

APÉNDICE 1. ANÁLISIS DEL DOCUMENTO DE ALCANCE DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

ÍNDICE

APÉNDICE 1. ANÁLISIS DEL DOCUMENTO DE ALCANCE DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL	3
1 INTRODUCCIÓN	3
2 RESPUESTA AL DOCUMENTO DE ALCANCE	3
2.1 APARTADO 1. JUSTIFICACIÓN Y OBJETO DEL PROYECTO	3
2.2 APARTADO 2. ALTERNATIVAS A CONSIDERAR	3
2.3 APARTADO 3. EFECTOS AMBIENTALES MÁS SIGNIFICATIVOS. ESTUDIOS NECESARIOS PARA SU EVALUACIÓN	4
2.4 APARTADO 4. MEDIDAS CORRECTORAS QUE PUEDEN O DEBEN SER CONSIDERADAS.....	8
2.5 APARTADO 5. LA NORMATIVA AMBIENTAL DE LAS DIFERENTES ADMINISTRACIONES AMBIENTALES QUE PUEDAN AFECTAR AL PROYECTO	10
2.6 APARTADO 6. CONTENIDO MÍNIMO DEL PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL	10

APÉNDICE 1. ANÁLISIS DEL DOCUMENTO DE ALCANCE DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

1 INTRODUCCIÓN

Tal como recoge la Ley 21/2013, de forma previa al inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario, y con carácter potestativo, el promotor solicita al órgano ambiental, de conformidad con el artículo 34, la elaboración del documento de alcance del estudio de impacto ambiental, acompañada del Documento Inicial del proyecto, con fecha de entrada en el órgano ambiental de 2 de marzo de 2018.

Para la elaboración del documento de alcance del estudio de impacto ambiental, el órgano ambiental consulta a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas. El periodo de consultas previas se inicia el 6 de abril de 2018.

Una vez recibidas las contestaciones a las consultas previas, el órgano ambiental elabora el documento de alcance del estudio de impacto ambiental, y lo remite al promotor y al órgano sustantivo, junto con las contestaciones recibidas a las consultas realizadas con fecha 12 de septiembre de 2018.

Cabe indicar que dicho documento de alcance ha perdido su vigor, según lo establecido en el artículo 34 de la Ley 21/2013, modificado mediante el Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica: *El documento de alcance del estudio de impacto ambiental será válido durante el plazo de dos años a partir del día siguiente al de su notificación al promotor.* Sin embargo, se considera como base de partida para la redacción del presente Estudio de Impacto Ambiental. Cabe recordar que su solicitud es potestativa, y que será necesario volver a evacuar la fase de consultas, junto con la información pública.

Los registros correspondientes al documento de alcance del estudio de impacto ambiental, y a las respuestas a las consultas realizadas, se recogen íntegramente en los anexos I y II a este apéndice.

2 RESPUESTA AL DOCUMENTO DE ALCANCE

En este apartado se analiza el documento de alcance del estudio de impacto ambiental, especificándose punto por punto de qué manera se han tenido en cuenta en el estudio de impacto ambiental las indicaciones de la Secretaria de Estado de Medio Ambiente, Subdirección General de Evaluación Ambiental de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

Se incorporan literalmente las indicaciones incluidas en el Documento de Alcance (en cursiva), y se responde a continuación indicándose los apartados, apéndices o planos del Estudio de Impacto Ambiental en el que se han contemplado.

2.1 APARTADO 1. JUSTIFICACIÓN Y OBJETO DEL PROYECTO

Se justificará adecuadamente la necesidad de ejecución del proyecto, indicando los objetivos que se persiguen con la puesta en marcha de las actuaciones.

El estudio de impacto ambiental debe contener un apartado en el que se argumente el interés público del proyecto, aportando las intensidades de tráfico actuales y previstas en escenarios futuros, así como el histórico disponible hasta la fecha actual del número de accidentes que se producen en el tramo existente y sus causas.

La justificación del proyecto, y de su interés público se desarrollan en el apartado 1.2.1. "Justificación y objeto del anteproyecto" del EsIA, aportándose las intensidades de tráfico, y el histórico del número de accidentes.

2.2 APARTADO 2. ALTERNATIVAS A CONSIDERAR

El análisis de alternativas incluirá la descripción de forma pormenorizada de los criterios considerados, el análisis multicriterio empleado y la justificación del trazado seleccionado. Para ello, deberá aportarse información cuantitativa y/o cualitativa sobre la afección de los trazados o soluciones planteadas para cada uno de los aspectos medioambientales.

En el Estudio de Impacto Ambiental (EsIA en adelante), se ha llevado a cabo un análisis multicriterio de las alternativas planteadas, justificándose adecuadamente el trazado seleccionado. Asimismo, para la obtención del peso del criterio medioambiental correspondiente a cada alternativa para el análisis multicriterio, se han analizado todos los factores ambientales implicados, habiéndose llevado a cabo una valoración cualitativa y cuantitativa de los impactos, siempre que esto ha sido posible.

El trazado contemplado en el documento inicial no varía de una alternativa a la otra, ni se ha valorado la alternativa O. Se incluirá un estudio de alternativas técnica y económicamente viables, incluyendo la "alternativa O" o de no actuación, así como alternativas de trazado, justificando la solución adoptada de acuerdo a criterios medioambientales.

El objeto fundamental de las actuaciones contempladas en el presente Anteproyecto es la mejora de trazado, la ampliación de capacidad y la reordenación de accesos del tramo de autovía A-2 entre los pp.kk. 555+600 al 585+000. Se trata de actuaciones de mejora y acondicionamiento, necesarias para que la A-2 pueda ofrecer, en todo este recorrido, niveles de seguridad y servicio similares a las autopistas y autovías más modernas. Asimismo, se ha realizado una actualización a la nueva normativa en vigor, especialmente a lo establecido en la Norma 3.1-IC, *Trazado*, en la Instrucción de Señalización Vertical 8.1-IC, en la Instrucción de Drenaje 5.2-IC y en la Orden Circular 35/2014, *Criterios de Aplicación de los Sistemas de Contención*.

A grandes rasgos, las principales actuaciones a realizar son los siguientes:

1. **Cambio de la sección transversal** por una nueva sección de tres carriles por sentido. Esta actuación no permite el establecimiento de alternativas, debiendo llevarse a cabo en el ámbito inmediato de la carretera actual.

2. **Ampliación del radio de curvatura** de alguna curva, con la correspondiente modificación en planta del trazado. Esta actuación tampoco permite plantear alternativas, debiendo llevarse a cabo en el entorno próximo del trazado actual.
3. **Adecuación de los enlaces existente** para mejorar su funcionalidad, y ejecución de vías de servicio y vías colectoras distribuidoras, en ambos márgenes de las calzadas, entre los distintos enlaces. Como en los casos anteriores, estas actuaciones están condicionadas por la posición de los enlaces existentes, y no permiten el establecimiento de alternativas, habiéndose analizado la solución óptima en todos los casos.
4. **Variantes de trazado.** Cuando no ha sido posible rectificar el trazado con modificaciones puntuales, ha sido necesario proyectar variantes al trazado actual, con objeto de mantener un trazado homogéneo y de esta forma garantizar las condiciones de seguridad en todo el tramo. Estas actuaciones permiten el planteamiento de alternativas y, consecuentemente, se han analizado dos trazados distintos para los viaductos del Bruc, y tres soluciones para la variante de Collbató.
5. **En la zona correspondiente a los túneles del Bruc,** se proyecta un tercer tubo con 3 carriles en sentido Lleida, y se plantea utilizar los dos tubos existentes, con 2 carriles cada uno, en sentido Barcelona. En este caso se ha desarrollado la solución óptima para resolver la problemática de ampliación de capacidad en los túneles del Bruc.

En la zona que atraviesa el espacio natural Montserrat-Roques, se deberá realizar un análisis de alternativas para los viaductos del Bruc, y para los diferentes accesos proyectados, tal y como indica la Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural.

Como ya se ha indicado, se han analizado dos alternativas en la zona de los viaductos del Bruc, habiéndose definido los accesos óptimos a las pilas a través de caminos existentes, siempre que ha sido posible. El objeto ha sido minimizar la apertura de nuevos viales y la consiguiente afección ambiental asociada.

En lo que respecta a la variante de Can Pala y Castellolí, y la variante de los viaductos del Bruc, se deberá justificar la solución propuesta para el antiguo trazado, estudiando la posibilidad de llevar a cabo su restauración paisajística.

En las zonas de trazado que quedan en desuso por la ejecución de variantes, como es el caso de las indicadas, se ha previsto la demolición del pavimento de la autovía existente, y la recuperación de los terrenos ocupados, mediante un laboreo profundo o descompactado, el extendido de tierra vegetal y la hidrosiembra mediante especies herbáceas y matorral (ver apartado 1.7.13. "Medidas para la integración paisajística" del EsIA).

Asimismo, se realizará un análisis de alternativas para el tramo que atraviesa el núcleo urbano de Collbató, dada la afectación a la población, teniendo en cuenta las solicitudes realizadas por este Ayuntamiento: soterramiento del trazado a su paso por el núcleo urbano, construcción de una variante que evite su paso por la población, intervención únicamente en los puntos críticos de siniestralidad de

la A-2, y fomento del traslado del tráfico de mercancías de la A-2 hacia la autopista AP-7 mediante un sistema de bonificación del peaje del paso de camiones.

En el presente EsIA se han analizados tres alternativas para el tramo que atraviesa el núcleo urbano de Collbató, consistentes en el cruce a nivel o soterrado, y en la ejecución de una variante de población. En cuanto al sistema de bonificación del peaje para camiones, cabe indicar que este análisis no es objeto del Anteproyecto, en el que se contemplan únicamente actuaciones de adecuación, reforma y conservación de la A-2. Cualquier otra línea de actuación debe plantearse en los instrumentos de planificación estratégica.

2.3 APARTADO 3. EFECTOS AMBIENTALES MÁS SIGNIFICATIVOS. ESTUDIOS NECESARIOS PARA SU EVALUACIÓN

El estudio de impacto ambiental comprenderá un inventario y caracterización de los distintos elementos del medio natural. Se incluirá un apartado específico detallando los impactos ambientales más significativos para cada una de las alternativas propuestas, tanto durante las fases de construcción y explotación, como si procede, en las de cese y desmantelamiento. Asimismo, se deberán incluir los estudios necesarios para su evaluación, especificando adecuadamente su contenido y detalle, incluidos los trabajos de campo y los métodos y criterios a utilizar para predecir y evaluar sus efectos.

En el EsIA se ha incluido un inventario ambiental (ver apartado 1.5 del EsIA) de todos los elementos presentes en la zona de actuación y en su entorno. Asimismo, se ha llevado a cabo el análisis y valoración de los impactos generados por las actuaciones del proyecto sobre todos estos factores (ver apartado 1.6 del EsIA). Los estudios específicos realizados para ello se indican en los siguientes apartados, correspondientes a los distintos elementos del medio.

Flora y vegetación:

Se incluirá un inventario de la flora y vegetación de la zona en la que se realizarán las obras. Los inventarios estarán basados en trabajo de campo y se incluirán mapas y datos sobre cobertura, diversidad, estructura y estado de conservación, especialmente de aquellas especies con algún grado de protección, tanto nacional como autonómica, especificando su categoría.

Se ha llevado a cabo un inventario de la flora y la vegetación presente en la zona de actuación, mediante consulta bibliográfica de las fuentes oficiales, y trabajo de campo (ver apéndice 7. "Estudio de flora, vegetación y hábitats"). El estudio realizado ha permitido aportar datos cartográficos, de cobertura diversidad, estructura y estado de conservación

En el apartado de impactos se valorará la pérdida de vegetación ocasionada de forma cualitativa y cuantitativa.

Se ha tenido en cuenta la valoración del impacto sobre la vegetación teniendo en cuenta las superficies de ocupación a cada tipo de formación vegetal y su valor (ver apéndice 7. "Estudio de flora, vegetación y hábitats" y apartado 1.6.3.8. "Impactos sobre la vegetación y los hábitats de interés comunitario" del EsIA).

Hábitats de interés comunitario:

En la zona se localizan varios hábitats de interés comunitario (9540, 6420, 92A0, 6220, y 5110). Se deberá incluir una relación de los hábitats de interés comunitario, según la Ley 33/2015, de 21 de septiembre, por la que se modifica la Ley 42/2007, de 13 de julio, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, presentes en el área de influencia del proyecto y su representación cartográfica.

En apéndice 7. "Estudio de flora, vegetación y hábitats" se analizan y describen los HIC presentes en la zona, quedando cartografiados en las colecciones de planos 3.3. "Hábitats de interés comunitario" del EsIA.

Se identificarán los posibles impactos directos e indirectos del proyecto y sus actuaciones conexas en las fases de ejecución y explotación, determinando individualmente su grado de significatividad. Para ello se realizará una valoración cuantitativa y cualitativa que determine si la alteración es significativa (por ejemplo, superficie afectada, alteración de los procesos ecológicos determinantes para la conservación y representatividad de los hábitats).

Se ha tenido en cuenta la valoración cuantitativa y cualitativa del impacto sobre la los HIC teniendo en cuenta las superficies de ocupación y su valor (ver apéndice 7. "Estudio de flora, vegetación y hábitats" y apartado 1.6.3.8. "Impactos sobre la vegetación y los hábitats de interés comunitario" del EsIA).

Fauna:

En el estudio de impacto ambiental se realizará un inventario faunístico mediante búsqueda bibliográfica y prospecciones de campo realizadas en las épocas, lugares y circunstancias más adecuadas para facilitar su detección, incluyendo cartografía. Para las distintas especies se facilitará la distribución y abundancia, así como el uso del espacio (áreas de alimentación, reproducción, cría, dispersión, concentración y campeo), el estado de conservación de su hábitat, vulnerabilidad, requerimientos ecológicos, grado de aislamiento de la población, etc.

En el Apéndice 4 "Estudio faunístico", se ha llevado a cabo el inventario de las especies faunísticas de la zona, tanto mediante datos bibliográficos, como a través de trabajo de campo, habiéndose aportado los datos requeridos.

Se evaluará el impacto a los animales silvestres susceptibles de ser afectados por las actuaciones del proyecto, prestando especial atención a las especies amenazadas a nivel regional, nacional y comunitario, sobre todo aquellas catalogadas "en peligro de extinción" y "vulnerables" en el Catálogo Español de Especies Amenazadas y/o en el Decreto Legislativo 2/2008, de 15 de abril, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de protección de los animales.

Entre las afecciones a la fauna que se deben evaluar al menos deberán incluirse las siguientes:

- Pérdida de refugios y de zonas de alimentación y reproducción como consecuencia de la destrucción y fragmentación de hábitats por la ejecución de las obras.
- Efecto barrera para las especies por la implantación del proyecto.

- Interrupción de corredores ecológicos.

- Análisis de la posibilidad de abandono de territorios por parte de la fauna sensible a los ruidos y molestias provocado durante las obras.

Tanto en el Apéndice 4 "Estudio faunístico", como en el apartado 1.6.3.9. "Impactos sobre la fauna" del EsIA, se han analizado los impactos sobre las especies faunísticas existentes en la zona, prestando especial atención a aquellas consideradas amenazadas. Se han tenido en cuenta todos los potenciales impactos indicados en este apartado.

Se prestará especial atención a la avifauna y a los quirópteros (cercanías de Roques Blanques y túnel del Bruc), así como a las siguientes especies: águila perdicera, búho real, halcón peregrino, nutria paleártica, cabra montés, gineta, tejón y galápago leproso.

Dentro de las especies inventariadas y analizadas, se ha prestado especial consideración a la avifauna y a los quirópteros, así como a las especies indicadas en este punto del requerimiento (ver apéndice 7. "Estudio de flora, vegetación y hábitats").

Espacios protegidos:

En el entorno del proyecto se sitúa el espacio de la Red Natura 2000, Zona Especial de Conservación (ZEC) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES5110012 "Montserrat-Roques Blanques-riu Llobregat" a ambos lados de la A-2 y afectado directamente en su superficie por algunas de las actuaciones previstas. También podría afectar al Plan de Espacios de Interés Natural (PEIN) "Montserrat", al PEIN "Roques Blanques", al Área Importante para las Aves (IBA) 139 "Serres Prelitorals de Barcelona" e indirectamente al Parque Natural "Muntanya de Monserrat".

Se deberá incluir un inventario y caracterización de los espacios con alguna figura de protección según la normativa vigente y de las zonas de alto valor ecológico que existen en el ámbito de actuación del proyecto.

En el EsIA se han inventariado los espacios naturales de interés presentes en la zona (ver apartado 1.5.10. "Espacios naturales de interés" del EsIA), y se ha identificado y caracterizado el impacto de la actuación sobre ellos (ver apartado 1.6.3.10. "Impacto sobre los espacios naturales de interés").

El estudio de impacto ambiental deberá contener un estudio específico de la posible afección que pudiera originar el proyecto a los espacios de la Red Natura 2000 como consecuencia de su ejecución. El contenido se realizará de acuerdo a las consideraciones recogidas en la citada Ley 33/2015, de 21 de septiembre (artículo 46. 4-7), incluyendo una evaluación de la afección a las especies y hábitats por los que fueron declarados, en cumplimiento de esa Ley y de las Directivas 2009/147/CE y Directiva 92/43/CEE y, por tanto, a la integridad de dichos espacios.

Para la realización del citado estudio se seguirá el documento "MAPAMA, 2018. Recomendaciones sobre la información necesaria para incluir una evaluación adecuada de repercusiones de proyectos sobre red natura 2000 en los documentos de evaluación de impacto ambiental de la A.G.E. Madrid" (disponible en la web del Ministerio para la Transición Ecológica).

Para realizar la valoración de los impactos producidos sobre la Red Natura 2000, se ha elaborado un estudio independiente recogido en el Apéndice 3 “Estudio de afección a Red Natura 2000” del EsIA, que ha tenido en cuenta las recomendaciones indicadas en este punto.

Paisaje:

El estudio de impacto ambiental incluirá un capítulo en el que se definirán las distintas unidades paisajísticas diferenciadas en el entorno del proyecto (en función de su calidad y fragilidad visual), para posteriormente evaluar el impacto paisajístico mediante el cálculo de cuencas visuales.

Se tendrá en cuenta la naturalidad y la presencia de elementos naturales particularmente relevantes: cerros, cursos de agua, vegetación de ribera, etc. Asimismo, también se identificarán los puntos (miradores, áreas recreativas, etc.) y las líneas (senderos, carreteras turísticas, etc.) importantes para la percepción del paisaje, así como el tipo de uso de que son objeto y su importancia en relación con las actividades sociales, económicas y tradicionales de la zona.

Se ha llevado a cabo un estudio de paisaje en el apéndice 8 “Estudio de integración paisajística” del EsIA, teniendo en cuenta las cuencas visuales, la calidad visual, la fragilidad visual y la fragilidad paisajística, así como los principales elementos relevantes del entorno.

Geología, geomorfología y suelos:

En el ámbito del proyecto se encuentran formaciones geológicas interesantes que deberán ser inventariadas a nivel local. Se incluirá un apartado en el que se describirán los principales elementos geomorfológicos y las características edafológicas y geológicas.

En el EsIA se han analizado los suelos y las formaciones geológicas (ver apartados 1.5.6. “Edafología” y 1.5.5. “Geología y geomorfología”, respectivamente), habiéndose prestado especial atención a los Lugares de interés geológico de la zona.

Seguidamente se evaluarán los posibles impactos de las obras. Se analizarán, entre otras afecciones los movimientos de tierra, la erosión, compactación y pérdida de suelos derivados de la obra, así como de las zonas de préstamo y vertedero, parques de maquinaria y del tránsito de vehículos pesados. Además, deberá valorarse el incremento del riesgo de vertidos (peligrosos, asimilables a urbanos e inertes, etc.) con la consiguiente contaminación de los suelos. Con el fin de analizar los impactos de las zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, se indicará claramente la localización, características y dimensiones, y se obtendrá el balance de tierras global para cada alternativa. Se incluirá una valoración ambiental de cada zona, considerándose en la evaluación ambiental de las alternativas.

Se han analizado los impactos de las distintas alternativas sobre la edafología y la geología (ver apartados 1.6.3.4. “Impactos sobre la geología y geomorfología” y 1.6.3.5. “Impactos sobre la edafología” del EsIA), habiéndose considerado los movimientos de tierras y las necesidades de préstamo y vertedero. Asimismo, se ha realizado una propuesta de distintas zonas potenciales de vertido, todas ellas ambientalmente viables (ver apéndice 5 “Estudio de préstamos y vertederos”).

Hidrología:

El estudio de impacto ambiental incluirá una descripción de la red hidrológica y masas de agua de la zona, tanto superficial como subterránea y de los ecosistemas que la constituyen. Se elaborará un estudio en el que se determinarán y evaluarán, tanto en la fase de obras como en la de explotación, la posible pérdida de calidad de las aguas, contaminación por vertidos accidentales y alteración de la dinámica fluvial.

Las masas de agua superficiales y subterráneas se han analizado en el apartado 1.5.7. “Hidrología, hidromorfología e hidrogeología”, y los impactos potenciales generados por las actuaciones planteadas sobre estos elementos del medio se contemplan en los apartados 1.6.3.6. y 1.6.3.7. del EsIA. Adicionalmente, se ha llevado a cabo un estudio hidromorfológico de los cauces atravesados (ver apéndice 11), y un estudio hidrogeológico (ver apéndice 12), centrado principalmente en los tramos en túnel y falso túnel, y en los grandes desmontes).

El proyecto transcurre en paralelo al límite del acuífero protegido de la Cubeta d'Abbrera, llegando a introducirse en algunas zonas, por lo que deberá estudiarse su afección.

Este análisis se ha llevado a cabo en el estudio hidrogeológico realizado (ver apéndice 12).

Se realizará un análisis de los problemas actuales de permeabilidad y de drenaje que provoca el trazado de la A-2 en el municipio de Collbató.

En el EsIA se ha analizado la situación actual de Collbató en cuanto a la permeabilidad y el drenaje, tal como se recoge en los apartados 1.5.7.2. “Hidrología superficial” y 1.5.16. “Organización territorial”.

Ruidos:

Se realizará un estudio de ruido y vibraciones preoperacional, y una predicción tras la ejecución del proyecto que garantice el cumplimiento del Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. En el caso del estudio de ruido, la situación preoperacional incluirá mediciones de niveles de ruido. El estudio de la situación postoperacional se simulará con y sin pantallas acústicas. Se inventariarán las edificaciones afectadas para los distintos escenarios. Asimismo, se evaluará el impacto acústico sobre el Parque Natural de Muntanya de Montserrat.

Se ha llevado a cabo un estudio de ruido de las alternativas planteadas, teniendo en cuenta el cumplimiento de la normativa vigente (ver apéndice 2 “Estudio de ruido”). En dicho análisis, se ha considerado la situación actual (incluyendo mediciones de ruido) y futura, habiéndose realizado simulaciones con y sin pantallas. Por otro lado, se ha tenido en cuenta el impacto acústico sobre el Parque Natural de Muntanya de Montserrat en el apéndice 4 “Estudio faunístico”.

Cambio climático:

Se incluirá un estudio del cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero y de la huella de carbono, así como sus efectos para las distintas fases del proyecto, desde la perspectiva de la

adaptación y mitigación del cambio climático siguiendo las indicaciones, herramientas y referencias de los organismos competentes.

Todos estos aspectos se han contemplado en la redacción del EsIA, como puede comprobarse en sus apartados 1.4.7. “Emisiones a la atmósfera y cambio climático” y 1.6.3.1. “Impactos sobre la calidad del aire y cambio climático”.

Contaminación atmosférica:

Se realizará, para los distintos núcleos urbanos, un estudio de las concentración de contaminantes atmosféricos y sus efectos sobre la población teniendo en cuenta la situación actual y los escenarios futuros. En el caso del núcleo urbano de Collbató se tendrá en cuenta el efecto pantalla de la Montaña de Montserrat.

En el EsIA se han estimado las cantidades globales de contaminantes generadas por cada alternativa planteada y los impactos generados como consecuencia de ello (ver apartado 1.6.3.1. “Impactos sobre la calidad del aire y cambio climático”), no siendo posible llevar a cabo en esta fase del proyecto un estudio específico para cada núcleo urbano. De todas maneras, se han incluido las medidas necesarias para minimizar estos impactos en el apartado 1.7.3. “Medidas de protección de la calidad del aire”.

Los datos de las estaciones de medición más cercanas al núcleo de Cobaltó son las de Igualada y Martorell, que en el informe anual “la qualitat de l’aire a Catalunya 2019” reportan medias anuales de NO₂ y PM₁₀ (los contaminantes más relevantes en cuanto al tráfico rodado se refiere) inferiores a los valores límite anuales, de 40 ug/m³ para ambos contaminantes. Cabe indicar que, ni en Martorell ni en Igualada se registra una sola superación del valor límite horario de NO₂ (200 ug/m³) en todo el año. En el caso del PM₁₀ se registran 2 superaciones del valor límite diario (50 ug/m³) en Martorell, aunque el límite de superaciones anuales es de 35 veces. Considerando que son núcleos con mayor tránsito urbano que Cobaltó, e independientemente del efecto de la montaña de Monserrat, se considera que la probabilidad de que las concentraciones en esta localidad sean mayores que las registradas en Martorell e Igualada son muy bajas.

Contaminación lumínica:

Se analizará la contaminación lumínica atendiendo a la consideración de los espacios clasificados como E1 de protección máxima y E2 de protección alta según el mapa de protección contra la contaminación lumínica de la Generalitat de Catalunya.

Todos estos aspectos se han tenido en cuenta en los apartados 1.5.4. “Calidad lumínica” y 1.6.3.3. “Impacto lumínico” del EsIA.

Patrimonio cultural:

La Dirección General del Patrimonio Cultural de la Generalitat de Catalunya, tras contrastar el listado de elementos del patrimonio cultural incluido en el documento inicial con la información y planimetría de los Inventarios del Patrimonio Arqueológico, Paleontológico y Arquitectónico de Catalunya, constata que no se contemplan numerosos elementos que sí pueden quedar directamente afectados por el proyecto, como por ejemplo los yacimientos de Carretera de Igualada a Ódena (IPAC 3014), Prop del Centre Retro

(IPAC 4772), Cadena de Mallol (IPAC 3016) o Polígon Barcelonés (IPAC 13731) o el elemento arquitectónico Mas de la Cova (IPAC 4058).

Se deberá realizar un estudio de afectación al patrimonio cultural el cual tendrá que recoger la relación de todos los elementos arqueológicos, paleontológicos y arquitectónicos documentados en la zona del proyecto, mediante consulta a los Inventarios del Patrimonio en la sede de la Dirección General del Patrimonio cultural, así como en los diferentes catálogos recogidos en las figuras de planeamiento urbanístico aprobadas.

Se han llevado a cabo dos estudios del patrimonio cultural, en los años 2018 (análisis del Tramo 1, Alternativa Bruc 1-Norte, Alternativa Collbató 1-Sobre Calzada Actual, y Tramo 4) y 2020 (análisis del tercer túnel de El Bruc (Tramo 1), Alternativa Bruc 2-Sur, Alternativa Collbató 2-Falso Túnel, y Alternativa Collbató 3-Variante de Población), recogidos íntegramente en el apéndice 6 “Estudio de patrimonio cultural”, en los que un técnico competente en la materia ha recopilado la información solicitada por la Dirección General del Patrimonio Cultural de la Generalitat de Catalunya.

También se debe realizar una prospección arqueológica con el objetivo de contrastar la documentación recogida previamente y documentar la posible existencia de yacimientos no inventariados así como cualquier otro elemento de interés histórico artístico.

Asimismo, se han llevado a cabo las prospecciones correspondientes (ver apéndice 6 “Estudio de patrimonio cultural”).

El documento tiene que contener, como mínimo, documentación fotográfica de los elementos patrimoniales, así como las zonas en que se han prospectado, y planimetría muy detallada, con escala al menos de 1:5.000, que indique la situación y delimitación de los bienes patrimoniales en relación al área afectada por el proyecto, tal y como señala la Dirección General de Patrimonio Cultural.

Toda la documentación aquí indicada se encuentra recogida en el apéndice 6 “Estudio de patrimonio cultural”.

El impacto sobre el patrimonio cultural se tiene que valorar en función de la posición de los elementos patrimoniales y de la obra afectada, pudiendo ser la afectación directa o indirecta según el valor intrínseco del elemento afectado y su singularidad tipológica y cultural en su medio físico.

Se ha llevado a cabo el análisis de los impactos sobre el patrimonio cultural en el apéndice 6 “Estudio de patrimonio cultural” y en el apartado 1.6.3.12. “Impactos sobre el patrimonio cultural” del EsIA.

Sinergias:

Se evaluarán los posibles efectos sinérgicos y la compatibilidad que tenga la actuación con las infraestructuras existentes o planificadas, y planes de movilidad existentes o en tramitación/proyecto en el ámbito de estudio.

