

ORDRE D'ESTUDI PC-CIB-21087.1.3 i ET-CIB-21087.1.3

Millora de la connectivitat i nous enllaços de la C-32 al Maresme del PK 89+330 al PK 90+920. Premià de Dalt – Premià de Mar

L'objecte del Projecte constructiu és definir a nivell constructiu les obres necessàries de la solució escollida en l'Estudi informatiu EI-CIB-21087.1 per a l'enllaç de Premià de Dalt – Premià de Mar. L'objecte de l'estudi de trànsit, de suport al projecte constructiu, és analitzar amb més detall i a una escala més precisa la mobilitat generada i atreta per l'enllaç i el seu impacte sobre la viabilitat local per incorporar millores al projecte constructiu.

1. Dades generals

Tipus d'estudi	Projecte Constructiu
Classe d'obra	Millora integral
Subclasse d'obra	Altres

Carretera o línia	PK Inicial	PK Final
C-32	89+330	90+920
BV-5024	0+950	1+125

Longitud aproximada	1,59 km
Municipis afectats	Premià de Dalt, Premià de Mar
Comarques	Maresme
Pressupost previst (PEC amb IVA)	23.120.000,00 €
Òrgan redactor	Infraestructures.cat
Termini de redacció	4 mesos (ET) i 12 mesos (PC)
Lliurament de maqueta	4 setmanes abans del lliurament definitiu

Cal fer informació pública	No
Cal fer auditoria de seguretat viària	Si
Responsable del seguiment del projecte	Josep Martí Bosch

2. Definició de les obres a estudiar

La finalització del peatge de l'autopista C-32 el 31 de desembre de 2021 al Maresme ha impulsat la captació de trànsit de pas que actualment utilitza la xarxa local o vials urbans, ajudant a la pacificació de la N-II i la mobilitat urbana del Maresme cap a un model de mobilitat més segur i sostenible. Aquesta situació es potencia mitjançant la millora de la connectivitat i accessibilitat de la C-32, incorporant la funcionalitat de la via com a Ronda del Maresme entre Montgat i Mataró, i potenciant la redistribució del trànsit comarcal i de llarg recorregut de tot el Maresme de la N-II cap al corredor de la C-32. A tal efecte s'han estudiat diferents alternatives per a la realització de noves connexions i accessos a la C-32 per tal que puguin capar aquest nou trànsit d'acord a l'Estudi Informatiu EI-CIB-21087.1.

2.1. Estudi de trànsit

El nou enllaç podria generar una sobrecàrrega de trànsit al tram urbà i residencial del Camí del Mig, compartit pels municipis de Premià de Dalt i Premià de Mar. Aquesta preocupació ha estat expressada per l'Ajuntament de Premià de Mar, a instàncies de les aportacions veïnals recollides durant el procés d'al·legacions. En aquest context, s'obre la possibilitat d'explorar noves configuracions viàries que permetin reduir o minimitzar aquest impacte durant la redacció del projecte constructiu.

L'objectiu d'aquest estudi és aprofundir en l'avaluació de l'impacte que el nou enllaç pot tenir sobre el trànsit a la xarxa viària municipal i a les carreteres dels dos municipis. Aquest estudi de trànsit, que dona suport al projecte constructiu, ha de permetre analitzar, entre altres aspectes, la incidència del ramal d'entrada i sortida a través del Camí del Mig, d'acord amb les reclamacions veïnals. Així mateix, haurà d'estudiar alternatives per minimitzar o redistribuir el trànsit mitjançant canvis en la configuració viària, modificacions en els sentits de circulació o millores en els vials existents.

