

ORDRE D'ESTUDI EI-XNG-23033 i IA-XNG-23033

Estudi informatiu i d'impacte ambiental de la millora de la connectivitat viària entre Tordera-Blanes-Lloret de Mar

L'objecte de l'actuació és la definició i valoració de diverses alternatives de connectivitat viària entre Tordera, Blanes i Lloret de Mar, fins enllaçar amb la C-63, a nivell d'estudi informatiu i estudi d'impacte ambiental, d'acord amb les determinacions de l'Estudi de millora de la mobilitat del corredor Maresme - Selva Marítima, amb clau EA-XNG-23033. També s'inclou a nivell d'estudi previ, com a document independent, l'anàlisi de la posterior continuïtat del tram anterior com a tancament de la variant nord de Lloret de Mar, fins a recuperar l'eix de la GI-682.

1. Dades generals

Tipus d'estudi	Estudi informatiu i Estudi d'Impacte Ambiental
Classe d'obra	Nova infraestructura
Subclasse d'obra	Ampliació de xarxa

Carretera o línia	PK Inicial	PK Final
C-32	134+400	141+900
GI-600	1+800	5+300
GI-682	5+100	10+700

Longitud aproximada	7,50 km
Municipis afectats	Tordera, Blanes, Lloret de Mar, Vidreres
Comarques	Maresme, la Selva
Pressupost previst (PEC amb IVA)	110.000.000,00 €
Òrgan redactor	Infraestructures.cat

Termini de redacció	18 mesos
Lliurament de maqueta	4 setmanes abans del lliurament definitiu

Cal fer informació pública

Si

Cal fer auditoria de seguretat viària

Si

Responsable del seguiment del projecte

Subdirecció General de Planificació i Tecnologia

2. Definició de les obres a estudiar

L'objecte de l'actuació és la definició i valoració de diverses alternatives de connectivitat viària entre Tordera, Blanes i Lloret de Mar, fins enllaçar amb la C-63, a nivell d'estudi informatiu i estudi d'impacte ambiental, d'acord amb les determinacions de l'Estudi de millora de la mobilitat del corredor Maresme - Selva Marítima, amb clau EA-XNG-23033. També s'inclou a nivell d'estudi previ, com a document independent, l'anàlisi de la posterior continuïtat del tram anterior com a tancament de la variant nord de Lloret de Mar, fins a recuperar l'eix de la GI-682.

2.1 Estudi informatiu i estudi d'impacte ambiental de diverses alternatives de connectivitat viària entre Tordera, Blanes i Lloret de Mar – Document 1

L'Estudi de millora de la mobilitat del corredor Maresme – Selva Marítima, amb clau EA-XNG-23033, ha posat de manifest que per millorar el nivell de servei en períodes punta de la carretera GI-682 i el seu entorn és necessari fer propostes d'alternatives de millora de la xarxa viària de l'àmbit d'estudi.

L'Estudi anterior ha considerat també de forma paral·lela i complementaria possibles actuacions de millora del transport públic al corredor Maresme-Selva Marítima: millora de la infraestructura per al transport públic per carretera– BRCat Blanes-Lloret, alternatives ferroviàries de perllongament de la línia R1 a Lloret o mitjançant un tramvia de interconnexió. No obstant això, aquestes millores del transport públic no signifiquen una captació suficient del transport privat per aconseguir una millora significativa del nivell de servei viari.

Per tant es fa necessari actuar en la millora de la vialitat actual d'acord amb les determinacions de l'Estudi anterior, en què es qualifiquen el perllongament de la C-32 o la millora del corredor de la GI-600/GI-682 amb desdoblament i noves variants urbanes, fins a l'eix de la C-63 a Lloret de Mar, com a les principals alternatives a tenir en compte.

En qualsevol cas, les alternatives que com a mínim cal considerar i avaluar a nivell d'estudi informatiu i estudi d'impacte ambiental seran:

- **Alternativa Base o Zero**

Es tracta de l'alternativa base o zero, la qual defineix la situació actual de la xarxa viària amb el creixement de trànsit que es determini al corresponent annex de mobilitat i trànsit a redactar, sense cap tipus d'intervenció llevat de les actuacions de millora del transport públic i de les actuacions viàries mínimes o tendencials necessàries que es puguin determinar per l'evolució natural de les carreteres i llurs interseccions o enllaços.

- **Alternatives de perllongament de la C-32**

En base a les alternatives analitzades i seleccionades en els estudis informatius anteriors, en particular els estudis amb clau EI-CNC-17099-A0 i l'EI-DG-93024.1, sens detriment que es puguin plantejar noves alternatives que millorin les anteriors.

Aquestes alternatives haurien de ser també compatibles amb les millores de capacitat i seguretat que complementàriament s'estimin pel corredor de la C-63.

