biogeográfico, siendo en general las comunidades pobres en especies e invadidas por especies alóctonas con las que compiten.

En el estudio del paisaje, de forma general, se trata de un paisaje agrícola, de llanura aluvial, profundamente influenciado por su proximidad a los núcleos urbanos de Sant Boi de Llobregat, Cornellà de Llobregat y el Prat de Llobregat.

Las áreas de protección cercanas al área de estudio son, las incluidas en la ZEPA, que corresponden con las reservas naturales de Remolar Filipines y la Ricarda-Ca l'Arana, la laguna de la Murtra, el espacio conocido como Els Regerons, las marismas de Can Sabadell, los pinares litorales del Prat, Viladecans y Gavá, y el propio río Llobregat. Dentro del área de estudio, sólo se encuentran presentes dos enclaves de interés, el río Llobregat, actualmente muy degradado, y los espacios agrícolas, también amenazados por el desarrollo urbano e industrial.

Se incluye un estudio socioeconómico en el que se estudia la demografía, actividades económicas y usos del suelo de los municipios localizados en la zona de actuación.

En el análisis del patrimonio histórico hay que destacar la presencia en la zona de restos paleolíticos, prerromanos, romanos y medievales. No se afecta en el área del proyecto ninguno de los elementos patrimoniales identificados y cartografiados.

Se analiza también en la descripción del medio actual, la climatología, la calidad atmosférica, la situación fónica y el planeamiento.

Identificación y valoración de impactos

El estudio de impacto se realiza para las dos alternativas estudiadas, identificando las posibles alteraciones para cada factor del medio, tanto para la ejecución como para la explotación.

La metodología del estudio de impacto ambiental se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de eva-

luación de impacto ambiental y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

Realiza una valoración cualitativa de los impactos distinguiendo cuatro categorías: compatible, moderado, severo y crítico. Son las que siguen:

La alteración sobre la climatología se considera, para ambas alternativas, compatible.

Tanto para la fase de construcción como para la de explotación, se considera el impacto sobre la calidad atmosférica compatible para las dos alternativas.

Con respecto a la situación fónica, se considera un impacto moderado para ambas alternativas.

El impacto sobre la geología y geotecnia, se considera compatible para las dos alternativas.

Sobre la hidrología superficial y subterránea (recarga y contaminación del acuífero), el impacto se considera compatible para las dos alternativas.

El impacto sobre la vegetación se considera moderado para la alternativa 1 y compatible para la alternativa 2.

Para la fauna, tanto en fase de obras como en fase de explotación, el impacto se considera compatible para las dos alternativas.

Con respecto al paisaje, el impacto sobre la alternativa 1 se considera moderado y sobre la alternativa 2 compatible.

Dado que no se afecta a ninguno de los espacios protegidos presentes en la zona, el impacto sobre ellos se considera nulo.

Sobre la socioeconomía, se considera un efecto general positivo sobre ambas alternativas, y en relación con la afección sobre el suelo agrario, el impacto de la alternativa 1 es moderado y para la alternativa 2 compatible.

El impacto sobre el patrimonio histórico-artístico es inexistente.

Respecto al planeamiento, para ambas alternativas el impacto se considera compatible.

Medidas correctoras

El estudio incluye una propuesta de medidas correctoras destinadas a paliar los impactos causados, a lo largo de la construcción y explotación de la autovía, sobre cada uno de los factores del medio.

Plan de Vigilancia Ambiental

Los principales puntos de seguimiento y control se establecen como sigue:

Comprobación de la consideración y adopción en su caso de las medidas de restauración definidas en el documento.

Valoración de todas las modificaciones que sean introducidas durante la fase de obras, diseñando nuevas medidas correctoras en caso de ser necesario.

Cumplimiento para cada una de medidas de restauración de lo que sea establecido en el pliego de prescripciones técnicas particulares del proyecto de construcción.

Realización del seguimiento del cumplimiento de los condicionados ambientales que se describen para la fase de explotación.

ANEXO IV

Relación de alegantes y síntesis del contenido de las respuestas recibidas de la información pública del estudio

Durante el período de información pública se han presentado un total de treinta y nueve (39) alegaciones; 10 de instituciones y administraciones públicas, 5 de empresas y asociaciones y 24 de particulares. El listado es el siguiente:

Organismos e instituciones:

1.1 Ministerio de Fomento: Dirección General de Ferrocarriles.
1.2 Generalidad de Cataluña: Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Direcció General de Carreteres.
1.3 Generalidad de Cataluña: Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Secretaria per a les Actuacions Concertades.
1.4 Generalidad de Cataluña: Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca; Direcció General de Desenvolupament Rural.
1.5 Área metropolitana de Barcelona: Entidad de Medio Ambiente.
1.6 Diputación de Barcelona: Red de Municipios (Xarxa de municipios).
1.7 Consell Comarcal del Baix Llobregat.
1.8 Ayuntamiento del Prat de Llobregat.
1.9 Ayuntamiento del Boi de Llobregat.
1.10 Parc Agrari del Baix Llobregat.

Asociaciones y empresas:

2.1 Pacadar S.A.
2.2 Miguel Siñol Parellada, representante estación de servicio «Oasis».
2.3 Depana (Lliga per a la Defensa del Patrimonio Natural).
2.4 Unió de Pagesos de Catalunya al Baix Llobregat.
2.5 Catalana d'Espais Verds, S.L.

Particulares:

3.1 Antoni Agusti Arnal.
3.2 Jaume Bosch Fontana.
3.3 Albert Bou Cantarell.
3.4 Pedro Bou Puges.
3.5 Albert Bou Samsó.
3.6 Jaume Carol Colominas.
3.7 Josep Casas i Carbonell.
3.8 Eulàlia Farré Mate.
3.9 Joan Fisas Pares.
3.10 María Teresa Font Graña.
3.11 Francesc Herrero Navarra.
3.12 Llorenç Mas Folgueroles (1).
3.12 Llorenç Mas Folgueroles (2).
3.13 Esteve Masplá Carbonell.
3.14 N'Antoni Mestres Cortes.
3.15 Pedro Preguezuelo Jurado.
3.16 Joan Pugés Balanyá (1).
3.16 Joan Pugés Balanyá (2).
3.17 Francesc Ros Mestres.
3.18 Joan Rovira Portillo.
3.19 Lluis Solanes Cisneros.
3.20 Miquel Tramunt Ribas.
3.21 Josep Viles Raventos.
3.22 Manel Villar Pagés.

Los alegantes que aportan aspectos medioambientales son los siguientes:

Alegación 1.3 presentada por el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalidad de Catalunya, alega que en el enlace a Sant Boi Sur, se resolverá la continuidad del camino agrícola existente.

Alegación 1.4 presentada por el Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca. Direcció General de Desenvolupament Rural de la Generalidad de Cataluña, considera más recomendable la segunda alternativa, y apunta que la mayoría de los terrenos afectados son de tipo rural y que el proyecto facilitará el acceso al parque agrario de la comarca. Recomiendan el máximo respeto y protección a los intereses de los titulares agrícolas afectados.

Alegación 1.5 presentada por el Área metropolitana de Barcelona: Entidad de Medio Ambiente alega que no se ha tenido en cuenta la afección a la riera Salinas, tanto en el aliviadero situado aguas abajo de la A-16, como en el trasvase de la misma hacia la riera Roja. También indica que se deberán adoptar las oportunas precauciones para evitar afecciones a la red de colectores del plan de saneamiento metropolitano durante la ejecución de las obras.

