



ORDRE D'ESTUDI PT-CPG-25069 / PC-CPG-25069 / DA-CPG-25069

Remodelació de l'enllaç entre l'AP-7 i la C-35 a diferent nivell. Maçanet de la Selva

Redactar els projectes de traçat i constructiu que defineixin l'actuació: Remodelació de l'enllaç entre l'AP-7 i la C-35 a Maçanet a diferent nivell, i connexió, que està inclosa a la TAULA B del *Conveni entre el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible i l'Administració de la Generalitat de Catalunya, per a l'execució d'actuacions de millora de la connectivitat de l'AP-2 i l'AP-7* (publicat al BOE el 20 de novembre de 2024).

1. Dades generals

Tipus d'estudi	Projecte de traçat, projecte constructiu i document ambiental
Classe d'obra	Millora puntual
Subclasse d'obra	Millora de nus

Carretera o línia	PK Inicial	PK Final
AP-7	84+000	88+000
C-35	83+000	84+000

Longitud aproximada	5 km
Municipis afectats	Maçanet de la Selva, Vidreres
Comarques	Selva
Pressupost previst (PEC amb IVA)	35.000.000,00 €
Òrgan redactor	Infraestructures.cat

Termini de redacció	14 mesos
Lliurament de maqueta	4 setmanes abans del lliurament definitiu

Cal fer informació pública	Audiència
Cal fer auditoria de seguretat viària	Sí
Responsable del seguiment del projecte	Alex Claramunt Iban

2. Definició de les obres a estudiar

El nus viari conformat per la AP-7 i la N-II (A-2) a Maçanet de la Selva, ha generat que la C-35 conformi un tram de 400 m entre els enllaços de la C-35 amb l'AP-7 i la N-II (A-2).

La IMD actual pel tronc de la C-35 en el tram entre l'enllaç amb l'AP7 i la A-2 (N-II) supera els 32.000 v/d sent, en període estival, molt superior, ja que és accés a la Costa Brava. La proximitat entre els dos enllaços implica que el tram de la C-35 sigui massa curt, de tan sols 400 m. D'una altra banda, la IMD mitjana anual a l'AP-7 en aquest tram supera els 68.000 v/d. I la IMD del tronc de la N-II (A-2) supera els 27.000 v/d a l'estiu i de mitjana anual supera els 22.000 v/d.

Per aquest motiu, s'ha inclòs a la TAULA B del "*Conveni entre el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible i l'Administració de la Generalitat de Catalunya, per a l'execució d'actuacions de millora de la connectivitat de l'AP-2 i l'AP-7*" (publicat al BOE el 20 de novembre de 2024), la millora de l'enllaç existent i les seves connexions per augmentar-ne la capacitat i funcionalitat.

Les feines a desenvolupar d'acord amb la present ordre d'estudi es desenvoluparan en dues fases:

FASE 1: Redacció del projecte de traçat, l'estudi de trànsit i el document ambiental.

El projecte de traçat cal que desenvolupi diverses alternatives i l'estudi de trànsit ha de fer un diagnòstic de la situació actual i prognosi i micro-simulació de la situació futura amb les diverses alternatives. El contingut del projecte de traçat ha de permetre que la Generalitat porti a terme el tràmit d'Audiència de l'actuació. El projecte de traçat haurà de contenir els aspectes geomètrics de l'actuació, així com la definició concreta, individualitzada i pormenoritzada (detallada) dels bens, drets i serveis afectats, això com, en cas necessari, les definicions i prescripcions bàsiques suficients per assolir els objectius establerts, això com per determinar el cost total de l'actuació.

FASE 2: Redacció del projecte constructiu corresponent a les actuacions desenvolupades a nivell de projecte de traçat en la fase 1. El projecte constructiu definirà una solució les obres del qual es puguin licitar en diversos lots.

3. Condicionants a tenir en compte

En relació a les prescripcions incloses al *“Conveni entre el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible i l'Administració de la Generalitat de Catalunya, per a l'execució d'actuacions de millora de la connectivitat de l'AP-2 i l'AP-7”*:

La Clàusula Tercera del Conveni, que regula les obligacions de l'Administració de la Generalitat, exposa que:

- Per a les actuacions de millora de la connectivitat de l'AP-7 recollides en la Taula A de l'annex del Conveni, l'execució de les actuacions ha de complir amb els paràmetres establerts en la normativa tècnica en vigor per a la Xarxa de Carreteres de l'Estat.
- Per a les actuacions de millora de la connectivitat de l'AP-7 amb la xarxa de carreteres de la Generalitat de Catalunya que recull la taula B de l'annex del Conveni, la redacció i tramitació dels estudis i projectes necessaris es farà en el marc que preveu el text refós de la llei de carreteres de Catalunya, aprovat pel Decret legislatiu 2/2009, de 25 d'agost. En aquesta TAULA B es troba inclosa l'actuació objecte de la present ordre d'estudi: Remodelació de l'enllaç entre l'AP-7 i la C-35 a diferent nivell. Maçanet de la Selva.