- **Alternatives de condicionament i variants dels trams urbans del corredor GI-600 / GI-682**

Es consideraran l'aprofitament o condicionament de les carreteres GI-600 i GI-682 amb nous trams de variant de nova execució que evitin els trams més urbans de Blanes i Lloret de Mar fins a enllaçar amb la C-63. En aquest cas cal tenir especialment en compte la compatibilitat amb les mesures de millora del transport públic previstes en aquest mateix corredor als trams compartits que no comptin amb variant.

Aquestes alternatives haurien de ser també compatibles amb les millores de capacitat i seguretat que complementàriament s'estimin pel corredor de la C-63.

- **Altres alternatives**

Aquestes alternatives haurien de considerar altres opcions de condicionament i ampliació de la capacitat viària necessària de la zona sempre que ofereixin funcionalitats similars a les dels casos anteriors, com podria ser per exemple la millora de la carretera C-63 en detriment de les millores viàries al corredor GI-600 / GI-682 o de perllongament de la C-32; o l'alternativa de considerar l'aprofitament o condicionament de les carreteres GI-600 i GI-682 sense cap tram de nou traçat (en aquest cas cal tenir especialment en compte la compatibilitat amb les mesures de millora del transport públic previstes en aquest mateix corredor).

Per tal d'avaluar les diferents alternatives, caldrà tenir en compte la compatibilitat amb una possible posterior continuïtat cap al nord de la variant de Lloret de Mar, fins a recuperar l'eix de la GI-682, d'acord amb les determinacions de l'Estudi Previ a realitzar paral·lelament per aquest tram, corresponent al Document 2.

Complementàriament, cara al traçat, demanda i avaluació econòmico-social, cal considerar les

mesures de millora del transport públic i la mobilitat activa previstes a l'Estudi de millora de la mobilitat del corredor Maresme - Selva Marítima per tal d'integrar-les, si s'escau, dins de la definició de cadascuna de les alternatives viàries considerades.

Les millores en el transport públic i la xarxa de mobilitat activa a l'àmbit d'estudi redueixen la demanda de mobilitat en vehicle privat. En aquest sentit, per tal de dimensionar la capacitat de les alternatives viàries i avaluar les reduccions de les congestions en cada cas, l'estudi informatiu haurà d'actualitzar i analitzar en major detall la demanda global de mobilitat (viària, en transport públic i en mobilitat activa) de l'Estudi de millora de la mobilitat del corredor Maresme - Selva Marítima, amb clau EA-XNG-23033, així com determinar els repartiments modals previstos per cada alternativa i la resta de paràmetres de trànsit necessaris per poder complimentar l'estudi d'impacte ambiental d'acord amb l'establert a l'article 21.2 de la Llei 16/2017 de Canvi Climàtic.

2.2 Estudi previ d'alternatives de tancament de la variant nord de Lloret de Mar, fins a recuperar l'eix de la GI-682– Document 2

Es tracta de plantejar, a nivell d'estudi previ, les possibles alternatives de continuïtat de la variant nord de Lloret de Mar, fins a recuperar l'eix de la GI-682. Aquestes alternatives haurien de considerar un itinerari de variant o ronda urbana des de l'eix de la C-63, més o menys segregat, alternatiu a la GI-682 dins la trama urbana de Lloret de Mar.

Com antecedent, caldrà tenir en compte l'Estudi informatiu "Millora general. Nova carretera C-32. Tram: Lloret de Mar - Tossa de Mar", amb clau EI-NG-15068, de l'any 2023.

3. Condicionants a tenir en compte per a la redacció de l'estudi informatiu i d'impacte ambiental – Document 1

En caràcter general, es prendrà com a document de referència tota la informació i les solucions definides a l'Estudi de millora de la mobilitat del corredor Maresme - Selva Marítima, amb clau EA-XNG-23033. També es tindran compte les solucions definides a l'estudi informatiu i a l'estudi d'impacte ambiental "Millora general. Nou ramal de l'autopista C-32, Blanes - Lloret. Tram: Tordera - Lloret de Mar", de clau: EI/IA-CNC-17099-A0, i als seus antecedents, així com tots els informes relacionats amb aquests, com ara els de l'Agència Catalana de l'Aigua i del Servei de Prevenció d'Incendis Forestals, i d'una manera especial la resolució, TES/2018, de data 17 de setembre de 2018, de la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural.

Així mateix, caldrà incloure l'avaluació els diversos vectors mediambientals d'acord amb les diferents legislacions vigents en l'actualitat, com ara el vector agrari segons la nova Llei 3/2019, de 17 de juny, d'espais agraris.

El nou estudi d'impacte ambiental ha de prendre en consideració les recomanacions que efectuen i els criteris que fixen tant la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural com l'Oficina de Canvi Climàtic, establerts mitjançant sengles informes, de dates 1 de setembre i 2 d'octubre de 2019 respectivament, comunicats a la Direcció general d'Infraestructures i Mobilitat com a resposta a les consultes que sobre diverses qüestions mediambientals van plantejar la Secretaria d'Infraestructures i Mobilitat i la Direcció general d'Infraestructures de Mobilitat als esmentats òrgans d'aquest Departament en dates 5 d'agost de 2019 i 30 de setembre de 2019 respectivament, així com qualsevol actualització posterior de guies, metodologies i paràmetres a considerar relacionats amb la matèria.