Alegación 1.7 presentada por el Consell Comarcal del Baix Llobregat, considera que el estudio de impacto ambiental de la autovía debería analizarse conjuntamente con el impacto del ferrocarril de alta velocidad.

Señala que el estudio informativo adolece de un tratamiento extremadamente superficial de los temas relacionados con el medio (natural y humano), los impactos previsibles y las medidas correctoras.

Indica que la red viaria no quedará completa hasta que no exista un paso a diferente nivel entre los sectores agrarios NE y SO que permita el paso franco a los vehículos agrarios y que empalme con la red de caminos rurales existentes.

Expone que los trabajos de desarrollo del estudio informativo tendrán que cuidar de no producir ninguna alteración en el ámbito del espacio fluvial bajo el puente de la C-245, ni en el río ni en su ribera.

Alegación 1.8 presentada por el Ayuntamiento del Prat de Llobregat, indica que se debe de tener en cuenta la afección a la balsa del Prat en el estudio de impacto ambiental ya que es el lugar de mayor concentración de especies, alegando que la glorieta que produce la afección es innecesaria y existen soluciones alternativas.

Indica que debe arreglarse la incomunicación de los dos sectores agrícolas que quedan a los dos lados de la B-201, tal y como también lo solicita el Parc Agrari del Baix Llobregat.

Señala que el impacto sobre la fauna no se puede considerar solamente compatible ya que la fauna pierde definitivamente su hábitat, además del efecto barrera que se provoca.

En las medidas correctoras, se debería tener en cuenta la emisión de gases de maquinaria durante la construcción, y el incremento d contaminación cuando se ponga en servicio la nueva vía.

Alegación 1.10 presentada por Parc Agrari del Baix Llobregat, indica la afectación a la red actual de caminos agrícolas y públicos, debiéndose corregir los impactos siguientes:

Reposición del camino ocupado, situándolo al margen de la nueva vía si no existe un camino alternativo preexistente con suficiente capacidad.

Creación de nuevos caminos en el margen de la nueva infraestructura conectando la red existente con la red viaria local o carretera.

Acondicionamiento de los puntos de conexión de la red de caminos con las carreteras que conducen a los núcleos urbanos.

Sugiere que para solucionar el problema de accesibilidad de vehículos lentos para la comunicación de las zonas agrícolas de la Ribera y la Marina por las carreteras y rotondas de la solución adoptada, se construya un paso elevado sobre la C-32 en la forma y el punto que debidamente analizado resulte más factible.

Considera que las canalizaciones de riego y drenaje no están suficientemente contempladas en el estudio informativo.

Señala que las instalaciones auxiliares de la obra deben situarse fuera de las zonas agrícolas del Parc Agrari, para no afectar la calidad agronómica del suelo, y que las expropiaciones debería afectar a toda la parcela sin dejar restos de las mismas.

Aporta medidas correctoras para cada una de las alegaciones expuestas.

Alegación 2.1 presentada por Pacadar S.A., cuya propiedad se encuentra dentro del trazado previsto por el proyecto, solicita la modificación del trazado o en caso contrario la expropiación total de los terrenos si el proyecto se aprueba.

Alegación 2.2 presentada por Miguel Siñol Parellada, representante estación de servicio «Oasis», solicita una indemnización por el cese de la actividad como consecuencia de la opción seleccionada o una permuta de terreno por otro donde pueda mantener esta actividad.

Alegación 2.3 presentada por DEPANA (Lliga per a la Defensa del Patrimonio Natural), solicita que se le comunique todo procedimiento administrativo relativo con este estudio.

Alegación 2.4 presentada por la niUó de Pagesos de Catalunya al Baix Llobregat, propone que el trazado se aproxime a la actual carretera para que afecte al menor número de fincas agrícolas posible. Resalta que el proyecto de información pública no contempla la afección de la red de caminos agrícolas, creando un gran impacto con la interrupción de los mismos, y propone la inclusión en el proyecto de los caminos:

Uno paralelo a la nueva infraestructura que cruce el río y conecte con el camino de la Bomba, tanto para vehículos agrícolas como para grandes camiones, y que conecte por el otro lado con el camino de la Ribera.

En el enlace con la Pata sur es necesario diseñar una solución más adecuada para el tráfico agrícola, ya que la rotonda propuesta no es la solución más adecuada.

Un camino paralelo a la C-32. En este enlace se ocupan los actuales caminos agrícolas. Se han de reponer todos los caminos ocupados, adosados a la nueva infraestructura.

Indica que las parcelas que queden cortadas por el trazado de la carretera requerirán la reposición de los sistemas de regadío. También señala que el nuevo enlace que se construirá en la C-32 provoca un gran impacto en las fincas agrícolas de ese lado, y sugiere que sería menor si el trazado fuera adyacente a la autopista.

Apunta la necesidad de un paso elevado sobre la C-32, a la altura de Cal Penyasco para unir las dos zonas que quedan incomunicadas del Parc Agrari. Finalmente indica que las instalaciones auxiliares de la zona han de situarse fuera de las zonas agrícolas del Parc Agrari para no afectar a la calidad agronómica de las explotaciones.

Alegación 2.5 presentada por Catalana d'Espais Verds, S.L. considera necesario habilitar un acceso en condiciones para la circulación de vehículos de gran volumen para la viabilidad del vivero de planta ornamental de venta al público, con acceso actual por el camino del Penyasco.

Propone que el trazado se aproxime a la actual carretera para que afecte al menor número de fincas agrícolas posible.

Indica que el proyecto de información pública no contempla la afección de la red de caminos agrícolas, creando un gran impacto con la interrupción de los mismos, y propone la inclusión en el proyecto de los caminos:

Uno paralelo a la nueva infraestructura que cruce el río y conecte con el camino de la Bomba, tanto para vehículos agrícolas como para grandes camiones, y que conecte por el otro lado con el camino de la Ribera.

En el enlace con la Pata sur es necesario diseñar una solución más adecuada para el tráfico agrícola, ya que la rotonda propuesta no es la solución más adecuada.

Un camino paralelo a la C-32. En este enlace se ocupan los actuales caminos agrícolas. Se han de reponer todos los caminos ocupados, adosados a la nueva infraestructura.

Indica que las parcelas que queden cortadas por el trazado de la carretera requerirán la reposición de los sistemas de regadío. También señala que el nuevo enlace que se construirá en la C-32 provoca un gran impacto en las fincas agrícolas de ese lado, y sugiere que sería menor si el trazado fuera adyacente a la autopista.

Apunta la necesidad de un paso elevado sobre la C-32, a la altura de Cal Penyasco para unir las dos zonas que quedan incomunicadas del Parc Agrari. Finalmente indica que las instalaciones auxiliares de la zona han de situarse fuera de las zonas agrícolas del Parc Agrari para no afectar a la calidad agronómica de las explotaciones.

Alegaciones 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.9, 3.10, 3.11, 3.12, 3.13, 3.17, 3.18, 3.19, 3.20, 3.21, presentadas por Antoni Agusti Arnal, Jaume Bosch Fontana, Albert Bou Cantarell, Pedro Bou Puges, Albert Bou Samsó, Jaume Carol Colominas, Joan Fisas Pares, María Teresa Font Graña, Francesc Herrero Navarra, Llorenç Mas Folgueroles (1), Llorenç Mas Folgueroles (2), Joan Pugés Balanyá (1), Joan Pugés Balanyá (2), Francesc Ros Mestres, Joan Rovira Portillo y Lluis Solanes Cisneros, coinciden en todos sus puntos con la presentada por la Unió de Pagesos de Catalunya al Baix Llobregat.