Se han analizado los efectos sinérgicos con otras infraestructuras presentes y proyectadas en la zona, en el apartado 1.6.4. “Impactos acumulativos y sinérgicos”.

Población:

Se realizará un análisis de los problemas actuales debidos al efecto barrera que provoca el trazado de la A-2 en el municipio de Collbató. Asimismo, se analizará el impacto del proyecto sobre el suelo urbano y urbanizable, de las afecciones derivadas del mismo y de su incompatibilidad urbanística con el planeamiento de los municipios.

En el EsIA se ha analizado la situación actual de Collbató en cuanto a la permeabilidad y el drenaje, tal como se recoge en el apartado 1.5.16. "Organización territorial". Asimismo, se han estudiado las afecciones derivadas del incremento del efecto barrera sobre la población de Collbató (ver apartado 1.6.3.17. "Impactos sobre la organización territorial") y los impactos sobre el planeamiento urbanístico, el suelo urbano y el suelo urbanizable (ver apartado 1.6.3.18. "Impactos sobre el planeamiento").

2.4 APARTADO 4. MEDIDAS CORRECTORAS QUE PUEDEN O DEBEN SER CONSIDERADAS

Se diseñarán las medidas preventivas y correctoras en función de cada impacto detectado en la evaluación ambiental para las fases de construcción, explotación y desmantelamiento de la actuación. Todas las medidas planteadas deberán estar debidamente presupuestadas, programadas en el tiempo (cronograma de actuaciones para cada una de ellas) y se tendrán que reflejar en cartografía específica al mismo nivel de detalle que el resto de actuaciones del proyecto.

Se han planteado todas las medidas necesarias para evitar, minimizar o corregir los impactos detectados, habiéndose cartografiado y presupuestado aquellas que son objeto de abono (ver apartado 1.7. "Propuesta de medidas preventivas y correctoras").

A continuación se muestran las principales medidas propuestas en la fase de consultas previas, las cuales deberán tenerse en cuenta en el estudio de impacto ambiental.

Vegetación:

Las medidas correctoras referentes a la reforestación, se llevarán a cabo con especies autóctonas, empleando técnicas de restauración en taludes resultantes y zonas ocupadas durante la obra.

Se ha tenido en cuenta el empleo de especies autóctonas en la restauración ambiental de las obras (ver apartado 1.7.13.1. "Criterios para la restauración vegetal").

Se analizará la posibilidad de realizar el trasplante de los pies arbóreos afectados por el trazado, tal y como solicita el Ayuntamiento de Esparreguera en su contestación en fase de consultas previas.

En el EsIA se ha indicado que la posibilidad de trasplante se deberá valorar en fases posteriores del proyecto, en las que se disponga de mayor detalle (ver apartado 1.7.10. "Medidas de protección de la vegetación y los hábitats de interés comunitario").

Deberán tenerse en cuenta las zonas clasificadas como de alto riesgo de incendio forestal en el mapa de riesgo de incendio de la Generalitat de Cataluña, a la hora de tomar medidas preventivas para la

fase de ejecución del proyecto, y habrá que garantizar que las pistas forestales que limitan con el área de proyecto se dejan libres para la circulación de los vehículos de extinción de incendios forestales.

Se han analizado las zonas de alto riesgo de incendio en el apéndice 10 "Efectos ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto frente a accidentes graves y catástrofes", y se han cartografiado en las colecciones de planos 3.5. "Riesgo de incendios".

Fauna:

Se analizarán las medidas preventivas y correctoras para evitar la afección a la fauna, especialmente al galápagos leproso y al águila perdicera. Se planificarán las obras para no afectar a los periodos de cría y nidificación de las especies de avifauna y los quirópteros.

Se proyectarán medidas destinadas a impedir el acceso de los animales a la calzada y a habilitar pasos de fauna. Se adecuarán las obras de drenaje a fin de que sean viables como pasos de fauna y se realizarán plantaciones con el fin de atraer los animales a cruzarlos. Se tendrán en cuenta las "Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales" del anterior Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Todas las medidas, ya sean de diseño, preventivas, protectoras o correctoras, necesarias para evitar o minimizar la afección a la fauna se recogen en el apéndice 4 "Estudio faunístico" y en el apartado 1.7.12. "Medidas de protección de la fauna" del EsIA.

El desarrollo del proyecto tendrá que evitar cualquier tipo de afectación física sobre el Torrente de la Alfabrega, afluente de la riera de Magarola que discurre paralelamente a la A-2, a fin y efecto de evitar daños sobre el hábitat del galápagos leproso, del que acoge una importante población.

Se ha tenido en cuenta la continuidad de este cauce, con el fin de evitar la afección al galápagos leproso (ver apéndice 4 "Estudio faunístico" y apéndice 11 "Estudio hidromorfológico").

Espacios protegidos:

Se hará una propuesta concreta de medidas protectoras, correctoras y, en su caso, compensatorias para los distintos elementos ambientales afectados tanto para la fase de obras, como para la de explotación. Sin perjuicio de lo anterior, en caso de que la Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña determine que la alternativa considerada afecta a la integridad del lugar, se deberá incluir un proyecto de medidas compensatorias que garanticen que la coherencia global de la Red Natura 2000 quede protegida, en colaboración con dicho organismo.

Las medidas de protección de los espacios protegidos o de interés se recogen en el apartado 1.7.11. "Medidas para la protección de los espacios naturales de interés" y en el apéndice 3 "Estudio de afección a Red Natura 2000" del EsIA.

Paisaje:

El estudio informativo o el anteproyecto objeto de evaluación incluirá la demolición del firme, estructuras y otros elementos de los tramos de carretera que queden fuera de uso, la restauración del relieve del terreno y su revegetación posterior. Si se previese algún uso alternativo, deberá estar debidamente justificado y formar parte del proyecto.

Se realizará un estudio de integración paisajística. Entre las medidas se incluirá la integración paisajística de los muros de contención previstos en el proyecto y, en caso de que sea compatible con la alternativa seleccionada, se considerará la instalación de una pantalla vegetal arbolada en las zonas colindantes con la autovía a su paso por la población de Collbató.

Se ha llevado a cabo una propuesta de tratamientos de integración ambiental de todas las zonas degradadas por las obras, incluyendo los tramos de la A-2 que quedan en desuso y los muros previstos (ver apartado 1.7.13. "Medidas para la integración paisajística".)

Hidrología:

Se propondrán medidas correctoras con el fin de corregir y evitar el impacto ocasionado por alteración de drenajes y erosiones. Se tendrán en cuenta los criterios, directrices y recomendaciones técnicas que se recogen en la documentación de referencia de la Agencia Catalana del Agua, disponible en su web, respecto al dimensionamiento y diseño de las obras de fábrica para garantizar el paso de las avenidas extraordinarias, posibles afecciones al nivel freático, mantenimiento de maquinaria, instalación de balsas de retención de sedimentos y posibles vertidos, restauración de los cauces afectados, etc.

Se ha llevado a cabo el correcto dimensionamiento de los drenajes, según lo establecido por la ACA, y se han planteado las medidas de protección del sistema hidrológico establecidas en este punto (ver apartado 1.7.9. "Medidas de protección hidrológica e hidrogeológica").

En el caso de que se prevea realizar algún vertido directo o indirecto al dominio público hidráulico éste deberá caracterizarse con el fin de evaluar el cumplimiento de las normas de calidad ambiental y objetivos ambientales del medio receptor establecidos en la normativa vigente y siempre con la previa autorización del organismo competente.

En el caso de que se prevea realizar captaciones de agua deberán indicarse sus características y la legislación que les aplica.

En el apartado 1.7.9. "Medidas de protección hidrológica e hidrogeológica" del EsIA se recoge la obligatoriedad de disponer de las autorizaciones necesarias en caso de captación o vertido.

Ruidos:

Se propondrán medidas protectoras durante la fase de construcción, así como medidas en fase de funcionamiento que se deriven del estudio acústico, en especial por la afección a zonas habitadas, edificaciones dispersas a menos de 200 m de la infraestructura y áreas de alto interés ecológico. En el documento de inicio se prevé la instalación de pantallas acústicas, que serán definidas en el estudio de

impacto ambiental a partir del estudio de ruido. Asimismo, se propondrán medidas correctoras para los impactos producidos por vibraciones derivadas del estudio de vibraciones.

Tanto en el estudio de ruido llevado a cabo en el apéndice 2, como en el apartado 1.7.5. "Medidas de protección contra el ruido", se plantean las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de los niveles legalmente establecidos. No se ha llevado a cabo un estudio de vibraciones, puesto que el tráfico rodado por carretera no genera afecciones en este sentido.

Cambio climático y contaminación atmosférica:

De los estudios de cambio climático y contaminación atmosférica se derivarán las medidas preventivas y correctoras a aplicar para las distintas fases del proyecto.

Se han incluido las medidas necesarias para minimizar los impactos sobre la calidad del aire en el apartado 1.7.3. "Medidas de protección de la calidad del aire".

Contaminación lumínica:

Adopción de medidas para garantizar los niveles de protección contra la contaminación lumínica.

En el apartado 1.7.6. "Medidas de protección contra la contaminación lumínica" se recogen las medidas a adoptar.

Patrimonio cultural:

Se incluirán medidas preventivas y/o correctoras (según las características del yacimiento y el grado de afectación), teniendo en cuenta si con su aplicación se obtendrá un grado de atenuación óptimo del impacto. Además, como medida de carácter general se propondrá un seguimiento arqueológico de todos los movimientos de tierras para controlar y documentar la posible aparición de yacimientos arqueológicos no observables superficialmente.

Estos aspectos se han tenido en cuenta en el apéndice 6 "Estudio de patrimonio cultural", y en el apartado 1.7.14. "Medidas de protección del patrimonio cultural" del EsIA.

Población:

Se propondrán medidas de mejora para los problemas actuales debidos al efecto barrera que provoca el trazado de la A-2 en el municipio de Collbató.

Como medida de mejora de la situación actual, se han planteado dos alternativas a la ampliación de la actual A-2 a su paso por el núcleo urbano de Collbató, una en variante, y otra en falso túnel (ver apartado 1.4.2. "Alternativas analizadas").

Se tendrá en cuenta la solución propuesta por los Ayuntamientos de Igualada y Ódena para el problema de conexión entre sus núcleos de población, que se encuentran separados por 500 m, y están conectados por la carretera C-37z. Dicha solución se basa en el aprovechamiento del trazado de la

antigua carretera entre las dos poblaciones, que quedó inutilizada con el nuevo trazado de la A-2, y supondría dar continuidad mediante un carril segregado en la nueva autovía.

Se ha atendido a esta petición mediante la ejecución del ENLACE 555 IGUALADA – ÒDENA C-37 (ver planos del EsIA).

2.5 APARTADO 5. LA NORMATIVA AMBIENTAL DE LAS DIFERENTES ADMINISTRACIONES AMBIENTALES QUE PUEDAN AFECTAR AL PROYECTO

Se especificará la normativa ambiental que corresponda o las fuentes de información que se hayan considerado aplicables. Se aportarán los informes emitidos por las Administraciones ambientales competentes que se hayan recabado.

En cada apartado del EsIA se ha contemplado la normativa que regula los distintos factores ambientales, así como las fuentes de información consultadas y los informes emitidos por los organismos oficiales competentes, en su caso. Adicionalmente, se han recopilado todas ellas en el capítulo 1.11. “Normativa ambiental aplicable y listado de referencias bibliográficas”.

2.6 APARTADO 6. CONTENIDO MÍNIMO DEL PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL

El estudio de impacto ambiental deberá presentar un programa de vigilancia ambiental que establezca el seguimiento y los controles necesarios para garantizar el cumplimiento de todas las medidas preventivas y correctoras propuestas en relación con los impactos significativos detectados, así como de la normativa aplicable y de las indicaciones y determinaciones que los órganos competentes establezcan durante la tramitación ambiental del proyecto, y que permita detectar los efectos no previstos.

Deberán definirse con la mayor concreción posible los indicadores de seguimiento, metodología, umbrales admisibles, periodicidad y medidas adicionales en caso de superación de los umbrales.

Deberá contar con un cronograma, en el que se señalen los informes que serán emitidos, su periodicidad y los organismos implicados.

Todos estos aspectos se han contemplado en el apartado 1.8. “Programa de Vigilancia Ambiental” del EsIA.

Dicho programa de vigilancia deberá estar debidamente presupuestado.

En el apartado 1.9.2. “Valoración del programa de vigilancia ambiental” se realiza una estimación del coste del Programa de Vigilancia Ambiental, desglosado en dos fases: fase de obra y fase de explotación. Esta valoración no forma parte del capítulo presupuestario de Integración Ambiental, ya que se considera incluida dentro del apartado de Control y Vigilancia de las Obras, que conforma el Presupuesto para Conocimiento de la Administración.

Asimismo, a la presente Resolución se acompaña copia de las contestaciones recibidas a las consultas realizadas, al objeto de que sean consideradas y que el estudio de impacto refleje la forma en que se han tenido en cuenta. En este trámite han respondido los siguientes organismos: la Oficina Española

de Cambio Climático del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente; la Delegación del Gobierno en Cataluña; la Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña; la Agencia Catalana de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura de la Generalitat de Cataluña; y los Ayuntamientos de Ódena, Igualada, El Bruc, Castellolí, Collbató y Esparreguera.

En la redacción del EsIA se han tenido en cuenta las indicaciones de los distintos organismos en las respuestas a las consultas previas realizadas, aunque éstas deberán volver a realizarse, junto con la información pública, como consecuencia de la pérdida de vigor del documento de alcance, según lo establecido en el artículo 34 de la Ley 21/2013, modificado mediante el Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica.

Una vez realizado el estudio de impacto ambiental, deberá remitir al Órgano Sustantivo del proyecto, al menos una copia en soporte informático, en formato pdf, así como la cartografía descriptiva del proyecto utilizada en el estudio de impacto, en formato compatible con Arcgis.

Se tendrá en cuenta esta indicación.

Asimismo, se requiere, para la publicación de la declaración de impacto ambiental en el Boletín Oficial del Estado, la presentación de un croquis de localización del proyecto y sus alternativas, con los siguientes requisitos:

- *Formato PDF.*
- *En una de sus esquinas superiores (derecha o izquierda) debe contener un pequeño marco con la ubicación del proyecto a pequeña escala (normalmente pequeño mapa provincial con capital y nombre provincia).*
- *Principales elementos del proyecto, representados de forma esquemática.*
- *Flecha de orientación del norte.*
- *Líneas de términos municipales, con nombre del término.*
- *Núcleos urbanos.*
- *Otros elementos que faciliten la orientación del lector (sólo cuando ayuden a localizar el proyecto: carreteras principales, ríos, embalses, línea de costa ...).*
- *Evitar el empleo de copias escaneadas de mapas convencionales, de ortofotografías, u otros soportes que contengan una información prolija y que no sean reproducibles con la calidad requerida en el BOE.*

Todos estos aspectos se tendrán en cuenta en el momento de publicación de la declaración de impacto ambiental en el Boletín Oficial del Estado.

Finalmente, se recuerda que el sistema legal de unidades de medida vigente en España es, tal y como establece el artículo segundo de la Ley 3/1985, de 18 de marzo, de Metrología, el Sistema Internacional de Unidades, en consecuencia, las unidades SI básicas, las unidades SI derivadas, las reglas de escritura de los nombres y símbolos de las unidades y expresión de los valores de las magnitudes y las reglas para la formación de los múltiplos y submúltiplos de dichas unidades se regirán por lo dispuesto en el Real Decreto 2032/2009, de 30 de diciembre, por el que se establecen las unidades legales de medida (corrección de errores sustituyendo el anexo, en BOE núm. 43, de 18 de febrero de 2010).

Estos aspectos se han tenido en cuenta en la redacción del estudio de impacto ambiental.

Anexo I. Documento de alcance del estudio de impacto ambiental



MINISTERIO
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA

SECRETARÍA DE ESTADO
DE MEDIO AMBIENTE
DIRECCIÓN GENERAL
DE BIODIVERSIDAD Y CALIDAD
AMBIENTAL
SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE EVALUACIÓN AMBIENTAL



O F I C I O

S/REF.
N/REF. SGEA/JFA/fjs/20180042
ASUNTO Notificación Resolución por la que se formula documento de alcance.
REMITENTE D. Eugenio J. Dominguez Collado
Subdirector General de Evaluación Ambiental
Dña. Rosalía Bravo Antón
Subdirectora General de Proyectos
Dirección General de Carreteras
DESTINATARIO Ministerio de Fomento
Paseo de la Castellana, 67
28071 - Madrid



En relación con la solicitud de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental, en virtud del artículo 34 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, del proyecto "Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-2. Tramo: Igualada-Martorell (Barcelona)", y de conformidad con el artículo 34.5 de la citada Ley, se remite, como promotor y órgano sustantivo del proyecto, copia de la Resolución de esta Dirección General, por la que se formula el documento de alcance para la evaluación ambiental del proyecto citado, así como copia de las contestaciones que han sido recibidas a las consultas realizadas, que corresponden a:

- Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.
- Delegación del Gobierno en Cataluña.
- Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural. Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Generalitat de Cataluña.
- Dirección General de Patrimonio Cultural. Departamento de Cultura. Generalitat de Cataluña.
- Ayuntamiento del Bruc.
- Ayuntamiento de Castellolí.
- Ayuntamiento de Collbató.
- Ayuntamiento de Esparreguera.
- Ayuntamiento de Igualada.

- Ayuntamiento de Odena.

No obstante, para su conocimiento a los efectos del trámite de consulta a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas al que se refiere el artículo 37 de la Ley 21/2013, se le indican los órganos, organismos y demás entidades a los que se les remitió la solicitud de consulta, de acuerdo con la información disponible, sin perjuicio de que ese órgano extienda la consulta a otras Administraciones públicas afectadas y a otras personas interesadas.

Consultados
Subdirección General de Medio Natural. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.
Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.
Delegación del Gobierno en Cataluña.
Subdelegación del Gobierno en Barcelona.
Diputación Provincial de Barcelona.
Agencia Catalana del Agua. Departamento de Territorio y Sostenibilidad.
Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural. Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Generalitat de Cataluña.
Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Generalitat de Cataluña.
Dirección General de Carreteras. Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Generalitat de Cataluña.
Dirección General de Archivos, Bibliotecas, Museos y Patrimonio. Departamento de Cultura. Generalitat de Cataluña.
Agencia Catalana de Patrimonio Cultural. Departamento de Cultura. Generalitat de Cataluña.
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Generalitat de Cataluña.
Dirección General de Agricultura y Ganadería. Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación. Generalitat de Cataluña.
Dirección General de Desarrollo Rural. Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación. Generalitat de Cataluña.
Dirección General de Ecosistemas Forestales y Gestión del Medio. Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación. Generalitat de Cataluña.
Dirección General de Planificación en Salud. Departamento de Salud. Generalitat de Cataluña.
Ayuntamiento de Abrera.
Ayuntamiento del Bruc.
Ayuntamiento de Castellolí.
Ayuntamiento de Collbató.

CORREO ELECTRÓNICO
buzon-sgea@mapama.es

PLAZA DE SAN JUAN DE LA CRUZ S/N
28071 MADRID
TEL.: 91 597 63 32
FAX.: 91 597 58 16



Consultados
Ayuntamiento de Esparreguera.
Ayuntamiento de els Hostalets de Pierola.
Ayuntamiento de Igualada.
Ayuntamiento de Jorba.
Ayuntamiento de Odena.
Grup d'estudis i protecció dels ecosistemes catalans.
WWF/Adena.
SEO/Birdlife.
Greenpeace España.
Ecologistas en Acción – CODA (Confederación Nacional).
Ecologistas en Acción de Cataluña.

En caso de envío de expediente completo para inicio de tramitación de evaluación de impacto ambiental ordinaria (artículo 39 de la Ley 21/2013), se ruega hagan referencia al código de este proyecto 20180042.

Madrid, a 14 de Septiembre de 2018

EL SUBDIRECTOR GENERAL
DE EVALUACION AMBIENTAL

Eugenio J. Domínguez Colado



MINISTERIO
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA

SECRETARÍA DE ESTADO
DE MEDIO AMBIENTE
DIRECCIÓN GENERAL
DE BIODIVERSIDAD Y CALIDAD
AMBIENTAL

SGEA/JFA/fjs/20180042

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE BIODIVERSIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL, POR LA QUE SE FORMULA EL DOCUMENTO DE ALCANCE PARA LA EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PROYECTO "ADECUACIÓN, REFORMA Y CONSERVACIÓN DE LA AUTOVÍA A-2. TRAMO: IGUALADA-MARORELL (BARCELONA)".

Esta Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental ha recibido, procedente de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, una solicitud de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto "Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-2. Tramo: Igualada-Martorell (Barcelona)", del que la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento es promotora, acompañada del documento inicial del proyecto, en virtud del artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 7.1.c) del Real Decreto 864/2018, de 13 de julio, por el que se establece la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica, corresponde a la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal.

Una vez cumplido el trámite de consultas sobre el documento inicial del proyecto, se procede a formular la amplitud y nivel de detalle que debe tener el correspondiente estudio de impacto ambiental, que contendrá, al menos, la información que se requiere en el apartado 1 del artículo 35 de la Ley 21/2013, en los términos desarrollados en el anexo VI de la citada ley, y contemplar, entre otros, los siguientes aspectos:

1. Justificación y objeto del proyecto.

Se justificará adecuadamente la necesidad de ejecución del proyecto, indicando los objetivos que se persiguen con la puesta en marcha de las actuaciones.

El estudio de impacto ambiental debe contener un apartado en el que se argumente el interés público del proyecto, aportando las intensidades de tráfico actuales y



previstas en escenarios futuros, así como el histórico disponible hasta la fecha actual del número de accidentes que se producen en el tramo existente y sus causas.

2. Alternativas a considerar

El análisis de alternativas incluirá la descripción de forma pormenorizada de los criterios considerados, el análisis multicriterio empleado y la justificación del trazado seleccionado. Para ello, deberá aportarse información cuantitativa y/o cualitativa sobre la afección de los trazados o soluciones planteadas para cada uno de los aspectos medioambientales.

El trazado contemplado en el documento inicial no varía de una alternativa a la otra, ni se ha valorado la alternativa 0. Se incluirá un estudio de alternativas técnica y económicamente viables, incluyendo la "alternativa 0" o de no actuación, así como alternativas de trazado, justificando la solución adoptada de acuerdo a criterios medioambientales.

En la zona que atraviesa el espacio natural Montserrat-Roques, se deberá realizar un análisis de alternativas para los viaductos del Bruc, y para los diferentes accesos proyectados, tal y como indica la Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural.

En lo que respecta a la variante de Can Palà y Castellolí, y la variante de los viaductos del Bruc, se deberá justificar la solución propuesta para el antiguo trazado, estudiando la posibilidad de llevar a cabo su restauración paisajística.

Asimismo, se realizará un análisis de alternativas para el tramo que atraviesa el núcleo urbano de Collbató, dada la afectación a la población, teniendo en cuenta las solicitudes realizadas por este Ayuntamiento: soterramiento del trazado a su paso por el núcleo urbano, construcción de una variante que evite su paso por la población, intervención únicamente en los puntos críticos de siniestralidad de la A-2, y fomento del traslado del tráfico de mercancías de la A-2 hacia la autopista AP-7 mediante un sistema de bonificación del peaje del paso de camiones.

3. Efectos ambientales más significativos. Estudios necesarios para su evaluación.

El estudio de impacto ambiental comprenderá un inventario y caracterización de los distintos elementos del medio natural. Se incluirá un apartado específico detallando los impactos ambientales más significativos para cada una de las alternativas propuestas, tanto durante las fases de construcción y explotación, como si procede,



en las de cese y desmantelamiento. Asimismo, se deberán incluir los estudios necesarios para su evaluación, especificando adecuadamente su contenido y detalle, incluidos los trabajos de campo y los métodos y criterios a utilizar para predecir y evaluar sus efectos.

Flora y vegetación:

Se incluirá un inventario de la flora y vegetación de la zona en la que se realizarán las obras. Los inventarios estarán basados en trabajo de campo y se incluirán mapas y datos sobre cobertura, diversidad, estructura y estado de conservación, especialmente de aquellas especies con algún grado de protección, tanto nacional como autonómica, especificando su categoría.

En el apartado de impactos se valorará la pérdida de vegetación ocasionada de forma cualitativa y cuantitativa.

Hábitats de interés comunitario:

En la zona se localizan varios hábitats de interés comunitario (9540, 6420, 92A0, 6220, y 5110). Se deberá incluir una relación de los hábitats de interés comunitario, según la Ley 33/2015, de 21 de septiembre, por la que se modifica la Ley 42/2007, de 13 de julio, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, presentes en el área de influencia del proyecto y su representación cartográfica.

Se identificarán los posibles impactos directos e indirectos del proyecto y sus actuaciones conexas en las fases de ejecución y explotación, determinando individualmente su grado de significatividad. Para ello se realizará una valoración cuantitativa y cualitativa que determine si la alteración es significativa (por ejemplo, superficie afectada, alteración de los procesos ecológicos determinantes para la conservación y representatividad de los hábitats).

Fauna:

En el estudio de impacto ambiental se realizará un inventario faunístico mediante búsqueda bibliográfica y prospecciones de campo realizadas en las épocas, lugares y circunstancias más adecuadas para facilitar su detección, incluyendo cartografía.

Para las distintas especies se facilitará la distribución y abundancia, así como el uso del espacio (áreas de alimentación, reproducción, cría, dispersión, concentración y campeo), el estado de conservación de su hábitat, vulnerabilidad, requerimientos ecológicos, grado de aislamiento de la población, etc.

Se evaluará el impacto a los animales silvestres susceptibles de ser afectados por las actuaciones del proyecto, prestando especial atención a las especies



amenazadas a nivel regional, nacional y comunitario, sobre todo aquellas catalogadas "en peligro de extinción" y "vulnerables" en el Catálogo Español de Especies Amenazadas y/o en el Decreto Legislativo 2/2008, de 15 de abril, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de protección de los animales.

Entre las afecciones a la fauna que se deben evaluar al menos deberán incluirse las siguientes:

- Pérdida de refugios y de zonas de alimentación y reproducción como consecuencia de la destrucción y fragmentación de hábitats por la ejecución de las obras.
- Efecto barrera para las especies por la implantación del proyecto. Interrupción de corredores ecológicos.
- Análisis de la posibilidad de abandono de territorios por parte de la fauna sensible a los ruidos y molestias provocado durante las obras.

Se prestará especial atención a la avifauna y a los quirópteros (cercañas de Roques Blanques y túnel del Bruc), así como a las siguientes especies: águila perdicera, búho real, halcón peregrino, nutria paleártica, cabra montés, gineta, tejón y galápago leproso.

Espacios protegidos:

En el entorno del proyecto se sitúa el espacio de la Red Natura 2000, Zona Especial de Conservación (ZEC) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES5110012 "Montserrat-Roques Blanques-riu Llobregat" a ambos lados de la A-2 y afectado directamente en su superficie por algunas de las actuaciones previstas. También podría afectar al Plan de Espacios de Interés Natural (PEIN) "Montserrat", al PEIN "Roques Blanques", al Área Importante para las Aves (IBA) 139 "Serres Prelitorals de Barcelona" e indirectamente al Parque Natural "Muntanya de Monserrat".

Se deberá incluir un inventario y caracterización de los espacios con alguna figura de protección según la normativa vigente y de las zonas de alto valor ecológico que existen en el ámbito de actuación del proyecto.

El estudio de impacto ambiental deberá contener un estudio específico de la posible afección que pudiera originar el proyecto a los espacios de la Red Natura 2000 como consecuencia de su ejecución. El contenido se realizará de acuerdo a las consideraciones recogidas en la citada Ley 33/2015, de 21 de septiembre (artículo 46. 4-7), incluyendo una evaluación de la afección a las especies y hábitats por los



que fueron declarados, en cumplimiento de esa Ley y de las Directivas 2009/147/CE y Directiva 92/43/CEE y, por tanto, a la integridad de dichos espacios.

Para la realización del citado estudio se seguirá el documento "MAPAMA, 2018. Recomendaciones sobre la información necesaria para incluir una evaluación adecuada de repercusiones de proyectos sobre red natura 2000 en los documentos de evaluación de impacto ambiental de la A.G.E. Madrid" (disponible en la web del Ministerio para la Transición Ecológica).

Paisaje:

El estudio de impacto ambiental incluirá un capítulo en el que se definirán las distintas unidades paisajísticas diferenciadas en el entorno del proyecto (en función de su calidad y fragilidad visual), para posteriormente evaluar el impacto paisajístico mediante el cálculo de cuencas visuales.

Se tendrá en cuenta la naturalidad y la presencia de elementos naturales particularmente relevantes: cerros, cursos de agua, vegetación de ribera, etc.

