



O F I C I O

S/Ref.: X2022002851

N/R: I124.20 (BCN-SEE-0092/2022)

Fecha: 27 de junio de 2022

**Ayuntamiento de Barberà
del Vallès**Av. Generalitat, 70
08210- Barberà del Vallès

ASUNTO: Informe sobre proyecto construcción de un itinerario para peatones y ciclistas uniendo el núcleo urbano de Barberà del Vallès y el sector comercial Baricentro.

1.- INFORME SOLICITADO

Solicitud de informe sectorial abierto el periodo de información pública del Proyecto de un itinerario para peatones y ciclistas uniendo el núcleo urbano de Barberà del Vallès y el sector comercial Baricentro a través del nudo del Vallès.

2.- UBICACIÓN

Carretera: AP-7 P.K.: 147+450 Sentido: ambos
Carretera: B-30 P.K.: 11+250 Sentido: ambos
Término Municipal: Barberà del Vallès

3.- INTERESADO

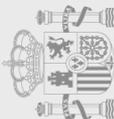
Ayuntamiento de Barberà del Vallès.

4.- ANTECEDENTES DE HECHO

1. Con registro de salida nº201820080002683, de 27 de junio de 2019, esta Demarcación de Carreteras informó sobre la viabilidad de implantación de un itinerario para peatones y ciclistas a través del nudo del Vallès.

En aquel momento la propuesta para el cruce sobre la AP-7/B-30 consistía en colocar un cajón de hormigón prefabricado encima del tablero del puente de la N-150.

El informe de esta Demarcación de Carreteras concluía que se debía tener en consideración para la redacción del proyecto lo expuesto en dicho informe respecto a la AP-7 y la B-30.





2. Con registro de salida nº201920080003110, de 24 de julio de 2019, esta Demarcación de Carreteras informó el anteproyecto del que ahora se informa el proyecto de obras.

El anteproyecto recogía una nueva propuesta para el cruce sobre la AP-7/B-30 que consistía en la ejecución de una pasarela en paralelo al puente de la N-150.

El informe de esta Demarcación de Carreteras concluía que se debía tener en consideración para la redacción del proyecto de obras un estudio pormenorizado del nivel de contención de las pilas, así como una planificación detallada de la ejecución de cada una de las fases de la obra en las que se debe mantener en todo momento la circulación de los vehículos por la AP-7 y B-30.

3. Con registro de entrada REGAGE22e00009026569, de 24 de marzo de 2021, el Ayuntamiento de Barberà del Vallès notifica a esta Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña la resolución nº 2022LLDC000572, por la cual el Alcalde ha resuelto aprobar inicialmente el proyecto de obras.

5.- FUNDAMENTOS DE DERECHO

- Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

- Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

- Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

- Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

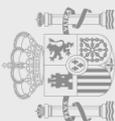
- Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo.

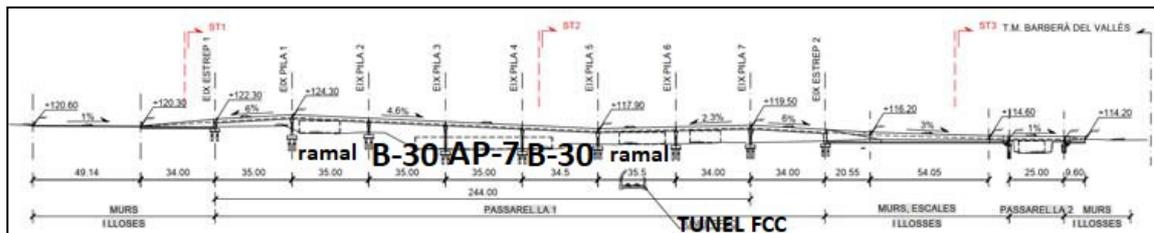
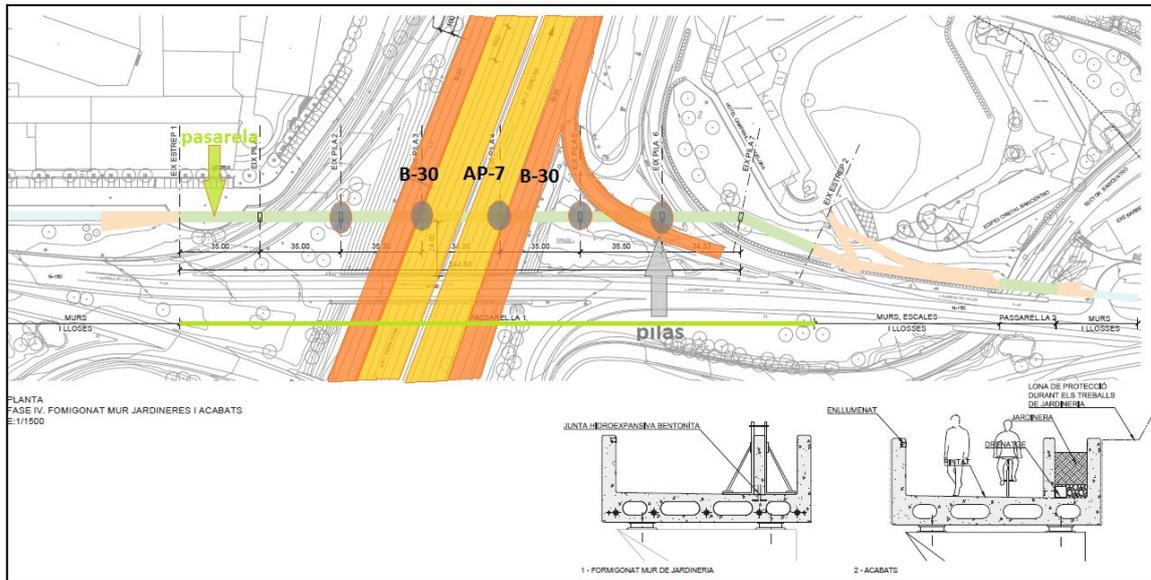
- Real Decreto 2680/1985, de 9 de octubre sobre Servicios Provinciales y Regionales del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

