

ORDRE D'ESTUDI EX-CPC-25051

Millora d'enllaços existents i nous enllaços a les autopistes AP-7 i AP-2. Encaixos de traçat

L'objecte de l'estudi és principalment l'encaix de diverses alternatives de traçat de diverses actuacions ubicades en diferents emplaçaments de les autopistes AP-7 i AP-2, que es concreten dins d'aquesta ordre d'estudi. Aquests traçats correspondran a millores d'enllaços existents i les seves connexions per augmentar-ne la capacitat i funcionalitat i a nous enllaços que millorin l'accessibilitat i les connexions amb la resta de la xarxa viària i millores a la xarxa complementària. Tot això en l'àmbit de les autopistes AP-7 i AP-2.

1. Dades generals

Tipus d'estudi	Altres estudis
Classe d'obra	Millora puntual
Subclasse d'obra	Millora de nus

Carretera	PK Inicial	PK Final
AP-2	121+000	232+000
AP-7	0+000	344+850

Municipis afectats	Tots
Comarques	Totes
Pressupost previst (PEC amb IVA)	250.000.000,00 €
Òrgan redactor	Infraestructures.cat
Termini de redacció	10 mesos
Lliurament de maqueta	4 setmanes abans del lliurament definitiu

Cal fer informació pública	No
Cal fer auditoria de seguretat viària	No

Responsable del seguiment del projecte	Àlex Claramunt Ibán
--	---------------------

2. Definició de les obres a estudiar

En el marc del “*Conveni entre el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible i l'Administració de la Generalitat de Catalunya per l'execució d'actuacions de millora de la connectivitat de l'AP-2 i l'AP-7*” s'inclou la millora d'enllaços existents i les seves connexions per augmentar-ne la capacitat i funcionalitat i nous enllaços que millorin l'accessibilitat i les connexions amb la resta de la xarxa viària i millores a la xarxa complementària.

Per tal de donar compliment a les obligacions i compromisos assumits per la Generalitat de Catalunya, la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat (DGIM) ha decidit, de comú acord amb el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible (MITMS), desenvolupar una primera fase (objecte d'aquesta ordre d'estudi) on es portin a terme encaixos i validacions d'alternatives de traçat que permetin concretar geomètricament i funcionalment la viabilitat de les solucions que es consideri adient desenvolupar de comú acord amb el MITMS, per tal de facilitar el desenvolupament de les fases posteriors de les diverses actuacions que formen part de l'esmentat conveni.

Per aquest motiu, es fa necessari que la DGIM disposi d'una assistència tècnica per poder desenvolupar aquests treballs previs principalment a nivell d'encaixos de solucions de traçat.

A més dels encaixos de traçat, un cop aquests estiguin definits també caldrà aportar la corresponent estimació preliminar del cost de l'actuació traçada, així com un estudi preliminar de trànsit, en base a dades de demanda ja existents o bé proporcionades a través de la DGIM, que permetin valorar, sempre de manera preliminar, el correcte dimensionament de les actuacions traçades.

Per a cada nou enllaç o millora d'enllaç existent que es desenvolupi, caldrà redactar una memòria explicativa on quedi ben reflectit tot l'anàlisi efectuat quant a les diferents alternatives que s'hagin pogut estudiar, la valoració econòmica de cadascuna d'elles i els plànols de definició. La memòria inclourà una diagnosi sintètica dels principals condicionants i alternatives avaluades, principalment a nivell de seguretat viària i del trànsit actual.

Els nous enllaços o millora d'enllaços a desenvolupar en el marc d'aquest estudi son els següents:

- Millora de l'enllaç entre l'autopista AP-7 (entorn del PK 54,6 – Girona nord) i la carretera C-66 (entorn del PK 33,5), a Sant Julià de Ramis
- Millora de l'enllaç entre l'autopista AP-7 (entorn del PK 85) i la carretera C-66 (entorn del PK 83), a Maçanet de la Selva i Vidreres (*)
- Nou enllaç entre l'autopista AP-7 (entorn del PK 105) i la carretera C-35 (entorn del PK 61,5, a Sant Celoni (l'Obaga – la Batllòria)
- Millora de l'enllaç entre l'autopista AP-7 (entorn del PK 195,8 – Vilafranca centre) i les carreteres C-15 (entorn del PK 13) i N-340 (entorn del PK 1211,6), a Vilafranca del Penedès (*)

- Nou enllaç entre l'autopista AP-7 (entorn del PK 154) i la carretera TP-2124 (entorn del PK 3,3), a Banyeres del Penedès
- Nou enllaç entre l'autopista AP-7 (entorn del PK 216,5) i la carretera C-51 (entorn del PK 8,1), al Vendrell
- Nou enllaç entre l'autopista AP-7 (entorn del PK 254,3) i la carretera L-315 (entorn del PK 4,5), a Reus

La DGIM es reserva la possibilitat de modificar la ubicació d'algun dels nous enllaços o millora d'enllaços a desenvolupar, en funció de necessitats futures sobrevingudes, sempre que les noves ubicacions requereixin traçats de dificultat similar als substituïts.

