

ORDRE D'ESTUDI NG-02083-C2

Mesures complementàries de la construcció de la variant de les Preses i d'Olot. La Vall d'en Bas-Les Preses-Olot. Mesures de millora de la mobilitat

L'objecte dels treballs consisteix en redactar el projecte complementari 2 de mesures complementàries de la construcció de la variant de les Preses i d'Olot, des del PK 172+200 de la C-37 fins a la connexió amb l'A-26. Les mesures a definir a nivell de projecte constructiu són aquelles mesures complementàries relacionades amb la variant i pactades amb els agents del territori pel que fa a la millora de la mobilitat de la zona.

1. Dades generals

Tipus d'estudi	Projecte constructiu
Classe d'obra	Nova infraestructura
Subclasse d'obra	Variant

Carretera	PK Inicial	PK Final
C-37	172+200	183+300

Longitud aproximada	11,10 km
Municipis afectats	la Vall d'en Bas, les Preses, Olot
Comarques	Garrotxa
Pressupost previst (PEC amb IVA)	11.500.000,00 €
Òrgan redactor	Infraestructures.cat

Termini de redacció	12 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

Pedro Malavia Cuevas

2. Definició de les obres a estudiar

El projecte tindrà en compte el conjunt de l'obra, inclosos els serveis afectats, i concretarà el disseny, el dimensionament i el pressupost a nivell de projecte constructiu de les mesures complementàries pactades amb els agents del territori relatives a la millora de la mobilitat de la zona.

L'àmbit del present projecte s'inicia en el PK 172+200 de la carretera C-37, a la rotonda d'intersecció amb les carreteres C-63 i C-152, i finalitza a la connexió amb l'autovia A-26 al PK 84+100, a l'actual enllaç amb les carreteres N-260 (carretera de la Canya) i N-260a. En aquest àmbit, el projecte constructiu de clau NG-02083 defineix una carretera de nova planta conformant una variant. Aquesta nova via discorre pel costat oest del nucli urbà de les Preses i discorre pels costats oest i nord d'Olot, evitant les travesseres d'ambdues poblacions.

El projecte incorporarà la definició a nivell de projecte constructiu de les següent mesures complementàries:

1- VARIANT, EXTENSIÓ I MILLORA DE LA VIA VERDA

Com a part de les actuacions complementàries a la nova variant de les Preses i d'Olot es vol formular un replantejament global de la via verda en el conjunt del seu recorregut més directament vinculat amb la nova infraestructura vial per tal de potenciar el seu paper troncal com infraestructura de comunicació no motoritzada, actual i amb projecció de futur, mes enllà dels aspectes vinculats al lleure o al turisme. Per aquest motiu, es pretén adequar, millorar i estendre la via verda i els itineraris per a bicicletes a l'entorn més immediat de la variant. A continuació s'inclou un llistat de les actuacions incloses en el present projecte, que hauran de ser definides a nivell de projecte constructiu:

1.1- Perllongament de l'itinerari de bicicletes en direcció a la carretera del Corb.

Des de la nova rotonda de la C-152 pel carrer de l'Avellana, en direcció a la carretera del Corb i a la xarxa urbana de les Preses, en una longitud aproximada de 330m.



Imatge 1 Perllongament de l'itinerari per a bicicletes en direcció a la carretera del Corb.

1.2- Adequació i millora del tram de via verda existent.

Adequació i millora amb paviment de sauló sòlid d'un tram de 920m, des de la rotonda de la Serra fins al nucli urbà de Sant Esteve d'en Bas. Formació d'apartadors del bus a la zona de l'alberg.



Imatge 2 Tram de via verda existent a millorar.

1.3- Nou itinerari via verda a les Preses.