Asimismo, también se identificarán los puntos (miradores, áreas recreativas, etc.) y las líneas (senderos, carreteras turísticas, etc.) importantes para la percepción del paisaje, así como el tipo de uso de que son objeto y su importancia en relación con las actividades sociales, económicas y tradicionales de la zona.

Geología, geomorfología y suelos:

En el ámbito del proyecto se encuentran formaciones geológicas interesantes que deberán ser inventariadas a nivel local. Se incluirá un apartado en el que se describirán los principales elementos geomorfológicos y las características edafológicas y geológicas.

Seguidamente se evaluarán los posibles impactos de las obras. Se analizarán, entre otras afecciones los movimientos de tierra, la erosión, compactación y pérdida de suelos derivados de la obra, así como de las zonas de préstamo y vertedero, parques de maquinaria y del tránsito de vehículos pesados. Además, deberá valorarse el incremento del riesgo de vertidos (peligrosos, asimilables a urbanos e inertes, etc.) con la consiguiente contaminación de los suelos.

Con el fin de analizar los impactos de las zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, se indicará claramente la localización, características y dimensiones, y se obtendrá el balance de tierras global para cada alternativa. Se incluirá una valoración ambiental de cada zona, considerándose en la evaluación ambiental de las alternativas.



Hidrología:

El estudio de impacto ambiental incluirá una descripción de la red hidrológica y masas de agua de la zona, tanto superficial como subterránea y de los ecosistemas que la constituyen. Se elaborará un estudio en el que se determinarán y evaluarán, tanto en la fase de obras como en la de explotación, la posible pérdida de calidad de las aguas, contaminación por vertidos accidentales y alteración de la dinámica fluvial.

El proyecto transcurre en paralelo al límite del acuífero protegido de la Cubeta d'Abdera, llegando a introducirse en algunas zonas, por lo que deberá estudiarse su afección.

Se realizará un análisis de los problemas actuales de permeabilidad y de drenaje que provoca el trazado de la A-2 en el municipio de Collbató.

Ruidos:

Se realizará un estudio de ruido y vibraciones preoperacional, y una predicción tras la ejecución del proyecto que garantice el cumplimiento del Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. En el caso del estudio de ruido, la situación preoperacional incluirá mediciones de niveles de ruido. El estudio de la situación postoperacional se simulará con y sin pantallas acústicas. Se inventariarán las edificaciones afectadas para los distintos escenarios.

Asimismo, se evaluará el impacto acústico sobre el Parque Natural de Muntanya de Montserrat.

Cambio climático:

Se incluirá un estudio del cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero y de la huella de carbono, así como sus efectos para las distintas fases del proyecto, desde la perspectiva de la adaptación y mitigación del cambio climático siguiendo las indicaciones, herramientas y referencias de los organismos competentes.

Contaminación atmosférica:

Se realizará, para los distintos núcleos urbanos, un estudio de las concentraciones de contaminantes atmosféricos y sus efectos sobre la población teniendo en cuenta la situación actual y los escenarios futuros. En el caso del núcleo urbano de Collbató se tendrá en cuenta el efecto pantalla de la Montaña de Montserrat.



Contaminación lumínica:

Se analizará la contaminación lumínica atendiendo a la consideración de los espacios clasificados como E1 de protección máxima y E2 de protección alta según el mapa de protección contra la contaminación lumínica de la Generalitat de Cataluña.

Patrimonio cultural:

La Dirección General del Patrimonio Cultural de la Generalitat de Cataluña, tras contrastar el listado de elementos del patrimonio cultural incluido en el documento inicial con la información y planimetría de los Inventarios del Patrimonio Arqueológico, Paleontológico y Arquitectónico de Cataluña, constata que no se contemplan numerosos elementos que sí pueden quedar directamente afectados por el proyecto, como por ejemplo los yacimientos de Carretera de Igualada a Ódena (IPAC 3014), Prop del Centre Retro (IPAC 4772), Cadena de Mallol (IPAC 3016) o Polígon Barcelonès (IPAC 13731) o el elemento arquitectónico Mas de la Cova (IPAC 4058).

Se deberá realizar un estudio de afectación al patrimonio cultural el cual tendrá que recoger la relación de todos los elementos arqueológicos, paleontológicos y arquitectónicos documentados en la zona del proyecto, mediante consulta a los Inventarios del Patrimonio en la sede de la Dirección General del Patrimonio cultural, así como en los diferentes catálogos recogidos en las figuras de planeamiento urbanístico aprobadas.

También se debe realizar una prospección arqueológica con el objetivo de contrastar la documentación recogida previamente y documentar la posible existencia de yacimientos no inventariados así como cualquier otro elemento de interés histórico – artístico.

El documento tiene que contener, como mínimo, documentación fotográfica de los elementos patrimoniales, así como las zonas en que se han prospectado, y planimetría muy detallada, con escala al menos de 1:5.000, que indique la situación y delimitación de los bienes patrimoniales en relación al área afectada por el proyecto, tal y como señala la Dirección General de Patrimonio Cultural.

El impacto sobre el patrimonio cultural se tiene que valorar en función de la posición de los elementos patrimoniales y de la obra afectada, pudiendo ser la afectación directa o indirecta según el valor intrínseco del elemento afectado y su singularidad tipológica y cultural en su medio físico.



Sinergias:

Se evaluarán los posibles efectos sinérgicos y la compatibilidad que tenga la actuación con las infraestructuras existentes o planificadas, y planes de movilidad existentes o en tramitación/proyecto en el ámbito de estudio.

Población:

Se realizará un análisis de los problemas actuales debidos al efecto barrera que provoca el trazado de la A-2 en el municipio de Collbató. Asimismo, se analizará el impacto del proyecto sobre el suelo urbano y urbanizable, de las afecciones derivadas del mismo y de su incompatibilidad urbanística con el planeamiento de los municipios.

4. Medidas correctoras que pueden o deben ser consideradas.

Se diseñarán las medidas preventivas y correctoras en función de cada impacto detectado en la evaluación ambiental para las fases de construcción, explotación y desmantelamiento de la actuación. Todas las medidas planteadas deberán estar debidamente presupuestadas, programadas en el tiempo (cronograma de actuaciones para cada una de ellas) y se tendrán que reflejar en cartografía específica al mismo nivel de detalle que el resto de actuaciones del proyecto.

A continuación se muestran las principales medidas propuestas en la fase de consultas previas, las cuales deberán tenerse en cuenta en el estudio de impacto ambiental.

Vegetación:

Las medidas correctoras referentes a la reforestación, se llevarán a cabo con especies autóctonas, empleando técnicas de restauración en taludes resultantes y zonas ocupadas durante la obra.

Se analizará la posibilidad de realizar el trasplante de los pies arbóreos afectados por el trazado, tal y como solicita el Ayuntamiento de Esparreguera en su contestación en fase de consultas previas.

Deberán tenerse en cuenta las zonas clasificadas como de alto riesgo de incendio forestal en el mapa de riesgo de incendio de la Generalitat de Cataluña, a la hora de tomar medidas preventivas para la fase de ejecución del proyecto, y habrá que garantizar que las pistas forestales que limitan con el área de proyecto se dejen libres para la circulación de los vehículos de extinción de incendios forestales.



Fauna:

Se analizarán las medidas preventivas y correctoras para evitar la afección a la fauna, especialmente al galápago leproso y al águila perdicera.

Se planificarán las obras para no afectar a los periodos de cría y nidificación de las especies de avifauna y los quirópteros.

Se proyectarán medidas destinadas a impedir el acceso de los animales a la calzada y a habilitar pasos de fauna. Se adecuarán las obras de drenaje a fin de que sean viables como pasos de fauna y se realizarán plantaciones con el fin de atraer los animales a cruzarlos. Se tendrán en cuenta las "Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales" del anterior Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

El desarrollo del proyecto tendrá que evitar cualquier tipo de afectación física sobre el Torrente de la Alfàbrega, afluente de la riera de Magarola que discurre paralelamente a la A-2, a fin y efecto de evitar daños sobre el hábitat del galápago leproso, del que acoge una importante población.

Espacios protegidos:

Se hará una propuesta concreta de medidas protectoras, correctoras y, en su caso, compensatorias para los distintos elementos ambientales afectados tanto para la fase de obras, como para la de explotación. Sin perjuicio de lo anterior, en caso de que la Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña determine que la alternativa considerada afecta a la integridad del lugar, se deberá incluir un proyecto de medidas compensatorias que garanticen que la coherencia global de la Red Natura 2000 quede protegida, en colaboración con dicho organismo.

Paisaje:

El estudio informativo o el anteproyecto objeto de evaluación incluirá la demolición del firme, estructuras y otros elementos de los tramos de carretera que queden fuera de uso, la restauración del relieve del terreno y su revegetación posterior. Si se previese algún uso alternativo, deberá estar debidamente justificado y formar parte del proyecto.

Se realizará un estudio de integración paisajística. Entre las medidas se incluirá la integración paisajística de los muros de contención previstos en el proyecto y, en caso de que sea compatible con la alternativa seleccionada, se considerará la instalación de una pantalla vegetal arbolada en las zonas colindantes con la autovía a su paso por la población de Collbató.



Hidrología:

Se propondrán medidas correctoras con el fin de corregir y evitar el impacto ocasionado por alteración de drenajes y erosiones. Se tendrán en cuenta los criterios, directrices y recomendaciones técnicas que se recogen en la documentación de referencia de la Agencia Catalana del Agua, disponible en su web, respecto al dimensionamiento y diseño de las obras de fábrica para garantizar el paso de las avenidas extraordinarias, posibles afecciones al nivel freático, mantenimiento de maquinaria, instalación de balsas de retención de sedimentos y posibles vertidos, restauración de los cauces afectados, etc.

En el caso de que se prevea realizar algún vertido directo o indirecto al dominio público hidráulico éste deberá caracterizarse con el fin de evaluar el cumplimiento de las normas de calidad ambiental y objetivos ambientales del medio receptor establecidos en la normativa vigente y siempre con la previa autorización del organismo competente.

En el caso de que se prevea realizar captaciones de agua deberán indicarse sus características y la legislación que les aplica.

Ruidos:

Se propondrán medidas protectoras durante la fase de construcción, así como medidas en fase de funcionamiento que se deriven del estudio acústico, en especial por la afección a zonas habitadas, edificaciones dispersas a menos de 200 m de la infraestructura y áreas de alto interés ecológico. En el documento de inicio se prevé la instalación de pantallas acústicas, que serán definidas en el estudio de impacto ambiental a partir del estudio de ruido. Asimismo, se propondrán medidas correctoras para los impactos producidos por vibraciones derivadas del estudio de vibraciones.

Cambio climático y contaminación atmosférica:

De los estudios de cambio climático y contaminación atmosférica se derivarán las medidas preventivas y correctoras a aplicar para las distintas fases del proyecto.

Contaminación lumínica:

Adopción de medidas para garantizar los niveles de protección contra la contaminación lumínica.

Patrimonio cultural:

Se incluirán medidas preventivas y/o correctoras (según las características del yacimiento y el grado de afectación), teniendo en cuenta si con su aplicación se



obtendrá un grado de atenuación óptimo del impacto. Además, como medida de carácter general se propondrá un seguimiento arqueológico de todos los movimientos de tierras para controlar y documentar la posible aparición de yacimientos arqueológicos no observables superficialmente.

Población:

Se propondrán medidas de mejora para los problemas actuales debidos al efecto barrera que provoca el trazado de la A-2 en el municipio de Collbató.

Se tendrá en cuenta la solución propuesta por los Ayuntamientos de Igualada y Ódena para el problema de conexión entre sus núcleos de población, que se encuentran separados por 500 m, y están conectados por la carretera C-37z. Dicha solución se basa en el aprovechamiento del trazado de la antigua carretera entre las dos poblaciones, que quedó inutilizada con el nuevo trazado de la A-2, y supondría dar continuidad mediante un carril segregado en la nueva autovía.

5. La normativa ambiental de las diferentes administraciones ambientales que puedan afectar al proyecto

Se especificará la normativa ambiental que corresponda o las fuentes de información que se hayan considerado aplicables. Se aportarán los informes emitidos por las Administraciones ambientales competentes que se hayan recabado.

6. Contenido mínimo del programa de vigilancia ambiental.

El estudio de impacto ambiental deberá presentar un programa de vigilancia ambiental que establezca el seguimiento y los controles necesarios para garantizar el cumplimiento de todas las medidas preventivas y correctoras propuestas en relación con los impactos significativos detectados, así como de la normativa aplicable y de las indicaciones y determinaciones que los órganos competentes establezcan durante la tramitación ambiental del proyecto, y que permita detectar los efectos no previstos.

Deberán definirse con la mayor concreción posible los indicadores de seguimiento, metodología, umbrales admisibles, periodicidad y medidas adicionales en caso de superación de los umbrales.

Deberá contar con un cronograma, en el que se señalen los informes que serán emitidos, su periodicidad y los organismos implicados.



Dicho programa de vigilancia deberá estar debidamente presupuestado.

Asimismo, a la presente Resolución se acompaña copia de las contestaciones recibidas a las consultas realizadas, al objeto de que sean consideradas y que el estudio de impacto refleje la forma en que se han tenido en cuenta. En este trámite han respondido los siguientes organismos: la Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente; la Delegación del Gobierno en Cataluña; la Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña; la Agencia Catalana de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura de la Generalitat de Cataluña; y los Ayuntamientos de Òdena, Igualada, El Bruc, Castellolí, Collbató y Esparreguera.

Una vez realizado el estudio de impacto ambiental, deberá remitir al Órgano Sustantivo del proyecto, al menos una copia en soporte informático, en formato pdf, así como la cartografía descriptiva del proyecto utilizada en el estudio de impacto, en formato compatible con Arcgis.

Asimismo, se requiere, para la publicación de la declaración de impacto ambiental en el Boletín Oficial del Estado, la presentación de un croquis de localización del proyecto y sus alternativas, con los siguientes requisitos:

- Formato PDF.
- En una de sus esquinas superiores (derecha o izquierda) debe contener un pequeño marco con la ubicación del proyecto a pequeña escala (normalmente pequeño mapa provincial con capital y nombre provincia).
- Principales elementos del proyecto, representados de forma esquemática.
- Flecha de orientación del norte.
- Líneas de términos municipales, con nombre del término.
- Núcleos urbanos.
- Otros elementos que faciliten la orientación del lector (sólo cuando ayuden a localizar el proyecto: carreteras principales, ríos, embalses, línea de costa...).
- Evitar el empleo de copias escaneadas de mapas convencionales, de ortofotografías, u otros soportes que contengan una información prolija y que no sean reproducibles con la calidad requerida en el BOE.



Finalmente, se recuerda que el sistema legal de unidades de medida vigente en España es, tal y como establece el artículo segundo de la Ley 3/1985, de 18 de marzo, de Metrología, el Sistema Internacional de Unidades, en consecuencia, las unidades SI básicas, las unidades SI derivadas, las reglas de escritura de los nombres y símbolos de las unidades y expresión de los valores de las magnitudes y las reglas para la formación de los múltiplos y submúltiplos de dichas unidades se regirán por lo dispuesto en el Real Decreto 2032/2009, de 30 de diciembre, por el que se establecen las unidades legales de medida (corrección de errores sustituyendo el anexo, en BOE núm. 43, de 18 de febrero de 2010).

Madrid, 12 de Septiembre de 2018

EL DIRECTOR GENERAL
DE BIODIVERSIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL



Francisco Javier Cachón de Mesa

Anexo II. Respuestas a las consultas previas

Generalitat de Catalunya
 Departament de Cultura
Direcció General del Patrimoni Cultural

Generalitat de Catalunya
 Departament de Cultura
 08.05.18 080673
 Data Nám. Hora
 Registre de acords 00918

Sr. Eugenio Domínguez Collado
 Subdirector general de Evaluación Ambiental
**Dirección General de Calidad y
 Evaluación Ambiental y Medio Natural**
 MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN
 Y MEDIO AMBIENTE
 Plaza de San Juan de la Cruz, s/n
 28071 Madrid

PLANA D'AGRICULTURA I PESCA,
 ALIMENTACIÓ I MEDI AMBIENT (RICA)

TELÈFON 91 200 100 2009
 19032018 08:10:41

Barcelona, 4 de maig de 2018
 R/N: 436 K 130 / C-5732 JCC / JBP

Señor,

Les adjuntamos el informe realizado por la *Secció d'Informació i Estudis* del Servei d'Arqueologia i Paleontologia de esta Dirección General relativo a:

'Contestación a consulta sobre alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20180042 Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-2.

Tramo:

Igualada – Martorell. Términos municipales: Jorba, Òdena, Igualada, Castellolí, el Bruc y els Hostalets de Pierola (Anoia), Collbató, Esparraguera y Abrera (Baix Llobregat)

Promotor: Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente

Atentamente,

Elsa Ibar i Torras
 Subdirectora General del Patrimoni Arquitectònic,
 Arqueològic i Paleontològic

Portaferrissa, 1 (Palaü Moja)
 08002 Barcelona
 Telèfon: 933 16 27 40
 Fax: 933 16 29 25
 icastells@gencat.net

Document signat digitalment per:
 Elsa Ibar i Torras: 07/05/2018 10:14

Generalitat de Catalunya
 Departament de Cultura
Direcció General del Patrimoni Cultural
 Servei d'Arqueologia i Paleontologia

- Ampliación del radio de curvatura de alguna curva, con la correspondiente modificación en planta del trazado.
- Variantes de trazado:
 - Variante de Can Palà y Castellolí
 - Variante de los viaductos del Bruc

FUNDAMENTOS DE DERECHO

1. Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.
2. Ley 9/1993, del 30 de septiembre, del patrimonio cultural catalán (DOGC, núm. 1807, del 11.10.1993).
 Decreto 78/2002 de 5 de marzo, del Reglamento de protección del patrimonio arqueológico y paleontológico.

ESTUDIO Y CONSIDERACIONES

El documento inicial del proyecto de *Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-2. Tramo: Igualada – Martorell (Barcelona). P.K. 550,6 al P.K. 585,5* incluye una relación de los elementos del patrimonio cultural ubicados en el ámbito de estudio según el Inventario del Patrimonio Arqueológico de Cataluña y el Inventario del Patrimonio Arquitectónico de Catalunya.

De dicha consulta se expone que son 47 los yacimientos existentes en el ámbito de estudio y 129 los elementos del patrimonio arquitectónico.

Así mismo, se enumeran en una tabla aquellos elementos que se encuentran, según los autores del documento, en las proximidades del trazado.

Contrastado desde el Servei d'Arqueologia i Paleontologia dicho listado con la información y planimetría de los Inventarios del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico y Arquitectónico de Catalunya, se constata que no se contemplan numerosos elementos que sí pueden quedar directamente afectados por el proyecto, como por ejemplo los yacimientos de Carretera de Igualada a Òdena (IPAC 3014), Prop del Centre Retro (IPAC 4772), Cadena de Mallol (IPAC 3016) o Polígon Barcelonès (IPAC 13731) o el elemento arquitectónico Mas de la Cova (IPAC 4058).

Por todo ello, y también teniendo en cuenta que dichos inventarios no son exhaustivos de todo el territorio y que únicamente recogen el patrimonio documentado por fuentes escritas, orales o por intervenciones ya ejecutadas y que, por tanto, no se puede descartar la aparición de nuevos elementos patrimoniales desconocidos, a fin que el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de referencia contemple

Portaferrissa, 1 (Palaü Moja)
 08002 Barcelona
 Telèfon 933 16 27 40
 Fax: 933 16 29 25
 icastells@gencat.net

INFORME

Determinación del alcance del Estudio de Impacto Ambiental

IDENTIFICACIÓN

Expediente	5732/2018
Procedimiento	Artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental
Proyecto	Contestación a consulta sobre alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20180042 Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-2. Tramo: Igualada – Martorell
Promotor	Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente
Término municipal	Jorba, Odena, Igualada, Castellolí, el Bruc y els Hostalets de Pierola (Anoia), Collbató, Esparraguera y Abrera (Baix Llobregat)

HECHOS

Con fecha 13 de abril de 2018 entra en el registro del Departament de Cultura un escrito de la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente en el cual se informa que se ha iniciado el período de consultas establecido por el artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, con el objetivo de determinar la amplitud y el nivel de detalle que debe darse al estudio de impacto ambiental del presente proyecto.

Se adjunta el Documento inicial del proyecto de *Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-2. Tramo: Igualada – Martorell (Barcelona). P.K. 550,6 al P.K. 585,5.*

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto de *Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-2. Tramo: Igualada – Martorell (Barcelona)* contempla la mejora del tramo entre los P.K. 550,5 y 585,0.

Las actuaciones principales consisten en:

- Cambio de la sección transversal por una nueva sección de tres carriles por sentido incluyendo las remodelaciones de accesos y vías de servicio necesarias.
- Renovación del firme existente actualmente en el trazado por nuevas capas de mezclas bituminosas.

correctamente el patrimonio cultural, se deberá realizar un Estudio de afectación al patrimonio cultural el cual tendrá que recoger:

- Relación de todos los elementos arqueológicos, paleontológicos y arquitectónicos documentados en la zona del proyecto, mediante consulta de los Inventarios del Patrimonio en la sede de la Dirección general del Patrimonio Cultural.

- Relación de todos los elementos arqueológicos, paleontológicos y arquitectónicos, documentados en los diferentes catálogos recogidos en las figuras de planeamiento urbanístico aprobadas.

También se debe hacer un trabajo de campo consistente en:

- Realización de una **prospección arqueológica** del área afectada por el proyecto con el objetivo de contrastar la documentación recogida previamente y documentar la posible existencia de yacimientos no inventariados y si observables o detectables en superficie, así como cualquiera otro elemento de interés histórico – artístico.

- Para la realización de esta intervención se estará a lo que dispone la Ley 9/1993, de 30 de septiembre, del Patrimonio Cultural Catalán y el Decreto 78/2002 de 5 de marzo, del Reglamento de protección del patrimonio arqueológico y paleontológico.

El documento final a presentar tiene que contener (como mínimo):

- Documentación fotográfica que evidencie los elementos patrimoniales documentados, y que se puedan identificar claramente, así como las diferentes zonas que se han prospectado.

- Documentación planimétrica muy detallada (escala 1:5000, u otras escalas de mayor detalle, cuando se crea conveniente) que indique la situación y delimitación de los bienes patrimoniales en relación al área afectada por el proyecto.

Evaluación de impacto sobre el patrimonio cultural

- Esta se tiene que valorar en función de la posición de los diferentes elementos patrimoniales y la de la obra proyectada. La afectación puede ser directa o indirecta, teniendo en cuenta el valor intrínseco del elemento afectado y la singularidad tipológica y cultural del elemento documentado en su medio físico.

- La evaluación tiene que incluir la propuesta de medidas preventivas y/o correctoras (según las características del yacimiento y el grado de afectación) y tener en cuenta si con la aplicación de estas se obtendrá un grado de atenuación óptimo del impacto que permita la buena conservación del mencionado elemento patrimonial.

Generalitat de Catalunya
 Departament de Cultura
Direcció General del Patrimoni Cultural
 Servei d'Arqueologia i Paleontologia

- Además de las medidas correctoras específicas que se deriven del estudio del patrimonio, como medida de carácter general se propondrá un seguimiento arqueológico de todos los movimientos de tierras para controlar y documentar la posible aparición de yacimientos arqueológicos no observables superficialmente.

Por todo esto, el Servicio de Arqueología y Paleontología permanece a la espera de recibir el estudio de impacto completo (el cual tendrá que incluir el estudio de afectación al patrimonio cultural), para poder informar sobre la compatibilidad o incompatibilidad del proyecto con los bienes culturales documentados.

Daria Calpena i Marcos

Arqueòloga de la Secció d'Informació i Estudis

CPISR-1 C
 DARIA
 CALPENA
 MARCOS

Fitxa de digitalització per CPISR-1
 C/DARIA CALPENA MARCOS
 Núm. de registre: 0245
 Codi de Departament de Cultura
 Codi de projecte: 101/101/00001/CPISR-1
 Codi de registre: 00001/CPISR-1
 M. MARCOS, g. calpena@mac.com
 Data: 2018/05/04 13:28:52 +02'00'

Josep Castells i Camp

Cap de la Secció d'Informació i Estudis

CPISR-1
 JOSEP
 CASTELL
 S CAMP

Signat digitalment per
 CPISR-1 JOSEP
 CASTELL S CAMP
 Data: 2018/05/04
 13:29:12 +02'00'

Barcelona, 4 de mayo de 2018

J:\informació i estudis\abai\impacte\21_2013_eia\2018\arricla_34_annex\15732_adequación reforma y conservación a2 igualada martorell.doc

Portaferrissa, 1 (Palau Moja)
 08007 Barcelona
 Telèfon 933 16 27 40
 Fax 933 16 26 25
 josep.castells@pc.cit.cat

4

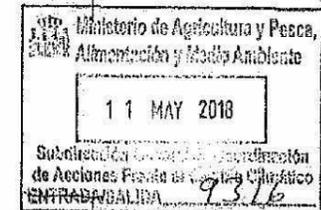


OFICIO

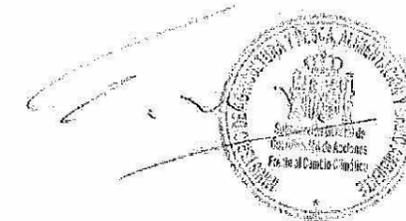
S / REF
 N / REF **20180042**
 FECHA Madrid, 26 de abril de 2018
 ASUNTO

REMITENTE Eduardo González Fernández
 Subdirector General de Coordinación de Acciones
 frente al Cambio Climático

DESTINATARIO Eugenio J. Domínguez Collado
 Subdirector General de Evaluación Ambiental



En contestación a la consulta sobre la "ADECUACIÓN, REFORMA Y CONSERVACIÓN DE LA AUTOVIA A-2, TRAMO: IGUALADA – MARTORELL (BARCELONA)", adjunto se envían los comentarios de la Oficina Española de Cambio Climático.



@magrama.es

C/Alcalá nº 92
 28009-Madrid
 TEL: (34) 91 436
 FAX: (34) 91 436



Oficina Española de Cambio Climático

Comentarios de la Oficina Española de Cambio Climático (OECC) sobre el impacto ambiental del proyecto 20180042, "ADECUACIÓN, REFORMA Y CONSERVACIÓN DE LA AUTOVÍA A-2, TRAMO: IGUALADA – MARTORELL (BARCELONA)"

El día 11 de abril de 2018 (fecha de registro de salida 06/04/2018) se recibió en la D.G. de la Oficina Española de Cambio Climático (OECC), procedente de la Dirección General de Carreteras, Ministerio de Fomento, la propuesta de evaluación de impacto ambiental Ordinaria¹, según el Anexo I, apartado 7.1, d) Carreteras; 1º Construcción de Autopistas y autovías, de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

El plazo para comentar es de 30 días hábiles desde la recepción de la comunicación.

Consideraciones Preliminares

El documento justificativo señala el carácter de adecuación y reforma de tramos de autovía (34.5 Km de infraestructura viaria ya existente), por lo que no se plantean itinerarios alternativos², siendo la actuación más relevante la renovación de firmes por nuevas mezclas bituminosas, y rectificaciones de trazados, puntuales.

La ejecución de estas tareas se limita a puntos de escaso desarrollo (2.300 m en algunos casos), por lo que no se han considerado aspectos mesoclimáticos, susceptibles de ser alterados por la ejecución y explotación de una vía de estas características, ni los microclimáticos que pudiesen verse afectados ya que, según el propio informe, son de difícil análisis y comparación.

Estudiada la documentación presentada, se suscitan los siguientes

Comentarios

No se ha considerado la variable de Cambio Climático en el documento, si bien se señalan algunas afecciones derivadas de las necesidades de explotación de canteras para satisfacer la demanda de materiales de préstamo para obra civil, en la fase constructiva. (página 26 y siguientes), ni se han calculado los consumos de recursos propuestos para cada necesidad explícita de las unidades de obra detalladas en los Pliegos Generales Técnicos de Carreteras.

Conclusión

Se sugiere completar el estudio con el cálculo de la huella de carbono de esta autovía³, según referencia adjunta, y para las obras asociadas a este proyecto.

Madrid, 07 de mayo de 2018

¹ Por entender el promotor que las actuaciones previstas pueden suponer efectos adversos sobre el medio ambiente, al estimar que pueden producirse incrementos significativos sobre alguno de los aspectos ambientales indicados en este apartado, considera que el Anteproyecto ha de someterse a evaluación de impacto ambiental simplificada (página 3).

² Con todo, y puntualmente, se han presentado dos alternativas de trazado para carriles de deceleración en, al menos dos puntos específicos.