L'estudi haurà d'incloure una anàlisi detallada de l'estat actual del trànsit de la mobilitat interior

dels municipis d'Allela, Teià i el Masnou, calibrant el trànsit als principals eixos viaris locals. A continuació s'haurà d'avaluar l'escenari futur un cop executat el nou enllaç, analitzant-ne l'impacte tant sobre les vies existents com sobre els nous ramals i vials de connexió. L'estudi haurà de determinar la funcionalitat de la solució adoptada, els seus efectes en el trànsit de l'entorn més immediat i quines mesures es poden incorporar per mitigar els efectes d'aquesta captació de demanda en l'entorn urbà donant resposta a l'informe d'al·legacions de l'estudi informatiu en aquest aspecte

Les tasques a realitzar són les següents:

- Recull i anàlisi d'estudis anteriors. Estudi informatiu i plans de mobilitat urbana de Premià de Mar i Premià de Dalt.
- Recull de dades de mobilitat existent i caracterització de la demandada mitjançant dades socioeconòmiques, planejament urbanístic, aforaments existents i dades de les operadores del transport públic, vehicles pesants.
- Elaboració de campanyes d'aforament en aquells punts on hi hagi una manca de dades i, complementàriament, una campanya de recollida de dades d'informació origen-destí, per enquesta, recollida de matrícules, Bluetooth o per dades de telefonia mòbil.
- Compleció i calibració del model de macrosimulació de l'estudi informatiu en situació actual; tan a nivell d'oferta, amb compleció de la totalitat de la xarxa de vials municipals, com a nivell d'intensitat de trànsit i nivell de servei calibrat en les principals vies. Escenaris hora punta matí i tarda en dia feiner i intensitat dia mig.
- Aplicació del model de macrosimulació a l'escenari futur d'execució del nou enllaç i la resta de vials de connexió; comparant la càrregues de trànsit i nivell de servei respecte situació actual dels diferents vials que permetin dur a terme un diagnòstic així com una prognosi de les situacions futures de les actuacions que es plantegin. Aplicació també d'un escenari a més llarg termini
- Avaluació dels diferents escenaris propositius de millora de connectivitat i reconfiguració de les vies locals per a millora de mobilitat interna municipal en relació amb la C-32.
- Microsimulació de l'enllaç i del seu entorn més immediat
- Memòria de l'Estudi que incloguin recomanacions de millora de les xarxes de mobilitat de l'entorn.
- Elaboració anàlisi cost-benefici del projecte constructiu(SAIT)

2.2. Projecte constructiu

El present Projecte constructiu haurà de definir les obres necessàries per a executar l'alternativa que ha resultat seleccionada de l'enllaç de Premià de Dalt – Premià de Mar en l'estudi informatiu

EI-CIB-21087.1. Alhora, haurà d'incloure les prescripcions que siguin d'aplicació d'acord amb l'informe d'al·legacions i les corresponents resolucions d'avaluació d'impacte ambiental i d'aprovació definitiva de l'Estudi informatiu i Estudi d'impacte ambiental.

S'inclourà en el projecte les actuacions en vialitat local necessàries per a l'optimització de l'accessibilitat al nou enllaç.

El Projecte haurà d'incloure o millorar, sempre que sigui necessari, la connexió per a vianants i ciclistes entre els dos costats de l'autopista.

S'inclouran les mesures necessàries per a la integració paisatgística de l'enllaç en el territori atesa la seva funció com a porta d'entrada als municipis adjacents.

El Projecte constructiu es redactarà de tal manera que permeti la seva divisió per lots.

3. Condicionants a tenir en compte

Es faran les reunions de concertació amb els Ajuntaments afectats que proposi la direcció del projecte.

3.1. Estudi de trànsit

La modelitzacions macro i micro associades resultants de l'estudi de trànsit seran lliurades amb fitxers del programari de simulació compatibles amb el SIMCAT, sobre programari VISUM i VISIM, com a part del treball.

3.2. Projecte constructiu

Es tindran en compte les xarxes i les instal·lacions existents en un entorn molt proper a nuclis urbans importants.

El projecte ha d'incorporar un annex de titularitats i catàleg en el que s'indiquin les competències en la gestió i conservació de la via i els seus elements incloent plànols dels àmbits.

El projecte inclourà un annex amb l'anàlisi cost-benefici (SAIT) realitzat a l'Estudi de trànsit.

També s'inclourà un annex de trànsit amb les conclusions de l'Estudi de trànsit.

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

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/

Atès 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,

Santi Ribas i Domingo

Subdirector general de Planificació i Tecnologia

Signat electrònicament

David Prat Soto

Director general d'Infraestructures de Mobilitat

Signat electrònicament