Definició a nivell constructiu d'un nou itinerari d'uns 1000m que actualment passa pels carrers de Les Preses i del barri de Verntallat i no reuneix les condicions adequades i de seguretat requerides. Plantejar la seva integració en l'ordenació del Parc de Verntallat i la seva continuació

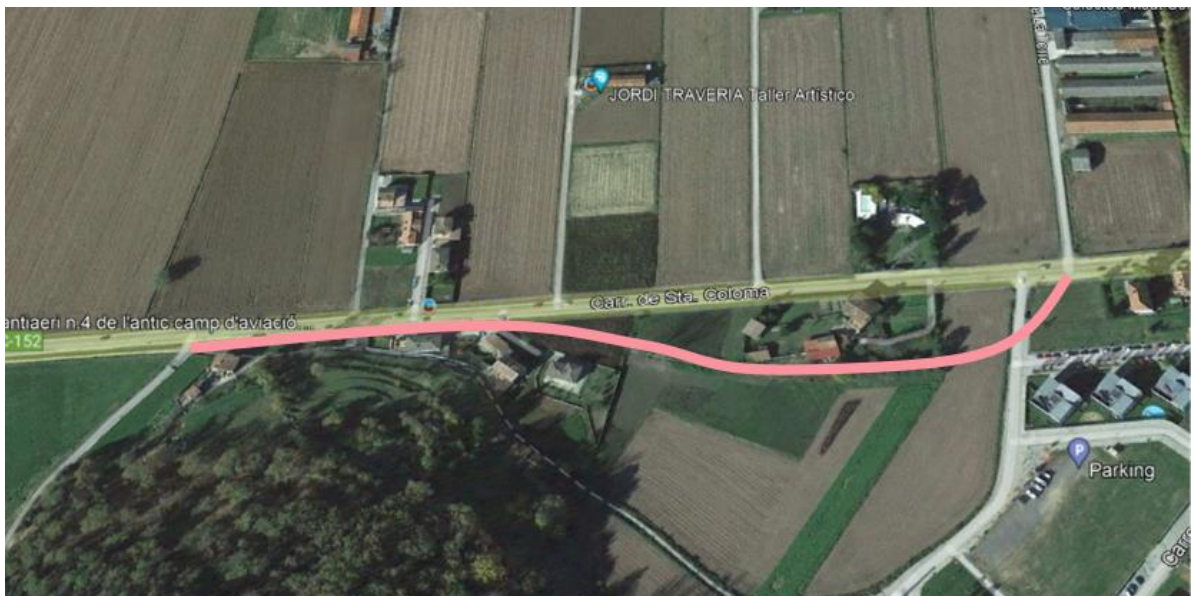
seguint la traça del camí del Pas de la Torre.



Imatge 3 Tram de nou itinerari de via verda a les Preses.

1.4- Nou itinerari via verda a la zona de Mas Fluvià.

El tram que passa per la zona de Mas Fluvià de Les Preses, actualment no reuneix les condicions adequades i de seguretat requerides. En el projecte constructiu es recuperarà l'antic traçat del carrilet paral·lel a la C-152 i pel sector de Mas Fluvià de Verntallat en un tram d'uns 500m.



Imatge 4 Tram de nou itinerari de via verda a la zona de Mas Fluvià.

1.8- Actuacions puntuals en tot l'àmbit de la via verda existent afectat per la variant

A més de les actuacions detallades, el projecte pot incloure l'eventual definició a nivell de projecte constructiu d'alguna actuació puntual menor, resultant de peticions dels ajuntaments afectats.

2- REORDENACIÓ I ADEQUACIÓ DE LA CARRETERA DE LA PARCEL·LÀRIA

Actualment, i de manera singular en determinats moments, la carretera de la Parcel·lària està assumint uns trànsits que no responen ni al seu caràcter ni s'adeqüen a les seves condicions tècniques. Donat que previsiblement aquesta situació es veurà agreujada quan s'executessin les obres de la variant, assumint part del trànsit com a pas alternatiu de vehicles en determinats moments, es contempla en el present projecte, la adequació "posada 0" una vegada finalitzada la obra, considerant que possiblement tindrà un deteriorament significatiu pel pas de maquinaria d'obra, tant en la carretera de la parcel·lària com la carretera de Sant Privat i Pas de la Torre. Així mateix, es preveu en el present projecte partides d'obra per tal que es pugui senyalar correctament les carreteres indicades anteriorment