Alegación 3.7 presentada por Josep Casas i Carbonell, coincide con la presentada por la Unió de Pagesos de Catalunya al Baix Llobregat, añadiendo que el tramo de carretera previsto entre los puntos A y B se podría suprimir y mejorar el camino de Can Jover y Can Penyasco que ya existen.

Alegaciones 3.8, 3.15 y 3.16 presentadas por Eulàlia Farré Mate, Pedro Preguezuelo Jurado y Joan Pugés Balanyá coinciden con la presentada por la Unió de Pagesos de Catalunya al Baix Llobregat, añadiendo la puntualización realizada en la alegación 3.7 por Josep Casas i Carbonell, y alegando que hace un año se redactó un proyecto para sustituir el actual vial, que no se ejecutó nunca y fue sustituido por el que se encuentra ahora en información pública, y que si se vuelve a expropiar un terreno que ya se expropió, se debe compensar esta nueva expropiación con los terrenos del vial que se liberará.

Alegación 3.14 presentada por N'Antoni Mestres Cortes, recoge las alegaciones expuestas por la Unió de Pagesos de Catalunya al Baix Llobregat, añadiendo que el proyecto afecta a una superficie muy grande de su vivero de palmera, que la actividad utiliza camiones grandes para transportar estas plantas, que en los planos no se observa un acceso en condiciones para estos vehículos y que de ninguna manera el acceso ha de hacerse por la parte de atrás de la propiedad, ya que no podrían girar los vehículos especiales. Indica que le mejor acceso a la propiedad sería un vial que fuera desde la rotonda hasta la misma paralela a la nueva infraestructura con un espacio suficiente para el giro de vehículos, o sino mantener el acceso por el antiguo vial.

Alegación 3.22 presentada por Manel Villar Pagés, recoge las alegaciones expuestas por la Unió de Pagesos de Catalunya al Baix Llobregat, añadiendo que el trazado afectará a su explotación de plantas, y a la balsa e invernadero, lo cual puede afectar muy negativamente a la viabilidad de su negocio, y que no se observa con claridad como será el acceso a su explotación.

12192 *RESOLUCIÓN de 26 de mayo de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autopista de Peaje Cartagena-Vera (Murcia y Almería)», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de determinadas obras, instalaciones y actividades.

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Autopista de peaje Cartagena-Vera (Murcia y Almería)», se encuentra comprendido en el punto 1.º del apartado a) del grupo 6 (proyectos de infraestructuras) del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

APENDICE Nº 2. APROBACION ESTUDIO INFORMATIVO

B. OTROS ANUNCIOS OFICIALES

MINISTERIO DE HACIENDA

Anuncio de la Delegación de Economía y Hacienda en Álava referente a la investigación de tres parcelas en el término municipal de Armiñón.

La Dirección General del Patrimonio del Estado ha acordado iniciar expedientes de investigación para determinar la titularidad de tres fincas en el término municipal de Armiñón, en Álava, que se describen a continuación:

Primera: Parcela 1.275 del polígono 1 de Armiñón, con una superficie de 222,84 metros cuadrados. Linda: Al norte, con parcela 256 de Carlos Olano López de Ondategui. Sur, parcela 253 de Alfredo Fernández de Larrea Fernández de Larrea. Este, carretera. Oeste, parcela 256 de Carlos Olano López de Ondategui y parcela 253 de Alfredo Fernández de Larrea Fernández de Larrea.

Segunda: Parcela 254 del polígono 1 de Armiñón, con una superficie de 279,47 metros cuadrados. Linda: Al norte, sur y este, con parcela 256 de Carlos Olano López de Ondategui. Oeste, carretera.

Tercera: Parcela 1.276 del polígono 1 de Armiñón, con una superficie de 883,93 metros cuadrados. Linda: Al norte, con parcela 255 de Teodoro Alaña Molinuevo y parcela 254 de titularidad desconocida. Sur, parcela 254 de titularidad desconocida y parcela 260 de Justo Salazar Ruiz de Loizaga. Este, parcela 255 de Teodoro Alaña Molinuevo y parcela 260 de Justo Salazar Ruiz de Loizaga. Oeste, parcela 254 de titularidad desconocida y carretera.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 20 y siguientes del Reglamento para la aplicación de la Ley del Patrimonio del Estado (Decreto 3588/1964, de 5 de noviembre. BOE número 276), se pone en conocimiento de todos aquellos que pudieran alegar algún derecho sobre las fincas descritas que disponen de un plazo de un mes, contado a partir de los quince días siguientes a la publicación de este anuncio, para presentar en la Sección de Patrimonio de esta Delegación de Economía y Hacienda en Álava, sita en la calle Olaguibel, 7 de Vitoria-Gasteiz, la documentación acreditativa de los derechos que en su caso fueran alegados.

Vitoria-Gasteiz, 22 de agosto de 2003.—El Delegado de Economía y Hacienda en Álava, Eduardo Yepes Echevarría.—40.355.

MINISTERIO DE FOMENTO

Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras por la que se aprueba el expediente de Información Pública y definitivamente el Estudio Informativo «Prolongación de la Autovía del Baix Llobregat. Tramo: Ronda Litoral-Autopista A-16». De clave EI-4-B-14. Provincia de 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, 33, 34 y 35 del vigente Reglamento de Carreteras (1812/1994, de 2 de septiembre).

2.° Aprobar el expediente de información pública del estudio informativo: «Prolongación de la Autovía del Baix Llobregat. Tramo: Ronda Litoral-Autopista A-16», Clave técnica EI4-B-14 y definitivamente el mismo, seleccionando como alternativa a desarrollar la alternativa dos del estudio informativo. Esta alternativa tiene un presupuesto de ejecución por contrata estimado es de 31.47 M€.

3.° En las fases posteriores, de proyecto y ejecución de la obra, se cumplirán las prescripciones de aplicación de la Declaración de Impacto Ambiental y las siguientes:

3.1 No se incluirá en el Proyecto de Construcción la glorieta de acceso a un Centro Comercial, con objeto de no afectar a la laguna artificial de El Prat de Llobregat.

3.2 Todas las reposiciones de caminos, accesos y servidumbres se realizarán tratando de minimizar las afecciones a los afectados.

La presente resolución pone fin a la vía administrativa, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 109.c) de la Ley de Règimen 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 julio de 2003.—El Excmo. Sr. Ministro de Fomento, P.D. (Resolución Delegación de Atribuciones 30-05-1996), el Excmo. Sr. Secretario de Estado de Infraestructuras, Benigno Blanco Rodríguez.

Barcelona, 6 de agosto de 2003.—Mercedes Fernández Arauzo, Habilitadora pagadora.—40.745.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

Anuncio de Confederación Hidrográfica del Guadiana referente al levantamiento de actas de ocupación por la expropiación forzosa para la realización de las obras del proyecto de defensa contra avenidas de los arroyos Rivillas y Calamón (adicional).

El Real Decreto-Ley 9/1998, de 28 de agosto, aprueba y declara de interés general la obra de «Defensa contra avenidas de los arroyos Rivillas y Calamón», llevando implícito la de utilidad pública a los efectos previstos en los artículos 9, 10, 11 de la Ley de 16 de diciembre de 1954, de Expropiación Forzosa y la de urgencia, a los efectos de la ocupación de los bienes afectados a que se refiere el artículo 52 de la citada Ley.