³ <http://huaco2.ecniberia.es/> y http://www.codex.es/CFDEX/LANG_CASTELLANO/ORGANISMO/CENTYLAB/CETA/LINEAS/Proyectos_realizados_CC_Emit_siones.htm



JUSTIFICANTE DE PRESENTACIÓN

Oficina: 63100302 - OFICINA DEL CAMBIO CLIMATICO
 Fecha y hora de registro: 11.05.2018 12:55:49
 Nº registro: 20181010009316
 Nº de Intercambio registral:

Interesado

Órgano origen:

NIF: SUBD. GRAL DE EVALUACION AMBIENTAL Código postal:
 D./Dña: País:
 Dirección: D.E.H.:
 Municipio: Teléfono:
 Provincia: Correo electrónico:
 Canal notificación: Observaciones:

Información del registro

Resumen/Asunto: CONSULTAS EN LA EIA DEL PROYECTO 20180042 ADECUACION, REFORMA Y CONSERVACION DE LA AUTOVIA A-2. TRAMO: IGUALADA-MARTORELL(BARCELONA)
 Unidad de tramitación de destino: 631000 - MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACION Y MEDIO AMBIENTE 50000420 - S.G. Evaluación Ambiental

Observaciones:

Anexos

Nombre	Tamaño	Validez	Tipo	Hash	Observaciones
EA 20180042.pdf	141,4 KB			C15958740B711BF500P10E798740B429	
Instrucciones web.pdf	113,0 KB			D74A28D37381A065D39362978AEAD31D	
Oficio consulta.pdf	163,9 KB			E932ADF029828DA7F0C8F9FB1200007	

Tipo transporte entrada: APLICACIONES TELEMTICAS

Nº transporte entrada:

De conformidad con lo establecido en el Art.16.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se emite el presente recibo a los efectos de acreditación de presentación de documentos.

Código seguro de Verificación: GEN-e09a-6b86-28c4-2dd1-fa42-89f1-1bc3-71a1 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

Zelgoudiz



DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN CATALUNYA
 DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN CATALUNYA
 ÁREA DE FOMENT
 ÁREA DE FOMENTO

OFICIO
 S/REF: SGEA/JFA/fjs/20180042
 N/RFF: JCS/mjvb
 ASUNTO/ ASSUMPTIC: Contestación a consulta sobre el proyecto 20180042 Adecuación, reforma y conservación A-2 entre Igualada y Martorell

SIR: FA0018718
 MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA,
 ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
 DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y
 EVALUACIÓN AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL
 Subdirección General de Evaluación Ambiental
 Plaza de San Juan de la Cruz, s/n
 28071 MADRID

En respuesta a su petición de fecha 6 de abril de 2018, con registro de salida 99/8169, de informe sobre "proyecto 2018004 Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-2, Tramo: Igualada-Martorell (Barcelona)", le comunico que por parte de esta Área no tenemos nada que comentar.

El Consejero Técnico

Correo electrónico: direccion_uff.barcelona@correo.gob.es
 Dirección SIR: EA0317711 - Subdelegación del Gobierno en Barcelona - Área Funcional de Fomento

C/ Bergara, 12, planta 4
 08002 - BARCELONA
 TEL.: 93 520 95 87/08/09
 FAX.: 93 520 95 27

CSV: GEN-e09a-6b86-28c4-2dd1-fa42-89f1-1bc3-71a1
 DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN: <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>
 FIRMANTE(1): JOAN CAPDEVILA SUBIRANA | FECHA: 11/04/2018 10:19 | NOTAS: F



SERVICIOS COMUNES



JUSTIFICANTE DE REGISTRO EN OFICINA DE REGISTRO

Oficina: Reg. Gral. de la Del.Gob. en Cataluña - 000006337
 Fecha y hora de registro en: 11/04/2018 12:19:19 (Horario peninsular)
 Fecha presentación: 11/04/2018 12:09:37 (Horario peninsular)
 Número de registro: 000006337e1800914128
 Tipo de documentación física: Documentación adjunta digitalizada
 Enviado por SIR: SI

Interesado	
Otros de persona física:	Igalada/Martorell
Nombre:	MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO DIRECCION GENERAL DE CALIDAD Y
Municipio:	
Dirección:	
Teléfono:	
Correo:	
Observaciones:	

Información del registro	
Tipo Asiento:	Salida
Resumen/Asunto:	A-2 entre Igualada y Martorell
Unidad de tramitación origen/Centro directivo:	Subdelegación del Gobierno en Barcelona - Área Funcional de Fomento - EA0017711 / Ministerio de la Presidencia y para las Administraciones Territoriales
Unidad de tramitación destino/Centro directivo:	S.G. de Evaluación Ambiental - EA0018718 / Administración del Estado
Ref. Externa:	

Adjuntos	
Nombre:	20180411 Respuesta consulta mediambiental.pdf
Tamaño (Bytes):	308.651
Validoz:	Copia Electrónica Auténtica
Tipo:	Documento Adjunto
Hash:	2df750329abc07ee136929b05c909ab866a638926587caffd8b5739be6c21f0d98b676ecahd9209c8316h387dfb329a75c598c38c643607628572e9ec16b8477b
Observaciones:	A-2 entre Igualada y Martorell

La Oficina de Registro Reg. Gral. de la Del.Gob. en Cataluña declara que las imágenes electrónicas enoxadas son imagen fiel e integra de los documentos en soporte físico origen, en el marco de la normativa vigente.

El registro realizado está amparado en el Artículo 10 de la Ley 39/2015. De acuerdo con el art. 31.2b de la Ley 39/15, a los efectos del cómputo de plazo fijado en días hábiles, y en lo que se refiere al cumplimiento de plazos por los interesados, la presentación en un día inhábil se entenderá realizada en la primera hora del primer día hábil siguiente salvo que una norma permita expresamente la recepción en día inhábil.

ÁMBITO-PREFIJO	CSV	FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO
GEISER	GEISER-8801-c2a2-c378-4db0-b9c4-2374-8252-d3f3	11/04/2018 12:19:19 (Horario peninsular)
Nº REGISTRO	DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN	VALIDEZ DEL DOCUMENTO
000006337e1800914128	https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida	Original

Código seguro de Verificación: GEN-e09a-6b86-28c4-2dd1-fa42-89f1-1bc3-71a1 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección: https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

Generalitat de Catalunya
Departament de Territori
i Sostenibilitat

DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT

Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General de Polítiques
Ambientals i Medi Natural

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA,
ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
Sr. Eugenio J. Domínguez Collado
Subdirector General de Evaluación Ambiental
Plaza de San Juan de la Cruz, S7N.

ASUNTO: Respuesta a la solicitud de informe ambiental.
R/N: IAM 3519-18 Proyecto de adecuación de reforma y conservación de la Autovía A2, Tramo: Igualada-Martorell (Barcelona).
S/R: SC

Apreciado señor,

Le remitimos, adjunto, el informe sobre las consideraciones acerca de la consulta realizada, en relación al proyecto de Adecuación de reforma y conservación de la Autovía A2, Tramo: Igualada-Martorell (Barcelona).

Saludos cordiales,

Barcelona,

Antoni Sorolla i Amat
El Jefe del Servicio de Proyectos.

Av. Diagonal, 523-525
08029 Barcelona
Tel. 93 444 50 00
Fax 93 419 87 09
http://www.gencat.cat

	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat Original electrònic / Còpia autèntica CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ 	Data creació còpia: 15/06/2018 Data caducitat còpia: 15/06/2021 Pàgina 1 de 1
	03P497GTC&AWX5YBETCT2THPVADU79OJ	

Generalitat de Catalunya
Departament de Territori
i Sostenibilitat

DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT

Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General de Polítiques
Ambientals i Medi Natural

INFORME SOBRE EL DOCUMENTO INICIAL DEL PROYECTO DE ADECUACIÓN, REFORMA Y CONSERVACIÓN DE LA AUTOVÍA A2, TRAMO: IGUALADA-MARTORELL (BARCELONA)

REF.IAM 3519/18 (SGEA/JFA/fis/20180042)

1. Objeto

El objeto de este informe es dar respuesta a la solicitud efectuada por el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, que consulta en relación al alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20180042 "Adecuación de reforma y conservación de la Autovía A2, Tramo: Igualada-Martorell".

2. Descripción general del proyecto.

El proyecto se ubica en las comarcas de Anoia (TM:Jorba, Odena, Igualada, Castellolí, el Bruc y els Hostalets de Pierola) y el Baix Llobregat (Collbató, Esparreguera y Abrera). Y concretamente en la autovía A2, entre Igualada y Martorell, del kilómetro P.K 550,6 al P.K 585,5.(34,9 km).

A grandes rasgos, las principales actuaciones a realizar son las siguientes:

- Cambio de la sección transversal por una nueva sección de tres carriles por sentido incluyendo las remodelaciones de accesos y vías de servicio necesarias.
La ampliación de la sección transversal pasa de las actuales secciones 2+2 o 2+3 a una nueva sección de doble calzada con 3 carriles por cada una de ellas.
- Renovación del firme existente actualmente en el trazado por nueva capas de mezclas bituminosas. Esta renovación del firme se llevará a cabo en una longitud de unos 28,3 Km (del P.K 550+600 hasta el P.K 578+929).
- Ampliación del radio de curvatura de alguna curva, con la correspondiente modificación en planta del trazado.
- Variantes de trazado:
 - Variante de Can Palà y Castellolí: Esta variante discurre desde el P.K 556+800 hasta el P.K 561+700, con una longitud de 4.900 m.
 - Variante de los viaductos del Bruc: En este caso, la variante se inicia en el P.K 565+900 y termina en el P.K 568+200, con una longitud total de 2.300m.

3. Consideraciones.

Alternativas de trazado.

Se plantean dos alternativas cuya diferencia es la velocidad para la que se han proyectado, una a 100km/h y la otra a 120 km/h.

Av. Diagonal, 523-525
08029 Barcelona
Tel. 93 444 50 00
Fax 93 419 87 09
http://www.gencat.cat/territori

	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web csv.gencat.cat Original electrònic / Còpia autèntica CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ 	Data creació còpia: 15/06/2018 Data caducitat còpia: 15/06/2021 Pàgina 1 de 4
	0MF8ZD05M3WGFEMJIXQYJ19XVPBL3K	

El documento inicial del proyecto considera que los efectos ambientales para ambas alternativas son muy similares, y que las áreas de ocupación de ambas alternativas, teniendo en cuenta los mismos ramales y caminos de acceso en las dos, el área total de ocupación para la Alternativa 100 km/h es aproximadamente unas 8 hectáreas menor que la Alternativa 120 km/h, con lo que la menor ocupación de la primera la convierte en la más favorable a nivel ambiental.

El trazado del proyecto no varía de una alternativa a la otra, tampoco se ha valorado la alternativa cero.

Espacios naturales.

Parte del proyecto se encuentra afectando al espacio de interés natural Montserrat-Roques Blanques-riu Llobregat, incluido en el Plan de espacios de interés natural I en la Red Natura 2000, dentro de la categoría correspondiente a espacios de montaña interior (código ES5110012 LIC/ZEPA). Además está declarado Parque Natural de la Muntanya de Montserrat y Reserva Natural Parcial de la Muntanya de Montserrat.

En el ámbito del proyecto encontramos formaciones geológicas interesantes que deberán ser inventariadas a nivel local para poder evaluar los efectos que pueda tener el proyecto y tomar las medidas correspondientes. Se debe tener en cuenta además los espacios geológicos de interés inventariados en la zona.

El proyecto transcurre por el interior del Área de Importancia Internacional para las Aves nº139 de los Serros Prolitorals de Barcelona, a la altura de los municipios de Castellolí, el Bruc, els Hostalets de Pierola, Collbató y Esparreguera (concretament, entre los pp.kk. 562 y 578).

Fauna y Hábitats de interés comunitario:

En el ámbito del proyecto encontramos los siguientes hábitats de interés comunitario, algunos de ellos prioritarios:
8540; Pinedas mediterráneas
6420; Junqueras y prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del molinio holoschoenion.
92A0; Alamedas, saucedas i otros bosques de ribera.
6220; Prados mediterráneos ricos en anuales del thero-brachypodietea.
5110; Formaciones estables xerotermófilas de Buxus sempervirens en pendientes rocosas (Berberidion p.p.)

Especies de la fauna que pueden verse afectadas por el proyecto:

En el ámbito del proyecto encontramos muchas especies protegidas, algunas de ellas con protección especial e incluidas en la directiva hábitats, como por ejemplo las siguientes:

Av. Diagonal, 523-525
08029 Barcelona
Tel. 93 444 50 00
Fax 93 419 87 09
<http://www.gencat.cat/territori>

Tadarida teniotis, Hipsugo savii, Pipistrellus kuhlii, Nyctalus lasiopterus, Clamator glandarius, Sylvia conspicillata, Oenanthe leucura.

También multitud de especies de interés comunitario: Lullula arborea, Caprimulgus europaeus, Rhinolophus euryale, Myotis capaccinii, Milvus migran, Barbastella barbastellus, Aquila fasciata, Rhinolophus ferrumequinum, Ixobrychus minutus, Gyps fulvus, Oenanthe leucura, Galerida theklae, Sylvia undata, Hieraaetus pennatus, Circus gallicus, Circus cyaneus, Pyrrhocorax pyrrhocorax, Bubo bubo.

Por lo tanto se deberá realizar un análisis detallado de la repercusión que pueda tener la ampliación de la infraestructura sobre los hábitats y especies de interés comunitario y especialmente sobre los elementos prioritarios de conservación (*Hieraaetus fasciatus*) dentro del espacio de interés natural Montserrat-Roques Blanques.

Se priorizará la alternativa que no afecte las áreas con presencia de estas especies y de hábitats de interés comunitario.

Las medidas correctoras que se establezcan deberán garantizar la mejora de la calidad de los hábitats y especies de interés comunitario.

En el caso de que algunas se vean afectadas, deberá realizarse un inventario con los hábitats y especies afectados.

4. Conclusiones:

Revisada la documentación del documento inicial del proyecto, se relacionan a continuación aspectos en los que haría falta incidir especialmente en el estudio de impacto ambiental:

- Un estudio de alternativas de trazado y justificación de la alternativa escogida especialmente en la zona que atraviesa el espacio natural Montserrat-Roques Blanques. Dado la sensibilidad ambiental de la zona afectada, se deberá realizar un análisis de alternativas para el viaducto del Bruc y también para los diferentes accesos proyectados.
- Consultar al órgano gestor del parque natural Montserrat-Roques Blanques para incorporar las conclusiones de su informe en el estudio de impacto ambiental del proyecto.
- En cuanto a la afectación de las especies de la fauna protegida, especialmente en lo que se refiere a la especie que es elemento prioritario de conservación, *Hieraaetus fasciatus*, consultar y tener en cuenta el informe del Servicio de Fauna y Flora de este Departamento.
- En cuanto a las medidas a tomar en relación a los impactos sobre geología, consultar al Instituto Cartográfico y geológico de Cataluña.
- El estudio de impacto ambiental debería incluir las afectaciones de la ampliación de la carretera y tener en cuenta la generación de residuos, circulación de vehículos y maquinaria, tala y desbroce de vegetación, vertederos de obra y puntos de acopio, frecuentación, ocupación permanente

Av. Diagonal, 523-525
08029 Barcelona
Tel. 93 444 50 00
Fax 93 419 87 09
<http://www.gencat.cat/territori>

	Document electrònic signat per: CPISR-1 C Susanna Carbajo Berillo, CPISR-1 C Antoni Sorolla i Amat 14/06/2018, 14/06/2018	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web www.gencat.cat	Data creació còpia: 15/06/2018 Data caducitat còpia: 15/06/2021 Pàgina 2 de 4
	Original electrònic / Còpia autèntica CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ		
0MFBZD05M3WGFEMJXQYJ19XVPBL3K			

	Document electrònic signat per: CPISR-1 C Susanna Carbajo Berillo, CPISR-1 C Antoni Sorolla i Amat 14/06/2018, 14/06/2018	Document electrònic garantit amb signatura electrònica. Podeu verificar la integritat d'aquest document a l'adreça web www.gencat.cat	Data creació còpia: 15/06/2018 Data caducitat còpia: 15/06/2021 Pàgina 3 de 4
	Original electrònic / Còpia autèntica CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ		
0MFBZD05M3WGFEMJXQYJ19XVPBL3K			



Recibo de los registros electrónicos

Objeto de entrega

Trámite	Tramesa d'intercanvi d'enviament de registres fora de Catalunya
Referencia	CIR0001
Identificador trámite	2447185

Origen

Nombre oficina registro	Departament de Territori i Sostenibilitat
Código oficina registro	O00007358
Nombre unidad orgánica	Departament de Territori i Sostenibilitat
Código unidad orgánica	A09002981

Destino

Nombre oficina registro	Registro General del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
Código oficina registro	O00000228
Nombre unidad orgánica	Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente
Código unidad orgánica	E04990301

Registro de salida

Organismo	S0811001G - Departament de Territori i Sostenibilitat
Número	0365/11128/2018
Fecha	2018-06-19T13:04:31.000+02:00
Enlace	https://pi6.eacat.cat/group/aoc/over-tramits?ensAcliu=9610930006&id=2228675

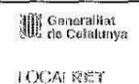
Lista de adjuntos

Adjunto 1 - nombre	3519_18_Informe_Autovia_A_2_Igualada_Martorell_signed_CA.pdf
Adjunto 1 - resumen	Hbl/32z0R85ZrG+geWlcGzICE1Q=
Adjunto 1 - tamaño	703.65 KB
Adjunto 2 - nombre	3519-18 Ofici- Adecuacion de reforma y conservacion A2_signed_CA.pdf
Adjunto 2 - resumen	Sm4PnnKEZvQ48WXQsfAUaN+11g0=
Adjunto 2 - tamaño	155.54 KB

Servici facilitat per:



Servici facilitat per:





JUSTIFICANTE DE CONFIRMACIÓN

Oficina: 63109000 - R.GENERAL M.AGRICULT. Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
 Fecha y hora de registro: 19.06.2018 13:08:44
 Fecha y hora de confirmación: 19.06.2018 13:46:40
 Nº registro: 20180990018137
 Estado: Confirmado (Aceptado)

Datos de origen

Órgano origen: DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT - PRESIDENCIA DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA
 Nº de intercambio registral: 000007368_18_02447185
 Nº de registro original: 036511128/2018

MIF: A09002981 Código postal:
 D./Dña: Departament de Territori i Sostenibilitat País:
 Dirección: D.E.H:
 Municipio: Teléfono:
 Provincia: Correo electrónico:
 Canal notificación: Observaciones:

Información del registro

Resumen/Asunto: Registro 080: Respuesta a la solicitud de informe ambiental.

Unidad de tramitación de destino: 631000 - MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACION Y MEDIO AMBIENTE 60015505 - Registro General MAPAMA

Observaciones:

Anexos

Nombre	Tamaño	Validez	Tipo	Hash	Observaciones
formulario.pdf	381,0 KB	Original	Formulario	8157214610E8E3B297A1ADFC0801E5	
Justificante.pdf	137,5 KB	Original	Documento adjunto al formulario	8ED18694F6380816477542FED9ACDC3	
3519_18_Informe_Autovi 703,7 KB a_A_2_Igualada_Martorell signed_CA.pdf		Original	Documento adjunto al formulario	4410660878CA92309CAEA220103F0B29	

Tipo transporte entrada:
 Nº transporte entrada:

De conformidad con lo establecido en el Art.16.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se emite el presente recibo a los efectos de acreditación de presentación de documentos.



Núm: 2-2018-000735-2
 Data: 21/05/2018 10:43:17
 Registre Sotfida
 Unitat: 0802530008_1 - Ajuntament del Bruc



Subdirecció General d'avaluació ambiental
 Direcció General de Qualitat i avaluació ambiental i medi natural
 Secretaria d'Estat de Medi Ambient
Ministeri d'Agricultura i Pesca, Alimentació i Medi Ambient
 Plaça San Juan de la Cruz, s/n
 28071 Madrid

Expedient v/Ref.: **SGEA/JFA/fjs/20180042**

Objecte: Consultes en l'avaluació de l'impacte ambiental del projecte "Adequació, reforma i conservació de l'autovia A-2, Tram: Igualada-Martorell (Barcelona)."

En data 9 d'abril de 2018, amb registre d'entrada núm. 0802530008-1-2018-000788-2 la Subdirecció General d'avaluació ambiental notifica l'obertura del període de consultes establert a l'article 34 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, a l'objecte de consultar l'opinió sobre l'amplitud i nivell de detall que ha de donar-se a l'estudi d'impacte ambiental d'aquest projecte en funció dels seus impactes més significatius, així com sobre altres possibles alternatives d'actuació, informacions o normes que han de ser especialment considerades pel promotor, per la elaboració de l'esmentat estudi, atorgant un termini de 30 dies hàbils.

En resposta al conferiment del tràmit de consultes atorgat, l'Ajuntament del Bruc, manifesta el següent:

En **primer terme**, manifestem la total **conformitat amb els objectius troncats del projecte**, és a dir: eliminació dels punts negres, reducció de la sinistralitat i millora de la connexió entre territoris i per tant no ens oposem a la millora del traçat, pel que fa al fons de la qüestió, però sí pel que fa a la forma.

En **segon terme**, reiterem el contingut de la carta signada pels tres alcaldes dels municipis de Collbató, Castellolí i el Bruc, el proppassat 22 de novembre de 2017, de la que va tenir registre d'entrada en data 23 de novembre de 2017 al Ministeri de Foment.

Sol·licitem doncs, ser part interessada en la redacció del projecte, i oferim la nostra plena **disposició a col·laborar** amb aquesta administració per tirar-lo endavant.

L'Ajuntament del Bruc, en tant que coneixedor del territori, s'ofereix a col·laborar amb les administracions públiques per tal que el projecte "Adequació, reforma i conservació de l'autovia A-2,

AJUNTAMENT DEL BRUC C/ Bruc del Mig, 55 08294 El Bruc Tel: 93 771 00 06 Fax: 93 771 04 50 e-mail: bruc@diba.cat C.I.F: P08025001



Tram: Igualada-Martorell (Barcelona)" obtingui el màxim consens dels veïns, i aporti solucions òptimes, des del punt de vista tècnic, però també i especialment social i medi-ambiental.

En tot cas, cal destacar que els tres Ajuntaments van demanar la personació en el procediment com a persona interessada, i en aquest moment encara no hem rebut resposta.

La col·laboració amb els municipis afectats és de conformitat amb els articles 5 Llei 37/2015, de 29 de setembre de carreteres, i 20, 34 i 44 concordants del Reial decret 1812/1994, de 2 de setembre, pel qual s'aprova el Reglament general de carreteres.

El principi de lleialtat institucional i col·laboració interadministrativa és d'acord amb l'article 3 de la Llei estatal 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, però és un principi de relació entre les administracions públiques, recollit a l'article 141 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, del règim jurídic del sector públic.

En tercer terme, l'Ajuntament del Bruc recolza les manifestacions i al·legacions realitzades pels altres Ajuntaments afectats, i en especial els de Collbató i Castellolí, i demana el màxim respecte pels municipis i pels ciutadans afectats pel projecte, al llarg de tot el seu recorregut. Volem ser tinguts en compte.

En quart terme, sol·licita que es valori, com a opció prioritària, alternativa a la gran inversió que representa aquest projecte, la reversió del peatge de la Autopista AP2 entre Lleida i Martorell, com a traçat alternatiu a aquesta autovia. Aquesta alternativa aportaria grans millores, com més endavant s'apuntarà.

I, les observacions que realitza per tal que siguin analitzades pel promotor i que cal que siguin tingudes en compte abans del proper tràmit del procediment, són les següents:

A. MOBILITAT

Cal determinar de manera més concreta l'impacte de la mobilitat, que està relacionat amb el transport públic, la connectivitat entre nuclis de població i la permeabilitat per facilitar l'activitat agrícola, ramadera i forestal:

Cal un estudi de mobilitat, en compliment de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de mobilitat de Catalunya, i del Decret 344/2006, de 19 de setembre, que regula els estudis d'avaluació de mobilitat generada.

La manca de l'estudi del trànsit suficient pot comportar la nul·litat del procediment, sentència de 13 d'abril de 2015 del Tribunal Suprem (Sala de lo Contenciós-Administratiu, Secció 3ª) RJ 2015\3349, que reitera altres anteriors com la sentència de 3 de desembre de 2012 Tribunal Suprem (Sala de lo Contenciós-Administratiu, Secció 3ª) RJ 2012\11036.

1. Transport Públic.

- No s'ha fet un estudi acurat de les necessitats de connectivitat amb transport públic a llarg del traçat, especialment autobús/autocar a tot el traçat, i tren als municipis d'Abrera, Martorell i Igualada. Tampoc s'ha valorat l'afectació del nou traçat sobre els serveis actuals, ni les freqüències de pas, parades, etcètera.
- Cal preveure un correcte accés del servei d'autobús i autocar als nuclis per on passa l'autovia.

AJUNTAMENT DEL BRUC C/ Bruc del Mig, 55 08294 El Bruc Tel: 93 771 00 06 Fax: 93 771 04 50 e-mail: bruc@diba.cat
C.I.F: P08025001

Pàgina 2 de 9



- Preveure una connexió ràpida entre l'autovia i les estacions de tren i autobús.
- Preveure la ubicació de les parades al llarg del traçat, per donar servei especialment al pobles petits (els autobusos han de tenir accés ràpid i fàcil).
- Valorar la possibilitat de posar parades dins l'autovia (amb carril de frenada i acceleració propis).
- Proposar solucions eficaces, anticipant la implantació en el futur del vehicle de transport públic autònom.

Es sol·licita coordinació amb el Departaments de la Generalitat de Catalunya corresponents, per tal de poder preveure les connexions que siguin necessàries.

2. Vialitat perifèrica

En general a tot el projecte s'ha menystingut el benestar de les persones residents a les poblacions afectades i la seva mobilitat, prioritzant la circulació pel tronc principal de l'autovia. Posem en dubte que s'hagi respectat el principi del no empitjorament de les condicions de mobilitat prèvies a l'execució de la obra. És inadmissible, i fins i tot il·legal, que les condicions empitjorin amb l'obra.

La reducció de la permeabilitat dels laterals comporta perills en cas de sinistres o catàstrofes naturals, en impedir una evacuació ràpida dels barris afectats.

Pel que fa a la zona de Bruc Residencial, el fet que el vial lateral passi de ser de doble sentit a ser només sentit Lleida, perd connectivitat, ja que per anar del poble del Bruc a Collbató, caldrà fer un trajecte de més de 4 km passant pel traçat de l'autovia fins a Collbató, en molts més metres de desplaçament del que és l'actualitat. Tenint en compte, que a Bruc Residencial, hi habiten 224 veïns, significa un augment del trànsit i desplaçaments considerable, del consum energètic, i del risc de sinistres, alhora que traslladem la pressió del trànsit de vehicles a una població veïna.

El mateix succeeix al polígon: passar el lateral de doble sentit a sentit únic implica inexorablement la desviació d'una part important del trànsit vinculat a l'activitat industrial per dins del poble, com a única alternativa si no volen arribar fins a Esparreguera per fer el canvi de sentit. Això suposarà desviar fins i tot en alguns casos transport pesat pel centre del poble i un increment de tràfic important, més contaminació i més sinistralitat. No s'ha avaluat correctament aquesta qüestió.

Aquesta reducció de la permeabilitat dels laterals comporta a més que, en cas d'accident a l'autovia o d'haver de tallar la via per obres o manteniment, els vehicles de transport pesat hagin de fer trams per l'interior de zones habitades com a única alternativa, amb el conseqüent augment de la contaminació (tant acústica com per fum) i del risc d'accidents.

Pel que fa a Bruc de Dalt, la previsió d'un ramal de connexió d'aquest nucli amb la rotonda de distribució, per una zona amb un fort desnivell, comportarà a la pràctica, haver de fer grans moviments de terres i a la pràctica una inhabilitació de les vivendes que hi limiten. Aquest vial no s'ha estudiat de forma acurada.

En aquest sentit, es posa de manifest que de conformitat amb la Llei 37/2015, de 29 de setembre de carreteres, cal respectar els enllaços i interseccions ja existents, i no es pot deixar la connectivitat del municipi en una situació pitjor que l'actual.

No es pot empitjorar la situació actual, per un motiu de congruència amb el projecte, ja que una de les finalitats de la nova infraestructura és millorar la funcionalitat territorial de l'àmbit, així com l'accessibilitat als nuclis urbans pròxims.

AJUNTAMENT DEL BRUC C/ Bruc del Mig, 55 08294 El Bruc Tel: 93 771 00 06 Fax: 93 771 04 50 e-mail: bruc@diba.cat
C.I.F: P08025001

Pàgina 3 de 9



3. No obstrucció d'activitats agrícoles, ramaderes o forestals.

Es demana que es prevegin i s'avaluin correctament els següents aspectes:

- Mantenir els camins existents. Mantenir l'accés a les zones agrícoles i forestals.
- Mantenir i recuperar els passos sota l'autovia (transhumància de ramats a nivell local). També com a corredor natural. I com a vials de connexió per a activitats lúdiques i esportives (excursionisme i ciclisme de muntanya)
- Facilitar l'explotació tradicional del medi, com a mitjà d'explotació, però també com a espai per ús turístic.
- Al document presentat fa referència a que no s'ha detectat cap via pecuària, però que al projecte constructiu s'analitzarà amb més detall l'existència d'aquests camins a l'àmbit d'actuació. I que la única consulta ha estat per web.
- Es considera una manca de concreció, de la relació de béns i drets afectats, que no es pot postposar al projecte constructiu, pels efectes que comporta, per l'expedient que representa, i que en tot cas és un dels elements de l'avaluació d'impacte ambiental.
- Per a poder realitzar aquesta relació detallada, cal la consulta al Departament corresponent de la Generalitat, de conformitat amb la Llei 3/1995, de 23 de març, de vies pecuàries.