Nota d'aclariment: el pressupost previst de 250 milions d'euros indicat en aquesta ordre d'estudi, es correspon a l'import previst per a la totalitat de les actuacions incloses al Conveni entre el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible i l'Administració de la Generalitat de Catalunya per l'execució d'actuacions de millora de la connectivitat de l'AP-2 i l'AP-7, i no només a les 7 actuacions objecte d'aquest estudi.

3. Estudis de trànsit preliminars

Paral·lelament al desenvolupament de cadascuna de les actuacions objecte de l'encàrrec, es redactarà un estudi de trànsit preliminar a l'objecte d'analitzar la capacitat dels nous ramals enfront la situació actual, que s'articularà en els següents punts:

- Definició de l'àmbit de l'estudi previ, contemplant cadascuna de les alternatives que es desenvolupin per cada nou enllaç o remodelació d'enllaç existent.
- Caracterització del trànsit actual de l'àmbit del projecte. Per a aquesta tasca s'hauran d'utilitzar tant les dades existents (dades d'aforaments i/o estadístiques que puguin aportar les diverses Administracions titulars de vials d'aquest enllaç, Ajuntaments, etc.), com dades recopilades expressament que pugui facilitar la DGIM, amb els treballs de camp corresponents o també fent ús de dades indirectes obtingudes via Bluetooth o via senyal de telèfons mòbils, així com seguiment d'itineraris i recorreguts dels vehicles mitjançant lectura de matrícules.
- Creació dels models de simulació del trànsit adients, mitjançant aplicacions informàtiques específiques, que permetin dur a terme un diagnòstic amb una representació de la situació actual, en termes de demanda i nivell de servei, així com una prognosi de les situacions futures de les actuacions que es plantegin.

Les actuacions amb (*) no requeriran de dur a terme l'estudi de trànsit preeliminar, atès que es preveu dur a terme un estudi de trànsit específic de més abast en el marc de la redacció de l'estudi de clau EX-CPC-25052 (estudis de mobilitat).

4. Condicionants a tenir en compte

Per a cada enllaç, s'estudiarà un mínim de 2 alternatives.

El disseny de les diverses alternatives ha de complir amb els paràmetres que estableix la normativa tècnica en vigor per a la Xarxa de Carreteres de l'Estat.

Es tindran en compte les xarxes i les instal·lacions existents més significatives que puguin alterar ostensiblement el desenvolupament de les actuacions en etapes posteriors, bé per increment de cost o bé per dificultats constructives.

Es tindran en compte els plans generals d'ordenació urbana i els plans territorials que formen part de l'àmbit d'estudi.

Caldrà incorporar una proposta de titularitats en la que s'indiquin les competències en la gestió i conservació de la via i els seus elements, amb plànols.

Es faran reunions amb el MITMS i amb la Direcció General de Qualitat Ambiental del Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica, així com amb els Ajuntaments afectats que proposi la direcció de l'estudi i, amb l'Agència Catalana de l'Aigua si escau.

No serà necessari incloure un estudi de detall d'organització de les obres, si bé en el cas que es proposin solucions constructives a priori singularment complicades d'executar, a la memòria es farà esment a la seva viabilitat d'execució en casos similars, etc..

5. Instruccions BIM/GIS

Per redactar aquest encàrrec s'utilitzarà la metodologia i tecnologia BIM/GIS com a mínim per:

- Visualitzar la solució i facilitar la interpretació i comunicació del projecte, tot generant plànols més coherents, analitzant els punts crítics del projecte i identificant i ubicant elements/material dins de l'edifici/infraestructura per a prendre decisions.
- Garantir la coordinació entre disciplines del procés de disseny i constructiu, tot detectant els problemes potencials de forma anticipada i la resolució de problemes de coordinació entre disciplines, lots i/o oficis.
- Facilitar la traçabilitat de l'avanç del projecte, fent el seguiment del desenvolupament del projecte, analitzant les propostes de canvi, identificant clarament la zona afectada, millorant la traçabilitat de les decisions de canvi i gestionant l'arxiu de documents del projecte, relacionant-los entre sí.
- Controlar l'estimació de pressupost durant tot el procés, verificant els amidaments en les diferents fases del projecte.
- Assegurar el lliurament d'informació certa i fiable adequada a les necessitats de les diferents fases de l'actuació, tot identificant i ubicant elements/materials dins de l'edifici/infraestructura i

facilitar la transferència d'informació de projecte als diferents actors que participen en el disseny, licitació, execució i operació de l'actuació.

Vist i plau,
Ferran Camps Roque
Subdirector general de Descarbonització i Carreteres Intel·ligents

Signat electrònicament

David Prat Soto
Director general d'Infraestructures de Mobilitat

Signat electrònicament