En cumplimiento de lo preceptuado en los artículos 52 de la Ley de Expropiación Forzosa, de 16 de diciembre de 1954, y el 56 y siguientes de su Reglamento, se convoca a los propietarios afectados para el levantamiento de las correspondientes actas previas de ocupación, que tendrá lugar el próximo día 15 de septiembre de 2003, a las ocho horas y treinta minutos, en el Ayuntamiento de Badajoz (Badajoz). No obstante lo anterior, si algún afectado así lo solicita, el citado levantamiento se producirá en los propios terrenos a expropiar.

A dicho acto podrán asistir los afectados personalmente o bien representados por una persona debidamente autorizada, para actuar en su nombre. Aportarán la documentación acreditativa de la titularidad de los bienes objeto de expropiación (certificado del Registro de la Propiedad, escritura pública o fotocopias compulsadas de esos documentos, así como los recibos del IBI de los dos últimos años, o fotocopias compulsadas de los mismos). Los afectados pueden hacerse acompañar a su costa de Perito y Notario, si lo estiman oportuno.

Según el artículo 56.2 del Reglamento de la Ley de Expropiación Forzosa de 26 de abril de 1957, las personas que se consideren afectadas podrán formular por escrito, ante esta Confederación, hasta el momento del levantamiento de la actas previas a la ocupación, alegaciones a los solos efectos de subsanar posibles errores que se hayan podido producir al relacionar los bienes afectados.

La relación de propietarios afectados se encuentra expuesta en el tablón de edictos del Ayuntamiento citado.

Badajoz, 20 de agosto de 2003.—El Secretario general, Diego de la Cruz Otero.—40.319.

Anuncio de la Confederación Hidrográfica del Norte sobre información pública del anteproyecto de la estación de tratamiento de agua potable del sistema Aramo-Quirós del abastecimiento de agua a Oviedo. T.M. de Ribera de Arriba (Asturias). Clave: 01.333.379/2011 y de los terrenos, bienes y derechos necesarios para su ejecución.

Por Resolución de la Dirección General de Obras Hidráulicas y Calidad de las Aguas de fecha 31 de Julio de 2003, fue autorizada la incoación del expediente de Información Pública correspondiente al «Anteproyecto de la estación de tratamiento de agua potable del sistema Aramo-Quirós del abastecimiento de agua a Oviedo. T.M. de Ribera de Arriba (Asturias)». Clave: 01.333.379/2011.

Se inicia el citado expediente por medio del presente anuncio.

La solución que se contempla en el Anteproyecto es, en esencia:

La construcción de una estación de tratamiento de agua potable de 1.500 litros/seg.

Incluirá los procesos unitarios de preozonización, coagulación– floculación, decantación, ozonización intermedia, filtración y poscloración.

APÉNDICE Nº 3. ADJUDICACIÓN DE LAS OBRAS

MINISTERIO
DE FOMENTO

Ministerio de Fomento
30 ENE. 2009
Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
ENTRADA 425

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE CONSTRUCCIÓN

MINISTERIO DE FOMENTO
REGISTRO GENERAL
000826 28.01.09
07 REGISTRO DE SALIDA

O F I C I O

S/REF

N/REF. **49-B-4210**

FECHA **26 de enero de 2009**

ASUNTO

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL
ESTADO EN CATALUÑA
C/ de la Marquesa, 12
08003 BARCELONA

ASUNTO: Comunicación Adjudicación Definitiva de las obras:
"Prolongación de la Autovía del Baix Llobregat. Tramo: Ronda Litoral-Autopista A-16".
Adjudicatário: CORSÁN-CORVIAM, CONSTRUCCIÓN, S.A.

Adjunto se remite, para su conocimiento y efectos oportunos, copia de la resolución de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A. (SEITT).

EL JEFE DEL ÁREA DE PLANEAMIENTO, PROYECTOS Y OBRAS.

Fdo: Juan Ubeda Flores.

PASEO DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID
TEL.: 91 5978231
FAX.: 91 5978539

SCAM

seitt SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE

SOCIEDAD ESTATAL DE
INFRAESTRUCTURAS DEL
TRANSPORTE TERRESTRE, S.A.
Salida Nº 2009/S0019
21/01/2009 18:07

O F I C I O

S/REF. 49-B-4210

N/REF. 20081030-C

FECHA 21 de enero de 2009

ASUNTO Comunicación Adjudicación Definitiva

DESTINATARIO

MINISTERIO DE FOMENTO
Dirección General de Carreteras
Subdirector General de Construcción
Sr. D. Manuel Bruno Romero
Despacho B-701
Paseo de la Castellana, 67
28071 Madrid

La Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A. con fecha 20/01/09, ha acordado la adjudicación definitiva de las obras del proyecto "PROLONGACIÓN DE LA AUTOVÍA DEL BAIX LLOBREGAT. TRAMO: RONDA LITORAL-AUTOPISTA A-16". a la empresa:

CORSÁN-CORVIAM, CONSTRUCCIÓN, S.A.

Por un importe de TREINTA Y SIETE MILLONES SETECIENTOS NOVENTA MIL TRESCIENTOS NOVENTA EUROS CON CINCO CÉNTIMOS (37.790.390,05 €) IVA excluido y por la cantidad de SEIS MILLONES CUARENTA Y SEIS MIL CUATROCIENTOS SESENTA Y DOS EUROS CON CUARENTA Y UN CÉNTIMOS (6.046.462,41 €) en concepto de IVA (16 %) y un plazo de ejecución de DIECINUEVE MESES Y MEDIO (19,50).

Lo que se comunica a los efectos previstos en el art. 135.3 y 4 de la L.C.S.P.

El DIRECTOR ADMINISTRATIVO

Nº 00203
SUBDIRECCION GENERAL DE CONSTRUCCION
22 ENE. 2009
ENTRADA

Fdo. José Manuel Dorrego Iglesias

C/ JOSÉ ABASCAL, 4. 4ª
28003-MADRID
NIF A84475571
TEL.: 915918629
FAX.: 915918630

APÉNDICE Nº 4. ACTA COMPROBACION REPLANTEO

MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

DEMARCACIÓN
DE CARRETERAS
DEL ESTADO
EN CATALUÑA

ACTA DE COMPROBACION DEL REPLANTEO

OBRAS DEL PROYECTO: PROLONGACION DE LA AUTOVIA DEL BAIX LLOBREGAT.
TRAMO: RONDA LITORAL - AUTOPISTA A-16. PROVINCIA DE BARCELONA
CARRETERA A-2 (Autovía)
TRAMO: RONDA LITORAL - AUTOPISTA A-16
CLAVE: 49-B-4210/
PROVINCIA DE: BARCELONA

Personados en el terreno afectado por las obras el siete (7) de agosto (8) de dos mil nueve (2009), el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos D. Ramón Juanola Subirana que suscribe, como Director de las obras del proyecto de referencia, adscrita a la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña y D. Álvaro Manchado Mayayo como representante de la empresa adjudicataria de las obras, procedieron a efectuar la comprobación del replanteo previo a la licitación del proyecto referido.

Como resultado de la comprobación del replanteo efectuada, se tiene que la obra a realizar coincide geométricamente con la definida en el proyecto aprobado, no encontrándose diferencias apreciables que puedan dificultar la ejecución de la misma.