En caràcter específic, l'estudi d'impacte ambiental ha de recollir un apartat propi per complimentar l'estudi del vector canvi climàtic, d'acord amb l'establert a l'article 21.2 de la Llei 16/2017 de Canvi Climàtic i d'acord amb la Interlocutòria de 9 de juliol de 2019 i la sentència 3855/2022 de la secció tercera de la Sala del Contenciós Administratiu del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya relativa a l'estudi informatiu antecedent amb clau EI-CNC-17099. Tot plegat sense perjudici de l'estricta observació de les diferents consideracions que apunta la interlocutòria i la sentència citades anteriorment, en el conjunt de les tasques definides en aquesta ordre.

Tot seguit, es fa un recull de diferents antecedents a considerar, sens ànim d'exhaustivitat, pel que fa la corredor C-32 com a corredor de la GI-682. En particular, pel que fa a projectes concurrents de millora del transport públic.

Corredor C-32:

- Projecte de traçat Millora general. Nou ramal de l'autopista C-32, Blanes - Lloret. Tram: Tordera - Lloret de Mar, amb clau TA-NC-93024.2-A2. Any 2015.
- Estudi informatiu "Millora general. Nova carretera C-32. Tram: Lloret de Mar - Tossa de Mar", amb clau EI-NG-15068. Any 2017.
- Estudi informatiu "Millora general. Nou ramal de l'autopista C-32, Blanes - Lloret. Tram: Tordera - Lloret de Mar", amb clau EI-CNC-17099. Any 2018.
- Estudi informatiu "Millora general. Nou ramal de l'autopista C-32, Blanes - Lloret. Tram: Tordera - Lloret de Mar", amb clau EI-CNC-17099-A0. Any 2019.

Corredor GI-682:

- Estudi de viabilitat "Millora del transport públic col·lectiu entre Blanes i Lloret de Mar (La Selva), amb clau E1-TX-05610. Any 2007.
- Estudi informatiu "Plataforma reservada per a l'autobús a l'eix Blanes-Lloret", amb clau

EI-TX-05610. Any 2009.

- Projecte constructiu "Plataforma reservada per a l'autobús a l'eix Blanes-Lloret", amb clau TX-05610. Any 2016.
- Estudi previ del corredor BRCat Blanes - Lloret de Mar", amb clau EP-ANG-18023. Any 2022.
- Projecte constructiu "Corredor BRCat Blanes - Lloret de Mar", amb clau PC-ANG-18023. Any 2024.

4. Altres aspectes

Dins dels treballs a realitzar, s'inclou la redacció de l'informe de les al·legacions presentades en el període d'Informació Pública al que ha d'estar sotmès aquest Estudi, abans de la seva aprovació definitiva.

Aquest Estudi Informatiu es redactarà en paral·lel a un Estudi d'impacte ambiental, sent absolutament necessària la bona coordinació entre els redactors d'ambdós estudis, per garantir la coherència. A l'Estudi informatiu caldrà incloure les mesures correctores derivades de l'Estudi d'impacte ambiental.

Estudi informatiu

L'estudi informatiu es redactarà tenint en compte el "Plec de Prescripcions Tècniques per a la redacció d'estudis informatius", tenint especial cura en la redacció dels següents annexos a la Memòria:

- Antecedents
- Traçat
- Moviment de terres
- Climatologia, hidrologia i drenatge
- Geotècnia i geologia
- Senyalització vertical i horitzontal
- Serveis afectats
- Expropiacions
- Pressupost per a coneixement de l'Administració
- Valoració de les mesures correctores de l'estudi d'impacte ambiental
- Titularitats i catàlegs
- Túnels
- Sistema de contenció de vehicles
- Estudi del règim d'utilització i explotació de l'obra
- Secció tipus i fers
- Tipologia d'estructures

- Estudi de mobilitat, trànsit i demanda en l'àrea d'influència
- Sistema d'Avaluació d'Inversions en Transport (SAIT)

La modelitzacions de trànsit, macrosimulacions així com les microsimulacions dels principals punts crítics, resultants de l'estudi de mobilitat, trànsit i demanda, seran lliurades amb fitxers del programari de simulació compatibles amb el SIMCAT, sobre programari VISUM i VISIM, com a part del treball.

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.

5. Instruccions pel lliurament dels documents

Es lliuraran dos documents independents:

- Document 1: Estudi informatiu i estudi d'impacte ambiental de diverses alternatives de connectivitat viària entre Tordera, Blanes i Lloret de Mar
- Document 2: Estudi previ d'alternatives de tancament de la variant nord de Lloret de Mar, fins a recuperar l'eix de la GI-682

El lliurament definitiu de cadascun d'aquests documents 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,
Santiago Ribas Domingo
Subdirector general de Planificació i Tecnologia

Signat electrònicament

David Prat Soto
Director general d'Infraestructures de Mobilitat

Signat electrònicament