Generalitat de Catalunya
Departament de Territori, Habitatge
i Transició Ecològica
**Direcció General
d'Infraestructures de Mobilitat**

ORDRE D'ESTUDI EI-CIG-26071 i IA-CIG-26071

Condicionament de la C-63 entre els PK 39+645 i 40+910 i de l'N-141e entre els PK 100-140 i 109+330. La Cellera de Ter-Bescanó

L'objecte d'aquest estudi informatiu és l'eixample i el condicionament de l'N-141e i de la C-63 entre la Cellera de Ter i Bescanó.

1. Dades generals

Tipus d'estudi	Estudi informatiu i Estudi d'Impacte Ambiental
Classe d'obra	Millora integral
Subclasse d'obra	Condicionament

Longitud aproximada	10,7 km
Municipis afectats	Anglès, Bescanó, la Cellera de Ter, Sant Julià del Llor i Bonmatí
Comarques	Gironès, Selva
Pressupost previst (PEC amb IVA)	80.000.000,00 €
Òrgan redactor	Infraestructures.cat

Termini de redacció	10 mesos
Lliurament de maqueta	4 setmanes abans del lliurament definitiu

Cal fer informació pública	Sí

Cal fer auditoria de seguretat viària	Sí

Responsable del seguiment del projecte	Antoni Conejero Cárceles

Av. de Josep Tarradellas, 2-6
08029 Barcelona
Tel. 93 495 80 00
territori.gencat.cat

2. Definició de les obres a estudiar

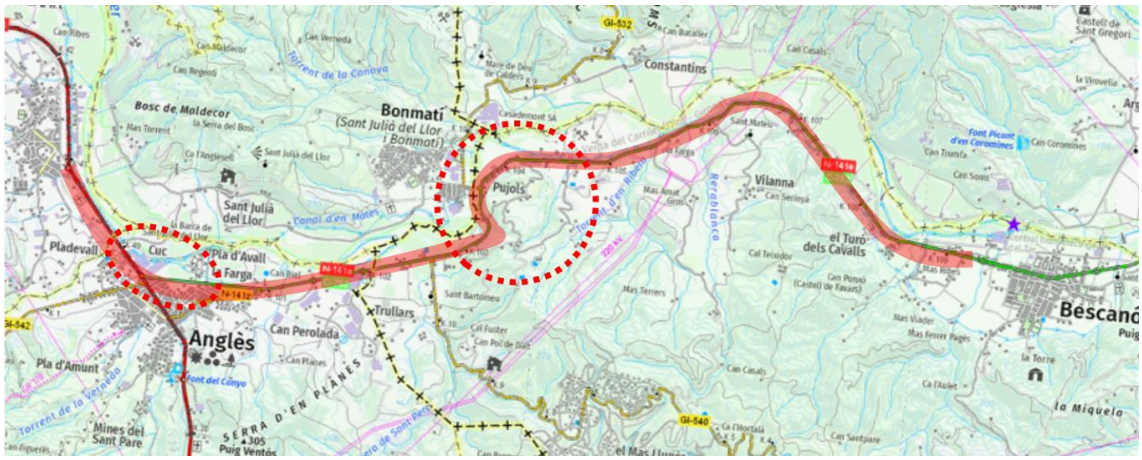
L'objecte d'aquesta actuació és el condicionament del corredor format per les carreteres C-63 i N-141e entre la Cellera de Ter i Bescanó. L'inici de l'àmbit és al PK 40+910 de la C-63, a la rotonda sud de la variant de la Cellera de Ter, i el final és al PK 109+330 de l'N-141e, a la rotonda oest de la travessera de Bescanó.

Es redactarà un estudi d'impacte ambiental a banda i se sotmetrà el document al procés d'avaluació d'impacte ambiental, seguint la Llei 9/2018 que modifica la Llei 21/2013 d'avaluació ambiental.

La solució es basarà en l'eixample de la carretera actual, tot evitant nous traçats en el possible. S'estudiaran, no obstant, diverses alternatives de nou traçat als següents trams:

- Variant entre el PK 40,2 de la C-63 i el PK 100,5 de l'N-141e aproximadament, que eviti el pas per la zona urbana d'Anglès

- Possibilitat d'un nou traçat entre els PK 103 i 104,5 de l'N-141e a la zona urbana de Vilanna. Es tindrà en compte la possibilitat d'un túnel tal i com es contemplava a l'estudi informatiu antecedent EI-AG-03020.



Imatge: En vermell, l'àmbit de l'estudi. Encerclats els àmbits on cal estudiar un nou traçat

Es plantejarà una carretera convencional amb interseccions a nivell de forma general, tot i que puntualment es pot estudiar algun enllaç a diferent nivell.

D'acord amb la revisió del Pla de carreteres de 1995, els paràmetres de disseny corresponen a xarxa comarcal en terreny accidentat i IMD>5000 vehicles/dia, per tant: vp=50 km/h i secció 7/10. No obstant es pot plantejar una velocitat de projecte superior si no en resulta un increment desproporcionat de les obres.

Amb independència de la velocitat de projecte, caldrà assegurar les visibilitats d'aturada d'acord amb la velocitat legal amb què se senyalitzarà la carretera. També es definiran els trams d'avançament en correspondència amb aquesta velocitat legal.

3. Condicionants a tenir en compte

Atès que s'afecta la zona inundable del Ter, caldrà fer la modelització hidràulica corresponent i obtenir el vist i plau de l'ACA de les actuacions que es projectin.

Es farà un estudi de reordenació d'accessos i es generaran nous camins de servei si és necessari. Els camins de servei previstos per canalitzar els accessos a finques agrícoles tindran una amplada mínima trepitjable de 3m si són d'un sol sentit i de 5,5m si són de dos sentits.

Caldrà fer un estudi geotècnic de la zona que permeti obtenir amb suficient detall els desmunts que cal generar amb la nova traça i que poden condicionar molt la solució. Caldrà preveure les actuacions d'estabilització necessàries als talussos existents i en els nous que es generin.

Es preveuran tancaments perimetrals i les obres complementàries per limitar l'accés d'ungulats a les zones amb elevada accidentabilitat, d'acord amb l'Estudi d'identificació dels trams de concentració d'accidents amb animals ungulats (TCAU) de la xarxa de carreteres de la Generalitat de Catalunya vigent durant la redacció de l'estudi, i s'estudiarà estendre-ho a altres zones de l'estudi.

Es tindran en compte els estudis informatius antecedents, malgrat que s'ha plantejat un canvi de concepte respecte la solució d'aquells estudis i que es basava en una via preferent:

- EI-AG-03020: Millora general. Corredor Brugent - Ter. Carreteres C-63 i N-141e. Tram: Amer - Salt
- EI-AG-03020.3: Millora general. Condicionament. Corredor Brugent - Ter. Carretera N-141e, PK 106+200 al 112+000. Tram: Bescanó - Salt

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,
Maria Calix Obensa
Subdirectora general de Projectes i Obres

Signat electrònicament

Ramon Ramírez LLorente
Director general d'Infraestructures de Mobilitat

Signat electrònicament