Así mismo se manifiesta que se dispone de los terrenos necesarios para ejecutar las obras. No obstante, las fincas reservadas para préstamos en el proyecto no han sido expropiadas todavía.

Se hace constar también que se han localizado algunos servicios afectados no contemplados en el proyecto, y en particular la obra se encuentra afectada por la línea de Alta Velocidad "Madrid – Zaragoza – Barcelona – Frontera Francesa, tramo: Roda de Barà – Barcelona, subtramo: Sant Joan Despí – Sant Boi de Llobregat".

El representante de la empresa manifiesta su conformidad con el replanteo efectuado así como a las observaciones reflejadas en la presente Acta.

En vista de ello el Ingeniero Director de las obras da al Contratista la orden de iniciación de las mismas.

Y para que así conste, en cumplimiento del artículo 212 de la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público y del artículo 140 del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre y surta los efectos procedentes, se expide la presente Acta por quintuplicado ejemplar que firman los señores arriba citados.

R. Juanola

CALLE DE LA MARQUESA, 12
08003 BARCELONA
TEL.: 93-304.78.30 - 31
FAX: 93-304.78.88

APÉNDICE Nº 5. APROBACIÓN MODIFICADO Nº 1

08.FEB.2012 10:41 914493333 SERVICIOS GENERALES #6455 P.001 /002

Eo.: C2S4
fax: delegac. Cataluña oc.
dir. zona I
Copia: DC
CT
16
08.02.2012

SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE COORDINACIÓN Y GESTIÓN ADMINISTRATIVA

0 8 FEB. 2012

MINISTERIO DE FOMENTO

ifg/mlmbc

O F I C I O

S/REF.

N/REF. **49-B-4210; 20081030-C**

FECHA Madrid, 26 de enero de 2012

ASUNTO **Autorización de tramitación del modificado nº1 y continuación provisional de las obras**

CORSAN CORVIAM, CONSTRUCCIÓN, S.A.
C/ Caballero Andante, 8
28021 - MADRID

Propuesta de autorización de tramitación de la Modificado nº 1 de los trabajos de las Obras del Proyecto: **"Prolongación de la Autovía del Baix Llobregat. Tramo: Ronda litoral – Autopista A-16".**

Provincia: **BARCELONA**
Adjudicatario: **CORSAN CORVIAM CONSTRUCCIÓN, S.A.**

El Director General de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, en su reunión de fecha **2 de diciembre de 2011** en relación a las obras referenciadas en el **ASUNTO**, ha resuelto:

1º.- Autorizar la tramitación del modificado nº 1 de la obra del proyecto **"Prolongación de la Autovía del Baix Llobregat. Tramo: Ronda litoral – Autopista A-16"**, que por un importe de **4.414.304,80 €**, de los que **3.740.936,27 €**, corresponde a la base imponible y **673.368,53 €**, al IVA 18%, que representa un **9,90%** sobre el presupuesto de adjudicación.

2º.- Autorizar la continuación provisional de las obras del proyecto **"Prolongación de la Autovía del Baix Llobregat. Tramo: Ronda litoral – Autopista A-16"**, que por un importe de **4.414.304,80 €**, de los que **3.740.936,27 €**, corresponde a la base imponible y **673.368,53 €**, al IVA 18%, que representa un **9,90%** sobre el presupuesto de adjudicación.

En el plazo de seis meses deberá estar aprobado técnicamente el proyecto modificado y en el de ocho meses el expediente.

Lo que se comunica para su conocimiento y efectos oportunos.

D.G. Carreteras
Subdirección General de Coordinación y Gestión Administrativa
Referencia: 11090
27 ENE 2012
1 2 3 4 5 6 7 8 9

EL JEFE DE SERVICIO DE CONTRATACIÓN,

Fdo.: Isabelo Ferrero García

PASEO DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID

08.FEB.2012 10:41 914493333 SERVICIOS GENERALES #6455 P.002 /002

seitt SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE

SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, S.A.
Salida Nº 2011/S1066
05/12/201111:20

0 8 FEB. 2012

O F I C I O

S/REF. 49-B-4210

N/REF. 20081030-C

FECHA 02 de diciembre de 2011

ASUNTO Propuesta de autorización de tramitación de la modificación nº 1 y continuación provisional de los trabajos

MINISTERIO DE FOMENTO
Dirección General de Carreteras
Subdirección General de Coordinación y Gestión Administrativa
Dña. Consuelo Algaba Pajares
Despacho B-750
Paseo de la Castellana, 67
28071 Madrid

El Director General de SEITT, S.A., con fecha 02/12/2011 ha resuelto:

3. Autorizar la tramitación del modificado nº 1 de la obra del proyecto **"PROLONGACIÓN DE LA AUTOVÍA DEL BAIX LLOBREGAT. TRAMO: RONDA LITORAL-AUTOPISTA A-16"**, que por importe de **4.414.304,80€,** de los que **3.740.936,27€,** corresponde a la base imponible y **673.368,53€,** al IVA 18%, que representa un 9,90% sobre el presupuesto de adjudicación.
4. Autorizar la continuación provisional de los trabajos de las obras del proyecto **"PROLONGACIÓN DE LA AUTOVÍA DEL BAIX LLOBREGAT. TRAMO: RONDA LITORAL-AUTOPISTA A-16"**, que por importe de **4.414.304,80€,** de los que **3.740.936,27€,** corresponde a la base imponible y **673.368,53€,** al IVA 18%, que representa un 9,90% sobre el presupuesto de adjudicación.

En el plazo de seis meses deberá estar aprobado técnicamente el proyecto modificado y en el de ocho meses el expediente.

Lo que se comunica para su conocimiento y efectos oportunos.

El DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO DE CONTRATACIÓN

Fdo. José Manuel Dorrego Iglesias

C/ JOSÉ ABASCAL, 4. 4ª
28003-MADRID
NIF A84476571
TEL.: 915916820
FAX.: 916916830

MINISTERIO
DE FOMENTO

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE CONSTRUCCIÓN

APROBACIÓN TÉCNICA DE LA MODIFICACIÓN Nº 1 DE LA OBRA (SEITT):

CLAVE: *49-B-4210*
TÍTULO: *Prolongación de la Autopista del Baix Llobregat. Tramo: Ronda Litoral - Autopista A-16*
ADJUDICATARIO: *Corsan-Corviam, S.A.*

La Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (SEITT) ha autorizado la redacción de la modificación nº 1 de las obras de referencia.

El proyecto modificado arroja un presupuesto de ejecución material de 46.039.092,15 €, que supone un incremento del 9,90% sobre el original adjudicado. El adicional líquido es de 5.055.847,51 €.

Existe informe de supervisión elaborado por técnico competente.

En virtud de lo anterior, esta Dirección General propone:

1).- Aprobar técnicamente los precios nuevos, incluidos en el cuadro de precios.

2).- Aprobar técnicamente el Pliego adicional de Prescripciones Técnicas Particulares, que define las condiciones que han de cumplir las nuevas unidades de obra.

3).- Aprobar técnicamente la modificación nº 1 de las obras de referencia, por un presupuesto de ejecución material que asciende a 46.039.092,15 €.

4).- Que la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña proceda a efectuar el replanteo previo del presente proyecto modificado.

5).- Incluir en el programa de expropiaciones vigentes y ordenar a la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña la incoación del expediente de expropiación de los terrenos necesarios, si procede, para la ejecución de las obras.