4. Trànsit industrial i pesat per zones urbanes.

La reducció de la permeabilitat de l'autovia implicarà un increment del trànsit de vehicles pesats durant més estona pels carrils laterals, convivint amb els vehicles domèstics, en no estar les zones industrials convenientment aïllades. La conseqüència immediata és major contaminació visual, acústica i ambiental, major sinistralitat i pèrdua de qualitat de vida.

Cal donar solució a aquest tipus de trànsit separant-lo del trànsit urbà. En el cas de Collbató i el Bruc, aquest tipus de trànsit es pretén desviar per vials que "de facto" són carrers, i que per tant també han d'acollir vianants. No s'han estudiat alternatives per evitar aquest risc.

Aquest estudi correspon a l'estudi de trànsit suficient.

B. MEDI AMBIENT

1. Prevenció de la contaminació, tant ambiental com acústica.

- Cal garantir l'ús d'asfalt d'última generació, reductor de soroll i consums.
- Barreres acústiques. Es consideren del tot imprescindible per preservar la qualitat de vida dels veïns. Es sol·licita que es tingui en compte el municipi afectat per a poder decidir la seva ubicació i definició.
- Trobem a faltar una major definició de les mesures de replantat d'arbrat i plantes al llarg del traçat en aquelles zones on s'hagi malmès la natura, com a mesura per millorar la absorció del CO2 i el soroll, però també com a millora de l'impacte paisatgístic.
- Cal garantir el correcte manteniment de la capa de rodadura per garantir la mínima emissió de sorolls i la efectiva reducció de consums i per tant de contaminació.



2. Protecció d'espècies vegetals i animals vulnerables.

Per que fa a la protecció d'espècies protegides, algunes de les quals apareixen a l'estudi previ, trobem a faltar un pla d'actuació adequat per garantir-ne el benestar i la preservació al llarg de l'execució del projecte. Aquest apartat reuneix especial importància al tram del traçat en que l'autovia envaeix espai del PEIN Roques Blanques, on està prevista la construcció de tres viaductes de grans dimensions.

A més, tenint en compte que es tracta un estudi d'impacte ambiental en una zona de la Xarxa Natura 2000, on hi ha hàbitat comunitari protegit LIC i ZEPA, cal el tràmit de consulta a la Comissió d'Europa de conformitat amb la jurisprudència, sentència de 14 de febrer de 2011 del Tribunal Suprem (Sala de lo Contenciós-administratiu, Secció 3a) RJ 2011\1390, i 24 de maig de 2012 del Tribunal Suprem (Sala de lo Contenciós-administratiu, Secció 7a) RJ 2012\6993 i de l'article 6.4 de la Directiva 92/43/CEE del Consell, de 21 de maig de 1992, relativa a la conservació dels hàbitats naturals i de la fauna i flora silvestre.

Per tenir una important afectació en el medi ambient, també es considera necessari el tràmit d'audiència a la Generalitat de Catalunya, així com l'aplicació de les normes de caràcter autònom, segons sentència del de 29 de novembre de 2012 del Tribunal Suprem (RJ2013\1003).

Al estar inclosa dins de la Xarxa Natura 2000, i haver-hi LIC, ZEC i ZEPA, hàbitat comunitari, cal que les alternatives siguin exhaustives, vàlides i saludables per al medi ambient.

Així ho ha determinat la jurisprudència comunitària, sentència de 15 de maig de 2014 del TJUE (Sala Segona), TC Briels, i altres Minister van Infrastructuur en Milieu, i altres sentència núm. 20196/2015 de 27 febrer del Tribunal Superior de Justícia de Castilla-La Mancha, (Sala de lo Contenciós-Administratiu, Secció 2ª) JUR 2015\89173

3. Contaminació de les aigües.

El propi informe posa de manifest la problemàtica derivada de la contaminació de les aigües al transcurs de les obres, sense preveure ni proposar cap mesura per evitar aquest efecte o si més no paliar-lo.

No cal dir que no han tingut en compte que el pendent natural del terreny portaria en més del 50% de les obres al territori del Bruc, a que les aigües brutes s'escorressin cap a la zona del PEIN Roques Blanques.

Tampoc s'ha previst que un 75% de l'aigua de consum humà que abasta els veïns del Bruc prové de pous que s'alimenten d'aqüífers que podrien quedar greument afectats per contaminació segons diu el propi document, sense que es proposin mesures de prevenció.

C. IMPACTE PAISATGÍSTIC

1. **Mínima afectació al paisatge:** No s'ha vetllat aquest aspecte ni la seva repercussió. Falta un anàlisi d'impacte paisatgístic i cal que aquest tingui en compte els següents elements bàsics:

- Minimitzar la construcció de noves estructures.
- Eliminació dels "fòssils" com ara els antics viaductes del Bruc, o zones asfaltades.
- La construcció de nous viaductes paral·lels als actuals, implicarà que a la visual des d'un d'ells veuràs els altres. Es tracta en algun cas de viaductes de 100 metres d'alçada, que tindran un gran impacte. Estimem indispensable, per evitar aquesta catàstrofe visual, que es treballi fermament la opció de circular per un sol conjunt de viaductes, ja sigui



els nous planificats, destruint la totalitat dels vells, o mantenint i millorant exclusivament els vells.

2. Demanem la previsió d'una **rotonda de connexió** que permeti apropar l'entrada al Bruc a la població, i no tenir la sortida al municipi, direcció Barcelona, just a la sortida del túnel, quan falten encara tres kilòmetres per arribar a la població. La solució proposada implica als veïns haver de fer un llarg trajecte per un vial de servei, més lent i més perillós, i alhora suposa una barrera d'entrada per al turisme.

La mateixa situació es dona envers l'accés a la Muntanya de Montserrat, que es pretén canalitzar de la mateixa manera. 2,5 milions de turistes visiten el Monestir de Montserrat cada any, i una gran part hi accedeixen per la carretera que passa pel Bruc. Desviar tot aquest trànsit, en gran part conformat per autocars, per un vial de servei, és un despropòsit i una barrera d'accés en termes turístics.

Aquesta proposta ja la vam fer al Ministerio el dia 22 de novembre de 2017, en reunió mantinguda al Bruc, sense haver rebut, a data d'avui, cap tipus de resposta.

3. De la mateixa manera es sol·licita l'**eliminació de la zona de materials de manteniment del Ministeri**, prevista a tocar de la rotonda de distribució del Bruc de Dalt. Considerem un despropòsit ubicar aquesta instal·lació que genera un gran impacte visual negatiu, just a l'entrada del nostre municipi, quan és conegut que estem fent grans esforços per tenir-lo endreçat per tal que sigui atractiu des del punt de vista turístic.

La mateixa qüestió seria aplicable per al trànsit de turistes que passin per aquesta rotonda per desplaçar-se al Monestir de Montserrat. És impensable compaginar la visió del massís de Montserrat, un espai amb un elevat valor paisatgístic i medi-ambiental, amb una zona de magatzematge de materials i runes de l'autovia.

Cal que el projecte cerqui una ubicació més discreta, apartada i amb un menor impacte.

D. CARACTERÍSTIQUES TÈCNIQUES

1. Sinistralitat

Es qüestiona que el nou traçat tingui un efecte de reducció de la sinistralitat, donat que per contra tindrà un efecte crida de més trànsit. Per aquest motiu cal estudiar l'impacte de la sinistralitat actual, en comparativa en la sinistralitat que es preveu.

L'autovia continuarà tenint un fort desnivell, i això va emparellat amb una elevada sinistralitat, especialment de baixada i una major contaminació de pujada. Això no es resol amb el projecte. S'acompleix la normativa europea sobre desnivells?

En aquest sentit, es posa de manifest que de conformitat amb l'article 14 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre de carreteres, cal una avaluació d'impacte de les infraestructures viàries en la seguretat, conforme a les normes que reglamentàriament els estableixin: Estudi de trànsit suficient.

2. Millora de la velocitat mitjana.

Posem en dubte que la millora de la velocitat mitjana i la reducció del temps de trajecte justifiquin una inversió d'aquestes dimensions, quan cal tenir en compte, que no es preveu intervenir als túnels, i per tant hi haurà necessàriament un tram d'un km de traçat amb velocitat limitada a 80 km/h.



3. Reducció de l'impacte en episodis de neu.

Donat que no s'actua de forma clara sobre el pendent de la calçada, podem afirmar que en cas d'episodis de neu abundant, la via esdevindrà igualment no apta per al trànsit de vehicles pesats. Aquests episodis, que es donen sovint, generen una forta repercussió negativa a les poblacions adjacents, en forma de camions aparcats, trànsit desviat pel nucli residencial, deixalles i brutícia, impediments a la mobilitat amb vehicle privat, i dificultats d'accés per a vehicles d'emergències.

Això pot revestir especial dramatisme si tenim en compte l'efecte crida a més trànsit que pot comportar el nou traçat més ràpid.

4. El Túnel del Bruc.

El projecte no preveu l'ampliació del Túnel del Bruc. D'altra banda, tot el traçat de l'autovia passa a ser de tres carrils, i dona a entendre que el mateix passarà al Túnel.

Els túnels, quan es van construir no preveien aquesta situació, i per tant, tot i que físicament permeten la circulació de tres vehicles en paral·lel, aquesta circumstància implica la desaparició del voral per a situacions d'emergència.

D'altra banda, no es redueix la perillositat del túnel, en no quedar espai per a una correcta gestió d'emergències, i això implicarà que els vehicles de transport de matèries perilloses hauran de seguir desviant-se per carretera N11.2 que passa pel Coll del Bruc i, no ho oblidem, pel mig de la zona residencial de la urbanització Montserrat Parc, a la qual hi resideixen de forma permanent 400 persones.

5. Desnivell.

El projecte no avalua d'una forma rigorosa els forts desnivells que cal salvar al llarg de tot el traçat, ni la seva influència en elements tant importants com la velocitat (especialment dels vehicles de transport pesat), el consum de combustible, la contaminació i la sinistralitat.

Tampoc es parla de les mesures edificatòries que es prenen per reduir-ne l'efecte, i del seu impacte en el medi ambient i el paisatge.

No es parla de la normativa que cal complir, segons les directrius europees pel que fa a desnivell, per tal que la A2 esdevingui una autovia homologable. Posem en dubte que les normes mínimes s'acompleixin, i no creiem adequat fer una inversió tan gran com la que es planteja sense que el resultat sigui una autovia homologable. Aquesta situació pren especial cruïra a les dues boques del túnel, on els pendents són màxims, cosa que els pot convertir en dos nous punts negres.

6. Vigència de les dades.

Cal destacar que tots els estudis que s'han tingut en compte són de 2007, és a dir, des de fa més de 10 anys, i que consta la consulta a les pàgines web o plànols, però en cap moment consta el conferiment del tràmit d'audiència a la Generalitat de Catalunya, en concret al Departament de Territori i Sostenibilitat.

No es mostra per tant voluntat d'actualitzar les dades.

Tampoc consta que s'hagi tingut en compte l'informe SITXELL d'anàlisi territorial, elaborat amb data juny de 2016 pels serveis tècnics de la Diputació de Barcelona i que està penjat a la web de l'Ajuntament del Bruc. Un cop més la no col·laboració ens porta a una feina ineficaç.



E. IMPACTE AL TERRITORI

1. No s'ha previst la **reversió del sòl propietat del Ministeri**, que deixa de tenir ús, en els ajuntaments afectats, per garantir una reversió per a usos socials i dins d'estratègies urbanes municipals pròpies.
2. Les zones de préstec i d'abocament de materials de la construcció, han de tenir un impacte mínim i hauran de ser perfectament restaurats acabada l'obra. Això és especialment important a la Zona del Bruc, en que es pretén actuar dins la Zona del PEIN Roques Blanques.
3. Al document presentat, hi ha referència a la construcció de pistes d'accés als diferents talls d'obra, per on circularà maquinària pesada i els vehicles de transport de materials, cal concreció de què passarà amb aquestes construccions a la finalització de les obres.

F. ESTUDI D'ALTERNATIVES

No s'han portat a terme les comparatives mínimes exigides per la llei en un estudi d'aquestes característiques, cosa que invalida el procediment. Al estar inclosa dins de la Xarxa Natura 2000, i haver-hi LIC, ZEC i ZEPA, hàbitat comunitari, cal que les alternatives siguin exhaustives, vàlides i saludables per al medi ambient.

Així ho ha determinat la jurisprudència comunitària, sentència de 15 de maig de 2014 del TJUE (Sala Segona), TC Briels, i altres Minister van Infrastructuur en Milieu, i altres sentència núm. 20196/2015 de 27 febrer del Tribunal Superior de Justícia de Castella-La Mancha, (Sala de lo Contenciós-Administratiu, Secció 2ª) JUR 2015\89173

1. En relació a l'estudi de dues alternatives (100 km/h i 120 km/h), aquestes no presenten diferències rellevants pel que fa al seu traçat. Ens sembla que la alternativa de 120 km/h s'ha afegit com a excusa per poder dir que es fa una comparació, però en realitat no s'expliquen diferències de gruix entre l'una i l'altra, portant-nos a pensar que ja s'ha decidit d'avant mà la aposta per la alternativa 100 km/h. La inexistència d'una bona definició, ben diferenciada, de l'alternativa 120 km/h impedeix que la puguem analitzar, i invalida de facto tot el treball.
2. **Falta la necessària comparació amb l'alternativa 0 (no fer res).** En aquest cas significaria actuar únicament sobre els punts negres.
3. **No s'ha tingut en compte l'alternativa del rescat dels peatges de la Autopista AP2 entre Martorell i Lleida.** Aquesta alternativa, que es va proposar a la Direcció General de Carreteres a la reunió del dia 22 de novembre de 2017, ni tan sols es menciona.
 - i. Reducció de l'efecte crida de trànsit pesat, i per tant, reducció de la sinistralitat i de la contaminació.
 - ii. Reducció del trànsit pel túnel del Bruc, cosa que permetria mantenir-lo de dos carrils i acomplir així les normatives de seguretat.
 - iii. Allunyar el trànsit d'una zona afectada per episodis de nevades que n'impedeixen el trànsit (aquest hivern 2017-2018 hem tingut fins a tres episodis de fortes nevades que han obligat dos d'ells a talls de trànsit).
 - iv. Incentivar el pas de vehicles de matèries perilloses per l'autopista AP2, més segura, allunyant-los de la NILZ al seu pas pel Coll del Bruc, una zona amb un fort pendent i que passa pel mig de la urbanització Montserrat Parc, amb una població estable de 400 veïns.



De conformitat amb la jurisprudència, sentència núm. 32/2018 de 16 de gener del Tribunal Suprem (Sala de lo Contenciós-Administratiu, Secció 3a) RJ 2018\109, cal un estudi econòmic financer relatiu a la concessió, ja que la modificació de la via, ha de significar modificació de la concessió, d'acord amb l'article 24 de la Llei 8/1972, de 10 de maig, de construcció, conservació i explotació d'autopistes en règim de concessió.

4. Cal concretar **quan finalitza la concessió de l'autopista AP2 entre Martorell i Lleida**, i els costos que anirien associats al seu rescat. Aquestes dades, de les que tan sols en disposa el Ministerio de Fomento, són bàsiques per poder avaluar correctament el punt anterior.
5. Falta un **estudi econòmic financer**, que és un element essencial inclòs en tot tipus d'instruments de planejament, com pot significar el de la de construcció de carreteres, de conformitat amb la Llei del sòl (competència estatal), així també ho ha expressat la jurisprudència, sentència de 17 juliol de 2014 del Tribunal Suprem (Sala de lo Contenciós-Administratiu Secció 5ª) RJ 2014\4779

Així doncs, en resposta al document referit a l'encapçalament, emetem el present escrit de manifestacions, a l'espera que sigui tingut en compte.

L'Alcalde

CPIRS-1 C
 Enric Canela Vallès
 Firmado digitalmente por CPIRS-1 C Enric Canela Vallès Fecha: 2018.05.21 11:05:21 +02'00'

Enric Canela Vallès

El Bruc, a 21 de maig de 2018



Recibo de los registros electrónicos

Objeto de entrega

Trámite	Tramesa d'intercanvi d'enviament de registres fora de Catalunya
Referencia	CIR0001
Identificador trámite	2344887

Origen

Nombre oficina registro	Registro General del Ayuntamiento de Bruc
Código oficina registro	O00012352
Nombre unidad orgánica	Ayuntamiento de Bruc, El
Código unidad orgánica	L01000253

Destino

Nombre oficina registro	Registro General del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
Código oficina registro	O00000226
Nombre unidad orgánica	Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente
Código unidad orgánica	E04990301

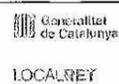
Registro de salida

Organismo	P08025001 - Ajuntament del Bruc
Número	0802530008-2-2018-000730-2
Fecha	2018-05-21T11:22:41.000+02:00
Enlace	https://pl6.eocat.cat/group/acc/over-tramils?ensActiu=802530008&id=2136095

Lista de adjuntos

Adjunto 1 - nombre	01 11 006 001 2018 OBSERVACIONES CONSULTA PREVIA A2 21052018.pdf
Adjunto 1 - resumen	JCaLRYUeVokbruaIIOgCshTn0oY=
Adjunto 1 - tamaño	174.91 KB
Adjunto 2 - nombre	01 11 006 001 2018 DOC JUSTIF SOL 08042018 01.pdf
Adjunto 2 - resumen	oNWlfoDhYVHJ4gGaNup1LGJdsnw=
Adjunto 2 - tamaño	90.91 KB

Servei facilitat per:



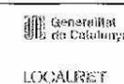
LOCALREY



Adjunto 3 - nombre	01 11 006 001 2018 SOL PERIODE CONSULTES 08042018.pdf
Adjunto 3 - resumen	BwvE7deayyQ6h2iJSSReUENvyQ=
Adjunto 3 - tamaño	132.56 KB

Este es el recibo electrónico que acredita la presentación de la solicitud, escrito o documento en el registro electrónico del organismo indicado. Es un documento electrónico firmado que contiene la fecha y hora y número de registro de la salida del organismo origen y la fecha y hora y número de registro de entrada del organismo destino. Conservar en formato electrónico como recibo acreditativo de la transacción.

Servei facilitat per:



LOCALREY



Petició d'intercanvi de registres fora de Catalunya

Justificant de presentació

Identificador d'intercanvi	000002023_18_00002780
Oficina	R.AUX. M.AGRICULT. Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y M.AMBIENTE (SJC) (000002023)
Cif. origen	53617003C
Denominació origen	Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente
Codi postal origen	28014
Data i hora assentament	08/04/2018 09:41:34
Número assentament	20180990000154

Interessat

Documentació	
Nom	
Cognoms	
Raó social	AYUNTAMIENTO DE BRUC (EL)
Adreça	
Codi postal	
Canal preferent de comunicació	Altres
Telèfon contacte	
Correu electrònic	
Adreça electrònica habilitada	
Observacions	

Representant

Documentació	
Nom	
Cognoms	
Raó social	
Adreça	
Codi postal	
Canal preferent de comunicació	Altres



LOCALRET



Telèfon contacte	
Correu electrònic	
Adreça electrònica habilitada	

Informació del registre

Resum/assumpte	CONSULTAS EN LA EIA DEL PROYECTO 20180042 ADECUACION, REFORMA Y CONSERVACION DE LA AUTOVIA A-2. TRAMO: IGUALADA-MARTORELL (BARCELONA)
Unitat de tramitació de destí	AYUNTAMIENTO DE BRUC, EL (L01080253)
Referència externa	
Número expedient	20180042
Observacions	
Tipus de suport	No s'incorpora documentació física ni d'altres suports
Tipus de transport d'entrada	Altres

Documentació annexa

	Instrucciones web.pdf
	Instrucciones web.CSIG
	Oficio consulta.pdf
	Oficio consulta.CSIG
	Justificante de registro.PDF
	Justificante de registro.CSIG

Aquest document electrònic està conformat per l'agregació d'un document XML en format SICRES3 generat electrònicament per l'organisme origen que conté les dades de l'intercanvi assentaments i aquest PDF que permet la visualització de les matèries.



LOCALRET

VALIDADO

V1.2

Solicitud de registro

Dónde va dirigida

Registro General del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente

Asunto

Resumen

CONSULTAS EN LA EIA DEL PROYECTO 20180042

Expone

En fecha 9 de abril de 2018 se recepcionó la apertura del período de consultas establecido en el artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, del Proyecto 20180042 de Adecuación, Reforma y Conservación de la Autovía A-2. Tramo: Igualada-Martorell (Barcelona)

Consultado el expediente, se realizan las observaciones oportunas, concretada en el documento que se envía como adjunto.

Solicita

Se recepcionen las observaciones realizadas por parte del Ayuntamiento del Bruc, y se tengan en cuenta en la tramitación del expediente.

- Interadministrativo
 Presencial

Referencia externa	Número de expediente	Código de asunto según destino
	SGEA/JFA/fjs/20180042	20180042

Información complementaria

Documentación física y/o soporte

Documentación adjunta digitalizada

Firma
 Signal digitalment per
 OPISER-1 C MARÇA
 ZONAJA MARJO
 V.M. VERDE
 Date: 2018.05.21
 11:18:42 +0200

El Bruc 21 de Mayo de 2018

Modificar

Imprimir



JUSTIFICANTE DE CONFIRMACIÓN

Oficina: 63109000 - R.GENERAL M.AGRICULT. Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
 Fecha y hora de registro: 21.05.2018 11:23:14
 Fecha y hora de confirmación: 21.05.2018 12:18:59
 Nº registro: 20180990014601
 Estado: Confirmado (Aceptado)

Datos de origen

Órgano origen: AYUNTAMIENTO DE BRUC, EL
 Nº de intercambio registral: 000042352_18_02344087
 Nº de registro original: 2-2018-000738-2

NIF:	L01090253	Código postal:	
D.Dña:	Ayuntamiento de Bruc, El	País:	
Dirección:		D.E.H.:	
Municipio:		Teléfono:	
Provincia:		Correo electrónico:	
Canal notificación:		Observaciones:	

Información del registro

Resumen/Asunto: Registro 060: CONSULTAS EN LA EIA DEL PROYECTO 20180042

Unidad de tramitación de destino: 631000 - MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACION Y MEDIO AMBIENTE 50015505 - Registro General MAPAMA

Observaciones:

Anexos

Nombre	Tamaño	Validez	Tipo	Hash	Observaciones
formulario.pdf	368,0 KB	Original	Formulario	6048BF58D07A10121088F7538ED707A	
01 11 006 001 2018 DOC JUSTIF SOL 09042018 01.pdf	90,9 KB	Original	Documento adjunto al formulario	10B582369A65F7108B03E09ECABEC3F9	
01 11 006 001 2018 OBSERVACIONES CONSULTA PREVIA A2 21052018.pdf	174,9 KB	Original	Documento adjunto al formulario	A920866AC3D1A0EABE13FCFFDA3FD00	
01 11 006 001 2018 SOL PERIODE CONSULTES 09042018.pdf	132,6 KB	Original	Documento adjunto al formulario	2A71CF3A076828C787CC7241E633A5CA	
justificante.pdf	155,3 KB	Original	Documento adjunto al formulario	AF380729A8F088422C8A5807A38E434	

Tipo transporte entrada:

Nº transporte entrada:



JUSTIFICANTE DE CONFIRMACIÓN

Oficina: 63109000 - R.GENERAL M.AGRICULT. Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
 Fecha y hora de registro: 21.05.2018 11:23:14
 Fecha y hora de confirmación: 21.05.2018 12:18:59
 Nº registro: 20180990014601
 Estado: Confirmado (Aceptado)

De conformidad con lo establecido en el Art.16.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se emite el presente escrito a los efectos de acreditación de presentación de documentos.



AJUNTAMENT
DE CASTELLOÍ

Dirección General de Calidad y
Evaluación Ambiental y Medio Natural
Plaza de San Juan de la Cruz, s/n
28071 Madrid

**"CONTESTACIÓN A LA CONSULTA SOBRE ALCANCE DE LA
EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO 20180042 /
ADECUACIÓN, REFORMA Y CONSERVACIÓN DE LA AUTOVÍA A-2,
TRAMO: IGUALADA-MARTORELL (BARCELONA)"**

Joan Serra Muset, Alcalde - Presidente del ayuntamiento de Castellolí, presenta el siguiente escrito, en relación con el trámite de Consultas en la Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto **"Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-2, Tramo: Igualada-Martorell (Barcelona)"**, según expediente nº 20180042 del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.

Antecedentes

El pasado 13 de abril de 2018, el Ayuntamiento de Castellolí ha recibido, de la Subdirección General de Evaluación Ambiental de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, el Documento de Inicio correspondiente al Anteproyecto y Estudio de Viabilidad de Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-2, Tramo: Igualada-Martorell, cuyo promotor es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Hechos

Según lo establecido en el artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, se ha notificado al Ayuntamiento de Castellolí el periodo de consultas al proyecto 20180042 indicado anteriormente.

Por lo indicado anteriormente, se **INFORMA:**

* **Requerir** a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente que tenga presente los siguientes aspectos para la redacción de la Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto **"Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-2, Tramo: Igualada-Martorell (Barcelona)"**:



1. Una vez realizado el nuevo trazado, definido en el Documento Inicial, y el actual quede sin uso, los terrenos correspondientes al antiguo trazado de la Autovía A-2, que transcurren por el Término Municipal de Castellolí, pasen a ser de titularidad del Ayuntamiento de Castellolí.

2. En el nuevo trazado de la Autovía A-2, especialmente el tramo que transcurre por el Término Municipal de Castellolí, se tendrá en cuenta el Impacto Acústico derivado de la circulación de vehículos por la misma, instalando los correspondientes sistemas pantallas acústicas de protección.

Así mismo, para verificar y comprobar la protección acústica instalada en el nuevo trazado de la autovía, se proveerá de un sistema de medición y control acústico a definir en el Proyecto Ejecutivo de la correspondiente obra.

3. Se debe realizar un estudio de movilidad del transporte público que transcurre por el Término Municipal de Castellolí.

El presente estudio incluirá el acondicionamiento, la accesibilidad y la dotación de los servicios necesarios y correspondientes para las paradas establecidas de los transportes públicos afectados.

4. Los muros de contención previstos en el proyecto, y especialmente los que se prevén construir en el nuevo trazado de la autovía A-2 por su paso en el Término Municipal de Castellolí, se interaccionaran paisajísticamente con el entorno.

5. El nuevo trazado de la autovía A-2 mantendrá la conexión con los caminos rurales existentes que, actualmente, conectan con el trazado actual de la autovía.

6. Disponer de un carril para vehículos lentos que conecte el núcleo urbano de Castellolí con la carretera que da acceso al "Coll del Bruc" (Enlace 564) sin que se tenga que acceder al nuevo trazado de la autovía.

Actualmente la autovía A-2 no dispone de ningún carril para vehículos lentos, bicicletas, motocicletas, etc., que conecte el trazado indicado anteriormente.

7. Reubicar la instalación de almacenamiento y zona de acopio de potasa y la edificación vinculada para su almacenamiento, necesaria para el correcto mantenimiento de la actual autovía A-2, que actualmente está ubicada en las proximidades del Enlace 561, en una situada lo más lejos posible del núcleo urbano de Castellolí y que su



ubicación no genere el impacto visual actual y que se integre con el entorno paisajísticamente.

8. Respetar la misma cantidad de accesos al núcleo urbano de Castellolí, realizando la obra civil necesaria para la conexión de los mismos con el nuevo trazado de la autovía A-2.

9. Realizar un estudio de movilidad correspondiente al tráfico rodado de vehículos pesados que transportan los residuos al vertedero de residuos especiales de "Can Palà" i al tráfico rodado de vehículos automóviles que acceden a las instalaciones del Circuito "ParcMotor" del municipio de Castellolí.

Se debe tener en cuenta que, el depósito de "Can Palà", es un Depósito de Residuos Peligrosos de Clase III único en la Comunidad Autónoma de Catalunya.

10. Teniendo en cuenta que el municipio de Castellolí ha realizado una apuesta tecnológica vinculada con el mundo del motor y la sostenibilidad, se debería contemplar la posibilidad de incorporar la tecnología correspondiente para el desarrollo del vehículo autónomo en el trazado de la autovía A-2 a su paso por este municipio.

11. Respetar la señalización vial actual para indicar la salida directa del nuevo trazado de la autovía A-2 al Circuito de "ParcMotor" de Castellolí, evitando así, en la medida de lo posible, más tráfico rodado dentro del núcleo urbano.