Una vegada entri en servei la variant, es pot produir un canvi en les característiques dels usuaris de la carretera de la Parcel·lària, que pot fer necessari el condicionament de la via adequant-la a les noves circumstàncies (2-1, amplada de voreres en corbes, ...). Per aquests motius, el present projecte constructiu inclourà una actuació global de reordenació i re-pavimentació de la carretera de la Parcel·lària en una longitud de 6.700m aproximadament, a l'entorn més directament vinculat amb la variant entre el nucli de La Pinya i la intersecció amb GIV-5273 que uneix el polígon de la Serra amb Joanetes, mantenint el seu caràcter rural/ local i plantejant mesures de compatibilitat amb mitjans de comunicació no motoritzats.

3- MILLORA DE L'ORDENACIÓ DE LA MOBILITAT A LES PRESES

Amb la construcció de la nova Variant de Les Preses, s'impulsa una nova ordenació de la zona. Per aquest motiu, en el present projecte es contempla la següent actuació amb la finalitat de complementar el projecte de la Variant:

3.1- Millora mobilitat tram Bosc de Tosca.

Estudiar la ordenació de la mobilitat global en l'àmbit de Bosc de Tosca, en el tram entre la rotonda del polígon industrial de Les Preses fins a Olot, al llarg del 1100m aproximadament, amb l'objectiu de resoldre les necessitats de mobilitat/accessibilitat existents, en particular s'analitzarà la possibilitat de millora de les interseccions i es definiran a nivell de projecte constructiu els canvis que s'acordin amb l'Ajuntament.



4- ACTUACIONS DE MILLORA DE FERM EN ELS TRAMS URBANS A CEDIR A L'AJUNTAMENT D'OLOT

El projecte inclou la definició a nivell de projecte constructiu de millores de ferm dels trams urbans la titularitat dels quals es cedirà a l'ajuntament d'Olot.

3. Condicionants a tenir en compte

L'actuació es situa en els termes municipals de La Vall d'en Bas, Les Preses i Olot. Es tindrà en compte els ajuntament afectats i els agents del territori en la definició de les solucions adoptades.

Es tindran en compte els criteris de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA).

Es tindran en compte les prescripcions resultants de la declaració d'impacte ambiental de l'estudi informatiu i estudi d'impacte ambiental: Millora general. Nova carretera. Variant de les Preses. Del PK 171+600 de la C-37 a l'inici de la variant d'Olot. La Vall d'en Bas – Les Preses, claus EI-NG-02083.2-A2 i IA-NG-02083.2-A2.

Es tindran en compte les prescripcions resultants de la declaració d'impacte ambiental de l'estudi informatiu i estudi d'impacte ambiental: Nova carretera C-37 de Vic a Olot. Variant d'Olot. Des del final de la nova variant de les Preses (boca sud del túnel de la Pinya) fins a la connexió amb l'autovia A-26. Olot, claus EI-NG-02083.3 i IA-NG-02083.3.

En cas d'afectacions al trànsit existent, es realitzarà un estudi detallat de les afectacions al trànsit en fase de construcció, la senyalització d'obra i els possibles desviaments de trànsit que es plantegin, tot amb l'objectiu de compatibilitzar la construcció de les actuacions amb les condicions d'explotació i de servei de la via.

Es tindran en compte els següents documents:

- Estudi informatiu i d'impacte ambiental "Nova carretera C-37 de Vic a Olot. Variant d'Olot. Des del final de la nova variant de les Preses (boca sud del túnel de la Pinya) fins a la connexió amb l'autovia A-26. Olot ", claus: EI/IA-NG-02083.3
- Estudi informatiu i d'impacte ambiental "Millora general. Nova carretera. Variant de les Preses. Del PK 171+600 de la C-37 a l'inici de la variant d'Olot. La Vall d'en Bas – Les Preses", claus: EI/IA-NG-02083.2-A2.
- Projecte constructiu. Variant de les Preses i d'Olot. Des del PK 172+200 de la -37 fins a la connexió amb l'A-26. La Vall d'en Bas – Les Preses – Olot, clau NG-02083. Actualment en redacció.
- Projecte constructiu. Integració urbana, pacificació i millora de l'accessibilitat a la C-152 del PK 47+400 al 49+462. Olot. Clau: PC-CIG-23071.