D'altra banda, a la Clàusula Sisena del Conveni, sobre les Obligacions de l'Administració de l'Estat, s'assenyala que:

- En el cas de les actuacions de millora de la connectivitat de l'AP-7 recollides a la Taula A de l'annex del Conveni, correspon al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible l'aprovació dels estudis i projectes assenyalats a la Clàusula Tercera d'acord amb les previsions de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, de carreteres, elaborats per l'Administració de la Generalitat de Catalunya.
- En el cas de les actuacions de millora de la connectivitat de l'AP-7 amb la xarxa de carreteres de la Generalitat de Catalunya que recull la taula B de l'annex del Conveni, correspon al Ministeri de Transports i Mobilitat sostenible emetre informes preceptius sobre els estudis i els projectes per a l'execució de les actuacions amb caràcter previ a l'aprovació per part de l'Administració de la Generalitat de Catalunya i autoritzar-ne l'execució amb caràcter previ a l'inici de les obres. Aquest és el cas de l'actuació: Remodelació de l'enllaç entre l'AP-7 i la C-35 a diferent nivell. Maçanet de la Selva.

Desenvolupament del projecte

En funció de les seves necessitats i condicionants, mitjançant acord entre la Generalitat i el MITMS, el projecte de traçat i el projecte constructiu poden ser objecte d'una subdivisió funcional en diverses fases o trams de l'actuació.

Intervenció a l'enllaç entre la C-35 i l'A-2

Encara que aquest enllaç no és objecte específic del Conveni, s'inclourà una actuació de millora de seguretat viària a base de pintura i d'elements de senyalització o de contenció, que sense implicar obra civil ni una nova tipologia d'enllaç, millori la seguretat d'aquest enllaç A-2 amb C-35.

Tram de millora de l'AP-7

Al tractar-se d'una actuació de *Millora d'enllaços existents i les seves connexions per augmentar-ne la capacitat i funcionalitat*, òbviament els estudis i projectes corresponents a aquesta actuació han d'incloure la millora de la funcionalitat i accessibilitat de l'AP-7 al llarg de tot el tram influenciat per l'enllaç amb la C-35. Entre aquestes millores, durant la redacció dels estudis i projectes, s'estudiarà i, si escau, inclourà en l'actuació, la millora de l'accessibilitat a les àrees de servei a ambdós marges de l'AP-7. Entre aquestes millores el Ministeri proposa la construcció d'un nou aparcament de camions al costat direcció cap a França, de l'AP-7.

4. Estudi de trànsit

L'encàrrec dels projectes de traçat i constructiu (claus PT-CPG-25069 / PC-CPG-25069) inclou l'encàrrec d'un estudi de trànsit que s'incorporarà als projectes, amb el qual es caracteritzarà detalladament 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 per a aquest estudi de trànsit, amb els treballs de camp corresponents, i 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.

L'estudi també inclourà la 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 i de les diverses alternatives que es puguin plantejar.

5. Document Ambiental

Es redactarà un document ambiental, on s'analitzarà i avaluarà les afectacions produïdes per cada una de les actuacions incloses al projecte constructiu, des d'un punt de vista ambiental, social, econòmic i cultural. Així mateix, el document proposarà i pressupostarà mesures correctores i compensatòries i justificarà la necessitat o no de sotmetre les actuacions al tràmit d'avaluació ambiental que correspongui d'acord amb la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental. En aquest sentit, cal confirmar que l'actuació inclosa en aquesta ordre d'estudi, després d'avaluar la necessitat de sotmetre el projecte a avaluació d'impacte ambiental, s'arriba a la conclusió de que no es susceptible d'estar sotmès a avaluació ambiental ordinària o simplificada, al no estar inclòs en cap dels supòsits dels Annexos I i II de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'Avaluació d'Impacte Ambiental ni de les seves modificacions posteriors per la Llei 9/2018, de 5 de desembre, per a la realització d'una avaluació d'impacte ambiental simplificada, o el Reial Decret 445/2023 de 13 de juny.

6. 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 de sostenibilitat

Per a la redacció del present encàrrec, s'haurà de definir com a part de la memòria i els annexos del projecte la informació de l'actuació relativa almenys a les següents temes:

- Circularitat de la solució:
 - Estratègies de circularitat de la solucions proposades.
- Gestió de la fi de vida:
 - Gestió de residus d'equips substituïts i de materials d'obra.
- Eficiència i sobirania energètica:
 - Caldrà tenir en compte la implantació dins del projecte dels elements necessaris

per a la millora de l'eficiència energètica i autogeneració d'energia solar dels elements associats al projecte i a la infraestructura on s'inclou.

- Descarbonització:
 - Caldrà tenir en compte a nivell de criteris de disseny, selecció de materials i mètodes constructius, els elements necessaris per a la reducció d'emissions en fase d'obra i cicle de vida de l'actuació.
 - Avaluació d'emissions de carboni en fase d'operació de l'actiu abans i després de l'execució de l'actuació.
 - Avaluació d'emissions de carboni en la fase d'execució de les obres i en la fase d'operació de l'actuació fins a la fi dels seu cicle de vida.

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,

Ferran Camps Roque

Subdirector general de Descarbonització i Carreteres Intel·ligents

Signat electrònicament

David Prat Soto

Director general d'Infraestructures de Mobilitat

Signat electrònicament