12. En el nuevo trazado de la A2 donde existan viviendas se respetará al máximo la voluntad de los propietarios de las mismas, para intentar que el nuevo trazado incida lo más mínimo posible.

Solicito se tengan en cuentas las anteriores consideraciones.

Castellolí, a 16 de mayo de 2018.

Joan Serra Muset
Alcalde - President

CPISR-1 C
JOAN SERRA
MUSET

Firmado
digitalmente por
CPISR-1 C JOAN
SERRA MUSET
Fecha: 2018.05.16
10:04:33 +02'00'

VALIDADO

V1.2

Solicitud de registro

Dónde va dirigida

Registro General del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente

Asunto

Resumen

Consultas en la Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto "Adecuación, reforma y conservi

Expone

El pasado 13 de abril de 2018, el Ayuntamiento de Castellolí ha recibido, de la Subdirección General de Evaluación Ambiental de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, el Documento de Inicio correspondiente al Anteproyecto y Estudio de Viabilidad de Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-2, Tramo: Igualada-Martorell, cuyo promotor es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento

Solicita

Se tengan en cuenta las consideraciones efectuadas

Interadministrativo

Presencial

Referencia externa

Número de expediente

Código de asunto según destino

Información complementaria

Documentación física y/o soporte

Documentación adjunta digitalizada

Firma

CPISR-1 C
ROSER
GALLEGO
MIÑARRO

Firmado digitalmente
por CPISR-1 C ROSER
GALLEGO MIÑARRO
Fecha: 2018.05.16
10:24:30 +02'00'

CASTELLOLI 16 de Mayo de 2018



Recibo de los registros electrónicos

Objeto de entrega

Trámite	Tramesa d'intercanvi d'enviament de registres fora de Catalunya
Referencia	CIR0001
Identificador trámite	2331122

Origen

Nombre oficina registro	Registro General del Ayuntamiento de Castellolí
Código oficina registro	000012951
Nombre unidad orgánica	Ayuntamiento de Castellolí
Código unidad orgánica	L01080636

Destino

Nombre oficina registro	Registro General del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
Código oficina registro	00000226
Nombre unidad orgánica	Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente
Código unidad orgánica	E04990301

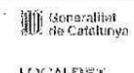
Registro de salida

Organismo	P0806200B - Ajuntament de Castellolí
Número	0806360009-2-2018-000123-2
Fecha	2018-05-16T10:29:00+02:00
Enlace	https://pl6.eacat.cat/group/aoc/over-tramits?ensActiu=806360009&id=2123852

Lista de adjuntos

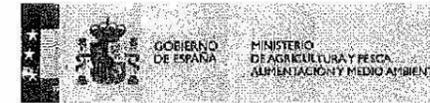
Adjunto 1 - nombre	ALCALDE CONSIDERACIONES AVALUACIO IMPACTE AMBIENTAL signat.pdf
Adjunto 1 - resumen	Jskf5MbCSVyjuYicabckUJQh1UI=
Adjunto 1 - tamaño	134.85 KB

Servei facilitat per:





Este es el recibo electrónico que acredita la presentación de la solicitud, escrito o documento en el registro electrónico del organismo indicado. Es un documento electrónico firmado que contiene la fecha y hora y número de registro de la salida del organismo origen y la fecha y hora y número de registro de entrada del organismo destino. Conservar en formato electrónico como recibo acreditativo de la transacción.



JUSTIFICANTE DE CONFIRMACIÓN

Oficina: 63109000 - R.GENERAL M.AGRICULT. Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
 Fecha y hora de registro: 17.05.2018 07:47:57
 Fecha y hora de confirmación: 17.05.2018 13:25:38
 Nº registro: 2018090014196
 Estado: Confirmado (Aceptado)

Datos de origen

Órgano origen: AYUNTAMIENTO DE CASTELLOI
 Nº de intercambio registral: 000012951_18_02331122
 Nº de registro original: 2-2018-000123-2

NIF: L01080638 Código postal:
 D./Dña: Ayuntamiento de Castelló País:
 Dirección: D.E.H:
 Municipio: Teléfono:
 Provincia: Correo electrónico:
 Canal notificación: Observaciones:

Información del registro

Resumen/Asunto: Registro 060: Consultas en la Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto “Adecuación, refor
 Unidad de tramitación de destino: 631000 - MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACION Y MEDIO AMBIENTE 50015505 - Registro General MAPAMA

Observaciones:

Anexos

Nombre	Tamaño	Validez	Tipo	Hash	Observaciones
justificante.pdf	141,4 KB	Original	Documento adjunto al formulario	BEB4131674F406E9B44C68591010DCE	
formulario.pdf	359,5 KB	Original	Formulario	843087C7DE1DC928888EFC7B5C3360	
ALCALDE CONSIDERACIONES AVALUACIO IMPACTE AMBIENTAL signat.pdf	134,8 KB	Original	Documento adjunto al formulario	D4A45F81632D8878C0UD51D865C927E3	

Tipo transporte entrada:
 Nº transporte entrada:

De conformidad con lo establecido en el Art.16.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se emite el presente recibo a los efectos de acreditación de presentación de documentos.

Servei facilitat per:



LOCALRET



AJUNTAMENT DE COLLBATÓ
(Baix Llobregat)
Barcelona

Ministerio de Agricultura y Pesca,
Alimentación y Medio Ambiente
Secretaría de Estado de Medio Ambiente
Dirección General de calidad y evaluación ambiental
Subdirección General de Evaluación ambiental

Expediente Ref: SGEA/JFA/fjs/20180042

Trámite: Contestación a consulta sobre alcance de la evaluación de impacto ambiental del Proyecto 20180042 "Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-2, Tramo: Igualada-Martorell (Barcelona)".

Examinada la documentación remitida a éste Ayuntamiento de Collbató, relativa a la consulta de nuestra opinión sobre la amplitud y nivel de detalle que debe darse al estudio de impacto ambiental del proyecto de Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-2, Tramo: Igualada-Martorell (Barcelona), en función de sus impactos más significativos, así como sobre otras posibles alternativas de actuación, ponemos de manifiesto la situación actual de esta importante vía de comunicación para después pasar a formular propuestas o alternativas al proyecto en redacción.

La construcción de la Autovía en el año 1990 en el tramo de Collbató supuso para nuestro municipio la creación de una franca barrera no solamente física sino también social. El municipio se fragmentó quedando dividido en dos partes muy mal comunicadas. Según datos de diagnóstico del POUM, en el año 2016 la distribución de la población representaba, un asentamiento en la zona norte del eje de un 55,65 % y un 44,35 % en la zona sur.

La A2 en su paso por nuestro municipio en el año 2000 contabilizaba un IMD (vehículos/día) de 22.397. En 2015 el IMD asciende a 44.638 vehículos/día. Podemos deducir fácilmente que manteniendo las actuales condiciones, vamos a más.

Entendemos la necesidad y la importancia de esta infraestructura si bien nuestro interés y obligación es que ésta no reporte para nuestra población mayores problemas que los existentes actualmente, sino más bien lo contrario. Hay que tener en cuenta que Collbató es probablemente el único municipio en todo el trazado de la A2 que queda dividido en dos partes prácticamente iguales y que ya en el año 1990 cuando se construyó se debería haber optado por un trazado alternativo como en el resto de municipios afectados. No podemos por tanto partir de la situación actual considerando esta como buena ya que, como veremos más adelante, no lo es.

Así, desde la puesta en funcionamiento de esta Autovía A2 hemos reiterado ante los Servicios de Carreteras en la sede de Barcelona los problemas que enseguida percibimos por la inmisión acústica que padecen los vecinos colindantes a ésta vía. No fue hasta que redactamos en 2009 el mapa de capacidad acústica y evidenciamos las molestias de forma incontestable que obtuvimos el compromiso de la instalación de barreras acústicas. Unas pantallas que aún hoy no están instaladas; quizás tampoco presupuestadas.



AJUNTAMENT DE COLLBATÓ
(Baix Llobregat)
Barcelona

Otro aspecto muy preocupante respecto la actual autovía es el problema de permeabilidad y movilidad.

Disponemos de dos pasos por debajo de la autovía que desde el primer momento debían solucionar la comunicación truncada por la construcción de la autovía entre los habitantes del lado norte con los del lado sur de la autovía. La solución fue la construcción de dos túneles situados debajo de la A2 que sirven de conexión entre las dos zonas habitadas y a su vez, son desagüe de los torrentes de la montaña. Es evidente que en caso de lluvia estos túneles actúan como colectores de agua, imposibilitando la movilidad vecinal.

Entendemos pues, que el proyecto sobre el que nos piden opinión deberá solucionar estos problemas así como también comprendemos su objetivo que no es otro que evitar la siniestralidad actual de la vía.

Pero tampoco el nuevo proyecto puede generar mas problemas que los que ya venimos padeciendo desde hace muchos años y en este sentido, analizado el documento de inicio-consultas previas así como la información gráfica que la acompaña, pasamos a comentar los aspectos que interesa por nuestra parte sean tenidos en cuenta debido a la trascendencia para toda nuestra población.

Siendo preciso ya anticipar en este punto que el posicionamiento del Consistorio Municipal de Collbató es contrario al Proyecto remitido en cuanto al tramo que afecta el suelo urbano del municipio de Collbató, dado que resulta inviable implantar un carril adicional seccionando y fragmentando todavía más a la población y a su núcleo urbano. Carril adicional cuya implantación es incompatible desde el punto de vista urbanístico con el planeamiento general del municipio, dadas las importantes afectaciones que provoca, al tiempo que sus impactos ambiental, social, paisajístico, de conectividad y en términos de incremento de la contaminación acústica, atmosférica, lumínica, y de fragmentación del territorio, resultan negativos, críticos e incompatibles con la calidad de vida de sus habitantes y con los valores de la población, de su entorno y del medio natural.

Extremos que hacen indispensable, -tal y como se interesará-, **el estudio y análisis de alternativas** tanto del trazado como de la configuración y de las características de la **Autovía A-2 respecto al tramo que afecta al núcleo urbano de Collbató**. Análisis de alternativas que es obligado, a la vista de los gravísimos impactos que se generarán con el Proyecto de ampliación de esta gran infraestructura viaria y de su incompatibilidad con los valores presentes en la zona.

Mencionamos seguidamente los concretos impactos según se desprende del documento de inicio aportado:

I.- IMPACTOS DEL PROYECTO.

1.- Urbanismo y Movilidad

La falta de definición de la documentación gráfica que acompaña al documento y que nos impide determinar con claridad cómo se proyectan los enlaces de la autovía con nuestra población; si dicho proyecto previera la eliminación de alguna de las conexiones actuales, en ningún caso podría ser admitido debido a que dicha eliminación trasladaría el problema de movilidad al interior de nuestra trama urbana con el consecuente incremento de tránsito interurbano y supondría un grave empeoramiento de la actual situación.



AJUNTAMENT DE COLLBATÓ
(Baix Llobregat)
Barcelona

En la documentación aportada observamos la generación de un carril nuevo y suavizar las curvas que generan peligrosidad, lo que supone pasar de los dos carriles actuales dirección Barcelona a tres carriles.

Es evidente que ello supone el desplazamiento de las actuales líneas de edificación y líneas de afectación de la autovía sobre las construcciones existentes. El resultado de la **modificación afecta en una superficie estimada en 72.600 m²**.

Afectación directa: La modificación que se desprende de la documentación aportada supone el **derribo de tres viviendas y un restaurante**.

Afectados por la nueva línea de edificación: un total de **107 propiedades: 102 viviendas, 2 parcelas de equipamiento público y 3 suelos urbanizables**.

Sentido Lérida: 21 viviendas.
1 suelo urbanizable.

Sentido Barcelona: 81 viviendas.
2 parcelas de equipamiento público.
2 suelos urbanizables

Afectaciones graves al suelo urbano y urbanizable de la población, que son determinantes de la incompatibilidad del Proyecto con el planeamiento urbanístico del municipio. Y afectaciones urbanísticas, a suelos urbanos y urbanizables, a edificaciones preexistentes, y a la movilidad interna del municipio que deben ser objeto de específico análisis en el Estudio de impacto ambiental.

2.- Hidrología.

Hemos indicado anteriormente los graves problemas de permeabilidad que afectan de forma directa y negativa a la población.

Hay que analizar y estudiar el desarrollo de las escorrentías de forma adecuada teniendo en cuenta que estamos en la vertiente de una montaña que los torrentes que genera por las lluvias impactan en la trama urbana donde la autovía ejerce de barrera física incapaz de resolver actualmente los problemas de drenaje que ya hoy en la situación actual se generan por los arrastres de lodos, ramas y demás materiales que encuentra a su paso.

Este deficiente dimensionamiento ejerce de tapón e inunda la zona colindante. Cabe dimensionar adecuadamente, resolver los problemas actuales y prever las soluciones necesarias en la infraestructura de futuro.

3.- Conectividad biológica y especies protegidas

Actualmente, además de la barrera física para las personas, que como hemos comentado no está bien solucionado tampoco ésta Autovía tuvo en cuenta en su momento la afectación a la fauna existente. Tenemos presente que nos estamos refiriendo a una época en la que los aspectos ambientales ni en el ordenamiento urbanístico ni en las grandes infraestructuras era demasiado exigente. Afortunadamente hoy los aspectos ambientales y de protección de la biodiversidad son fundamentales, se hallan muy regulados y protegidos tanto por las directivas europeas como, por trasposición, en nuestras leyes.

La Autovía A2 constituye una franca barrera para el paso de fauna; no existe en todo el recorrido entre la A2 y la serralada prelitoral ningún punto de conectividad ni corredor biológico;



AJUNTAMENT DE COLLBATÓ
(Baix Llobregat)
Barcelona

entendemos que la autovía en el paso por nuestro municipio dispone de las condiciones necesarias para posibilitar la construcción de un túnel de clava para el paso de fauna: mamíferos, roedores y demás especies identificadas en la página 44 y 45 de su documento.

Especies de especial protección.

Mención especial merece el análisis de la afectación de la ampliación de la A2 en el hábitat del Águila Perdicera (*Hieraetus fasciatus*) de la familia Accipitridae.

Es ésta una especie de especial protección que encontramos en el ámbito de la montaña de Montserrat (aclaramos que el término municipal de Collbató limita con el municipio colindante por la parte alta de la montaña); esta especie que goza de protección regulada en distintas directivas y leyes autonómicas. Así tenemos:

Ley 12/2006, de medidas del Medio Ambiente – Ley autonómica de protección.
Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas.
Directiva de Aves 79/409/CE, relativa a la conservación de las aves silvestres, ampliada por Directiva 91/244/CE.
Directiva de Hábitats 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora existentes, ampliada por la Directiva 97/62/CEE.

La Ley 12/2006 establece para esta especie la **categoría A de mayor grado de protección**. El Real Decreto 139/2011 la categoriza como **especie vulnerable**. La Directiva de Aves la define en su Anexo "-Especies que deben ser objeto de conservación del hábitat". Entendemos que además deberíamos tener presente el "Libro Rojo de los vertebrados en España – Libro editado por el Ministerio de Agricultura, Pesca i Alimentación-, como referente y que, en relación a la especie de reiterada referencia la considera **En Peligro** y con el estatus de **Rara**.

La sensibilidad del Águila Perdicera a las modificaciones o alteraciones de su hábitat ha motivado que el Parque Natural de la montaña de Montserrat disponga prohibiciones de actividades deportivas en la época de nidificación así como a establecer medidas de control de las actividades en el medio teniendo en cuenta las necesidades de ésta ave.

La A2 en Collbató discurre en zona de campo, captura y vuelo del Águila perdicera y si bien es evidente que la A2 actualmente existe, requerimos que sean analizados adecuadamente conforme a la legislación aplicable –Autonómica, Estatal y Europea-, los impactos del proyecto en el hábitat de el águila Perdicera, tanto en lo que acontece a la Fase de Construcción como en la Fase de Explotación. Y solicitamos que se adopten medidas correctoras y medidas compensatorias que reparen y compensen los efectos negativos sobre la zona de campo y el hábitat de dicha especie.

4.- Contaminación acústica e impacto paisajístico.

Informamos que la Junta de Gobierno Local, en fecha de 23 de febrero de 2009 aprobó el Mapa de Capacidad Acústica de Collbató.



AJUNTAMENT DE COLLBATÓ
(Baix Llobregat)
Barcelona

El documento de inicio prevé la colocación de pantallas acústicas de 4 metros de altura para reducir los efectos nocivos y molestos del ruido sobre la población al ejercer dichas pantallas de barrera del ruido.

Se deberá justificar la altura propuesta así como se deben proponer soluciones al efecto del ruido del aire en la transición entre zona de pantalla y zona libre de pantalla. Consideramos que no debe existir zona sin protección a lo largo de todo el recorrido ya que ello podría repercutir en un incremento de ruido en las zonas no protegidas.

El Plan Territorial Metropolitano de Barcelona considera susceptibles de ser considerados como ZEPQA los espacios PEIN y Red Natura 2000; la tabla incorporada en dicho Plan define, para el ámbito Lleida A2 8 puntos conflictivos, entre los que se halla Collbató. Entendemos que se deberían encajar los análisis de contaminación acústica con los requerimientos de la Zona de Especial Protección en la que nos hallamos -Red Natura 2000.

Por su parte el Reglamento de la Ley 16/2002, de 28 de junio, de Protección Contra la Contaminación Acústica establece que "los espacios naturales de interés natural, los espacios naturales protegidos, los espacios de Red Natura 2000 y otros espacios protegidos por sus valores naturales" son considerados de Alta Sensibilidad Acústica y "sus valores límite de inmisión pueden ser más restrictivos que los de las restantes áreas de la zona de sensibilidad acústica alta".

El estudio debe tener en cuenta que todo el suelo no urbanizable de Collbató es de Especial protección ya sea por pertenecer al Parque Natural de Montserrat incluidas en la zona de Reserva Natural, ya sea por pertenecer a la Red Natura 2000 o bien por estar declaradas Zona de Especial Protección de la Vid en el Plan Territorial Metropolitano de Barcelona. Es evidente que debido a las importantes diferencias de cotas de nivel existentes en la zona del Parque Natural, las pantallas acústicas no van a tener prácticamente ningún efecto y observamos que la zona de masías existente al sur de la autovía no está protegida con las pantallas propuestas.

En relación al paisaje, el propio documento menciona la importancia de la montaña de Montserrat en la zona; Collbató, a su vez, mediante normativa local tiene regulado el cromatismo autorizado en todo el municipio con el fin de mimetizar la implantación urbana con el paisaje. Las pantallas acústicas previstas deberán respetar dicho cromatismo e integrarse paisajísticamente al entorno. Aún así estas pantallas se convertirán en un muro visual de efectos irreversibles para gran parte de la población.

Extremo que debe comportar la instalación de pantallas vegetales y arboladas que permitan minorar su impacto a lo largo de todo el trazado que afecta al municipio del Collbató.

5.- Contaminación lumínica.

Ampliar la autovía en una zona colindante a las viviendas supone aproximar aún más a la zona habitada los servicios inherentes al funcionamiento de la infraestructura, por lo tanto, en el aspecto lumínico es innegable la repercusión social y el impacto negativo que ejercen las previsiones de ampliación a los ciudadanos; y siendo realistas se deben reconocer las graves dificultades para minimizar estos impactos.

Para la evaluación de los impactos y condicionantes, hay que tener en cuenta la regulación establecida en el Plan Territorial Metropolitano de Barcelona que califica de Zona de máxima protección lumínica las zonas coincidentes con los espacios de interés natural PEIN o Red Natura 2000, en la que nosotros nos encontramos. También hay que considerar el mapa contra la Contaminación Lumínica de la Generalitat de Catalunya actualmente en fase de revisión y que incorpora diversas zonas agrícolas al sur de la autovía.



AJUNTAMENT DE COLLBATÓ
(Baix Llobregat)
Barcelona

6.- La inmisión de contaminantes

El aumento de la inmisión por contaminantes en la atmósfera repercute negativamente sobre la salud de la población. Es esta una afirmación plausible, constatable. La minimización de los efectos es de difícil aplicación y no podemos admitir pacíficamente la exposición de la población vulnerable a estos elementos.

Considerar el impacto de baja magnitud y justificarlo con un impacto positivo en la mejora de la accesibilidad, reducción de accidentes y disminución de la duración de los desplazamientos, tal y como se expone en el documento de inicio, suponemos que es una broma.

Es obvio que nuestra población se halla actualmente expuesta a los contaminantes generados por la circulación en la A2 -no olvidemos, en 2015 44.638 vehículos/día según datos publicados-. Así, la lógica se impone; a más vehículos, más contaminación.

Entendemos que en este caso se nos ofrece una oportunidad para analizar el comportamiento de las partículas contaminantes y por responsabilidad debemos especificar nuestra singularidad. La montaña de Montserrat en nuestro municipio es una pared física impresionante; los comportamientos del aire son distintos a los del resto del ámbito de actuación del proyecto. En consecuencia, en prevención de la salud de las personas, es necesario un estudio del comportamiento de los vientos en esta zona para valorar los impactos directos a la población y estudiar y proponer las medidas correctoras que sean justificadamente adecuadas.

II.- ALTERNATIVAS ANALIZADAS EN EL DOCUMENTO DE INICIO.

La información recibida explica el análisis de las dos alternativas que han sido objeto de estudio: alternativa 100 km/h y alternativa 120 km/hora y concluye que ambas alternativas tienen las mismas repercusiones ambientales en los espacios naturales o elementos de interés del ámbito de estudio.

La elección de la alternativa propuesta -100 km/h- viene determinada por la cota de la rasante del terreno, que presenta variaciones escasas y conlleva que el área total de ocupación es aproximadamente de unas 8 hectáreas menor que la alternativa 120 km/h.

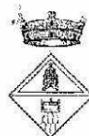
Para la alternativa 120 km/h los análisis determinan que se dan diferencias de cota mayores entre el terreno y la rasante del trazado, dando lugar a formación de taludes de tamaño más grande, con la consecuente mayor afectación del terreno.

Entendemos y compartimos la preocupación que con el proyecto se desea resolver y que es minimizar al máximo el riesgo de siniestralidad actual de la A2 en el ámbito de intervención, pero la conclusión de la propuesta que apunta el documento de inicio presentado es muy preocupante.

Detectamos de forma casi palpable la lejanía entre la redacción y la propuesta estratégica del proyecto con nuestros problemas reales y la poca percepción de las repercusiones que su ejecución nos reportaría.

Así, el propio documento inicio reconoce que la fase de explotación dará lugar a un incremento en los niveles sonoros y emisiones, lo que supone una pérdida de calidad de vida para la población circundante.

La ejecución del proyecto -dice- "mejora la accesibilidad del territorio, dando lugar a un impacto positivo en la calidad de vida de la población residente y visitante, al reducir los tiempos de



AJUNTAMENT DE COLLBATÓ
(Baix Llobregat)
Barcelona

desplazamiento y mejorar la conexión territorial. Comprendemos la necesidad de mejorar la conexión territorial, pero sinceramente no sabemos encontrar el factor positivo en ninguno de los vectores analizados y desde luego, una posible mejora en la conexión territorial no se puede defender a costa de sacrificar el descanso de los vecinos con inmisiones lumínicas, sonoras o creando el caos en la movilidad urbana.

Consideramos en definitiva, que el proyecto de ampliación de la autovía, tal como podemos prever que se formula, difícilmente podrá adoptar soluciones compatibles con el respeto a la calidad de vida en todas sus facetas: calidad del aire, ausencia de contaminación acústica, evitar la fragmentación del municipio, preservar la conexión social, una movilidad adecuada, protección del medio ambiente y preservación de la calidad paisajística del municipio.

III.- POSIBLES ALTERNATIVAS DE ACTUACIÓN QUE SE PROPONEN.

A nuestro parecer, la alternativa propuesta 100 km/h no es real puesto que por lógica la mejora de la Autovía con la finalidad de garantizar una mayor seguridad para la movilidad generará de forma directa un incremento de tránsito y de velocidad.

Otro factor a tener en cuenta es la topografía natural del terreno. La finalidad de mejora que se propone con el proyecto quedara sobrepasada por el hecho que la topografía del terreno no acompaña. Continuará siendo un tramo de vía de riesgo porque la peligrosidad es intrínseca dadas estas condiciones topográficas.

No somos refractarios a la preocupación que con esta solución propuesta se pretende resolver –que no es otra que evitar al máximo los problemas de siniestralidad-, es por ello que formulamos propuesta de las siguientes alternativas:

Primera.- Soterrar todo el trazado de la autovía a su paso por Collbató atendiendo a la orografía natural del terreno, respetando y/o mejorando las conexiones y accesos actualmente existentes.

Factores favorables:

Conexión social entre los habitantes del municipio.
Eliminación de los impactos visuales, paisajísticos, acústicos y contaminantes.
Recuperación del medio.
Desafectación viviendas particulares
Eliminación de los problemas de permeabilidad
Mejora de la movilidad urbana.
No afectación zonas de especial protección

Factores a tener en consideración:

Evaluación económica de los costes frente a la afectación urbana de las viviendas, según documento presentado.
Buena aceptación de la población en general.

Segunda.- Construcción de una variante que excluya zonas urbanas.

Factores favorables:



AJUNTAMENT DE COLLBATÓ
(Baix Llobregat)
Barcelona

Conexión social entre los habitantes del municipio.
Eliminación de los impactos, acústicos y contaminantes.
Desafectación viviendas particulares
Eliminación de los problemas de permeabilidad actuales
Mejora de la movilidad urbana.

Factores a tener en consideración:

Evaluación económica de los costes frente a la afectación urbana de las viviendas, según documento presentado.
Requiere estudio de los impactos visuales y paisajísticos.
Buena aceptación de la población en general.

Tercera.- Intervención únicamente en los puntos críticos de siniestralidad.

Factores favorables:

Reducción de costes.
Minimización de los impactos ambientales, en general.
Minimización de las afectaciones de viviendas particulares
Menor alteración en la movilidad urbana.

Factores a tener en consideración:

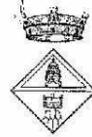
Evaluación económica de los costes frente a la afectación urbana de las viviendas, según documento presentado.
El proyecto debería incorporar la solución de los problemas actuales.

Cuarta.- Fomento del traslado del tráfico de mercancías a la Autopista AP-7 mediante bonificar el peaje del paso de camiones.

La Autovía A-2 presenta un grave problema de origen derivado de su trazado inicial y de su paso por una topografía compleja y accidentada. Extremo que provoca la existencia de importantes pendientes que generan un peligroso incremento de velocidad en las bajadas y un importante riesgo de siniestralidad para los camiones y los vehículos pesados de transporte de mercancías.

El incremento de un carril adicional, no sólo no resuelve el problema sino que puede provocar un aumento de la velocidad por sensación de mayor seguridad. Asimismo, puede comportar un efecto llamada y un incremento del tráfico de camiones que pueden abandonar el paso por la AP-7 y optar mayoritariamente por la A-2.

El trazado muy próximo de la actual AP-7, sus condiciones de seguridad muy superiores, su firme y calzadas sin apenas pendientes, hacen de especial interés, promocionar y fomentar el uso de la AP-7 para el transporte de mercancías. A tal efecto sería conveniente estudiar fórmulas de bonificación del peaje para transporte de mercancías, que pudiera atraer mayor número de camiones hacia aquella infraestructura de transporte más segura, y aligerar el paso de camiones por la A-2.



AJUNTAMENT DE COLLBATÓ
(Baix Llobregat)
Barcelona

Solución que, combinada con la actuación limitada sobre los puntos críticos, a buen seguro permitirá abandonar el Proyecto de incrementar el número de carriles de la A-2, reduciendo el coste de la nueva obra y permitiría su ejecución en un horizonte temporal muy inferior.

IV.- SOBRE EL DEBER DE ANALIZAR ALTERNATIVAS.

Finalmente, debemos invocar que el análisis de alternativas en los Proyectos de grandes infraestructuras viarias con importante impacto ambiental, es obligado, por así exigirlo el conjunto del ordenamiento jurídico aplicable.

A tal efecto puede citarse la exigencia de análisis de alternativas de Proyecto que aparece prevista, entre otros, en los siguientes preceptos legales:

- Artículo 34.2.b) de la Ley 21/2013 de 9 de Diciembre de evaluación ambiental.
- Artículo 35.1.b) de la Ley 21/2013.
- Artículo 45.1.c) de la Ley 21/2013.
- Artículo 11.b) de la Ley 37/2015 de 29 de Septiembre de carreteras.
- Artículo 12.1 de la Ley 37/2015.

Análisis de alternativas que se exigía ya con anterioridad, entre otras, en las siguientes normas legales y reglamentarias:

- Artículo 2.1 b) del Real Decreto Legislativo 1302/86 de 28 de Junio sobre evaluación de impacto ambiental.
- Artículos 7, 8 y 9 del Reglamento de evaluación ambiental de Proyectos aprobado por Real Decreto 1131/88 de 30 de Septiembre.