- Orden FOM/1644/2012, de 23 de julio, sobre delegación de competencias en el Ministerio de Fomento.

6.- DESCRIPCION DE LAS OBRAS

El nuevo itinerario para bicicletas y peatones tiene una longitud de 480 m y se define con una anchura libre de paso de 3 m, en toda su longitud. Se compone de una plataforma compartida para peatones y bicicletas de hormigón cepillado.



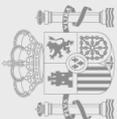


Una vez que el trazado se acerca al ámbito de la AP-7/B-30, comienza una rampa accesible inferior al 6% de unos 70 m de longitud hasta la cota que permite conseguir un gálibo mínimo superior a los 5,5 m, apoyada sobre muros de hormigón armado sobre el ramal de salida de la AP-7 en dirección Barberà.

Es a partir de aquí donde el recorrido empieza a bajar con una pendiente accesible del <5% a lo largo de 140 m de longitud dejando un gálibo mínimo en el punto más bajo de 8,5m de altura que permite cruzar con un gálibo los viales de salida de la autopista y los propios carriles de la AP-7 y apoyar toda la pasarela elevada sobre pilas de hormigón situadas en puntos estratégicos.

La rampa incorpora barandillas a ambos lados de la pasarela de 130 cm con iluminación empotrada LED, en el lado noroeste. Paralelamente, incorpora una jardinera continua en uno de los lados con plantación de vegetación arbustiva y tapizante.

Una vez pasado el tramo de autopista, y para salvar los ramales de acceso a la AP-7 y la calle de Can Planes frente al Hotel Campanile Barcelona, se genera un punto de inflexión donde el pasaje recupera altura con una pendiente del 2% para dejar de nuevo un gálibo >5,5m sobre ambos viales con 70 m de longitud. A partir de este punto el recorrido baja en rampa con pendiente inferior al 6% y una longitud de 55 m hasta la confluencia con la zona del Hotel Campanile Barcelona y el Edificio Cristal,





El tablero está formado por una sección en U, con canto constante total de 1.90 m y una losa inferior aligerada de 0.60 m de espesor. Por lo que concierne a la barandilla, esta se proyecta de 1.30 m de altura, según los requisitos de seguridad del carril bici.

El viaducto está formado por 8 tramos isostáticos, teniendo luces típicas en planta de 35.00, 35.30, 34.20, 35.50 y 34.33 m. Para conseguir estas luces se ha ido a una solución post-tensada.

Por lo que concierne a la fase de obras (excavación de los cimientos, construcción de pilones (2 de D1200 mm), encepados de las pilas y alzado), el proyecto recoge, entre otras prescripciones, la siguiente:

- Que los trabajos que afecten a la circulación de la AP-7 y B-30 deberán ejecutarse en horario nocturno, de 23 h a 05 h.

7.- INFORME.

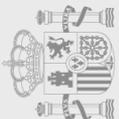
Por todo lo expuesto anteriormente, esta Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña informa:

FAVORABLEMENTE el proyecto de obras sin perjuicio de las reservas que tiene esta Demarcación de Carreteras por las graves incidencias que se prevén en la circulación en la fase de obras por los cortes de carril en la AP-7 y la B-30. En este sentido, y a los efectos de poder autorizar el proyecto como es preceptivo por el artículo 28 de la Ley 37/2015, de carreteras, a continuación, se pasan a detallar algunas de las consideraciones que deberán ser analizadas, tenidas en cuenta en el proceso de adjudicación y resueltas por el interesado para minimizar los citados efectos sobre el tráfico en dichas infraestructuras:

Primero.- Que las tercianas, en este punto, son de aproximadamente 2,5 m en sentido Norte y de 3,5 m en sentido Sur. Por consiguiente, según los requerimientos de espacio para trabajar la pilotadora, al no haber en la tercia en sentido Norte obligará a reducir arcenes en torno a 1 m en la AP-7/B-30 durante todo el tiempo que dure la fase de pilotaje. Esta circunstancia no está recogida en el proyecto, por lo que, entre otras medidas, y en el supuesto que sea factible, se potenciará el sacar la maquinaria de la tercia en periodos de no trabajo.