6).- Que una vez realizado el replanteo previo se remita a la Dirección General de carreteras Acta del mismo.

7).- Que por la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña se proceda a dar audiencia al contratista, respecto del presente proyecto modificado.

Madrid, 13 de Diciembre de 2011
EL SUB. GRAL. DE CONSTRUCCIÓN

Javier Herrero Lizano

Madrid, 13 de Dic de 2011
P.D.(Orden FOM/2258/2011, de 21 de julio)
EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS

José María Pertierra de la Uz

SCAN

Página 1 de 1

seitt SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE

O F I C I O

S/REF. 49-B-4210
N/REF. 20081030-C
FECHA 30/03/2012
ASUNTO Remisión Aprobación Modificado nº 1

CORSÁN-CORVIAM, CONSTRUCCIÓN, S.A.
D. Juan Francisco Mariñas de la Peña
C/ Caballero Andante, 8
28021 Madrid

El Consejo de Administración de SEITT, S.A. en su reunión de fecha 28/03/2012 ha resuelto:

1º Aprobar la modificación nº 1 de la obra del proyecto "PROLONGACIÓN DE LA AUTOVÍA DEL BAIX LLOBREGAT. TRAMO: RONDA LITORAL-AUTOPISTA A-16".

2º Aprobar el gasto de 4.414.962,60€, IVA incluido, correspondiente a la referida modificación que representa un aumento del 9,90% sobre el presupuesto de adjudicación.

En el plazo de quince días contados desde la notificación, deberá acreditar en el Departamento de Contratación, la constitución de la garantía definitiva por importe de 187.074,69€ a disposición de la SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, S.A. con NIF A-84476571.

Igualmente, deberá comparecer el Apoderado de la Empresa, con poder bastante al efecto, para formalizar el correspondiente contrato en el plazo de quince días hábiles a contar desde el siguiente a la notificación, en la Dirección Administrativa sita en Madrid calle José Abascal nº 4 4ª planta.

Lo que se comunica para su conocimiento y efectos oportunos.

El DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO
DE CONTRATACIÓN

José Manuel Dorrego Iglesias

C/ JOSÉ ABASCAL, 4. 4ª
28003-MADRID
NIF A84476571
TEL.: 915916629
FAX.: 915916630

APÉNDICE Nº 6. RESOLUCIÓN DE LAS OBRAS

seitt

SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, S.A.

Salida Nº 2017/S0369
29/11/2017 16:57

O F I C I O

S/REF.	49-B-4210
N/REF.	20081030-C
FECHA	29/11/2017
ASUNTO	Resolución contrato
DESTINATARIO	

MINISTERIO DE FOMENTO
Dirección General de Carreteras
D. Jorge Urrecho Corrales
Despacho A-762
Paseo de la Castellana, 67
28071 Madrid

El Consejo de Administración de SEITT, S.M.E, S.A. con fecha 27/11/2017, ha resuelto:

1. Aprobar la resolución del contrato por causas imputables a Corsán Corviam Construcción, S.A. adjudicataria de las obras del proyecto: "PROLONGACIÓN DE LA AUTOVÍA DEL BAIX LLOBREGAT. TRAMO: RONDA LITORAL-AUTOPISTA A-16", con pérdida de la garantía definitiva.

2. Requerir a Corsán Corviam Construcción, S.A. para que en el plazo máximo de una semana, deje expedito el lugar de las obras, levantándose Acta por el Director de las obras y el adjudicatario.

3. Que se inicie el expediente para la determinación del importe de los daños y perjuicios exigibles a la adjudicataria, que se hará efectivo, en primer lugar, sobre las garantías definitivas constituidas por la adjudicataria, cuyo importe asciende a 2.076.594,19€.

Lo que se comunica para conocimiento y oportunos efectos.

El DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO
DE CONTRATACIÓN

SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE SEITT DEPARTAMENTO DE CONTRATACIÓN

José Manuel Dorrego Iglesias

C/ JOSÉ ABASCAL, 4, 4º I 28003-MADRID I NIF. A84476571 I TEL. 915918629 I FAX.

APÉNDICE Nº 7. ORDEN DE ESTUDIO

MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PROYECTOS

49-B-4210.T

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

PROYECTO DE TERMINACIÓN DE OBRAS

"PROYECTO DE TERMINACIÓN DE LAS OBRAS DE LA PROLONGACIÓN DEL BAIX LLOBREGAT. TRAMO: RONDA LITORAL – AUTOPISTA A-16"

Red de Carreteras del Estado

BARCELONA

El proyecto de construcción de clave 49-B-4210, "Prolongación de la autovía del Baix Llobregat. Tramo: Ronda Litoral – Autopista A-16", fue aprobado por resolución del Secretario de Estado de Infraestructuras el 18 de febrero de 2008.

Con fecha 18 de diciembre de 2008, el Consejo de Administración de la SEITT (Sociedad Estatal de Infraestructuras y Transportes Terrestres, S.A.) adjudicó provisionalmente las obras correspondientes a dicho proyecto a la empresa Corsán-Corviam Construcción, S.A.

El 20 de enero de 2009 se elevó a definitiva la adjudicación de las obras.

El 7 de agosto de 2009 se firmó el correspondiente acta de comprobación del replanteo.

Después de varias suspensiones temporales y estando las obras aún en fase de ejecución, el día 4 de julio de 2017 la empresa adjudicataria se declaró en concurso de acreedores.

El día 27 de noviembre de 2017 el Consejo de Administración de la SEITT resolvió el contrato de obras, por causas imputables a la empresa adjudicataria.

Así, pues, las obras sólo han sido ejecutadas parcialmente, sin que actualmente exista un contrato vigente para la ejecución de la parte que resta hasta la finalización de las mismas y su posterior puesta en servicio.

Ante esta situación, la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña ha remitido a esta Subdirección General de Proyectos, con fecha de entrada 20 de febrero de 2018, una propuesta de Orden de Estudio mediante la que se solicita autorización para redactar un proyecto de terminación de las obras.

MINISTERIO
DE FOMENTO

49-B-4210.T

El proyecto de terminación solicitado por la Demarcación serviría para reflejar la parte de la obra ya ejecutada y para definir las actuaciones necesarias para la terminación completa de la actuación correspondiente al proyecto 49-B-4210, de forma que dicho proyecto de terminación pueda servir de base a la licitación de un nuevo contrato de obras.

A la vista de lo anterior, y de acuerdo con la propuesta formulada en este sentido 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 proyecto:

Tipo: Proyecto de terminación de las obras del proyecto 49-B-4210

Clave: 49-B-4210.T

Objeto del estudio:

Desarrollar, con el grado de detalle exigible a un proyecto de construcción, las actuaciones necesarias para la ejecución completa del proyecto de construcción de clave 49-B-4210, "Prolongación de la autovía del Baix Llobregat. Tramo: Ronda Litoral – Autopista A-16", aprobado por resolución del Secretario de Estado de Infraestructuras de 18 de febrero de 2008.

Instrucciones particulares:

El proyecto de terminación de las obras se adaptará a la normativa actualmente aplicable al conjunto de la Red de Carreteras del Estado, siempre que sea técnicamente posible.

Programación para la redacción del proyecto:

Se estima necesario un plazo de seis (6) meses para la redacción del proyecto.