Y análisis de alternativas del Proyecto, cuya insuficiencia o inexistencia es vicio de nulidad absoluta que invalida toda su tramitación. Siendo conocida la doctrina del Tribunal Supremo dictada en la materia, que viene declarando la nulidad y dejando sin efecto numerosos Proyectos de grandes Infraestructuras, por la inexistencia o la insuficiencia de las alternativas planteadas.

Sirvan por todas las siguientes sentencias:

- Sentencia de 19 de Julio de 2004 RJ 2004\5405.
- Sentencia de 8 de Setembre de 2009 RJ 2010\632, (Fundamento de Derecho Sexto).
- Sentencia de 7 d'Octubre de 2009 RJ 2010\1677.
- Sentencia de 27 de junio de 2007 RJ 2007\5326 (Fundamentos Jurídicos Quinto y Sexto).
- Sentencia de 30 de Noviembre de 2012 JUR 392614 (Fundamentos Jurídicos Sexto, Séptimo y Octavo).
- Sentencia de 25 de Febrero de 2015 RJ 2015\163, Recurso casación número 755/2013.



AJUNTAMENT DE COLLBATÓ
(Baix Llobregat)
Barcelona

Debiendo manifestar que, a criterio del Consistorio de Collbató, las 2 únicas alternativas analizadas, relativas a la velocidad autorizada -100Km/h y 120Km/h-, constituye un análisis de alternativas insuficiente y totalmente irrelevante e inadecuado respecto del trazado a su paso por el municipio de Collbató con fragmentación completa de su núcleo urbano.

Y ambas alternativas no son adecuadas para solucionar y minorar el problema de siniestralidad de la A-2 que deriva de su propia peligrosidad resultado de la topografía y pendientes de su actual trazado. Y ambas son inadecuadas e incompatibles con el planeamiento urbanístico del municipio provocando impactos incompatibles con los valores presentes en Collbató.

Extremos que exigen analizar las alternativas que aquí se proponen a solicitud del equipo de Gobierno del Ayuntamiento de Collbató.

V.- ANALISIS COSTE-BENEFICIO.

Procede en este punto, exigir la evaluación rigurosa del análisis coste-beneficio del Proyecto a los efectos de lo exigido en la Ley estatal 37/2015 de 29 de Septiembre de Carreteras.

En este sentido debe indicarse que el Proyecto comporta una variación substancial de las características geométricas, técnicas o estructurales de alguno de sus tramos y la adición de nuevos carriles, extremo que exige el análisis coste-beneficio referido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 de la Ley estatal de carreteras. Precepto que exige "un análisis coste-beneficio del mismo, en el que quede suficientemente acreditada la procedencia de su ejecución y la inexistencia de alternativas más económicas y eficientes".

Requisito cuya observancia, sin duda, debería llevar a analizar a fondo la solución relativa a la actuación directa sobre los puntos críticos sin tener que adicionar carriles en todo el trazado, y a explorar las fórmulas de bonos de peaje que trasladen el paso de camiones hacia la AP-7, que a buen seguro serán más eficientes y de menor coste.

VI.- LEALTAD INSTITUCIONAL Y COLABORACIÓN INTERADMINISTRATIVA.

Aprovechamos la oportunidad para solicitar de la Administración General del Estado una relación colaborativa respecto de los proyectos que como municipio nos afectan y no lo proponemos sin motivo. Nos enteramos de la existencia de un anteproyecto de 2009 por que lo han aplicado -sin ser ejecutivo- en cada autorización de obras o modificación de planeamiento del que hemos necesitado su aprobación o autorización.

Por la aplicación de este documento que carece no solo ejecutividad sino también de la mínima documentación exigible legalmente, este Ayuntamiento y nuestra ciudadanía ha recibido denegaciones injustas lesionando gravemente nuestros derechos.

La falta de colaboración genera resistencia por incomprensión y no conduce a nada positivo, es por ello que nos ofrecemos para explicar y acreditar si fuera conveniente, todos los aspectos referidos en este escrito, partiendo de la premisa que todos estamos trabajando con la misma finalidad que no es otra que el interés público y el bien común.

Es por ello que, al amparo de lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley estatal 21/2013 de 9 de Diciembre de evaluación ambiental y de los principios de lealtad institucional, coordinación, información mutua, cooperación, colaboración y coherencia, solicitamos recibir la máxima información relativa al Proyecto que aquí nos ocupa con copia íntegra de la documentación



AJUNTAMENT DE COLLBATÓ
(Baix Llobregat)
Barcelona

técnica que lo integra, y solicitamos formalmente una reunión para tratar del Proyecto, de la evaluación ambiental y del contenido del presente escrito evacuando la consulta formulada.

Por todo ello, en méritos de cuanto ha quedado dicho, interesamos de la Administración General del Estado, en cuanto a la amplitud y nivel de detalle del Estudio de impacto ambiental y sobre análisis de alternativas del Proyecto 20180042 de adecuación, mejora y conservación de la Autovía A-2 tramo Igualada-Martorell, lo siguiente:

1. Estudio de la afectación a la movilidad interior actual de la población y de los puntos de incorporación y salida de la Autovía A-2 en la población de Collbató, derivados del Proyecto, garantizando la previsión de medidas de mantenimiento de las conexiones actuales y la realización de actuaciones de mejora en las existentes así como el incremento de las mismas.
2. Análisis del impacto del Proyecto sobre el suelo urbano y urbanizable de Collbató, de las afectaciones derivadas del mismo y de su incompatibilidad urbanística con el planeamiento del municipio.
3. Análisis de los graves problemas actuales de permeabilidad y de drenaje y del efecto barrera que provoca el trazado de la A-2 en el municipio de Collbató con estudio, proyección e implantación de medidas adecuadas que solucionen el efecto tapón de la infraestructura, sobredimensionando las actuales y proyectando nuevos puntos de drenaje.
4. Análisis de la falta de conectividad natural de la infraestructura y previsión de construcción de un túnel de clava para el paso de fauna, de mamíferos y demás especies que corrija y modere el efecto barrera para la fauna y garantice la mejora de la conectividad natural en el municipio de Collbató.
5. Análisis del impacto de la infraestructura sobre la especie protegida águila perdicera, su hábitat y su zona de campeo así como adopción de medidas correctoras y compensatorias.
6. Estudio del impacto acústico provocado por la A-2 en la zona urbana de Collbató, teniendo en cuenta el Mapa de Capacidad Acústica del municipio y de las medidas de apantallamiento previstas, así como del impacto acústico en la zona de especial protección Red Natura 2000.

Con análisis del efecto del ruido del aire en la transición entre zona de pantalla y zona libre, y con previsión de implantación de un apantallamiento acústico continuo en toda la zona urbana y urbanizable del municipio, con medidas de integración paisajística adecuadas.

7. Implantación de una pantalla vegetal arbolada en las zonas colindantes con la Autovía que minimice el impacto paisajístico de la obra a su paso por la población de Collbató.
8. Análisis de la contaminación lumínica y adopción de medidas adecuadas atendiendo a la consideración de "zona de máxima protección lumínica" de los espacios naturales protegidos y de las zonas agrícolas al sur de la Autovía.
9. Estudio de la inmisión por contaminantes en la atmósfera y de sus efectos sobre la población de Collbató, con análisis del efecto pantalla de la Montaña de Montserrat y de los vientos predominantes y adopción de medidas correctoras y compensatorias.



AJUNTAMENT DE COLLBATÓ
(Baix Llobregat)
Barcelona

10. Inexistencia en el Documento de un verdadero análisis de alternativas del Proyecto, en el tramo correspondiente a Collbató que resulten compatibles y admisibles desde el punto de vista ambiental, urbanístico y social. Deber de analizar y estudiar con detalle en el Estudio de impacto ambiental y en el Proyecto, las siguientes Alternativas en el tramo de Collbató:

- a) Soterramiento del trazado de la autovía a su paso por el núcleo urbano.
- b) Construcción de una variante de la Autovía A-2, que evite su paso por la población y núcleo urbano de Collbató.
- c) Intervención únicamente en los puntos críticos de siniestralidad de la Autovía A-2.
- d) Fomento del traslado del tráfico de mercancías de la A-2 hacia la Autopista AP-7 mediante un sistema de bonificación del peaje del paso de camiones.

11. Evaluación rigurosa del análisis coste-beneficio del Proyecto a los efectos de lo dispuesto en el artículo 15 y concordantes de la Ley 37/2015 de 29 de Septiembre de Carreteras.

12. Oposición del Consistorio Municipal a la ampliación del número de carriles de la A-2 a su paso por el núcleo de Collbató por los graves efectos sociales, ambientales, paisajísticos, de incremento de la contaminación acústica, atmosférica y lumínica, por fragmentación del territorio, pérdida de calidad de vida e incompatibilidad urbanística.

13. Disposición a colaborar con la Administración General del Estado para establecer, de común acuerdo, una alternativa del Proyecto que garantice el respeto de todos los intereses públicos en conflicto, el interés general y los intereses locales de la población.

Reciban un cordial saludo.

CPISR-1 C
MIQUEL
SOLÀ
NAVARRO
Miquel Solà i Navarro
Alcalde-Presidente
Ayuntamiento de Collbató



Este es el recibo electrónico que acredita la presentación de la solicitud, escrito o documento en el registro electrónico del organismo indicado. Es un documento electrónico firmado que contiene la fecha y hora y número de registro de la salida del organismo origen y la fecha y hora y número de registro de entrada del organismo destino. Conservar en formato electrónico como recibo acreditativo de la transacción.



Recibo de los registros electrónicos

Objeto de entrega

Trámite	Tramesa d'intercanvi d'enviament de registres fora de Catalunya
Referencia	CIR0001
Identificador trámite	2343085

Origen

Nombre oficina registro	Registro General del Ayuntamiento de Collbató
Código oficina registro	000012183
Nombre unidad orgánica	Ayuntamiento de Collbató
Código unidad orgánica	L01060692

Destino

Nombre oficina registro	Registro General del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
Código oficina registro	000000228
Nombre unidad orgánica	Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente
Código unidad orgánica	E04990301

Registro de salida

Organismo	P08068001 - Ajuntament de Collbató
Número	0806920002-2-2018-001199-2
Fecha	2018-05-18T13:56:36.000+02:00
Enlace	https://pk6.eacat.cat/group/aoc/over-tramits?ensActiu=806920002&id=2134483

Lista de adjuntos

Adjunto 1 - nombre	Contestacion a la consulta-A2-Ayuntamiento de Collbato.pdf
Adjunto 1 - resumen	bAFMI150GJo5FPV/Odp1ZILIE=
Adjunto 1 - tamaño	718.44 KB

Servei facilitat per:



LOCALNET

Servei facilitat per:



LOCALNET



JUSTIFICANTE DE CONFIRMACIÓN

Oficina: 6310000 - R.GENERAL M.AGRICULT. Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
 Fecha y hora de registro: 18.05.2018 13:57:51
 Fecha y hora de confirmación: 18.05.2018 14:03:29
 Nº registro: 20180980014387
 Estado: Confirmado (Aceptado)

Datos de origen

Órgano origen: AYUNTAMIENTO DE COLLBATO
 Nº de Intercambio registral: 000012103_18_02343085
 Nº de registro original: 2-2018-001199-2

NIF: L01080692 Código postal:
 D/J/Dña: Ayuntamiento de Collbató País:
 Dirección: D.E.H:
 Municipio: Teléfono:
 Provincia: Correo electrónico:
 Canal notificación: Observaciones:

Información del registro

Resumen/Asunto: Registro 060: Contestación a la consulta sobre alcance de la evaluación de Impacto ambiental-2018004
 Unidad de tramitación de destino: 631000 - MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACION Y MEDIO AMBIENTE 50015595 - Registro General MAPAMA

Observaciones:

Anexos

Nombre	Tamaño	Validez	Tipo	Hash	Observaciones
formulario.pdf	359,1 KB	Original	Formulario	7E6DECF8B8B8D2165FE8E8C23602C3A48	
Contestacion a la consulta-A2-Ayuntamiento de Collbato.pdf	718,4 KB	Original	Documento adjunto al formulario	E56E8D30A12647E8B4C7E5E6880341B D	
justificante.pdf	138,9 KB	Original	Documento adjunto al formulario	629AF3F74C18031001201A03E7FD48	

Tipo transporte entrada:
 Nº transporte entrada:

De conformidad con lo establecido en el Art.16.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se emite el presente recibo a los efectos de acreditación de presentación de documentos.

Solicitud de registro

Dónde va dirigida

Registro General del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente

Asunto

Resumen:
 Contestación a la consulta sobre alcance de la evaluación de impacto ambiental-20180042

Expone

Respondiendo a la consulta sobre el alcance de la evaluación de impacto ambiental del Proyecto de "Adecuación, reforma y conservación de la autovía A2, Tramo: Igualada-Martorell (Barcelona) Ref. SGEA/JFA/fjs/20180042 -

Solicita

Sean tenidos en cuenta en éste trámite los argumentos manifestados por éste Ayuntamiento y que adjuntamos como contestación a la consulta formulada.

- Interadministrativo
- Presencial

Referencia externa: 20180042
 Número de expediente: 20180042
 Código de asunto según destino: 20180042

Información complementaria

Documentación física y/o soporte
 Documentación adjunta digitalizada

Firma
 CPISR-1 C
 PILAR FERRER
 GARRIDO
 Firmado digitalmente por CPISR-1 C PILAR FERRER GARRIDO
 Fecha: 2018.05.18 13:58:31 +0200

En Collbató 18 de Mayo de 2018

Modificar

Imprimir

VALIDADO



AJUNTAMENT
D'ESPARREGUERA

Interesado/interesada
Subdirección General de Evaluación Ambiental
PL San Juan de la Cruz
28071 MADRID

Código verificación
310D9A13-2C4E-45F5-92FA-1185232285C5

Expediente / Trámite
41.249-Expediente genérico

Documento	Fecha documento	Número salida	Fecha salida
SE18166691	18 de mayo de 2018	3852	18/05/2018 14:24:54

El alcalde de este Ayuntamiento, Eduard Rivas Mateo, ha dictado con fecha 18 de mayo de 2018 el decreto número 1249/18, que dice textualmente:

Hechos

- En fecha 6 de abril de 2018, el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente presenta a través del Registro de Entrada de este Ayuntamiento (RE. 3723/18) escrito donde solicita consulta sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20180042 "Adecuación, reforma y conservación de la autovía A2, Tramo: Igualada – Martorell (Barcelona)".
- El documento aportado "Documento de inicio. Consultas previas" incorpora sólo información del trazado general de la autovía A2, así como de la evaluación de impacto ambiental previa, pero no detalla aspectos constructivos, por el que los informes técnicos municipales se realizan en base a la información aportada.
- En fecha 16 de mayo, la técnica de Medio ambiente emite informe respecto la documentación aportada, las conclusiones del cual se transcriben a continuación:

"Una vez revisada la documentación aportada (Documento de inicio. Consultas previas) se presenta la siguiente información y algunas sugerencias que habrá que tener en cuenta en el desarrollo de este proyecto:

1) Las calificaciones urbanísticas en suelo no urbanizable según el PGOU de Esparreguera afectadas por este proyecto son las de Suelo no urbanizable de valor forestal (clave 15), Suelo no urbanizable de valor agrícola (clave 16) y Suelo no urbanizable libre permanente (clave 17).

20180042

TRADUCCIÓN



AJUNTAMENT
D'ESPARREGUERA

- Hay que incluir en el ámbito de afección del proyecto el Torrente de la Alfàbrega, afluente de la riera de Magarola y que discurre paralelamente a la autovía A2 y conecta con la riera de Magarola en la zona de las Tres Rieres.

Este torrente es de importancia por su biodiversidad faunística, puesto que acoge una importante población de galápagos leproso (Mauremys leprosa). El galápagos leproso está protegido con los siguientes instrumentos de protección:

- Ley de protección de los animales 3/1988 del 4 de marzo: anexo II (especies estrictamente protegidas en Cataluña).
- Directiva Hábitat 92/43/CEE: anexos II (especie de interés comunitario para la cual se tienen que designar zonas especiales de conservación) e IV (especie de interés comunitario con una protección estricta).
- Convenio de Berna: anexo II (especies estrictamente protegidas).
- Libro Rojo de los anfibios y reptiles de España 2002 VU (vulnerable: alto riesgo de extinción en estado salvaje a medio plazo).

El desarrollo del proyecto tendrá que evitar cualquier tipo de afectación física sobre este torrente, a fin y efecto de evitar daños sobre el hábitat de esta tortuga y muertes directas de individuos de esta especie.

- En los trabajos de desbrozado de vegetación y eliminación de árboles afectados, se propone que en el caso de los olivos (*Olea europaea* var. *europaea*) se prevea el trasplante de los individuos afectados por trazado hacia varias zonas municipales que proponga el Ayuntamiento, para garantizar su supervivencia. Esta actuación ya se realizó en anteriores proyectos de reforma de la autovía A2 a su paso por Esparreguera.
- Hay que indicar que Esparreguera está calificado como municipio de alto riesgo de incendio forestal en el Mapa de Riesgo de Incendio de la Generalitat de Cataluña. Este factor se tendrá que tener en cuenta a la hora de tomar medidas preventivas necesarias en la fase de ejecución del proyecto. A la vez, habrá que garantizar que las pistas forestales que limitan con el área del proyecto tendrán que dejarse libres para la circulación de los vehículos de extinción de incendios forestales.



AJUNTAMENT
D'ESPARREGUERA

TRADUCCIÓN

- 5) De forma cercana al área del proyecto discurren varios caminos con una elevada concurrencia por parte de excursionistas (zona de la Vinya Vella, torrente de la Alfàbrega y Costa dels Alemanys). Será necesario señalizar correctamente aquellos caminos que se vean afectados por las obras, para garantizar la seguridad de los caminantes.
- 6) Tal como se describe en el documento, la zona por donde cruza la autovía A2 cuenta con varios niveles de protección natural. En este contexto, es necesario garantizar la máxima conectividad ecológica de estos espacios. Además, a Esparreguera hay tres rebaños de oveja y cabra que van recorriendo el término municipal en busca de pastos. Así, sugerimos que se analice la posibilidad de construir uno o varios pasos de fauna para disminuir el efecto barrera que ocasiona ya la actual autovía A2 y a la vez, permitir la circulación itinerante de estos rebaños entre la zona occidental y oriental del término municipal de Esparreguera.
- 7) Con la documentación facilitada parece que con la ampliación del tercer carril en dirección Barcelona se producirá una afección directa sobre la pista forestal que discurre de forma paralela a la autovía A2 y al torrente de la Alfàbrega. En caso de que se produzca la desaparición de esta pista, habrá que prever la creación de un paso alternativo nuevo, viable, para poder acceder a las fincas que limitan con la autovía.
- 8) El documento indica que se llevará a cabo una evaluación del impacto acústico sobre las zonas urbanas. Aun así, se considera necesario realizar también esta evaluación del impacto sonoro sobre el propio Parque Natural de la Muntanya de Montserrat, atendiendo a sus niveles de protección y valores naturales que hay que intentar preservar dentro de lo posible.
- 9) El documento aportado no realiza ninguna referencia al impacto lumínico actual y el proyectado de la autovía A2. Hay que indicar que a su paso por el término municipal de Esparreguera, el trazado cruza espacios clasificados como E2 de Protección Alta según el Mapa de protección contra la contaminación lumínica de la Generalitat de Catalunya. Habrá que aclarar si este proyecto de reforma prevé la instalación de luminarias y en caso afirmativo, qué medidas se aplicarán para garantizar los niveles de protección



AJUNTAMENT
D'ESPARREGUERA

TRADUCCIÓN

- contra la contaminación lumínica; así como el impacto que tendrá el tránsito rodado sobre este vector medioambiental."
4. En fecha 17 de mayo de 2018, el ingeniero municipal emite informe respecto la documentación aportada, las conclusiones del cual se transcriben a continuación:
- "Que en el apartado 4.3.2.1. Impactos sobre la atmósfera, al referirse al impacto por ruido, afirma que los niveles tienen que cumplir con la legislación vigente para zona de sensibilidad acústica alta, 60 dB(A) durante el día y 50 dB(A) durante la noche, de acuerdo con la Ley 16/2002 de protección contra la contaminación acústica. Por eso expresa la necesidad de instalación pantallas acústicas en determinadas zonas, con alturas que podrían pasar del 4 m, según la situación de la zona afectada y la orografía y características de la traza de la autovía.
 - En el término municipal de Esparreguera propone la instalación de estas pantallas en los tramos del pk 577,620 hasta el pk 578,930 en sentido Lleida, para la protección de las zonas urbanas del Barrio Font y La Plana y, también, desde el pk 579,120 hasta el pk 580,100 en sentido Barcelona, para la protección de las zonas de los polígonos industriales del Sur y Sur-Magarola.
 - En el apartado 5.1.1 Ruido se reproducen partes de los Mapas Estratégicos de Ruido de la Red de Carreteras del Estado. Según da Fase. Aragón y Cataluña y hasta allá donde la calidad del documento reproducido permite apreciar, hay representadas las curvas isófonas de 55, 65 y 75 dB y se constata que existen zonas de Can Rial incluidas en la zona de niveles superiores a 55 dB. Recordamos que los máximos permitidos por la normativa son de 60 dB(A) durante el día y 50 dB(A).
 - En este sentido habrá que pedir que se incluyan zonas de protección acústica con la instalación de pantallas acústicas en el tramo del pk 577,620 hasta el pk 578,930 en sentido Barcelona, para la protección de las zonas afectadas de la zona de Can Rial.
 - Respecto a las soluciones constructivas y de trazado de la propia autovía y sus enlaces, el documento estudiado no ofrece detalle suficiente para poder



AJUNTAMENT
D'ESPARREGUERA

TRADUCCIÓN

analizar las soluciones propuestas. A tales efectos habrá que esperar a la redacción definitiva del Proyecto y proceder al correspondiente análisis."

Fundamentos de Derecho

1. Artes. 21.1 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local, y su homólogo 53.1 del Texto refundido de la Ley municipal y de régimen local de Cataluña, aprobado por Decreto Legislativo 2/2003, de 28 de abril, que establece la atribución que ejerce el alcalde en esta materia.

RESOLUCIÓN

Primero: PRESENTAR la información técnica y las sugerencias detalladas en los informes anteriormente expuestos respete el "Documento de inicio. Consultas previas" de la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20180042 "Adecuación, reforma y conservación de la autovía A2, Tramo: Igualada – Martorell (Barcelona).

Segundo: NOTIFICAR este acuerdo en el área de Territorio y Sostenibilidad municipal, así como a la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.

Esparreguera, 18 de mayo de 2018

El secretario
FRANCESC FERNÁNDEZ FERRAN



AJUNTAMENT
D'ESPARREGUERA

Signat electrònicament per:
Signat electrònicament per
CPISR-1 C Francesc Fernández
Ferran
Date: 2018.05.18 14:29:38 CEST

Destinatari/Destinataria Subdirecció General de Evaluación Ambiental PL. San Juan de la Cruz 28071 MADRID		Àrea/Unitat Urbanisme SERVEIS TERRITORIALS / LQD	
Codi verificació 310D9A13-2C4E-45F5-92FA-1185232285C5			
Expedient / Tràmit 41249-Expedient genèric 41249			
Document SE18166691	Data document 18 de maig de 2018	Número sortida 3852	Data sortida 18/05/2018 14:24:54

L' alcalde d'aquest Ajuntament, Eduard Rivas Mateo, ha dictat amb data 18 de maig de 2018 el decret núm. 1249/18, que diu textualment:

Fets

1. En data 6 d'abril de 2018, el Ministeri de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente presenta a través del Registre d'Entrada d'aquest Ajuntament (RE. 3723/18) escrit on sol·licita consulta sobre l'avaluació d'impacte ambiental del projecte 20180042 "Adecuación, reforma i conservació de l'autovia A2, Tram: Igualada – Martorell (Barcelona)".

2. El document aportat "Document d'inici. Consultes prèvies" incorpora només informació del traçat general de l'autovia A2, així com de l'avaluació d'impacte ambiental prèvia, però no detalla aspectes constructius, pel que els informes tècnics municipals es realitzen en base a la informació aportada.

3. En data 16 de maig, la tècnica de Medi Ambient emet informe respecte la documentació aportada, les conclusions del qual es transcriuen a continuació:

"Un cop revisada la documentació aportada (Document d'inici. Consultes prèvies) es presenta la següent informació i alguns suggeriments que caldrà tenir en compte en el desenvolupament d'aquest projecte:

1) Les qualificacions urbanístiques en sòl no urbanitzable segons el PGOU d'Esparreguera afectades per aquest projecte són les de Sòl no urbanitzable de valor forestal (clau 15), Sòl no urbanitzable de valor agrícola (clau 16) i Sòl no urbanitzable lliure permanent (clau 17).

2) Cal incloure en l'àmbit d'afecció del projecte el Torrent de l'Alfàbrega, afluent de la riera de Magarola i que discorre paral·lelament a l'autovia A2 i connecta amb la riera de Magarola a la zona de les Tres Rieres.

Aquest torrent és d'importància per la seva biodiversitat faunística, ja que acull una important població de tortuga de rierol (*Mauremys leprosa*). La tortuga de rierol està protegida amb els següents instruments de protecció:



AJUNTAMENT
D'ESPARREGUERA

- Llei de protecció dels animals 3/1988 del 4 de març: annex II (espècies estrictament protegides a Catalunya).
- Directiva Hàbitat 92/43/CEE: annexos II (espècie d'interès comunitari per a la qual s'han de designar zones especials de conservació) i IV (espècie d'interès comunitari amb una protecció estricta).
- Conveni de Berna: annex II (espècies estrictament protegides).
- Libro Rojo de los anfibios y reptiles de España 2002 VU (vulnerable: alt risc d'extinció en estat salvatge a mig termini).

El desenvolupament del projecte haurà d'evitar qualsevol mena d'afectació física sobre aquest torrent, a fi i efecte d'evitar danys sobre l'hàbitat d'aquesta tortuga i morts directes d'individus d'aquesta espècie.

3) En els treballs de desbrossada de vegetació i eliminació d'arbres afectats, es proposa que en el cas de les oliveres (*Olea europaea* var. *europaea*) es prevegi el transplantament dels individus afectats per traçat cap a diverses zones municipals que proposi l'Ajuntament, per tal de garantir la seva supervivència. Aquesta actuació ja es va realitzar en anteriors projectes de reforma de l'autovia A2 al seu pas per Esparreguera.

4) Cal indicar que Esparreguera està qualificat com a municipi d'alt risc d'incendi forestal en el Mapa de Risc d'Incendi de la Generalitat de Catalunya. Aquest factor s'haurà de tenir en compte a l'hora de prendre mesures preventives necessàries en la fase d'execució del projecte. Alhora, caldrà garantir que les pistes forestals que limiten amb l'àrea del projecte hauran de deixar-se lliures per a la circulació dels vehicles d'extinció d'incendis forestals.

5) De forma propera a l'àrea del projecte hi recorren diversos camins amb una elevada concurrència per part d'excursionistes (zona de la Vinya Vella, torrent de l'Alfàbrega i Costa dels Alemanys). Serà necessari senyalitzar correctament aquells camins que es vegin afectats per les obres, per garantir la seguretat dels passejants.

6) Tal com es descriu en el document, la zona per on creua l'autovia A2 compta amb diversos nivells de protecció natural. En aquest context, és necessari garantir la màxima connectivitat ecològica d'aquests espais. A més a més, a Esparreguera hi ha tres ramats d'ovella i cabra que van recorrent el terme municipal a la recerca de pastures. Així, suggerim que s'analitzi la possibilitat de construir un o diversos passos de fauna per disminuir l'efecte barrera que ocasiona ja l'actual autovia A2 i alhora, permetre la circulació itinerant d'aquests ramats entre la zona occidental i oriental del terme municipal d'Esparreguera.

7) Amb la documentació facilitada sembla que amb l'ampliació del torçor carril en direcció Barcelona es produirà una afecció directa sobre la pista forestal que discorre de forma paral·lela a l'autovia A2 i al torrent de l'Alfàbrega. En cas que es produeixi la desaparició d'aquesta pista, caldrà preveure la creació d'un pas alternatiu nou, viable, per tal de poder accedir a les finques que limiten amb l'autovia.

8) El document indica que es durà a terme una avaluació de l'impacte acústic sobre les zones urbanes. Tot i així, es considera necessari realitzar també aquesta avaluació de l'impacte sonor sobre el propi Parc Natural de la Muntanya de Montserrat, atenent als seus nivells de protecció i valors naturals que cal intentar preservar en la mesura del possible.