Segundo.- Que si los encepados de las pilas ocupan parte de los arcenes de la AP-7 y/o de la B-30, se modifique su dimensionamiento para no invadirlos, pues los efectos que se derivan no han sido cuantificados en el proyecto.

Tercero.- Que se analicen los efectos y se propongan soluciones ante la necesidad de anular las cunetas en tercianas. Entre otras





consideraciones, se deberá programar el no trabajar cuando exista una previsión de "lluvias intensas".

- Cuarto.- Que se analice si hay que revisar al alza los aproximadamente 30 días que está previsto se afecte con cortes parciales y totales la AP-7 y la B-30 según recoge el proyecto tras descontar el tiempo que se requiere para montar y desmontar los cortes de carril en esa ya ajustada franja nocturna (entre las 23 h y las 05 horas del día siguiente).

En esa línea, como criterio general, no se podrán realizar trabajos que afecten a las calzadas durante los fines de semana, festivos, vísperas de festivos y viernes a partir de las 13 horas. La señalización previa y fija de las obras deberá ser repuesta tantas veces como sea necesario durante el período de las obras y retirada una vez acabadas las mismas. En los períodos en los que no se permita realizar dichos trabajos las calzadas deberán quedar en perfecto estado de limpieza y la señalización y balizamiento repuesta.

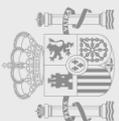
- Quinto.- Que los trabajos que afecten a la circulación de la AP-7 y B-30 deberán ejecutarse en horario nocturno, de 23 h a 05 h, manteniendo durante el resto de día el número de carriles que hay actualmente. Los horarios de trabajo se adaptarán en todo momento a las condiciones del tráfico con el fin de reducir al mínimo la afección a la circulación pudiendo ser estos modificados por los técnicos de esta Demarcación.

- Sexto.- Que los trabajos que supongan un corte total de calzada, deberán planificarse con esta Demarcación y las autoridades de Tráfico con la suficiente antelación, ofreciendo itinerarios alternativos y cumpliendo con las restricciones horarias.

- Séptimo.- Que para los desvíos, se emplearán barreras rígidas de hormigón y se estudiará la colocación de vallado de ocultación de altura 2m por detrás de la barrera

- Octavo.- Que ante la posibilidad que pudiera existir algún servicio más no reflejado en los planos, se deberá realizar una prospección sobre el terreno con los servicios técnicos de esta Demarcación de Carreteras, con la finalidad de detectar cualquier elemento que se tenga que contemplar en la ejecución del proyecto, especialmente teniendo en cuenta que la funcionalidad de los servicios afectados no se puede interrumpir en ningún momento.

- Noveno.- Que se detalle la realización de la prueba de carga de la pasarela y su posible afección a la autopista AP-7 y la B-30.





Décimo.- Que se debe evitar que el sistema de drenaje de la pasarela afecte a la autopista AP-7 y a la B-30, garantizando la correcta evacuación de las aguas.

Décimo primero.- Que se deben analizar los trabajos de conservación y mantenimiento de la pasarela y su afectación a la AP-7 y B30, debiéndose asumir dichas labores de conservación y explotación por el peticionario.

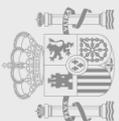
Décimo segundo.- Que se adopten cuantas medidas de seguridad sean convenientes para garantizar la seguridad de los usuarios de la autopista durante las actuaciones para las que se solicita autorización, pudiendo éstas ser modificadas y/o reforzadas por esta Demarcación.

Décimo tercero.- Que la responsabilidad total y absoluta de los trabajos, señalización (de acuerdo a la norma 8.3 IC), de daños a terceros e incluso a la propia autopista, corresponderá al peticionario y a la empresa adjudicataria de las obras.

Décimo cuarto.- Que el peticionario efectuará las gestiones oportunas ante las patrullas de la autoridad de tráfico para el reconocimiento de las restricciones impuestas al tráfico y atenderán a la indicaciones que se les hagan por los agentes de tráfico

Décimo quinto.- Que en garantía de la correcta ejecución de las obras proyectadas, del incumplimiento del condicionado que se imponga, de la adecuada reposición de todas las instalaciones y servicios afectados por las obras e incluso en previsión de posibles perjuicios económicos que la realización de las mismas pudieran ocasionar, el peticionario o el contratista adjudicatario de las obras deberá constituir una fianza, aún por determinar, que será devuelta al fin del periodo de garantía de las obras.

Por último, se indica que no hay en el proyecto un estudio de evaluación de la movilidad generada que lo justifique en consonancia con el plan de movilidad urbana del municipio, si lo hubiera, tal y como propugna la Ley catalana 9/2033, de 13 de junio, de la movilidad.





Es cuanto cumple informar sobre el asunto, previo al inicio de las obras, se deberá solicitar a esta Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña la preceptiva autorización de las mismas.

DIRECTOR DEL CONTRATO

Rafael López Subías

(documento firmado electrónicamente)

Conforme:

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
P.D. (Orden FOM/1644/2012, de 23 de julio)
EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN

Vicente Vilanova Martínez-Falero
(documento firmado electrónicamente)