Asistencia técnica:

Se autoriza la contratación de servicios para la redacción del proyecto, previa justificación de la necesidad e idoneidad del contrato, conforme a la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

MINISTERIO
DE FOMENTO

49-B-4210.T

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 de terminación del proyecto 49-B-4210 podría ascender a **TREINTA MILLONES DE EUROS (30.000.000 €),** incluyendo el concepto de IVA aplicable (21%).

Este proyecto de terminación de obras, una vez redactado conforme a lo establecido en la presente orden de estudio, será remitido para su supervisión a la Subdirección General de Proyectos de la Dirección General de Carreteras.

Conforme:
Madrid, 12 de abril de 2018
LA SUBDIRECTORA GENERAL
DE PROYECTOS

Fdo.: Rosalía Bravo Antón

Aprobado:
Madrid, 12 de abril de 2018
EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS

Fdo.: Jorge Urrecho Corrales

MINISTERIO
DE FOMENTO

APENDICE Nº 8. MODIFICACIÓN DE LA ORDEN DE ESTUDIO

MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PROYECTOS

49-B-4210.T

Resolución de la Dirección General de Carreteras por la que se APRUEBA LA MODIFICACIÓN DE LA ORDEN DE ESTUDIO:

PROYECTO DE TERMINACIÓN DE OBRAS

"PROYECTO DE TERMINACIÓN DE LAS OBRAS DE LA PROLONGACIÓN DE LA AUTOVÏA DEL BAIX LLOBREGAT. TRAMO: RONDA LITORAL – AUTOPISTA A-16"

Red de Carreteras del Estado

BARCELONA

Con fecha de 12 de abril de 2018 la Dirección General de Carreteras resolvió autorizar la orden de estudio para la redacción del proyecto de terminación de las obras de la prolongación de la autovía Baix Llobregat. Tramo: Ronda Litoral – Autopista A-16, cuyo contrato de obras fue resuelto por causas imputables al contratista cuando las obras se encontraban parcialmente ejecutadas.

Con fecha de 2 de octubre de 2018 la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña remite una solicitud de modificación de orden de estudio en la que se propone no incluir en el proyecto de terminación ciertas actuaciones que se encontraban incluidas en el proyecto original aprobado en 2008, que no se encuentran construidas, y no responden a actuaciones que puedan encuadrarse en necesidades propias de la funcionalidad de la Red de Carreteras del Estado, ya que tienen un marcado carácter local pues se desarrollan en un ámbito de marcado carácter industrial y urbano (polígonos industriales de Enkalene y Mas Blau).

Las actuaciones que se propone que no se contemplen en el proyecto de terminación son las siguientes:

- Eje 59 desde la glorieta de Enkalene hasta el PK 0+080
- Vaciado de la estructura 18 bajo la carretera C-31.
- Glorieta de Enkalene.
- Canal de drenaje paralelo al "Canal de la Derecha" por la Ronda de Ponent.
- Remodelación del enlace de Mas Blau.

Se considera que este planteamiento es consecuente con la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, por el que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de

49-B-4210.T

la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento, que en sus artículos 6.2 y 6.4 establece:

> *2. Las peticiones de obras o mejoras adicionales que se planteen por otras Administraciones, no justificadas por la funcionalidad de la propia infraestructura proyectada, deberán ser acordadas mediante un Convenio en el que se incluya la aportación económica, por parte de la Administración territorial solicitante, del incremento presupuestario que resulte.*
>
> *4. No se incluirán en los proyectos actuaciones cuya justificación y necesidad se base en la promoción de desarrollos urbanísticos, polígonos industriales, y similares. Este tipo de actuaciones no serán en ningún caso financiadas por el Ministerio de Fomento, que podrá autorizarlas, si cumplen los requerimientos para ello, para su ejecución y financiación con cargo a los promotores de los desarrollos mencionados.*

A la vista de lo anterior, y de acuerdo con la propuesta formulada en este sentido 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 proyecto:

Tipo: Proyecto de terminación de las obras del proyecto 49-B-4210

Clave: 49-B-4210.T

Objeto del estudio:

Desarrollar, con el grado de detalle exigible a un proyecto de construcción, las actuaciones necesarias para la ejecución completa del proyecto de construcción de clave 49-B-4210, "Prolongación de la autovía del Baix Llobregat. Tramo: Ronda Litoral – Autopista A-16", aprobado por resolución del Secretario de Estado de Infraestructuras de 18 de febrero de 2008.

Instrucciones particulares:

El proyecto de terminación de las obras se adaptará a la normativa actualmente aplicable al conjunto de la Red de Carreteras del Estado, siempre que sea técnicamente posible.

En cumplimiento de la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, por el que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento, el proyecto de terminación no contemplará las obras ajenas a la propia funcionalidad de la infraestructura.

Programación para la redacción del proyecto:

Se estima necesario un plazo de seis (6) meses para la redacción del proyecto.

49-B-4210.T

Asistencia técnica:

Se autoriza la contratación de servicios para la redacción del proyecto, previa justificación de la necesidad e idoneidad del contrato, conforme a la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

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 de terminación del proyecto 49-B-4210 podría ascender a **VEINTE MILLONES DE EUROS (20.000.000 €),** incluyendo el concepto de IVA aplicable (21%).

Este proyecto de terminación de obras, una vez redactado conforme a lo establecido en la presente orden de estudio, será remitido para su supervisión a la Subdirección General de Proyectos de la Dirección General de Carreteras.

Conforme:
Madrid, 11 **de octubre de 2018**
LA SUBDIRECTORA GENERAL DE PROYECTOS

Fdo.: Rosalía Bravo Antón

Aprobado:
Madrid, 15 **de octubre de 2018**
EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
P.D. de firma (Resolución 2 de octubre 18)

Fdo.: Javier Herrero Lizano
Fdo: Antonio Alonso Burgos
S.G. Explotación

3 de 3

APENDICE Nº 9. SEGUNDA MODIFICACIÓN DE LA ORDEN DE ESTUDIO

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

49-B-4210.T

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

PROYECTO DE TERMINACIÓN DE LAS OBRAS DE LA PROLONGACIÓN DE LA AUTOVÍA DEL BAIX LLOBREGAT. TRAMO: RONDA LITORAL – AUTOPISTA A-16

Red de Carreteras del Estado

Provincia de BARCELONA

Con fecha de 12 de abril de 2018 la Dirección General de Carreteras resolvió autorizar la orden de estudio para la redacción del proyecto de terminación de las obras de la prolongación de la autovía Baix Llobregat. Tramo: Ronda Litoral – Autopista A-16, cuyo contrato de obras fue resuelto por causas imputables al contratista cuando las obras se encontraban parcialmente ejecutadas.

Con fecha de 2 de octubre de 2018 la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña remitió una solicitud de modificación de orden de estudio en la que se propuso no incluir en el proyecto de terminación ciertas actuaciones que se encontraban incluidas en el proyecto original aprobado en 2008, que no se encontraban construidas, por no responder a las necesidades propias de la funcionalidad de la Red de Carreteras del Estado, en base a los artículos 6.2 y 6.4 de la Orden FOM/3317/2010 por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas. Así, se propuso la exclusión de estas actuaciones:

- Eje 59 desde la glorieta de Enkalene hasta el PK 0+080
- Vaciado de la estructura 18 bajo la carretera C-31.
- Glorieta de Enkalene.
- Canal de drenaje paralelo al "Canal de la Derecha" por la Ronda de Ponent.
- Remodelación del enlace de Mas Blau.