9) El document aportat no realitza cap referència a l'impacte lumínic actual i projectat de l'autovia A2. Cal indicar que al seu pas pel terme municipal d'Esparreguera, el traçat creua espais classificats com E2 de Protecció Alta segons el Mapa de protecció contra la



AJUNTAMENT
D'ESPARREGUERA

contaminació lumínica de la Generalitat de Catalunya. Caldrà aclarir si aquest projecte de reforma preveu la instal·lació de lluminàrics i en cas afirmatiu, quines mesures s'aplicaran per garantir els nivells de protecció contra la contaminació lumínica; així com l'impacte que tindrà el trànsit rodat sobre aquest vector mediambiental."

4. En data 17 de maig de 2018, l'enginyer municipal emet informe respecte la documentació aportada, les conclusions del qual es transcriuen a continuació:

- "Que en l'apartat 4.3.2.1. Impactos sobre la atmosfera, al referir-se a l'impacte per soroll, afirma que els nivells han de complir amb la legislació vigent per a zona de sensibilitat acústica alta, 60 dB(A) durant el dia i 50 dB(A) durant la nit, d'acord amb la Llei 16/2002 de protecció contra la contaminació acústica. Per això expressa la necessitat d'instal·lació pantalles acústiques en determinades zones, amb altures que podrien passar del 4 m, segons la situació de la zona afectada i la orografia i característiques de la traça de l'autovia.
- En el terme municipal d'Esparreguera proposa la instal·lació d'aquestes pantalles en els tram del pk 577,620 fins al pk 578,930 en sentit Lleida, per a la protecció de les zones urbanes del Barri Font i La Plana i, també, des del pk 579,120 fins al pk 580,100 en sentit Barcelona, per a la protecció de les zones dels polígons industrials del Sud i Sud-Magarola.
- En l'apartat 5.1.1 Ruido es reproduïxen parts dels Mapas Estratégicos de Ruido de la Red de Carreteras del Estado. Segunda Fase. Aragón i Catalunya i fins allà on la qualitat del document reproduït permet apreciar, hi ha representades les corbes isòfonas de 55, 65 i 75 dB i es constata que existeixen zones de Can Rial incloses en la zona de nivells superiors a 55 dB. Recordem que els màxims permesos per la normativa són de 60 dB(A) durant el dia i 50 dB(A).
- En aquest sentit caldrà demanar que s'inclouguin zones de protecció acústica amb la instal·lació de pantalles acústiques en el tram del pk 577,620 fins al pk 578,930 en sentit Barcelona, per a la protecció de les zones afectades de la zona de Can Rial.
- Respecte a les solucions constructives i de traçat de la pròpia autovia i els seus enllaços, el document estudiat no ofereix detall suficient per poder analitzar les solucions proposades. A tals efectes caldrà esperar a la redacció definitiva del Projecte i procedir al corresponent anàlisi."

Fonaments de Dret

1. Arts. 21.1 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases del règim local, i el seu homòleg 53.1 del Text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya, aprovat per Decret Legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, que estableix l'atribució que exerceix l'alcalde en aquesta matèria.

RESOLUCIÓ

Primer: PRESENTAR la informació tècnica i els suggeriments detallats en els informes anteriorment exposats respecte el "Document d'inici. Consultes prèvies" de l'avaluació d'impacte ambiental del projecte 20180042 "Adequació, reforma i conservació de l'autovia A2, Tram: Igualada – Martorell (Barcelona).

AJUNTAMENT
D'ESPARREGUERA

Segon: NOTIFICAR aquest acord a l'Àrea de Territori i Sostenibilitat municipal, així com a la Subdirecció General de Evaluación Ambiental del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.

Si voleu impugnar aquesta resolució, que posa fi a la via administrativa, heu d'interposar recurs contenciós administratiu davant el Jutjat Contenciós Administratiu de Barcelona, en el termini de dos mesos a comptar des del dia següent de la seva notificació.

Alternativament i de forma potestativa, es pot interposar recurs de reposició davant el mateix òrgan que l'ha dictat, en el termini d'un mes a comptar des del dia següent de la seva notificació.

El secretari,
Francesc Fernández Ferran

Esparreguera, 18 de maig de 2018

V1.2

Solicitud de registro**Dónde va dirigida**

Registro General del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente

Asunto

Resumen

Traslado Decreto 1249/18, sugerencias proyecto 20180042 Autovía A2

Expone

Adjunto traslado Decreto de Alcaldía de sugerencias del Ayuntamiento de Esparreguera al proyecto de evaluación de impacto ambiental del proyecto 20180042 "Adecuación, reforma y conservación de la Autovía A2; Tramo Igualada-Martorell" (Barcelona)

Solicita

Se tenga por consideradas las sugerencias presentadas

 Interadministrativo Presencial

Referencia externa

Número de expediente

Código de asunto según destino

20180042

20180042

Información complementaria

Documentación física y/o soporte

Documentación adjunta digitalizada

Firma

CPISR-1 C

Vanesa

Fuentes Otero

Firmado digitalmente
por CPISR-1 C
Vanesa Fuentes Otero
Fecha: 2018.05.21
14:21:44 +02'00'

Esparreguera 21 de Mayo de 2018

Modificar

Imprimir

VALIDADO



Recibo de los registros electrónicos

Objeto de entrega

Trámite	Tramasa d'intercanvi d'enviament de registres fora de Catalunya
Referencia	CIR0001
Identificador trámite	2345974

Origen

Nombre oficina registro	Registro General del Ayuntamiento de Esparraguera
Código oficina registro	O00011878
Nombre unidad orgánica	Ayuntamiento de Esparraguera
Código unidad orgánica	L01080785

Destino

Nombre oficina registro	Registro General del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
Código oficina registro	O00000226
Nombre unidad orgánica	Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente
Código unidad orgánica	E04990301

Registro de salida

Organismo	P0807500D - Ajuntament d'Esparraguera
Número	SIU02254-2018
Fecha	2018-05-21T14:23:07.000+02:00
Enlace	https://pl6.eacat.cat/group/acc/over-tramits?ensActiu=807650006&id=2137094

Lista de adjuntos

Adjunto 1 - nombre	Traslat decret 1249_18.pdf
Adjunto 1 - resumen	od4KZ1VyMkK0MEF7ZwAizJDVCII=
Adjunto 1 - tamaño	112.93 KB
Adjunto 2 - nombre	Traslado decret 1249_18.pdf
Adjunto 2 - resumen	nSQzhzowHE71ybdIOb+KVRkKw=
Adjunto 2 - tamaño	147.08 KB

Servici facilitat per:



LOCALRET



Este es el recibo electrónico que acredita la presentación de la solicitud, escrito o documento en el registro electrónico del organismo indicado. Es un documento electrónico firmado que contiene la fecha y hora y número de registro de la salida del organismo origen y la fecha y hora y número de registro de entrada del organismo destino. Conservar en formato electrónico como recibo acreditativo de la transacción.

Servici facilitat per:



LOCALRET

VALIDADO

VI.2

Solicitud de registro

Dónde va dirigida

Registro General del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente

Asunto

Resumen

Traslado Decreto 1249/18, sugerencias proyecto 20180042 Autovía A2

Expono

Adjunto traslado Decreto de Alcaldía de sugerencias del Ayuntamiento de Esparreguera al proyecto de evaluación de impacto ambiental del proyecto 20180042 "Adecuación, reforma y conservación de la Autovía A2; Tramo Igualada-Martorell" (Barcelona)

Solicita

Se tenga por consideradas las sugerencias presentadas

Interadministrativo

Presencial

Referencia externa	Número de expediente	Código de asunto según destino
20180042	20180042	

Información complementaria

Documentación física y/o soporte

Documentación adjunta digitalizada

Firma

CPISR-1 C

Vanessa

Fuentes Otero

Firmado digitalmente por CPISR-1 C
Vanessa Fuentes Otero
Fecha: 2018.05.21
14:21:44 +02'00'

Esparreguera 21 de Mayo de 2018

Modificar

Imprimir



JUSTIFICANTE DE CONFIRMACIÓN

Oficina: 63109000 - R.GENERAL M.AGRICULT. Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
 Fecha y hora de registro: 21.05.2018 14:23:36
 Fecha y hora de confirmación: 21.05.2018 14:27:20
 Nº registro: 20180990014631
 Estado: Confirmado (Aceptado)

Datos de origen

Órgano origen: AYUNTAMIENTO DE ESPARREGUERA
 Nº de Intercambio registral: C00011878_18_02345974
 Nº de registro original: S/002254-2018

NIF: L01080765
 D./Dña: Ayuntamiento de Esparreguera
 Dirección:
 Municipio:
 Provincia:
 Canal notificación:

Código postal:
 País:
 D.E.H:
 Teléfono:
 Correo electrónico:
 Observaciones:

Información del registro

Resumen/Asunto: Registro 060: Traslado Decreto 1249/18, sugerencias proyecto 20180042 Autovía A2

Unidad de tramitación de destino: 631000 - MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACION Y MEDIO AMBIENTE 50015505 - Registro General MAPAMA

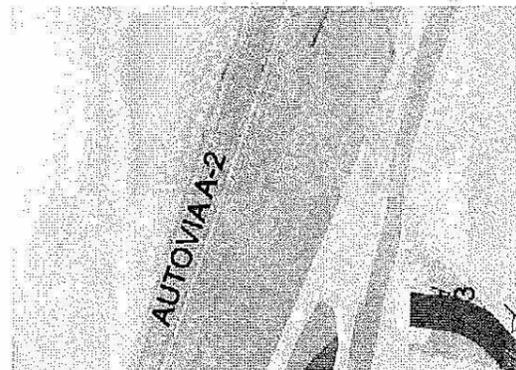
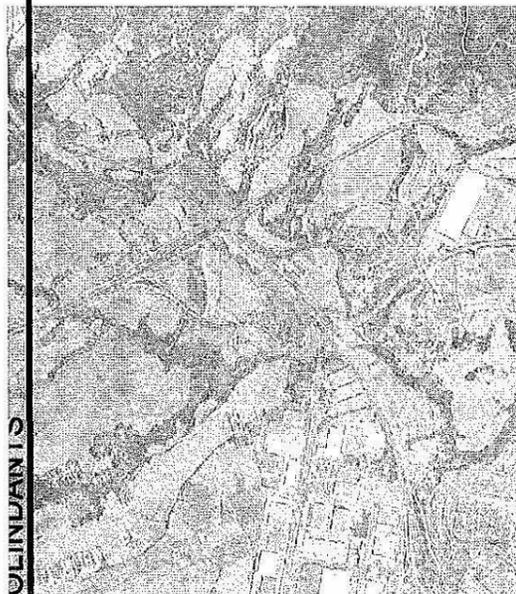
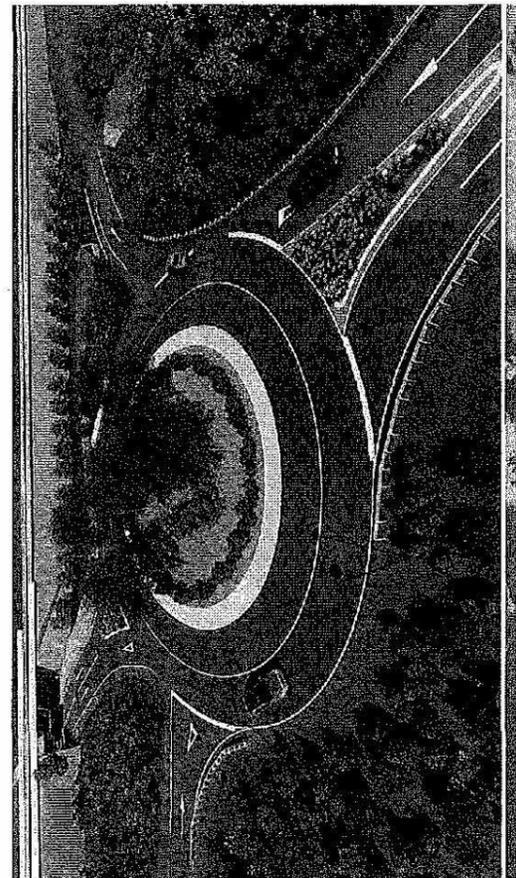
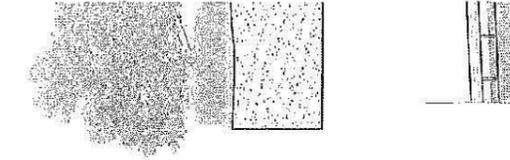
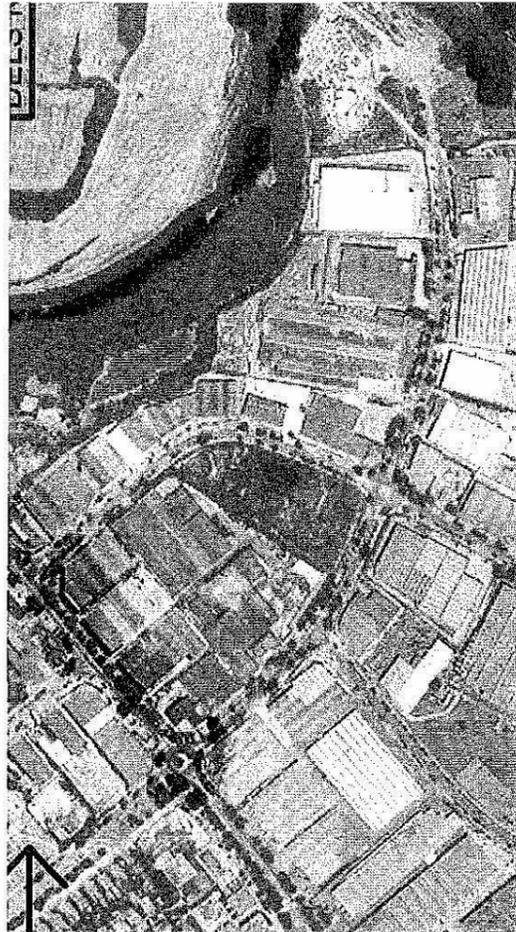
Observaciones:

Anexos

Nombre	Tamaño	Validez	Tipo	Hash	Observaciones
Traslado decreto 1249_18.pdf	112,8 KB		Documento adjunto al formulario	00D79C5E077410B73573D033022277FD	
Traslado decreto 1249_18.pdf	147,1 KB		Documento adjunto al formulario	03D4C9949778F90B3D14D55FF49031	
justificante.pdf	138,1 KB	Original	Documento adjunto al formulario	18C4309D009EED52222A921F5238E0	
formulario.pdf	361,3 KB	Original	Formulario	9B734D1385F957A88B3D0490607CA0F	

Tipo transporte entrada:
 Nº transporte entrada:

De conformidad con lo establecido en el Art.16.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se emite el presente recibo a los efectos de acreditación de presentación de documentos.



VALIDADO

Solicitud de registro

Dónde va dirigida

Registro General del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente

Asunto

Resumen

Respuesta a trámite de consultas en la EIA del proyecto SGEA/JFA/fjs/20180042

Expone

En el marco del período de consultas abierto, les trasladamos escrito desde este Ayuntamiento de Ódena (Barcelona) - solicitándoles sea considerado en los términos que se exponen.

Solicita

Les pedimos por tanto consideren el documento que les trasladamos en el marco referido de periodo de consultas en la Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto " Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-2, Tramo: Igualada-Ódena (Barcelona)

- Interadministrativo
- Presencial

Referencia externa	Número de expediente	Código de asunto según destino
631000 R.AUX.	SGEA/JFA/fjs/20180042	20180990008161

Información complementaria

Documentación física y/o soporte

Documentación adjunta digitalizada

Firma
CPISR-1 C
Robert Moral
Álvarez
Firmado digitalmente por CPISR-1 C Robert Moral Álvarez Fecha: 2018.05.18 12:25:42 +02'00'

Ódena 16 de Mayo de 2018



Recibo de los registros electrónicos

Objeto de entrega

Trámite	Tramesa d'intercanvi d'enviament de registres fora de Catalunya
Referencia	CIR0001
Identificador trámite	2332267

Origen

Nombre oficina registro	Registro General del Ayuntamiento de Ódena
Código oficina registro	O00012202
Nombre unidad orgánica	Ayuntamiento de Ódena
Código unidad orgánica	L01081430

Destino

Nombre oficina registro	Registro General del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
Código oficina registro	O00000226
Nombre unidad orgánica	Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente
Código unidad orgánica	E04990301

Registro de salida

Organismo	P0814200B - Ajuntament d'Ódena
Número	S/000191-2018
Fecha	2018-05-16T12:30:19.000+02:00
Enlace	https://pl8.eacat.cat/group/acc/over-tramits?ensActiu=814300000&id=2124858

Lista de adjuntos

Adjunto 1 - nombre	180515 Respuesta consultas A2.pdf
Adjunto 1 - resumen	h9+inHp04c4R+Hx3CUI0re+Ryfw=
Adjunto 1 - tamaño	2.17 MB

Servei facilitat per:



Este es el recibo electrónico que acredita la presentación de la solicitud, escrito o documento en el registro electrónico del organismo indicado. Es un documento electrónico firmado que contiene la fecha y hora y número de registro de la salida del organismo origen y la fecha y hora y número de registro de entrada del organismo destino. Conservar en formato electrónico como recibo acreditativo de la transacción.

Servei facilitat per:



V1.2

Solicitud de registro

Dónde va dirigida

Registro General del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente

Asunto

Resumen

Respuesta a trámite de consultas en la EIA del proyecto SGEA/JFA/fjs/20180042

Expone

En el marco del período de consultas abierto, les trasladamos escrito desde este Ayuntamiento de Ódena (Barcelona) - solicitándoles sea considerado en los términos que se exponen.

Solicita

Les pedimos por tanto consideren el documento que les trasladamos en el marco referido de periodo de consultas en la Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto " Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-2, Tramo: Igualada-Ódena (Barcelona)

- Interadministrativo
- Presencial

Referencia externa	Número de expediente	Código de asunto según destino
631000 R.AUX.	SGEA/JFA/fjs/20180042	20180990008161

Información complementaria

Documentación física y/o soporte

Documentación adjunta digitalizada

Firma
CPISR-1 C
 Robert Moral Álvarez
 Firmado digitalmente por CPISR-1 C Robert Moral Álvarez
 Fecha: 2018.05.16 12:25:42 +02'00'

Ódena, 16 de Mayo de 2018

Modificar

Imprimir



JUSTIFICANTE DE CONFIRMACIÓN

Oficina: 63109000 - R.GENERAL MAGRICULT. Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
 Fecha y hora de registro: 16.05.2018 12:32:32
 Fecha y hora de confirmación: 16.05.2018 14:05:24
 Nº registro: 20180990014126
 Estado: Confirmado (Aceptado)

Datos de origen

Órgano origen: AYUNTAMIENTO DE ODENA
 Nº de intercambio registral: 000012202_18_02332267
 Nº de registro original: S/000191-2018

NIF: L01081430 Código postal:
 D./Dña: Ayuntamiento de Ódena País:
 Dirección: D.E.H:
 Municipio: Teléfono:
 Provincia: Correo electrónico:
 Canal notificación: Observaciones:

Información del registro

Resumen/Asunto: Registro 060: Respuesta a trámite de consultas en la EIA del proyecto SGEA/JFA/fjs/20180042

Unidad de tramitación de destino: 631000 - MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACION Y MEDIO AMBIENTE 60016505 - Registro General MAPAMA

Observaciones:

Anexos

Nombre	Tamaño	Validez	Tipo	Hash	Observaciones
formulario.pdf	361,3 KB	Original	Formulario	FD65AA8C8EEDC41ABDB6011C820BA5B	
160515 Respuesta consultas A2.pdf	2,2 MB	Original	Documento adjunto al formulario	370DE8550BB5A848E93E9300000000000	
Justificante.pdf	139,1 KB	Original	Documento adjunto al formulario	3CC6031281F000860F6A2A14689A8EE	

Tipo transporte entrada:

Nº transporte entrada:

De conformidad con lo establecido en el Art.16.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se emite el presente recibo a los efectos de acreditación de presentación de documentos.

VALIDADO

Ajuntament d'Igualada

QUALITAT URBANA

DIRECCIÓN GENERAL
DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL
Subdirección General de Evaluación Ambiental
Plaza de San Juan de la Cruz, s/núm
28071 - MADRID

AJUNTAMENT D'IGUALADA REGISTRE DE SORTIDA 16 MAIG 2018 Núm. 3008

Igualada, 15 de mayo de 2018

Asunto: Contestación a consulta sobre alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20180042/Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-2, Tramo: Igualada-Martorell (Barcelona).

SR. EUGENIO J. DOMÍNGUEZ COLLADO
SUBDIRECTOR GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

PLAZA MAGRILLO Y PESCA,
ALIMENTACIÓN Y AMBIENTE (SJC)

Señor,

Entrada 20180010020458
21/05/2018 12:46:25

Mediante escrito de fecha 6 de abril de 2018 (RE núm. 10.174 de 11.04.2018), se ha notificado al Ayuntamiento de Igualada la apertura del periodo de consultas establecido en el artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental en relación al alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20180042/Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-2, Tramo: Igualada-Martorell (Barcelona).

Dentro del plazo establecido, esta entidad local formula el pronunciamiento que se describe a continuación para garantizar la conexión segura para peatones y bicicletas que circulan por la carretera c-37z, entre los municipios colindantes de Igualada i Òdena.

Los núcleos urbanos de Igualada y Òdena, que se encuentran separados por apenas 500 m., están conectados por la carretera c-37z, donde se encuentra la salida núm. 555 de la autovía A-2. Sin embargo, actualmente, las características físicas del trazado de la carretera y de la salida mencionada, así como el ingente número de vehículos que utilizan este enlace, uno de los accesos más importantes a ambas poblaciones, y la velocidad a la cual circulan los mismos, hacen prácticamente imposible la movilidad de los peatones y los usuarios de bicicletas en este tramo.

Por esta razón, los ayuntamientos de Igualada y Òdena, conscientes de la necesidad de potenciar la movilidad sostenible entre ambos municipios dada su proximidad física, consideran imprescindible la configuración de una conexión segura para las personas que permita desplazarse a pie y en bicicleta.

Ajuntament d'Igualada

Con esta voluntad, ambas municipalidades han buscado una solución para alcanzar dicho objetivo, la cual es previa al conocimiento de la propuesta de Adecuación, reforma y conservación de la autovía A2 objeto de este escrito, razón por la cual no se adapta de una manera estricta a la misma.

Sin embargo el interés de la misma aconseja ponerla en su conocimiento para que sea tenida en cuenta en la evaluación de impacto ambiental y, en su momento, se incorpore al proyecto técnico de Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-2, Tramo: Igualada-Martorell (Barcelona).

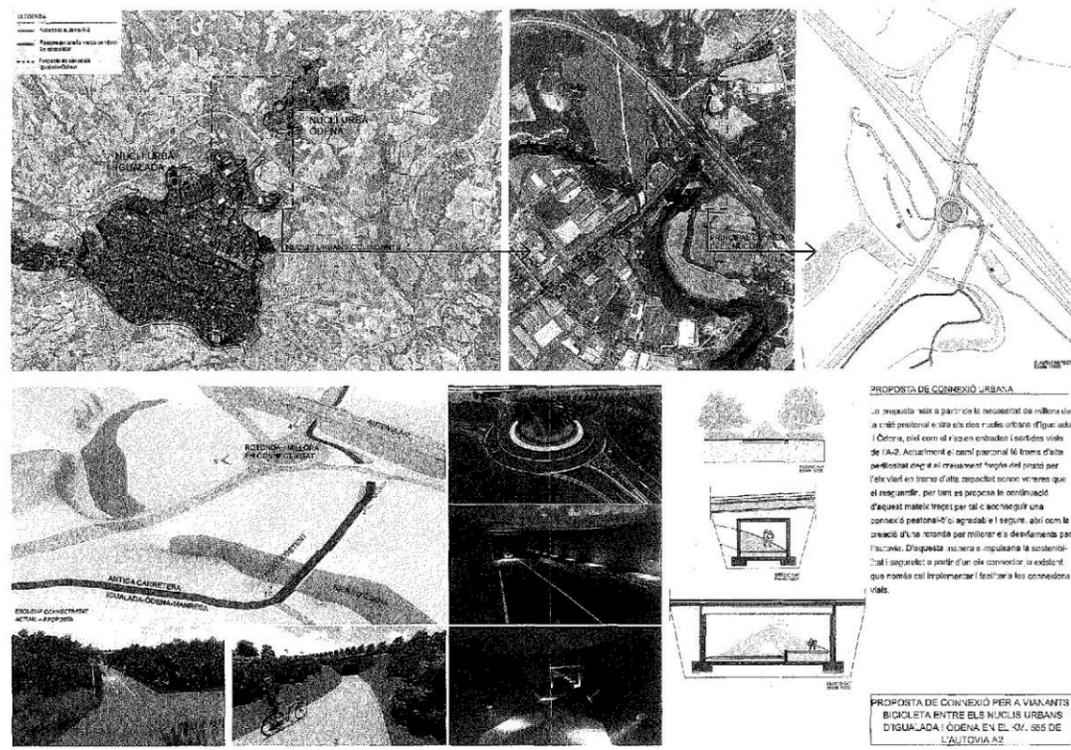
Dicha solución se basa en el aprovechamiento del trazado de la antigua carretera entre las dos poblaciones, que quedó inutilizada con el nuevo trazado de la autovía A-2, y que dispone de un puente que salva la riera de Òdena y que queda cortada por la salida núm. 555. La adecuación de la autovía debería incluir la continuidad de la antigua carretera mediante un carril segregado que atravesase la autovía y la salida mencionada, como se observa en el plano indicativo que se acompaña.

Por todo ello, solicito a esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural que incorpore la solución descrita en la evaluación de impacto ambiental del proyecto de Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-2, Tramo: Igualada-Martorell (Barcelona) y, en su momento, se incorpore a éste.

Agradeciendo de antemano su atención, le saluda atentamente,

Jordi Pont i Gassó
Segundo Teniente de Alcalde y
Concejal de Calidad Urbana e Interior

Ajuntament d'Igualada



JUSTIFICANTE DE PRESENTACIÓN

Oficina: 631000 - R.AUX. M.AGRICULT. Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y M.AMBIENTE (SJC)
 Fecha y hora de registro: 19.09.2018 10:22:43
 Nº registro: 20180990022808
 Nº de intercambio registral: O00002023_18_00007450

Interesado

Órgano origen:

NIF:
 D./Dña: ROSALIA BRAVO ANTON
 Dirección:
 Municipio:
 Provincia:
 Canal notificación:

Código postal:
 País:
 D.E.H:
 Teléfono:
 Correo electrónico:
 Observaciones:

Información del registro

Resumen/Asunto: RESOLUCION DE LA D G DE BIODIVERSIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL POR LA QUE SE FORMULA DOCUMENTO DE ALCANCE DEL REFERENCIADO DOCUMENTO
 Unidad de tramitación de destino: E00124905 - D.G. DE CARRETERAS - S.GRAL. DE INFRAESTRUCTURAS - MINISTERIO DE FOMENTO
 Observaciones: SE ENVIA EN DOS PARTES (PARTE PRIMERA)

Anexos

Nombre	Tamaño	Validez	Tipo	Hash	Observaciones
20180042 Resolucion Doc Alcance.pdf	434,4 KB	Copia original	Documento adjunto al formulario	CB1127837D387EE7E148528F0847CDE8	
0180042 notificacion Resolucion Doc Alcance.pdf	96,2 KB	Copia original	Documento adjunto al formulario	12689094DD1908A3835D53E827E0AAEF	
contestaciones 1.pdf	1,3 MB	Copia original	Documento adjunto al formulario	179AED788F4FEBFF33B2228A7415E4F	

Tipo transporte entrada: APLICACIONES TELEMTICAS
 Nº transporte entrada:

De conformidad con lo establecido en el Art.16.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se ante el presente recibo a los efectos de acreditación de presentación de documentos:



JUSTIFICANTE DE PRESENTACIÓN

Oficina: 631000 - RAUX. M.AGRICULT. Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y M.AMBIENTE (SJC)
Fecha y hora de registro: 17.09.2018 17:04:12
Nº registro: 20180990022569
Nº de intercambio registral: 000002023_18_00007348

Interesado

Órgano origen:

NIF: Código postal:
D/Dña: ROSALIA BRAVO ANTON País:
Dirección: D.E.H:
Municipio: Teléfono:
Provincia: Correo electrónico:
Canal notificación: Observaciones:

Información del registro

Resumen/Asunto: REMISION DE CONTESTACIONES A CONSULTA
Unidad de tramitación de destino: E00124905 - D.G. DE CARRETERAS - S.GRAL. DE INFRAESTRUCTURAS - MINISTERIO DE FOMENTO

Observaciones:

Anexos

Nombre	Tamaño	Validez	Tipo	Hash	Observaciones
contestaciones 2.pdf	1,6 MB	Copia original	Documento adjunto al formulario	CE67A8AF7CCB1E3791380EDFD7E16D8F	

Tipo transporte entrada: APLICACIONES TELEMATICAS

Nº transporte entrada:

De conformidad con lo establecido en el Art.16.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se emite el presente recibo a los efectos de acreditación de presentación de documentos.