La via ciclista projectada serà preferentment d'ús exclusiu per a bicicletes, sempre que sigui tècnicament i econòmicament viable, tot i que pot ser que en alguns trams sigui d'ús compartit amb vianants o puntualment amb vehicles motoritzats.

El traçat de la via ciclista es projectarà d'acord amb els criteris del "Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya", del DPTOP, i del "Manual de senyalització d'orientació en rutes cicloturístiques i vies ciclistes", del DTES.

S'haurà d'incloure un annex d'alternatives on s'analitzin en detall les diferents opcions per tal de poder escollir la solució a projectar, tant pel que fa a diferents traçats possibles com de secció transversal, particularment en el tram afectat de la carretera C-152.

Les solucions proposades hauran d'estar consensuades amb els diferents ajuntaments afectats, així com amb el Consorci de les Vies Verdes de Girona.

Serà d'aplicació la normativa sectorial vigent que correspongui en cada cas.

En cas que la Direcció general d'Infraestructures de Mobilitat així ho indiqui, les actuacions es podran definir en un màxim de 3 projectes separats independents entre sí per a poder licitar les obres per separat.

4. Altres aspectes

Elaboració anàlisi cost-benefici (SAIT)

D'acord amb l'Acord del Govern de 20 de desembre de 2011 les propostes d'inversions en polítiques públiques que tinguin un impacte estimat, sobre les finances de la Generalitat de Catalunya o sobre el seu sector públic vinculat, superior a 10 milions d'euros, han d'incorporar una anàlisi de rendibilitat socioeconòmica que ha de ser aprovada pel Departament d'Economia i Hisenda.

Des del Departament de Territori, s'ha desenvolupat la Instrucció DGIMT/1/2015, aprovada per la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat, que estableix que el Sistema d'Avaluació d'Inversions en Transport (SAIT) és la metodologia de referència a utilitzar a l'hora d'avaluar la rendibilitat socioeconòmica d'aquelles actuacions impulsades per la mateixa Direcció General i que requereixin d'aquest tipus d'anàlisi. L'eina SAIT així com el seu manual d'utilització es pot descarregar directament a través de l'enllaç següent:

https://territori.gencat.cat/ca/03_infraestructures_i_mobilitat/sait/

Donat que aquesta actuació té un pressupost estimat superior als 10 M d'euros, caldrà elaborar una anàlisi de rendibilitat socioeconòmica amb l'eina SAIT.

Instruccions BIM

Per redactar aquest encàrrec s'utilitzarà la metodologia i tecnologia BIM 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 fase 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.

En el marc de la redacció d'aquest encàrrec s'estudiarà utilitzar la metodologia i tecnologia BIM per tal de donar compliment i facilitar la comprovació del paràmetres, criteris de disseny, normativa i instruccions particulars.

Instruccions pel lliurament

El lliurament definitiu d'aquest encàrrec incorporarà el següent:

- Un mínim de 3 imatges virtuals / renders de l'actuació, a consensuar amb la direcció del projecte.
- Un apartat de resum del projecte que en un màxim d'un full DIN-A4 exposi, de forma resumida i en un llenguatge entenedor per a la ciutadania, els trets més rellevants de l'actuació. Aquest resum haurà d'incloure, com a mínim, les característiques de l'àmbit d'estudi, l'objecte de l'actuació, una breu descripció, el pressupost, el termini de les obres i els usuaris beneficiats, entre d'altres.

Vist i plau,

Pedro Malavia Cuevas

Subdirector general de Projectes i Obres

Signat electrònicament

David Prat Soto

Director general d'Infraestructures de Mobilitat

Signat electrònicament