La modificación de la orden de estudio fue autorizada con fecha de 15 de octubre de 2018.

Con fecha de 8 de octubre de 2020 la Demarcación de Carreteras en Cataluña formula una solitud de modificación de orden de estudio por la que se propone recuperar esas actuaciones, en base a que se trata de un compromiso establecido en los años 90 con el Ayuntamiento de El Prat de Llobregat. Por otra parte, se trata de actuaciones que se encontraban proyectadas en el proyecto original, y por tanto en las obras contratadas.

Examinada la propuesta formulada por la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña **RESUELVO**:

Mantener en el proyecto las obras en el término de EL Prat de Llobregat incluidas en el proyecto de construcción aprobado y licitado. Deberá seguirse, en su caso, la tramitación oportuna en cumplimiento de la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, por el que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento.

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 **TREINTA MILLONES DE EUROS (30.000.000,00 €),** incluyendo el IVA aplicable (21%).

Conforme:
Madrid, 21 de octubre de 2020
LA SUBDIRECTORA GENERAL DE PROYECTOS

Fdo.: Rosalía Bravo Antón

Aprobado:
Madrid, 22 de octubre de 2020
EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS

Fdo.: Javier Herrero Lizano

APENDICE Nº 10. TERCERA MODIFICACIÓN DE LA ORDEN DE ESTUDIO

FIRMADO

FIRMADO por : BRAVO ANTON, ROSALIA. A fecha: 21/05/2021 01:25 PM
FIRMADO por : HERRERO LIZANO, JAVIER. DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS. A fecha: 24/05/2021 09:02 AM
Total folios: 3 (1 de 3) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SB108806ED7511F5E6CC7F
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-4210.T

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

PROYECTOS DE TRAZADO Y CONSTRUCCIÓN

TERMINACIÓN DE LAS OBRAS DE LA PROLONGACIÓN DE LA AUTOVÍA DEL BAIX LLOBREGAT. TRAMO: RONDA LITORAL – AUTOPISTA A-16

Red de Carreteras del Estado

Provincia de BARCELONA

Con fecha de 12 de abril de 2018 la Dirección General de Carreteras resolvió autorizar la orden de estudio para la redacción del proyecto de terminación de las obras de la prolongación de la autovía Baix Llobregat. Tramo: Ronda Litoral – Autopista A-16, cuyo contrato de obras fue resuelto por causas imputables al contratista cuando las obras se encontraban parcialmente ejecutadas.

Con fecha de 15 de octubre se autorizó una primera modificación de la orden de estudio.

Con fecha de 22 de octubre de 2020 se autorizó una segunda orden de estudio, fijándose el presupuesto en 30 millones de euros.

Con fecha de 5 de mayo de 2021 la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña propone una nueva modificación de la orden de estudio.

La propuesta se basa en que para la ejecución del enlace de San Boi Norte se necesitan hacer unos cortes de tráfico que requieren de unos desvíos hacia Sant Vicent del Horts por la carretera BV-2002 de la Diputación de Barcelona, de manera que el que el tráfico de estas poblaciones pueda acceder a la A-2 y B-23 a través del enlace existente entre BV-2002 y A-2 a la altura de San Vicent. Sin embargo, este enlace se encuentra con un deficiente nivel de servicio en la actualidad, por lo que no podría asumir el incremento del tráfico durante el desvío. De hecho, la remodelación de este enlace estaba ya prevista en el proyecto con clave 49-B-4620 de "Mejora de la accesibilidad entre las carreteras del Baix Llobregat", actualmente en redacción.

Es por ello que se solicita la incorporación al proyecto de la mejora del enlace de BV-2002 con la autovía A-2, de manera que se pueda acometer primero la remodelación de este enlace para posteriormente ejecutar la remodelación del enlace de San Boi Norte prevista en el proyecto 49-B-4210.T. Esta actuación se eliminaría del proyecto 49-B-4620.

La remodelación del enlace consistirá básicamente en la duplicación de carriles en el ramal que sirve de conexión entre la carretera BV-2002 y la glorieta superior del enlace con la A-2, junto con la con la construcción de dos ramales directos que permitan el paso desde y hacia ese vial de

FIRMADO

FIRMADO por : BRAVO ANTON, ROSALIA. A fecha: 21/05/2021 01:25 PM
FIRMADO por : HERRERO LIZANO, JAVIER. DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS. A fecha: 24/05/2021 09:02 AM
Total folios: 3 (2 de 3) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SB108806ED7511F5E6CC7F
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

conexión sin pasar por la glorieta del enlace, que requerirían la construcción de sendas estructuras sobre el canal de drenaje existente.

Por otra parte, aunque no se menciona en la propuesta de la Demarcación, en la orden de estudio se planteó la redacción directa de un proyecto de construcción debido al alcance de las actuaciones se limitaba en principio a la mera definición de las actuaciones necesarias para terminar las obras definidas en proyecto original, teniendo en cuenta la parte de la obra ya ejecutada, lo que no obligaba a ocupar nuevas fincas. Sin embargo, el replanteamiento de algunos aspectos del proyecto original durante la redacción del proyecto de terminación (entre otras razones por la adaptación de la normativa vigente), que suponen por ejemplo la modificación del trazado de Sant Boi norte, o la inclusión de la remodelación del enlace entre BV-2002 y A-2 mencionado anteriormente, hacen que sean necesarias nuevas ocupaciones; Lo que aconseja la redacción de un proyecto de trazado para realizar el trámite de información pública previsto el artículo 12 de la vigente Ley de carreteras y en la legislación de expropiación forzosa.

Examinada la propuesta formulada por la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña **RESUELVO** la siguiente modificación de la orden de estudio:

Tipo y clave: Proyecto de trazado: **T9-B-4210. T**

Proyecto de construcción: **49-B-4210.T**

Objeto del proyecto:

Desarrollar, con el grado de detalle exigible a un proyecto de trazado y a un proyecto construcción:

- Las actuaciones necesarias para la ejecución completa del proyecto de construcción de clave 49-B-4210, "Prolongación de la autovía del Baix Llobregat. Tramo: Ronda Litoral – Autopista A-16", aprobado por resolución del Secretario de Estado de Infraestructuras de 18 de febrero de 2008.

- La remodelación del enlace de la carretera BV-2002 con la autovía A-2 que estaba inicialmente previsto desarrollar a través del proyecto con clave 49-B-4620

Instrucciones particulares adicionales:

1. Se redactará un proyecto de trazado que 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.

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 CINCO MILLONES DE EUROS (45.000.000,00 €),** incluyendo el IVA aplicable (21%).

El resto de prescripciones e instrucciones de la orden de estudio vigente se mantendrán en lo que no contradigan a esta modificación.

Conforme:
LA SUBDIRECTORA GENERAL DE PROYECTOS

(Firmado digitalmente)

Fdo.: Rosalía Bravo Antón

Aprobado:
EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS

(Firmado digitalmente)

Fdo.: Javier Herrero Lizano

FIRMADO

FIRMADO por : BRAVO ANTON, ROSALIA. A fecha: 21/05/2021 01:25 PM
FIRMADO por : HERRERO LIZANO, JAVIER. DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS. A fecha: 24/05/2021 09:02 AM
Total folios: 3 (3 de 3) - Código Seguro de Verificación: MFOWO2SB108806ED7511F5E6CC7F
Verificable en https://sede.mitma.gob.es

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA