

ANEJO Nº 1. ANTECEDENTES

ÍNDICE

1. ANEJO Nº 1. ANTECEDENTES	3
1.1. INTRODUCCIÓN	3
1.2. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS	3
1.3. ANTECEDENTES TÉCNICOS	4
1.3.1. PROYECTO DE TRAZADO Y CONSTRUCCIÓN “VARIANTE CONJUNTA DE ALTAFULLA Y TORREDEMBARRA”, CLAVE: 23-T-2830	5
1.3.1.1. Orden de Estudio	5
1.3.1.2. Objeto del proyecto	5
1.3.2. PROYECTO DE LIQUIDACIÓN “VARIANTE CONJUNTA DE ALTAFULLA Y TORREDEMBARRA”, CLAVE: 23-T-2830.....	6
1.3.2.1. Antecedentes y objeto	6
1.3.3. ESTUDIO INFORMATIVO	6
1.3.3.1. Orden de Estudio	6
1.3.3.2. Objeto del estudio.....	6
1.3.3.3. Información Pública y Modificaciones	6
1.3.3.4. Aprobación.....	7
1.3.4. DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL	7
1.3.4.1. Introducción.....	7
1.3.4.2. Consideraciones.....	7
1.3.5. PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN “SEGUNDO CINTURÓN DE TARRAGONA N-340 / A-7 DE CÁDIZ Y GIBRALTAR A TARRAGONA. PPKK: 1.162,76 AL 1.172,46. TRAMO: VARIANTE DE TARRAGONA – VARIANTE DE ALTAFULLA – TORREDEMBARRA”. CLAVE 48-T-3190.	9
1.3.5.1. Antecedentes	9
1.3.5.2. Descripción del Proyecto.....	9
1.3.6. PROYECTO DE LIQUIDACIÓN “SEGUNDO CINTURÓN DE TARRAGONA N-340 / A-7 DE CÁDIZ Y GIBRALTAR A TARRAGONA. PPKK: 1.162,76 AL 1.172,46. TRAMO: VARIANTE DE TARRAGONA – VARIANTE DE ALTAFULLA – TORREDEMBARRA”. CLAVE 48-T-3190.	9
1.3.7. PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE NUEVA ROTONDA EN EL ENLACE DE ALTAFULLA, PK 232+200 DE LA AUTOPISTA AP-7 (LA JONQUERA – SALOU).	9
1.3.7.1. Antecedentes	9
1.3.7.2. Descripción del Proyecto.....	10
1.3.8. PROYECTO DE TRAZADO “AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO A-7. TRAMO: LA MORA – LA POBLA DE MONTORNÉS”, DE CLAVE T2-T-3750, REDACTADO EN AGOSTO DE 2015.	10
1.3.9. PROYECTO DE TRAZADO “AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO A-7. TRAMO: LA MORA – LA POBLA DE MONTORNÉS”, DE CLAVE T2-T-3750, REDACTADO EN JULIO DE 2016.....	11
1.3.1. PROYECTO DE TRAZADO “AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO A-7. TRAMO: LA MORA – LA POBLA DE MONTORNÉS”, DE CLAVE T2-T-3750, REDACTADO EN MAYO DE 2017.....	11
1.3.2. CONSIDERACIONES POSTERIORES	12
1.4. ANÁLISIS ORDEN DE ESTUDIO	12
1.4.1. ORDEN DE ESTUDIO ENERO 2010.....	12
1.4.2. MODIFICACIÓN ORDEN DE ESTUDIO MAYO 2016	13
APÉNDICE Nº 1. PLANOS PROYECTO TRAZADO VARIANTE CONJUNTA ALTAFULLA Y TORREDEMBARRA. CLAVE: 23-T-2830.....	15
APÉNDICE Nº 2. PLANOS PROYECTO LIQUIDACIÓN VARIANTE CONJUNTA ALTAFULLA Y TORREDEMBARRA. CLAVE: 23-T-2830.....	16
APÉNDICE Nº 3. PLANOS ALTERNATIVAS ESTUDIO INFORMATIVO. CLAVE: EI1-T-09.....	17
APÉNDICE Nº 4. PLANOS DOCUMENTO COMPLEMENTARIO AL TRAMO B DEL ESTUDIO INFORMATIVO.....	18
APÉNDICE Nº 5. RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN ESTUDIO INFORMATIVO.....	19
APÉNDICE Nº 6. PLANOS ALTERNATIVA “A” SELECCIONADA EN EL “TRAMO A” DEL ESTUDIO INFORMATIVO.	22
APÉNDICE Nº 7. DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL CORRESPONDIENTE AL ESTUDIO INFORMATIVO	23
APÉNDICE Nº 8. PLANOS PROYECTO CONSTRUCCIÓN SEGUNDO CINTURÓN DE TARRAGONA. CLAVE: 48-T-3190	32
APÉNDICE Nº 9. PLANOS PROYECTO LIQUIDACIÓN SEGUNDO CINTURÓN DE TARRAGONA. CLAVE: 48-T-3190.	33
APÉNDICE Nº 10. PLANOS PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN NUEVA ROTONDA EN EL ENLACE DE ALTAFULLA, PK 232+200 DE LA AUTOPISTA AP-7 (LA JONQUERA – SALOU).	34
APÉNDICE Nº 11. PLANOS PROYECTO DE TRAZADO “AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO A-7. TRAMO: LA MORA – LA POBLA DE MONTORNÉS”, DE CLAVE T2-T-3750, REDACTADO EN AGOSTO DE 2015.	35
APÉNDICE Nº 12. PLANOS PROYECTO DE TRAZADO “AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO A-7. TRAMO: LA MORA – LA POBLA DE MONTORNÉS”, DE CLAVE T2-T-3750, REDACTADO EN JULIO DE 2016.....	36
APÉNDICE Nº 13. PLANOS PROYECTO DE TRAZADO “AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO A-7. TRAMO: LA MORA – LA POBLA DE MONTORNÉS”, DE CLAVE T2-T-3750, REDACTADO EN MAYO DE 2017.	37
APÉNDICE Nº 14. ORDEN DE ESTUDIO.....	38
APÉNDICE Nº 15. MODIFICACIÓN ORDEN DE ESTUDIO.....	41

1. ANEJO Nº 1. ANTECEDENTES

1.1. INTRODUCCIÓN

En el presente anejo se recoge y analiza toda la información y documentación disponible relacionada con la redacción del Proyecto de Trazado T2-T-3750 "Autovía del Mediterráneo A-7. Tramo: La Mora – La Pobra de Montornés" que por su contenido supone influencia en la elaboración del mismo.

Dentro del conjunto de antecedentes se ha procedido a la descripción por niveles, cuyo contenido ha sido el siguiente:

- Administrativos. En este nivel se establece la secuencia cronológica de los aspectos administrativos previos, finalizados con la firma del contrato entre el Órgano de Gestión y el consultor. El documento principal es el Pliego de Prescripciones Particulares, en el que se describen los trabajos y se fijan las condiciones técnicas para la redacción del Proyecto.
- Técnicos. Este nivel hace referencia a la documentación administrativa reglada de contenido fundamentalmente técnico, y que se conoce genéricamente bajo el nombre de Estudios de Carreteras. Entre los más importantes, se han consultado Estudios Informativos, Anteproyectos, Proyectos de Construcción y Proyectos de Liquidación, que puedan presentar influencia en el diseño del tramo de autovía que nos ocupa.

1.2. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

Con fecha 11 de Abril de 1.994 la Dirección General de Carreteras autorizó la redacción del Proyecto de Trazado y Construcción "Variante Conjunta de Altafulla y Torredembarra", de clave 23-T-2830, como consecuencia de la problemática generada por el paso de la carretera N-340 por el núcleo urbano de las localidades de Altafulla y Torredembarra.

Con fecha diciembre de 1995 se redactó en Barcelona por la UTE integrada por Ingeniería del trazado S.L. y Gabinete de control y Proyectos s.a., el Proyecto de Construcción "Carretera N-340, de Cádiz y Gibraltar a Barcelona. Variante conjunta de altafulla y Torredembarra. PK 1.171,0 al PK 1.179,30.

El proyecto fue aprobado técnicamente por la Dirección General de Carreteras el 17 de diciembre de 1996, sirviendo de base para la licitación de las obras.

Con fecha 21 de abril de 1998 se publica en el BOE la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes por la que se anuncia la adjudicación de obras del Expediente 23-T-2830-11.17/97 correspondientes a la "Variante Conjunta de Altafulla y Torredembarra", a la empresa Huarte S.A, finalizando las obras en diciembre de 2000.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña con fecha 15 de septiembre de 1999 autorizó la Orden de Estudio para la redacción del Estudio Informativo de clave EI-T-09 "Autovía A-7. Carretera N-340. PPKK. 1172 al 1210. Tramo: Inicio de la Variante de Altafulla y Torredembarra – Variante de Santa Margarida i Els Monjos" de clave EI-1-T-09.

Siendo el objeto dicho Estudio Informativo la definición, análisis, valoración y comparación de las posibles soluciones para la variante de la carretera N-340, entre La Mora en la provincia de Tarragona y Sant Cugat Sesgarrigues en la provincia de Barcelona, teniendo en cuenta los diversos aspectos que influyen en el análisis comparativo de las diferentes soluciones, con la finalidad de permitir la selección más adecuada.

Con fecha 28 de diciembre de 2000 fue adjudicado el contrato de consultoría y asistencia para la redacción del mismo a la empresa Ibering-Idasa y redactado en julio de 2002, resultando como alternativa seleccionada la A1+B2+C3.

Con fecha 22 de febrero de 2005 se publica en el BOE el anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña sobre Información Pública. Estudio Informativo y Estudio de Impacto Ambiental "N-340 de Cádiz a Barcelona pp.kk. 1.172 a 1.220,5. Autovía. Tramo: Inicio Variante de Altafulla y Torredembarra-Final Variante de Vilafranca del Penedès" de Clave: EI-1-T-09. Provincias de Barcelona y Tarragona.

La Dirección General de Carreteras de la Generalitat de Catalunya, durante el periodo de información pública del citado estudio, presentó en mayo de 2005 las correspondientes alegaciones. Para ello redactó un Documento Complementario al Estudio Informativo, analizando y comparando en el Tramo B dos nuevos trazados B4 y B5, seleccionando este último como más adecuado.

Dicho Documento Complementario se somete nuevamente a Información Pública, a través del anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado de Cataluña sobre Información Pública. "Documento Complementario: Estudio Informativo y Estudio de Impacto Ambiental N-340 de Cádiz a Barcelona, pp.kk. 1.172 a 1.220,5. Autovía. Tramo: Inicio Variante de Altafulla y Torredembarra-Final Variante de Vilafranca del Penedés". Clave: EI-1-T-09, Provincias de Barcelona y Tarragona, publicado en el BOE con fecha 3 de octubre de 2006.

A Través de la Resolución de 4 de noviembre de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, se formula Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto "N-340 de Cádiz a Barcelona puntos kilométricos 1172 al 1220,50. Tramo Inicio Variante de Altafulla y Torredembarra-Variante de Santa Margarida i els Monjos- Final de la Variante de Vilafranca del Penedés".

La Dirección General de Políticas Ambientales y de Sostenibilidad de la Generalitat consideró adecuado desarrollar en el proyecto de construcción la alternativa valorada con menor impacto ambiental por el estudio de impacto ambiental del documento complementario, la alternativa B2.

Tras el análisis de la Información Pública, el promotor indica que, partiendo del hecho de que las diferencias contemplativas entre las alternativas B4 y B5 en el análisis multicriterio no eran

significativas, consideró oportuno modificar la selección final de alternativa, eligiendo la alternativa B4 en lugar de la B5, seleccionada en el Documento Complementario expuesto a Información Pública.

El informe de las alegaciones correspondiente a sendas informaciones públicas, junto con el Estudio Informativo y el Documento Complementario se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental en Junio del 2007.

El 13 de Noviembre de 2007, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solita a la Dirección General de Políticas Ambientales y de Sostenibilidad e la Generalitat de Catalunya, informe sobre la alternativa seleccionada por el promotor tras la segunda Información Pública: A1+B4+C3. Esta Dirección General emite un informe favorable, el 5 de Marzo de 2008, sobre la alternativa valorada con menor impacto ambiental: A-autopista+B2+C3.

Posteriormente, el 3 de Junio de 2008, se recibe un nuevo informe de la citada Dirección General en el que indica que considera prioritaria la selección de la alternativa B2, dado que los impactos globales eran menores. La alternativa B4 atraviesa una zona definida de especial protección según el anteproyecto del Plan Territorial Parcial del Campo de Tarragona.

El 26 de Noviembre del 2008, la Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental solicita al promotor información complementaria correspondiente a la alternativa propuesta A1+B4+C3, relativa a estudio acústico y propuesta de medidas de atenuación del ruido necesarias, propuesta de ubicación instalaciones auxiliares, préstamos y vertederos, medidas preventivas y correctoras para garantizar la permeabilidad de la vía así como medidas complementarias de control de erosión e integración paisajística.

El 13 de Marzo de 2009, la Dirección General de Carreteras remite a la Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental la información complementaria solicitada. Por otro lado indica que considera necesario modificar la alternativa propuesta para el tramo B, que pasaría a ser B2 desde el inicio de este tramo hasta el PK 210+000 y B4 hasta el final del tramo B, con lo que la solución finalmente propuesta era la: A1-B2/B4-C3.

Tras el largo período de Información Pública finalmente, con fecha 7 de enero de 2010 se publica en el BOE Anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña sobre Resolución de la Secretaria de Estado de Planificación e Infraestructuras por la que se aprueba el expediente de Información Pública y Definitivamente el Estudio Informativo de clave EI- 1- T- 09 "Autovía A-7. Carretera N-340. PPKK. 1172 al 1220,50. Tramo: inicio de Variante de Altafulla y Torredembarra-Variante de Santa Margarida y els Monjos-final Variante de Vilafranca del Penedès". De las diferentes soluciones planteadas en el estudio la aprobación se da a la alternativa A1-B2-C3.

A través de la Resolución de la Dirección General de Carreteras, de 19 de enero de 2010, se autoriza la Orden de Estudio del Proyecto de Trazado y Construcción "Autovía del Mediterráneo A-7. Tramo: La Mora – La Poble de Montornés", de clave T2/12-T-3750.

El objeto del proyecto consiste en el desarrollo de la solución seleccionada en la aprobación definitiva del estudio informativo EI1-T-09 "Autovía A-7. Tramo: inicio de Variante de Altafulla y Torredembarra-Variante de Santa Margarida y els Monjos", para el tramo La Mora – La Poble de Montornés.

En base a la citada orden de estudio, con fecha agosto de 2015, se redacta el proyecto de trazado en el que se incorporan modificaciones respecto a la solución seleccionada en el estudio informativo que suponen un incremento importante respecto al presupuesto de las obras establecido en la orden.

Por lo anterior, la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña emite un informe en el que se solicita una modificación de la Orden de Estudio.

Mediante Resolución de la Dirección General de Carreteras, de 31 de mayo de 2016, se autoriza Modificación de la Orden de Estudio del Proyecto de Trazado y Construcción "Autovía del Mediterráneo A-7. Tramo: La Mora – La Poble de Montornés", de clave T2/12-T-3750.

1.3. ANTECEDENTES TÉCNICOS

Las actuaciones y documentos que, por su contenido y fecha pueden considerarse como antecedentes técnicos del presente Proyecto de Trazado T2-T-3750 "Autovía del Mediterráneo A-7. Tramo: La Mora – La Poble de Montornés" son los siguientes:

- Proyecto de Trazado y Construcción "Variante Conjunta de Altafulla y Torredembarra", de clave 23-T-2830.
- Proyecto de Liquidación "Variante Conjunta de Altafulla - Torredembarra. N-340 de Cádiz y Gibraltar a Barcelona. PPKK. 1.171,5 al 1.179,3. Tramo: Altafulla – Torredembarra". Clave 23-T-2830.
- Estudio Informativo de la "Autovía N-340. Tramo: Inicio de la Variante de Altafulla y Torredembarra – Variante de Santa Margarida i Els Monjos – Final de la Variante de Vilafranca del Penedès". Clave: EI1-T-09.
- Declaración de Impacto Ambiental del "Proyecto N-340 de Cádiz a Barcelona puntos kilométricos 1172 al 1220,50. Tramo: : Inicio de la Variante de Altafulla y Torredembarra - Variante de Santa Margarida i Els Monjos – Final de la Variante de Vilafranca del Penedès".
- Proyecto de Construcción "Segundo Cinturón de Tarragona N-340 / A-7 de Cádiz y Gibraltar a Tarragona. PPKK: 1.162,76 al 1.172,46. Tramo: Variante de Tarragona - Variante de Altafulla – Torredembarra". Clave 48-T-3190.

- Proyecto de Liquidación Construcción “Segundo Cinturón de Tarragona N-340 / A-7 de Cádiz y Gibraltar a Tarragona. PPKK: 1.162,76 al 1.172,46. Tramo: Variante de Tarragona – Variante de Altafulla – Torredembarra”. Clave 48-T-3190.
- Proyecto de Construcción de nueva rotonda en el enlace de Altafulla, PK 232+200 de la autopista AP-7 (La Jonquera – Salou).
- Proyecto de Trazado “Autovía del Mediterráneo A-7. Tramo: La Mora – La Pobla de Montornés”, de clave T2-T-3750, redactado en agosto de 2015.
- Proyecto de Trazado “Autovía del Mediterráneo A-7. Tramo: La Mora – La Pobla de Montornés”, de clave T2-T-3750, redactado en julio de 2016.
- Proyecto de Trazado “Autovía del Mediterráneo A-7. Tramo: La Mora – La Pobla de Montornés”, de clave T2-T-3750, redactado en mayo de 2017.

A continuación se realiza un análisis de cada uno de los antecedentes técnicos citados.

1.3.1. PROYECTO DE TRAZADO Y CONSTRUCCIÓN “VARIANTE CONJUNTA DE ALTAFULLA Y TORREDEMBARRA”, CLAVE: 23-T-2830

1.3.1.1. Orden de Estudio

Con fecha 11 de Abril de 1.994 se autorizó por parte de la Dirección General de Carreteras la redacción del Proyecto de Trazado y Construcción de la Variante Conjunta de Altafulla - Torredembarra.

Con fecha 3 de Abril de 1.995, la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña remitió una propuesta para la modificación de la Orden de Estudio original motivada por un cambio de trazado solicitado por el Ayuntamiento de Tarragona para contemplar los accesos de la carretera a la urbanización de La Mora.

La Rectificación de la Orden de Estudio fue remitida el 8 de Mayo de 1.995.

1.3.1.2. Objeto del proyecto

El trazado original de la carretera N-340 discurría por las travesías de las poblaciones de Altafulla y Torredembarra, produciéndose constantes retenciones debido a los semáforos y a las intensidades de tráfico especialmente agravadas en épocas de verano y fines de semana en los que se producía un aumento de tráfico en su mayor parte tráfico de paso, lo cual, justificaba la necesidad de construcción de una variante de la carretera que desarrollara el trazado fuera de las poblaciones afectadas y en consecuencia alejara el tráfico de los núcleos urbanos.

La carretera proyectada disponía de una única calzada con dos carriles de 3,5 m, uno para cada sentido de circulación y arcenes de 2,5 m de anchura en una longitud aproximada de nueve kilómetros entre los pp.kk 1.171+000 y 1.179+300.

La variante se iniciaba en el término municipal de Tarragona, en la zona de Tamarit de Mar, previamente a la Urbanización de La Mora, situándose de forma contigua a la autopista AP-7 en las proximidades del área de servicio El Médol.

En el proycto se definían los siguientes enlaces:

- Accesos a la urbanización de La Mora PK 0+440. El enlace resuelve todos los movimientos entre la variante y la Avenida del Mediterrani (acceso a la urbanización) mediante la disposición de un enlace tipo diamante. Las intersecciones entre los ramales y el vial secundario (Avda. del Mediterrani), se resuelven mediante dos glorietas de reducido diámetro, dando lugar a una disposición del enlace tipo pesa.

El encaje del enlace está condicionado por la presencia de la autopista AP-7, la línea de ferrocarril, el área de servicio de la autopista (Médol), los servicios existentes y la propia zona urbanizada, configurando todo ello uno de las áreas de paso más angostas de todo el desarrollo de la variante.

- Intersección de acceso al camping en el PK 0+200
- En el P.K. 2+400 se ha previsto la construcción del enlace con la carretera local de la Nou de Gaià T-202 mediante la disposición de un enlace tipo diamante que conecta la carretera secundaria T-202 con el tronco de la variante.
- En el P.K. 4+200 se ha proyectado un enlace tipo trompeta para enlazar la localidad de Altafulla con la variante por el norte.
- En el PK 5+300 se ha previsto un enlace del tipo diamante permitiendo todos los movimientos entre la autopista AP-7, la Variante y la carretera T-213. Dado el número elevado de puntos de conflicto que se plantean en este enlace y teniendo en cuenta que hay que dar prioridad total al paso del tronco de la variante se ha decidido implantar una glorieta, de manera que el tronco la atraviesa diametralmente, mientras que todos los demás movimientos se resuelven en la glorieta.
- Enlace con la carretera de la Pobla de Montornés (carretera T-210), a la altura del PK 7+450 mediante un enlace de tipo diamante. En este caso se trata de una glorieta.
- En el P.K. 8+700 la variante finaliza mediante un enlace del tipo trompeta, que conecta con la actual carretera N-340.

En el Apéndice N° 1 se adjuntan los planos en planta del trazado previsto en el Proyecto “Variante Conjunta de Altafulla y Torredembarra”.

1.3.1.2 Aprobación del proyecto

El citado proyecto fue aprobado por la Dirección General de Carreteras el 17 de diciembre de 1996, sirviendo de base para la licitación de las obras.

1.3.2. PROYECTO DE LIQUIDACIÓN “VARIANTE CONJUNTA DE ALTAFULLA Y TORREDEMBARRA”, CLAVE: 23-T-2830

1.3.2.1. Antecedentes y objeto

Las obras a las que se refiere el Proyecto “Variante conjunta de altafulla y Torredembarra” fueron adjudicadas el 9 de marzo de 1998 a la empresa Huarte S.A, firmándose el 20 de abril de 1998 el Acta de Comprobación del Replanteo.

En dicha Acta se hace constar que al objeto de resolver las alegaciones presentadas por Acesa se determina modificar el trazado. Del mismo modo se expone que tras las indicaciones de los alcaldes de los municipios afectados es necesario modificar los enlaces previstos en el proyecto original en La Mora, La Riera y Torredembarra.

Con fecha 18 de mayo de 1999 la Dirección General de Carreteras autoriza la redacción del Proyecto Modificado Nº1. En dicho proyecto se contemplan los siguientes enlaces: glorieta elevada en el enlace La Mora, diamantes en pesas en los enlaces La Riera y Altafulla Norte, glorieta elevada en el enlace Torredembarra, glorieta deprimida en el enlace La Pobra y glorieta a nivel para dar continuidad a la carretera N-340.

En el Apéndice Nº 2 se adjuntan los planos en planta del Proyecto de Liquidación “Variante Conjunta de Altafulla y Torredembarra”.

1.3.3. ESTUDIO INFORMATIVO

1.3.3.1. Orden de Estudio

La Dirección General de Carreteras emitió con fecha 9 de Marzo de 1994 la Orden de Estudio del Estudio informativo EI1-T-09 “ Autovía N-340. Tramo: Inicio de la Variante de Altafulla y Torredembarra – Variante de Santa Margarida i Els Monjos – Final de la Variante de Vilafranca del Penedés”.

1.3.3.2. Objeto del estudio

El objeto del Estudio Informativo es la definición, análisis, valoración y comparación de las posibles soluciones para la variante de la N-340, entre La Mora en la provincia de Tarragona, y Sant Cugat Sesgarrigues en la provincia de Barcelona, teniendo en cuenta los diversos aspectos que influyen en el análisis comparativo de dichas soluciones, con la finalidad de permitir la selección más adecuada.

El Estudio Informativo divide la zona de actuación en tres tramos:

- Tramo A: La Mora – El Vendrell. Se plantean tres alternativas: A1, A2 y A-autopista
- Tramo B: El Vendrell – Santa Margarida i Els Monjos. Se plantean cuatro alternativas: B1,B2,B3 y B-autopista.

- Tramo C: Santa Margarida i Els Monjos – San Cugat Sesgarrigues. Se plantean tres alternativas: C1, C2 y C3.

Tras el análisis multicriterio correspondiente, resultó como alternativa seleccionada la Alternativa A1B2C3.

En el Apéndice Nº 3, se incluyen los planos de conjunto de las alternativas, y el de planta de la opción seleccionada para el tramo que afecta al proyecto.

1.3.3.3. Información Pública y Modificaciones

Durante el período de Información Pública se produjeron diversas alegaciones de especial relevancia en el Tramo B que dilataron el proceso hasta su aprobación final en 2009.

A continuación, se resume el desarrollo del proceso de Información Pública, alegaciones y posteriores modificaciones.

La Direcció General de Carreteres de la Generalitat de Catalunya presentó en mayo de 2005 las correspondientes alegaciones al mismo, redactando un Documento Complementario, en el cual, se analizaban y comparaban en el Tramo B del Estudio Informativo el trazado seleccionado anteriormente (B2) con dos nuevos trazados B4 y B5 (resulta ser una combinación de las alternativas B2 y B4), resultando como alternativa seleccionada la Alternativa B5.

En el Apéndice Nº 4 se adjuntan planos en planta del Documento Complementario para el tramo B.

El Documento Complementario al Estudio Informativo se expone a Información Pública en Octubre del 2006.

La Dirección General de Políticas Ambientales y de Sostenibilidad de la Generalitat considera adecuado desarrollar en el proyecto constructivo la alternativa valorada con menor impacto ambiental en el estudio de impacto ambiental del Documento Complementario, es decir la alternativa B2.

Tras el análisis de la Información Pública, el promotor indica que, partiendo del hecho de que las diferencias contemplativas entre las alternativas B4 y B5 en el análisis multicriterio no son significativas, considera oportuno modificar la selección final de alternativa, eligiendo la alternativa B4 en lugar de la B5, seleccionada en el Documento Complementario expuesto a Información Pública.

El informe de las alegaciones correspondiente a sendas Informaciones Públicas, junto con el Estudio Informativo y el Documento Complementario se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente en Junio de 2007.

El 13 de Noviembre de 2007, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solita a la Dirección General de Políticas Ambientales y de Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña,

informe sobre la alternativa seleccionada por el promotor tras la segunda Información pública: A1+B4+C3. Esta Dirección General emite un informe favorable, el 5 de Marzo de 2008, sobre la alternativa valorada con menor impacto ambiental: A-autopista+B2+C3.

Seguidamente, el 3 de Junio de 2008, se recibe un nuevo informe de la citada Dirección General en el que indica que considera prioritaria la selección de la alternativa B2, dado que los impactos globales son menores. La alternativa B4 atraviesa una zona definida de especial protección según el anteproyecto del Plan Territorial Parcial del Campo de Tarragona.

El 26 de Noviembre del 2008, la Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental solicita al promotor información complementaria correspondiente a la alternativa propuesta A1+B4+C3, relativa a estudio acústico y propuesta de medidas de atenuación del ruido necesarias, propuesta de ubicación instalaciones auxiliares, préstamos y vertederos, medidas preventivas y correctoras para garantizar la permeabilidad de la vía así como medidas complementarias de control de erosión e integración paisajística.

El 13 de Marzo de 2009, la Dirección General de Carreteras remite a la Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental la información complementaria solicitada. Por otro lado indica que, revisada de nuevo toda la documentación generada en la tramitación del expediente, considera necesario modificar la alternativa propuesta para el tramo B, que pasaría a ser B2 desde el inicio de este tramo hasta el PK 210+000 y B4 hasta el final del tramo B, con lo que la solución finalmente propuesta es: A1-B2/B4-C3.

1.3.3.4. Aprobación

Con fecha 1 de diciembre de 2009, la Secretaria del Estado de Planificación e Infraestructuras emite resolución por la que se aprueba el Expediente de Información Pública y Aprobación Definitiva del Estudio Informativo de clave EI1-T-09 "Autovía N-340. Tramo: Inicio de la Variante de Altafulla y Torredembarra – Variante de Santa Margarida i Els Monjos – Final de la Variante de Villafranca del Penedés".

En el texto de la aprobación, se indica que la alternativa a desarrollar en los sucesivos proyectos de construcción, será la denominada A1-B2/B4-C3 resultante del Estudio Informativo y su Documento Complementario, consistiendo en una autovía de 50,058 km de longitud con un Presupuesto Base de Licitación de 236,68 millones de euros.

En el texto de la aprobación se indica que en los proyectos que desarrollen la alternativa seleccionada se tendrán en cuenta las siguientes prescripciones.

1. Las establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental de 4 de noviembre de 2009.
2. Se mantendrán los contactos oportunos con ADIF y RENFE.
3. Se analizará la conveniencia de los nuevos pasos transversales solicitados y las modificaciones de los previstos cuando se ajuste al perfil de la autovía.

4. Se atenderán las modificaciones puntuales de trazado solicitadas por particulares siempre que no se afecte a terceros.
5. Se estudiará la solución glorieta en el acceso a Roda de Bará.
6. El proyecto garantizará los itinerarios peatonales en colaboración con las administraciones locales afectadas.
7. Se repondrán todos los servicios y caminos afectados de acuerdo con los municipios y cámaras agrarias afectadas.

En el Apéndice Nº 5, se incluye copia de la Resolución de Aprobación del Estudio Informativo.

En el presente proyecto se desarrolla la Alternativa A1 seleccionada en el Estudio Informativo para el Tramo A entre los enlaces de La Mora y Torredembarra , cuyos planos se adjuntan en el Apéndice Nº 6, por tanto, la prescripción cinco está fuera del ámbito de actuación del proyecto.

1.3.4. DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

1.3.4.1. Introducción

La Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto "N-340 de Cádiz a Barcelona puntos kilométricos 1172 al 1220,50. Tramo: Inicio de la Variante de Altafulla y Torredembarra – Variante de Santa Margarida i Els Monjos – Final de la Variante de Villafranca del Penedés", fue formulada por la Secretaría de Estado de Cambio Climático mediante Resolución de 4 de noviembre de 2009, siendo publicada en el Boletín Oficial del Estado el 23 de noviembre de 2009.

1.3.4.2. Consideraciones

En lo referente al tramo afectado por el presente proyecto (el tramo A), la Declaración de Impacto Ambiental considera que entre las distintas alternativas, la A-autopista es la mejor desde el punto de vista ambiental, puesto que no supone la creación de un nuevo corredor. Para las alternativas A1 y A2, les atribuye un impacto global moderado, siendo superior en el caso de la alternativa A2.

Para el total del corredor la opción ambientalmente más adecuada sería la compuesta por las alternativas A-autopista+B-autopista+C3. No obstante, esta alternativa fue descartada por el promotor debido al riesgo de colapso a largo plazo sin posibilidad de ampliación de nuevos carriles. En el análisis multicriterio del Estudio Informativo considerando criterios económicos, funcionales y medioambientales, el promotor elige la solución compuesta por las alternativas A1+B2+C3, siendo ésta finalmente la alternativa sobre la que se ha emitido la declaración de impacto, con las medidas y condiciones que se enumeran a continuación:

Condiciones generales

1. Impacto sobre la geomorfología y edafología:

- Los vertederos contarán con un plan de restauración, que incluirá la revegetación, restauración ecológica e integración paisajística, y, en cuanto a zonas admisibles, siempre que sea posible, se utilizarán superficies dentro de la misma plataforma o enlaces propuestos.
- La pendiente de desmontes y terraplenes será inferior a 3H:2V, siempre que sea técnicamente viable, con objeto de evitar el atrincheramiento y favorecer la revegetación.
- Para asegurar la estabilidad se procederá a la revegetación de todos los terraplenes de más de 2 metros, incorporando a los de menor altura la tierra vegetal extraída. Si están situados en zonas de pasos de fauna o interés serán revegetados los de cualquier altura. Los desmontes con pendiente superior a 1H:1V, se dotarán de una manta orgánica de paja y coco para evitar la erosión y mejorar su estabilidad.

2. Impacto sobre la hidrología

- Se instalarán diferentes estructuras de control de aguas salientes (en los parques de maquinaria, plantas de hormigón, de aglomerado asfáltico, etc.) con objeto de contener los posibles vertidos contaminantes.

3. Impactos sobre la vegetación

- Se delimitarán de forma precisa las zonas que se verán afectadas por la infraestructura e instalaciones auxiliares, evitándose las masas arbustivas y arbóreas, se restituirá la vegetación en las zonas afectadas mediante la plantación de especies autóctonas. Los taludes de desmonte y terraplén serán objeto de restauración.

4. Impactos sobre la fauna

- Instalación de pasos de fauna con objeto de minimizar el efecto barrera de la infraestructura, adecuación de estructuras transversales para drenaje y pasos inferiores de carreteras locales y caminos para ser utilizados como pasos de fauna, prevención de atropellos de animales mediante la instalación de cerramientos especiales y dispositivos de salida de animales.

5. Impactos sobre el paisaje

- Aunque el tramo A genera un impacto moderado sobre el paisaje debido a que el trazado se desarrolla sobre una infraestructura ya existente se deberán incorporar medidas preventivas sobre geomorfología, edafología y vegetación.

6. Impactos sobre el medio socioeconómico

- Durante la redacción del proyecto de trazado, proyecto de construcción y del plan de obra, se adoptarán las medidas necesarias (variación de la rasante, inclusión de otras medidas antiruido convencionales o específicas) para evitar que se superen los valores objetivo de impacto acústico señalados por la legislación vigente durante la fase de construcción y explotación. El programa de vigilancia ambiental contempla un seguimiento de los niveles de ruido, principalmente en las zonas habitadas próximas al trazado, que deberá seguirse durante la obra.
- En cuanto a la permeabilidad territorial, el proyecto garantizará la reposición de los servicios, viales e infraestructuras afectadas por el mismo, en coordinación con las administraciones y ayuntamientos afectados, manteniendo la permeabilidad territorial.

7. Impactos sobre el patrimonio cultural

- Previo al inicio de las obras, se realizará una prospección arqueológica y paleontológica del trazado propuesto, las posibles áreas de préstamos y vertederos, zonas auxiliares y caminos de acceso, con objeto de identificar nuevos yacimientos y evitar la afección a los ya conocidos.
- Los resultados de dichas prospecciones se tendrán en cuenta durante la fase de redacción del Proyecto de Trazado para el diseño de la actuación. El proyecto incluirá en su Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares las medidas de control de la obra que se concluyan como resultado de las prospecciones.
- A la vista del resultado de la prospección, se propondrán las medidas preventivas y correctoras necesarias para la protección del patrimonio arqueológico y paleontológico; control y seguimiento arqueológico de los movimientos de tierras e intervención arqueológica sobre los yacimientos afectados.

Condiciones específicas

1. El proyecto de construcción deberá incluir un plan de extinción y prevención de incendios para los periodos de ejecución de las obras y funcionamiento de la autovía, según la normativa vigente, Decretos 64/1995 y 130/1998 de la Generalitat de Catalunya, y Real Decreto Ley 11/2005.
2. El diseño de los pasos de fauna y del cerramiento perimetral en el proyecto constructivo se realizará de acuerdo con las prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales del Ministerio de Medio Ambiente (2006), y, durante la fase operativa del plan de vigilancia ambiental, las prescripciones técnicas para el seguimiento y la evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera en las infraestructuras de transporte del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (2008).

3. El proyecto constructivo incluirá un estudio de ruido, que permita determinar los niveles sonoros que se producirán durante la fase de explotación, especialmente en las partes del trazado próximas a núcleos de población. En caso de superarse los niveles permitidos por la legislación vigente, se deberán adoptar las medidas correspondientes, como instalación de pantallas acústicas, muros de tierra revegetados y/o la utilización de pavimentos absorbentes acústicos.
4. En cuanto a las afecciones sobre el patrimonio cultural, se deberán cumplir las especificaciones recogidas en la Ley 9/1993 del Patrimonio Cultural Catalán, y el Decreto 78/2002 del Reglamento de protección del patrimonio arqueológico y paleontológico.
5. En la ejecución del proyecto se deberá fomentar el uso de betunes modificados con caucho y/o betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso de acuerdo con la disposición adicional segunda del Real Decreto 1619/2005, la Orden Circular 21/2007 de la Dirección General de Carreteras y la Orden Ministerial 891/2004 del Ministerio de Fomento.

Especificaciones para el seguimiento ambiental

1. Se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos.
2. Se designará un responsable del seguimiento y vigilancia ambiental, que, además de encargarse del cumplimiento y eficacia de las medidas preventivas y correctoras propuestas, habrá de presentar un registro del seguimiento de las incidencias que pudiesen producirse, ante los organismos competentes, así como proponer nuevas medidas a adoptar si procede.
3. Durante la fase de las obras, el promotor deberá explicitar en los carteles anunciadores de las obras, el BOE en el que se haya publicado la Declaración de Impacto Ambiental.

En el Apéndice Nº 7, se incluye copia de la Declaración de Impacto Ambiental.

1.3.5. PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN “SEGUNDO CINTURÓN DE TARRAGONA N-340 / A-7 DE CÁDIZ Y GIBRALTAR A TARRAGONA. PPKK: 1.162,76 AL 1.172,46. TRAMO: VARIANTE DE TARRAGONA – VARIANTE DE ALTAFULLA – TORREDEMBARRA”. CLAVE 48-T-3190.

1.3.5.1. Antecedentes

Con fecha 14 de abril de 2000, la Subdirección General de Planificación de la Dirección General de Carreteras emite la Orden de Estudio para la redacción del Proyecto de Construcción “Segundo Cinturón de Tarragona” de clave 48-T-3190.

1.3.5.2. Descripción del Proyecto

En el proyecto consiste en la definición de un tramo de autovía de longitud aproximada 9,3 kilómetros que abandona el trazado de la actual carretera N-340 y se aproxima a la autopista AP-7 aprovechando su corredor.

La actuación se inicia en las proximidades de La Pedrera en Tarragona y finaliza en La Mora, punto de conexión con las obras definidas en el presente proyecto donde conecta con la variante de Altafulla y Torredembarra

En el proyecto se contemplan los siguientes enlaces: Loreto (diamante en pesas), Catlar (glorieta inferior) y La Mora (glorieta elevada). Aunque la conexión en el enlace de La Mora se realizó en las condiciones existentes se consideró la posibilidad de una futura ampliación para que fueran compatibles.

En el Apéndice Nº 8 se adjuntan los planos en planta de la actuación definida en el proyecto

1.3.6. PROYECTO DE LIQUIDACIÓN “SEGUNDO CINTURÓN DE TARRAGONA N-340 / A-7 DE CÁDIZ Y GIBRALTAR A TARRAGONA. PPKK: 1.162,76 AL 1.172,46. TRAMO: VARIANTE DE TARRAGONA – VARIANTE DE ALTAFULLA – TORREDEMBARRA”. CLAVE 48-T-3190.

La definición de las obras incluidas en el Proyecto de Liquidación “Segundo Cinturón de Tarragona” es de especial importancia en la definición de las obras contempladas en el presente proyecto ya que existe una zona de solape entre ambos.

En el proyecto de liquidación en la zona próxima al enlace de La Mora se produce la transición de sección de autovía a sección en carretera convencional, es en este punto donde en el presente proyecto se da continuidad a la sección de autovía ejecutando las correspondientes adecuaciones.

Es importante destacar que el encaje del enlace La Mora está condicionado por la presencia de la autopista AP-7, la línea de ferrocarril, el área de servicio de la autopista (Médol), los servicios existentes (especialmente la tubería perteneciente al Consorci d’Aigües de Tarragona) y la propia zona urbanizada, configurando todo ello una zona muy estrecha y limitada.

En el Apéndice Nº 9 se adjuntan los planos en planta correspondientes a este proyecto de liquidación.

1.3.7. PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE NUEVA ROTONDA EN EL ENLACE DE ALTAFULLA, PK 232+200 DE LA AUTOPISTA AP-7 (LA JONQUERA – SALOU).

1.3.7.1. Antecedentes

En abril de 2006, el Ministerio de fomento y ACESA firman el convenio de remodelación de la autopista AP-7, en el que se prevé el establecimiento de un sistema de peaje cerrado entre Martorell y el límite de concesión y la adaptación de los enlaces existentes en el tramo.

En octubre de 2007 se redacta el proyecto de remodelación del enlace de Altafulla, consistente en la ejecución de un sistema de peaje semicerrado formado por cuatro plataformas de peaje, una en cada ramal apta para un futuro establecimiento de sistema de peaje cerrado.

El Ministerio de fomento aprueba dicha configuración que se construye durante los años 2008 y 2009.

1.3.7.2. Descripción del Proyecto

El objeto del proyecto consiste en la remodelación de la intersección de cuatro brazos que conecta la carretera T-214 con los ramales de entrada y salida a las playas de peaje, donde por un lado debido al aumento de la intensidad del tráfico se producen importantes demoras y por otro resulta una zona peligrosa desde el punto de vista de la seguridad vial producido por la existencia de varios giros a izquierda.

Para resolver esta problemática se propone la ejecución de una glorieta de diámetro exterior 52 m que canalice de forma fluida y segura los movimientos entre los ramales de los peajes y la carretera T-214.

En el Apéndice Nº 10 se adjunta plano en planta del diseño de la glorieta.

1.3.8. PROYECTO DE TRAZADO “AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO A-7. TRAMO: LA MORA – LA POBLA DE MONTORNÉS”, DE CLAVE T2-T-3750, REDACTADO EN AGOSTO DE 2015.

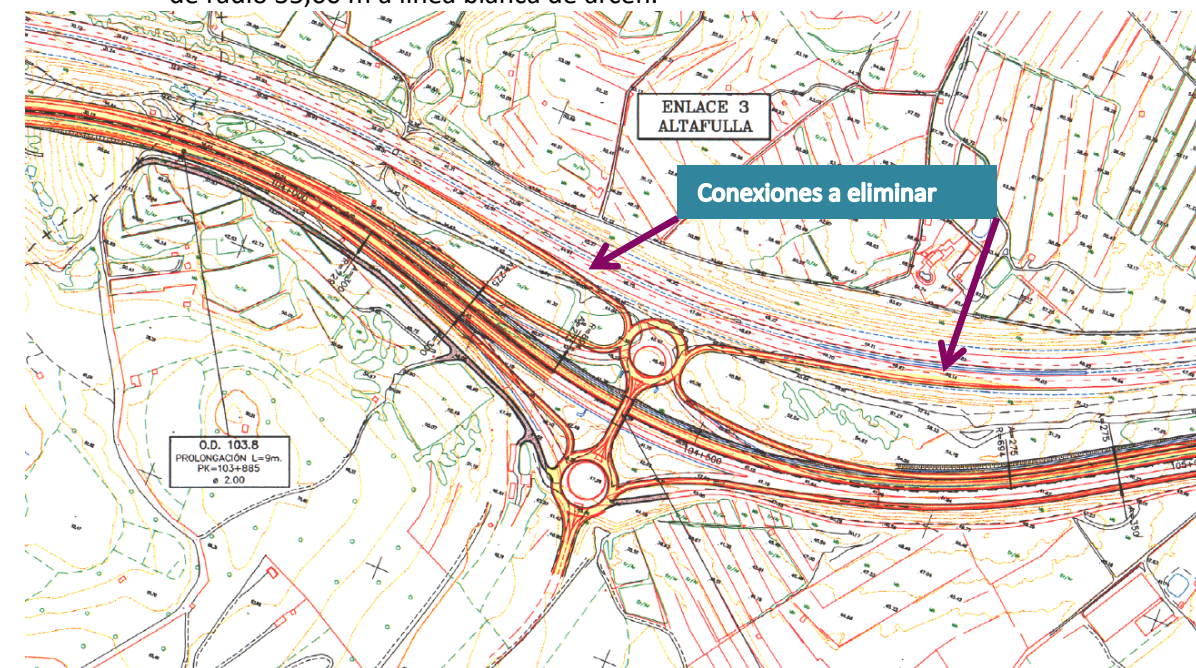
El proyecto consiste en el desarrollo de la solución seleccionada (Alternativa A1) en la aprobación definitiva del estudio informativo E11-T-09 “Autovía A-7. Tramo: inicio de Variante de Altafulla y Torredembarra-Variante de Santa Margarida y els Monjos”, para el tramo La Mora – La Poble de Montornés.

En base a la citada orden de estudio, con fecha agosto de 2015, se redacta el proyecto de trazado en el que se incorporan las siguientes modificaciones respecto a la solución que se definía en el Estudio Informativo:

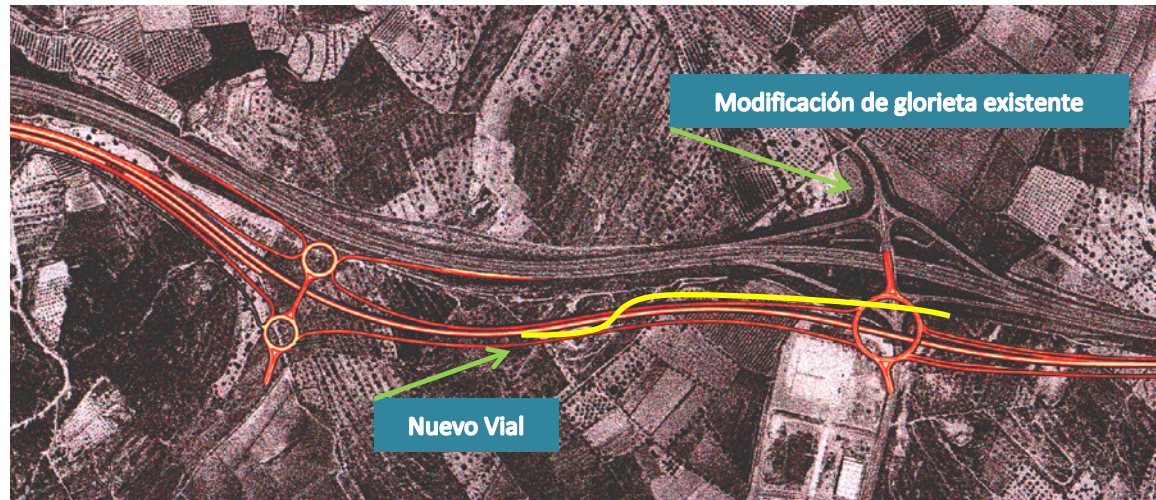
1. Tronco: el trazado del tronco se ha modificado en ciertos puntos al detectarse incumplimientos de la Norma 3.1 IC Trazado y problemas para obtener visibilidad para velocidad 100 km/h como exige la Orden de Estudio. También se rectifica en determinados puntos para evitar o minimizar afecciones sobre la tubería de abastecimiento de 800 mm de diámetro que discurre sensiblemente paralela a la traza sobre la que se producen interferencias en diversos puntos.
2. Sección tipo: en el Estudio Informativo se planteaba un arcén interior de 1,00 m, sin embargo, se adopta 1,5 m, ya que es valor exigido en la Norma 3.1 –IC Trazado para carreteras con calzadas separadas y velocidad de proyecto 100 km/h en las que de forma continuada la barrera esté adosada al arcén.
3. Enlace 1 La Mora: se realizan modificaciones en planta y alzado para aprovechar en su totalidad las estructuras existentes y minimizar las afecciones a la tubería de abastecimiento de 800 mm de diámetro que resulta afectada o al menos disponer una franja de terreno libre entre el ramal de salida de la glorieta e incorporación a la

autovía en sentido Tarragona y la Autopista AP-7, que permita su reposición.

4. Enlace 2 Riera de Gaià: se modifica ligeramente el trazado en planta para solventar ciertos incumplimientos de la Norma 3.1 IC Trazado. También se modifica el diámetro de las glorietas del enlace ya que el que se había adoptado se ha considerado insuficiente, pasando a ser de radio 35,00 m a línea blanca de arcén.
5. Enlace 3 Altafulla: en el Estudio Informativo se consideraban conexiones directas de este enlace con la Autopista AP-7, las cuales, a petición de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña son eliminadas, trasladando la conexión con la Autopista AP-7 al enlace 4 donde se localiza el mayor volumen de tráfico. Del mismo modo que en el enlace 2, se modifica el diámetro de las glorietas del enlace ya que el que se había adoptado se ha considerado insuficiente, pasando a ser de radio 35,00 m a línea blanca de arcén.



6. Enlace 4 Torredembarra: en el Estudio Informativo se consideraba una vía colectora en sentido Barcelona desde la glorieta sur del enlace 3 hasta la glorieta elevada del enlace 4, sin embargo, a petición de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, y con el objetivo de disminuir el tráfico de la glorieta elevada, se diseña un nuevo vial en sentido Barcelona fruto de la segregación de uno de los carriles del tronco de tal forma que a partir de ese punto la autovía vuelve a convertirse en carretera convencional. Este vial cruza la autovía desde la margen sur a la margen norte a través de un viaducto de 223,00 m, discurre en paralelo al tronco por la margen norte y atraviesa la glorieta elevada mediante dos pasos inferiores para conectar con la playa de peaje de incorporación a la Autopista A-7 en sentido Barcelona. También se consideraba una vía colectora en sentido Tarragona desde la glorieta elevada del enlace 4 hasta la glorieta norte del enlace 3. En el presente proyecto se mantiene dicha vía dotándola de una incorporación directa al tronco que da origen a un nuevo carril, el cual unido al ya existente forma la sección de autovía en sentido Tarragona.



7. Longitud de la actuación: en el Estudio Informativo se había contemplado la finalización de la actuación en El Vendrell y la definición de una situación provisional entre la carretera N-340 y la autovía proyectada a una distancia aproximada de 1.500 m después del enlace 4.

Por indicaciones de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña la actuación se finalizará en el enlace 4, realizando entre los enlaces 3 y 4 la transición de una sección de autovía compuesta por cuatro carriles a una sección de carretera convencional de dos carriles uno por sentido.

Con este planteamiento la longitud de la actuación es de 5,580 km frente a los 7,235 km planteados en la Orden de Estudio.

8. Modificaciones zona peaje: a pesar de no estar previsto en el Estudio informativo ni en la Orden de Estudio, por indicaciones de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña se incorporarán al proyecto las siguientes actuaciones:
- Modificación de la playa de peaje de incorporación a la autopista en sentido Barcelona: en la actualidad únicamente se accede desde un vial, pero en la situación proyectada se accederá desde dos viales incrementando el volumen de tráfico, lo que obligará a modificar las dimensiones de la playa de peaje, previo consenso con la concesionaria.
 - Modificación de la glorieta situada en el margen norte de la Autopista AP-7 en el enlace de Torredembarra: se modificará la glorieta existente sobre la carretera T-214 a la que conectan las playas de peaje de salida e incorporación de la autopista en sentido hacia Tarragona. En el Estudio Informativo no se contemplaba ninguna actuación en esta intersección, con posterioridad se ha remodelado y transformado en glorieta, la cual, es nuevamente objeto de modificación para ampliar su capacidad.

En el Apéndice N° 11 se adjuntan los planos en planta del Proyecto de Trazado “Autovía del Mediterráneo A-7. Tramo: La Mora – La Poble de Montornés” redactado en agosto de 2015.

- 1.3.9. PROYECTO DE TRAZADO “AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO A-7. TRAMO: LA MORA – LA POBLA DE MONTORNÉS”, DE CLAVE T2-T-3750, REDACTADO EN JULIO DE 2016.

Con fecha julio de 2016 se redacta un Proyecto de Trazado teniendo en cuenta las consideraciones establecidas en la Modificación de la Orden de Estudio del Proyecto de Trazado y Construcción “Autovía del Mediterráneo A-7. Tramo: La Mora – La Poble de Montornés”, de clave T2/12-T-3750.

Desde el punto de vista del trazado, la principal modificación de este proyecto respecto al redactado con fecha agosto de 2015 radica en la supresión del enlace de Altafulla. Este enlace fue concebido para dar servicio a futuros desarrollos urbanísticos que no se han desarrollado. En la actualidad los datos de tráfico son muy escasos ya que las conexiones con el núcleo urbano de Altafulla se realizan a través de los enlaces de La Mora y Torredembarra lo que justifica su eliminación.

Con la eliminación de este enlace es necesario adaptar el trazado del tronco entre el enlace anterior (La Mora) y posterior (Torredembarra), ya que con esta nueva configuración al aumentar las distancias entre enlaces y entradas y salidas consecutivas no son necesarios terceros carriles en el tronco entre los enlaces, ni las vías colectoras de conexión con el enlace de Torredembarra, sin que ello suponga un empeoramiento de las condiciones del tráfico, lo cual, supone un ahorro desde el punto de vista económico.

Otra particularidad incorporada en esta edición del proyecto es la reposición de la tubería de abastecimiento de 800 mm de diámetro perteneciente al Consorcio de Aguas de Tarragona (CAT), que discurre de forma paralela y muy próxima a la carretera N-340 a lo largo de toda la actuación, en el espacio disponible entre ésta y la autopista AP-7.

Esta reposición ha sido consensuada con la entidad prestadora del servicio, fruto de ello y de los diferentes estudios de alternativas, se ha considerado que la mejor solución es desplazar la tubería al lado montaña cruzando la autopista AP-7 en aquellos tramos en los que resulta interceptada por el nuevo trazado proyectado para la autovía. Todas las actuaciones que son necesarias llevar a cabo implican un incremento importante de las ocupaciones y del coste económico del proyecto.

En el Apéndice N° 12 se adjuntan los planos en planta del Proyecto de Trazado “Autovía del Mediterráneo A-7. Tramo: La Mora – La Poble de Montornés” redactado en julio de 2016.

- 1.3.1. PROYECTO DE TRAZADO “AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO A-7. TRAMO: LA MORA – LA POBLA DE MONTORNÉS”, DE CLAVE T2-T-3750, REDACTADO EN MAYO DE 2017.

Con fecha mayo de 2017 se redacta un Proyecto de Trazado teniendo en cuenta las consideraciones establecidas en el “Estudio de alternativas de mejora de visibilidad en el enlace 1 La Mora” redactado en enero de 2017.

Debido a las reducciones de velocidad a 80 Km/h y 90 Km/h entre los enlaces de La Mora y Riera de Gaià por cuestiones de visibilidad, se planteó un estudio de alternativas en el que se analizaba

la viabilidad de posibles soluciones que minimizaban o resolvían el problema entre estos puntos. Las distintas alternativas conjugan variantes de trazado propiamente dicho en el tronco, más despejes de plataforma exterior y en mediana, aprovechamiento de estructuras existentes y reducciones puntuales de sección para conseguirlo, necesidad de nuevos muros, así como adecuación de otros, adecuación de la reposición de caminos y pasos inferiores y adecuación de los ramales de ambos enlaces afectados al modificarse el tronco. En síntesis, las alternativas planteadas y sus conclusiones principales se resumen a continuación:

- Alternativa 1A, que consta de un trazado idéntico al del proyecto de Junio de 2016, pero planteando los despejes necesarios para alcanzar velocidad 100 Km/h y actuando sobre las dos estructuras del enlace para incrementar el gálibo horizontal.
- Alternativa 1B, que consta de un trazado idéntico al del proyecto de Junio de 2016, pero planteando los despejes necesarios para alcanzar velocidad 90 Km/h y actuando sobre una de las estructuras del enlace para incrementar el gálibo horizontal.
- Alternativas 2A y 2B, que constan de un trazado idéntico al del proyecto de Junio de 2016, pero analizando qué resultados de visibilidad se alcanzan si la velocidad de proyecto es de 100 y 90 Km/h respectivamente y actuando sobre las dos estructuras del enlace para incrementar el gálibo horizontal en el primero de los casos y sobre una en la segunda hipótesis.
- Alternativa 3, que prácticamente tiene valor exclusivamente informativo, dónde se analiza la velocidad resultante en el caso de que la mediana fuese estricta de 2 metros (se sabe de antemano que no se mejorarán los resultados del proyecto de Junio de 2016, y por tanto esta no será la alternativa seleccionada) y requeriría la actuación sobre las dos estructuras del enlace para incrementar el gálibo horizontal.
- Alternativa 4, que define una variante de trazado en general al Sur de la proyectada en Junio de 2016, con ampliación de radios que toman valores de 700 metros, así como los correspondientes despejes para alcanzar velocidad de 100 Km/h y requeriría la actuación sobre una de las estructuras del enlace para incrementar el gálibo horizontal.
- Alternativa 5, similar a la anterior, pero ligeramente más al Sur y requeriría la actuación sobre las dos estructuras del enlace para incrementar el gálibo horizontal.

Finalmente, en función de lo expuesto anteriormente resultó seleccionada la alternativa 5, que permitiría definir una velocidad de proyecto constante de 100 Km/h.

En el Anejo 8 “Trazado Geométrico” se adjunta la totalidad del estudio de alternativas.

En el Apéndice N° 13 se adjuntan los planos en planta del Proyecto de Trazado “Autovía del Mediterráneo A-7. Tramo: La Mora – La Pobra de Montornés” redactado en mayo de 2017.

1.3.2. CONSIDERACIONES POSTERIORES

Con posterioridad al Proyecto de Trazado redactado con fecha mayo de 2017, se recibieron indicaciones por parte de la Subdirección General de Proyectos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento consistentes en mantener el paso superior en el enlace de Altafulla para garantizar la permeabilidad transversal del camino en ambas márgenes de la autovía y su continuidad en el lado montaña de la autopista AP-7 bajo el paso inferior próximo localizado en dicha vía.

1.4. ANÁLISIS ORDEN DE ESTUDIO

1.4.1. ORDEN DE ESTUDIO ENERO 2010

Con fecha 19 de enero de 2010 la Dirección General de Carreteras emitió la Orden de Estudio del Proyecto de Trazado y Construcción de clave T2/12-T-3750, “Autovía del Mediterráneo A-7. Tramo: La Mora – La Pobra de Montornés”.

Las características del estudio a redactar indicadas en la citada orden son las siguientes:

- Tipo y clave: Proyecto de Trazado y Construcción, T2/12-T-3750.
- Situación: Autovía A-7, del Mediterráneo. Tramo: La Mora-La Pobra de Montornés. pp.kk. 100 a. 107+235 de la alternativa A1 del estudio E11-T-09.
- Longitud aproximada: 7,235 km.
- Clase: Autovía (duplicación de calzada).
- El objeto del estudio es desarrollar, con el grado de detalle exigible a un proyecto de trazado y construcción y para el tramo señalado, la solución seleccionada en la aprobación definitiva del estudio E11-T-09.
- El contenido del estudio deberá ajustarse a los artículos 27 y 28 del Reglamento General de Carreteras y el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares. Asimismo, se tendrán en cuenta las Recomendaciones de la Dirección General de Carreteras para la redacción de cada uno de los Proyectos de Trazado y Construcción.
- Las características del tramo serán las siguientes:
 - Autovía con velocidad de proyecto 100 km/h. Sin embargo, previa justificación técnica y económica suficiente, se podrá rebajar localmente dicho valor.
 - Sección tipo
 - Calzadas: 7,00 metros

- Arcenes exteriores: 2,50 metros
 - Arcenes interiores: 1,50 metros
 - Mediana: 2,00 metros entre bordes de afirmado, salvo que se precise localmente una mediana más ancha por razones de visibilidad o más estrecha por razones de espacio, y previo estudio técnico-económico.
- Instrucciones particulares del presente estudio:
 1. El Proyecto de Trazado y Construcción cumplimentará las prescripciones que se impongan en la Aprobación Definitiva del Estudio informativo, así como en la Declaración de Impacto Ambiental.
 2. El Proyecto de Trazado contendrá, en el correspondiente anejo, cuanta información sea necesaria para la realización de las expropiaciones a que haya lugar. Una vez se apruebe provisionalmente, se someterá al trámite de Información Pública previsto en la Ley de Expropiación Forzosa.
 3. El Proyecto de Construcción incluirá un anejo de Integración Ambiental en el que se analizará la adecuación ambiental del trazado a lo dispuesto en la Declaración de Impacto Ambiental y se proyectarán y valorarán las medidas preventivas y correctoras oportunas.
 4. De acuerdo con lo establecido en el artículo 28 de la vigente Ley de Carreteras, las propiedades colindantes no tendrán acceso directo a la nueva carretera.
 5. Se estudiará con detalle la reposición de caminos, vías pecuarias, accesos, servidumbres y servicios que resulten afectados, incluyendo en el estudio las actuaciones que se estimen necesarias para su correcta reposición. En la redacción del proyecto quedará explícito que la reposición de infraestructuras o servicios no modifica la titularidad de los mismos.
 6. El Anejo de Firmes del proyecto incluirá específicamente un apartado en el que se analice la oportunidad del empleo de firmes de hormigón, siempre partiendo de las secciones de firmes previstas para la categoría de tráfico que corresponda en la Norma 6.1.-IC "Secciones de firme". Se tendrán en cuenta, entre otros, criterios económicos y de conservación y explotación.
 7. Se mantendrá la coordinación adecuada con los Ayuntamientos afectados, así como con el resto de Entidades y Organismos que pudieran verse afectados o que puedan aportar datos de interés a la redacción del proyecto.
 8. Al objeto de contribuir a la mejora de la seguridad vial de los ciclistas y de acuerdo con los objetivos y directrices del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), se analizará a compatibilidad de las actuaciones a proyectar con los usos ciclistas que puedan entrar en conflicto con ellas. Se citan, como ejemplo, las afecciones a otras carreteras en enlaces y la accesibilidad a pasos superiores e inferiores.

9. El proyecto se coordinará con el del tramo inmediatamente posterior, La Pobla-El Vendrell (12/T2-T-3760).

10. Para facilitar la toma de datos de tráfico, el Proyecto de Construcción incluirá la instalación de dos estaciones de aforo fijas a la altura de las estaciones actualmente existentes T-42-3 y T- 430-2 (p.k. 1170,90 y 1176,80 aprox. de la N-340). Se incluirá igualmente la valoración del material y obras necesarios para su instalación.

En el Apéndice N° 14, se incluye copia de la Orden de Estudio de fecha 19 de enero de 2010.

1.4.2. MODIFICACIÓN ORDEN DE ESTUDIO MAYO 2016

Mediante Resolución de la Dirección General de Carreteras, de 31 de mayo de 2016, se autoriza Modificación de la Orden de Estudio del Proyecto de Trazado y Construcción "Autovía del Mediterráneo A-7. Tramo: La Mora – La Pobla de Montornés", de clave T2/12-T-3750.

El día 19 de enero del año 2010 la Dirección General de Carreteras aprobó una Orden de Estudio, de claves T2-T-3750 y 12-T-3750, por la que se autorizó la redacción de un proyecto de trazado y de un proyecto de construcción del tramo "La Mora - La Pobla de Montomés" de la autovía A-7 del Mediterráneo.

El objeto de los proyectos autorizados consiste en el desarrollo de la solución seleccionada en la aprobación definitiva del estudio informativo de clave E1-T-09, "Autovía A-7. Tramo: Inicio de la Variante de Altafulla y Torredembarra - Variante de Santa Margaiida i Els Monjes", para el tramo La Mora- La Pobla de Montomés.

De acuerdo con las valoraciones del estudio infonnativo E1-T-09, el presupuesto establecido en la Orden de Estudio de 19 de enero de 2010 fue de 38,1 millones de euros.

Como consecuencia de la actualización de los precios aplicables desde la fecha de redacción del estudio informativo y la necesidad de adaptación de la solución con la inclusión de varias actuaciones adicionales y su importante repercusión en el presupuesto de las obras se redacta la presente Modificación de la Orden de Estudio, donde se establece un presupuesto de licitación de las obras de 63 millones de euros incluyendo el IVA (21%).

Las variaciones respecto a la Orden de Estudio de 2010 y respecto a la solución seleccionada en el estudio informativo son las siguientes:

- Tronco: el trazado del tronco se ha modificado en ciertos puntos al detectarse incumplimientos de la Norma 3.1-IC, así como por problemas para obtene visibilidad para velocidad de proyecto de 100 km/h.
- Sección tipo: en el estudio infomativo se planteaba un arcén interior de 1,00 m, sin embargo, en la redacción de los proyectos se ha optado por un ancho de 1,5 m.

- Enlace 1, de La Mora: se han realizado modificaciones en el tronco, en planta y alzado, para aprovechar en su totalidad las infraestructuras existentes y minimizar las afecciones a una tubería de abastecimiento de agua.
- Enlace 2, de Riera de Gaia: se ha modificado ligeramente el trazado en planta del tronco para solventar ciertos incumplimientos de la Nonna 3.1-IC. También se ha modificado el diámetro de las glorietas del enlace para mejorar su funcionamiento.
- Enlace 3, de Altafulla: este enlace se suprime, a la vista de que fue pensado fundamentalmente para dar servicio a unos posibles desarrollos urbanísticos que no han llegado a materializarse. Con la eliminación de este enlace ya no son necesarios terceros carriles en el tronco entre este enlace y el anterior, ni las vías colectoras de conexión con el enlace 4.
- Enlace 4, de Torredembarra: con el objetivo de disminuir el tráfico de la glorieta elevada, se diseña un nuevo vial en sentido Barcelona fruto de la segregación de uno de los carriles del tronco, de tal forma que a partir de este punto la autovía vuelve a convertirse en carretera convencional. Este vial cruza la autovía desde la margen sur a la margen norte a través de un viaducto, posteriormente discurre en paralelo al tronco, por la margen norte, y atraviesa la glorieta elevada mediante dos pasos inferiores para conectar con una nueva playa de peaje previa a la incorporación a la autopista AP-7, en sentido Barcelona.

En sentido Tarragona, el ramal de salida de la glorieta se incorpora al tronco dando origen a un nuevo carril, el cual, unido al ya existente, forma la sección de autovía.

La glorieta situada sobre la carretera T-214 que conecta la salida e incorporación a la autopista AP-7 en sentido Tarragona se rediseña con un mayor diámetro para mejorar la fluidez del tráfico.

- La longitud de la actuación: en el estudio informativo de clave EI1-T-09 la actuación comenzaba en el enlace La Mora y finalizaba en El Vendrell, definiendo una situación provisional entre la carretera N-340 y la autovía proyectada a una distancia aproximada de 1.500 m después del enlace de Torredembarra.

En la Orden de Estudio de 19 de enero de 2010, la longitud de la actuación se establecía en 7,235 km desde el enlace La Mora hasta La Poble de Montornès.

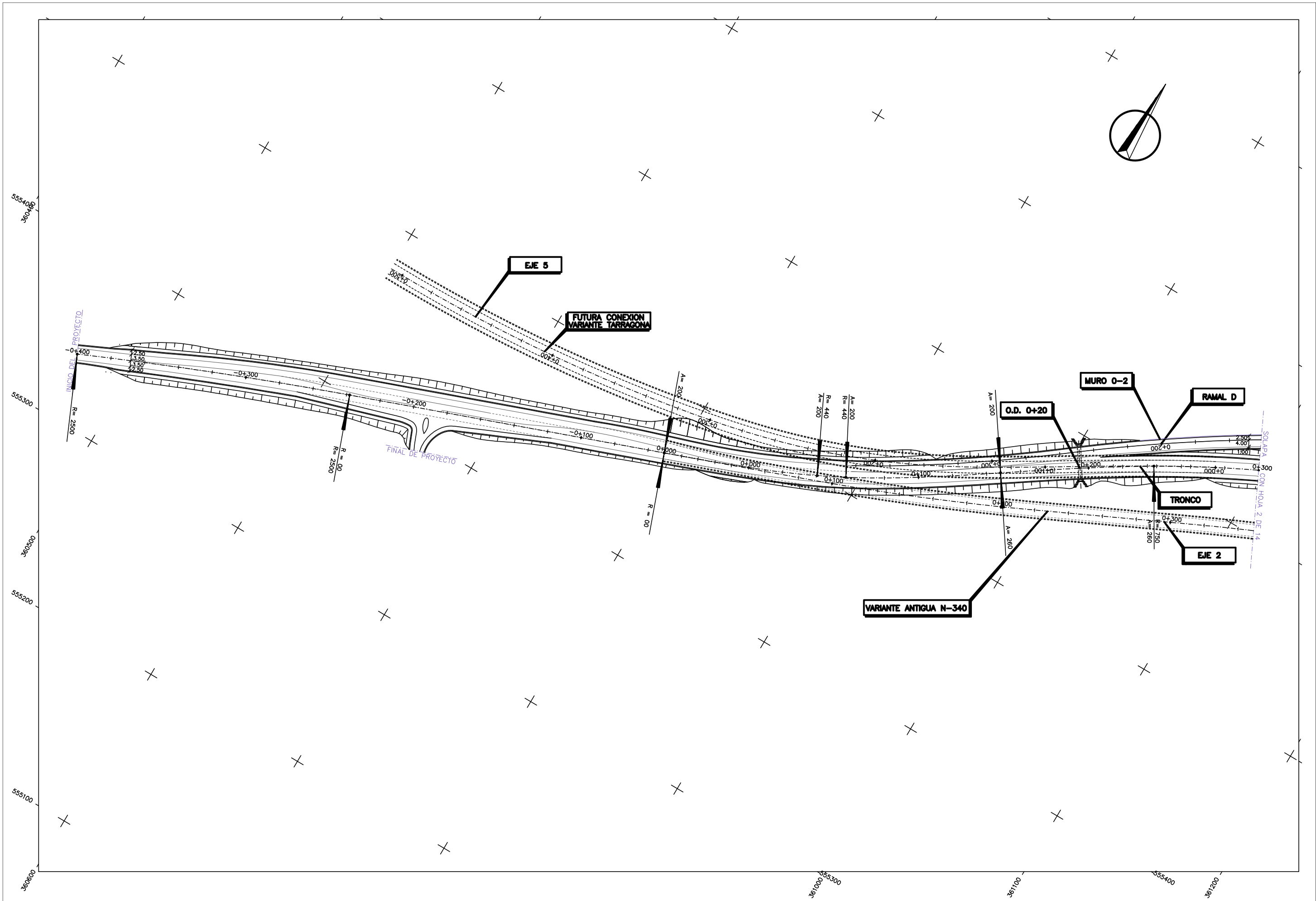
En el proyecto a desarrollar se estima una longitud de la actuación de 5,580 km, aproximadamente, desarrollándose entre los enlaces de La Mora y Torredembarra, donde finaliza la sección tipo autovía y se realiza la transición a sección tipo convencional.

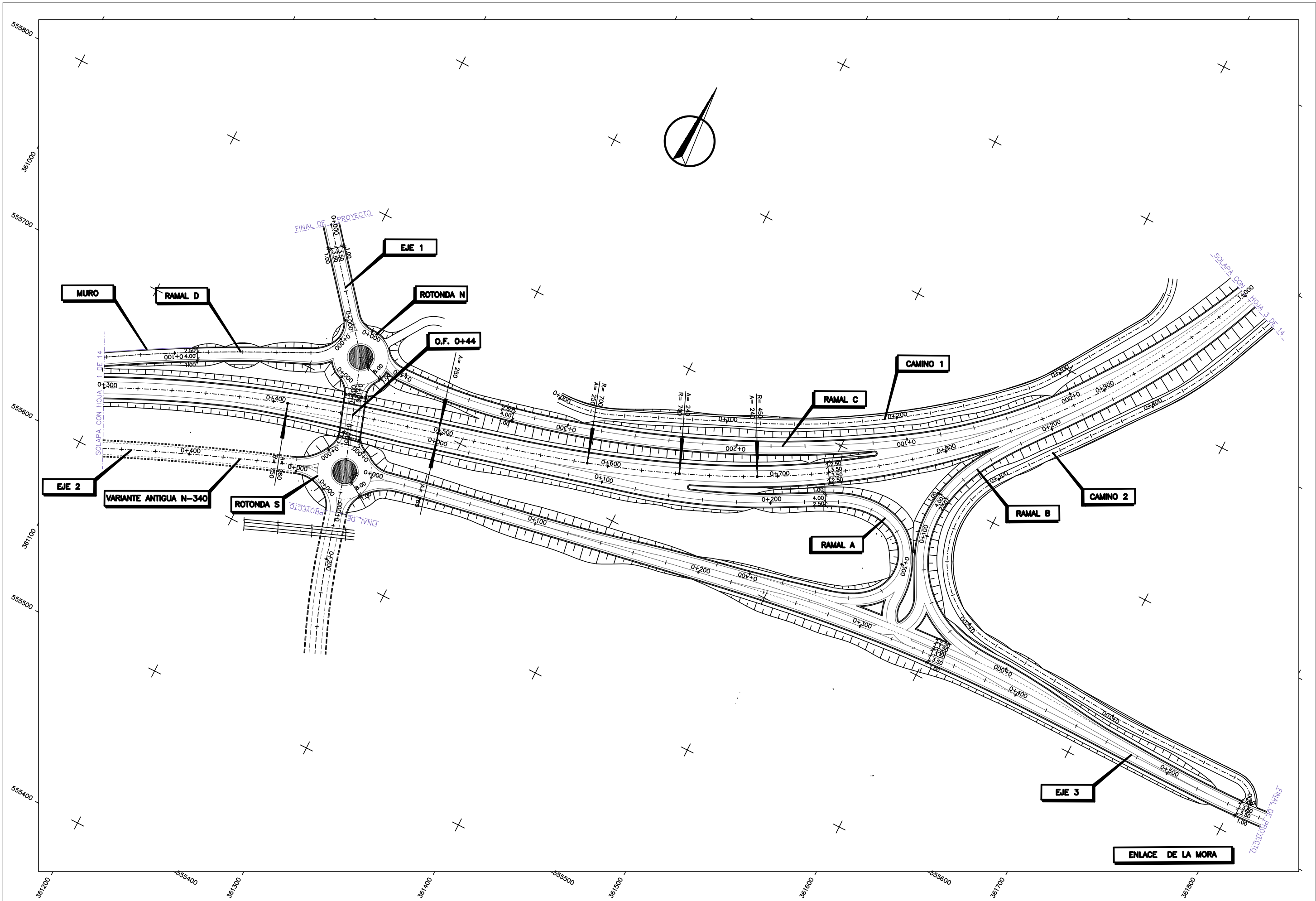
- Playa de peaje: adicionalmente a las actuaciones contempladas en el estudio informativo EI1-T-09, y a las contempladas en la Orden de Estudio aprobada el 19 de enero de 2010, se define una nueva playa de peaje anexa e independiente de la existente en la autopista AP-7, que conectará el nuevo vial semidirecto con la autopista AP-7 en sentido Barcelona.

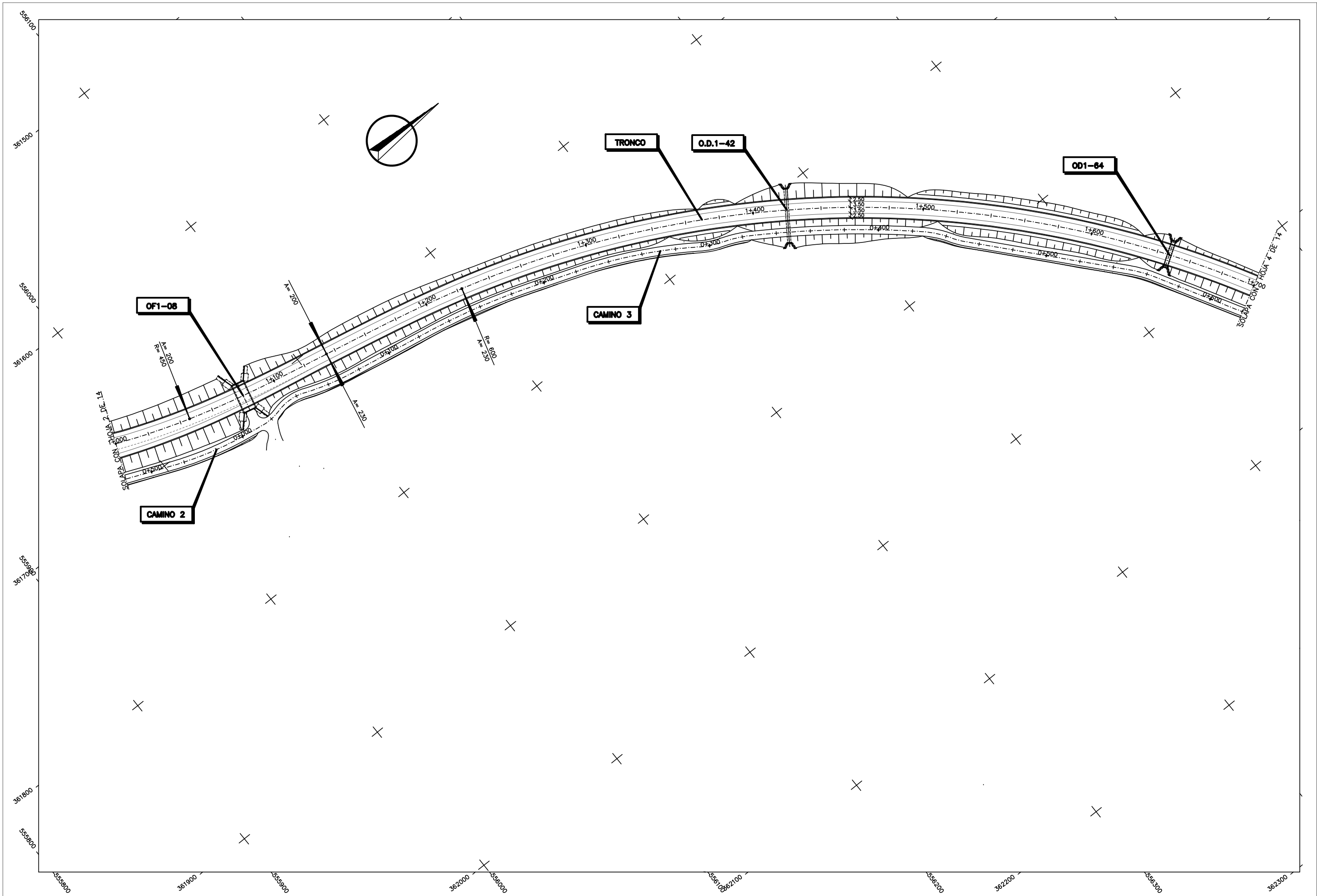
- Modificación AP-7 sentido Barcelona: desde cada una de las playas de peaje se define un nuevo carril hasta su conexión con la autopista AP-7.
- Se contempla la reposición de la tubería de abastecimiento de 800 mm de diámetro perteneciente al Consorcio de Aguas de Tarragona, que discurre de forma paralela y muy próxima a la carretera N-340 a lo largo de toda la actuación.

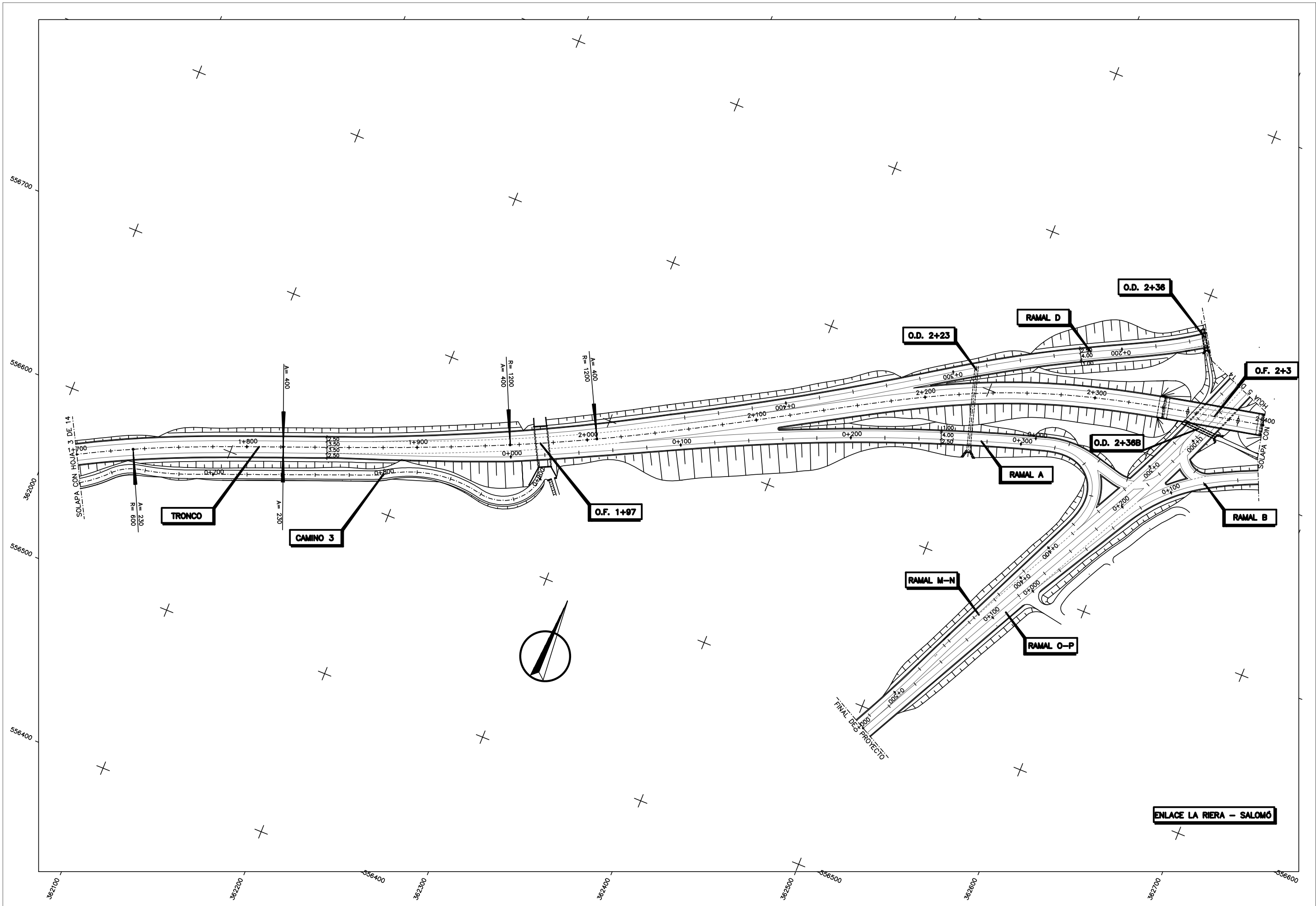
En el Apéndice Nº 15, se incluye copia de la Modificación de la Orden de Estudio de redacción del presente proyecto.

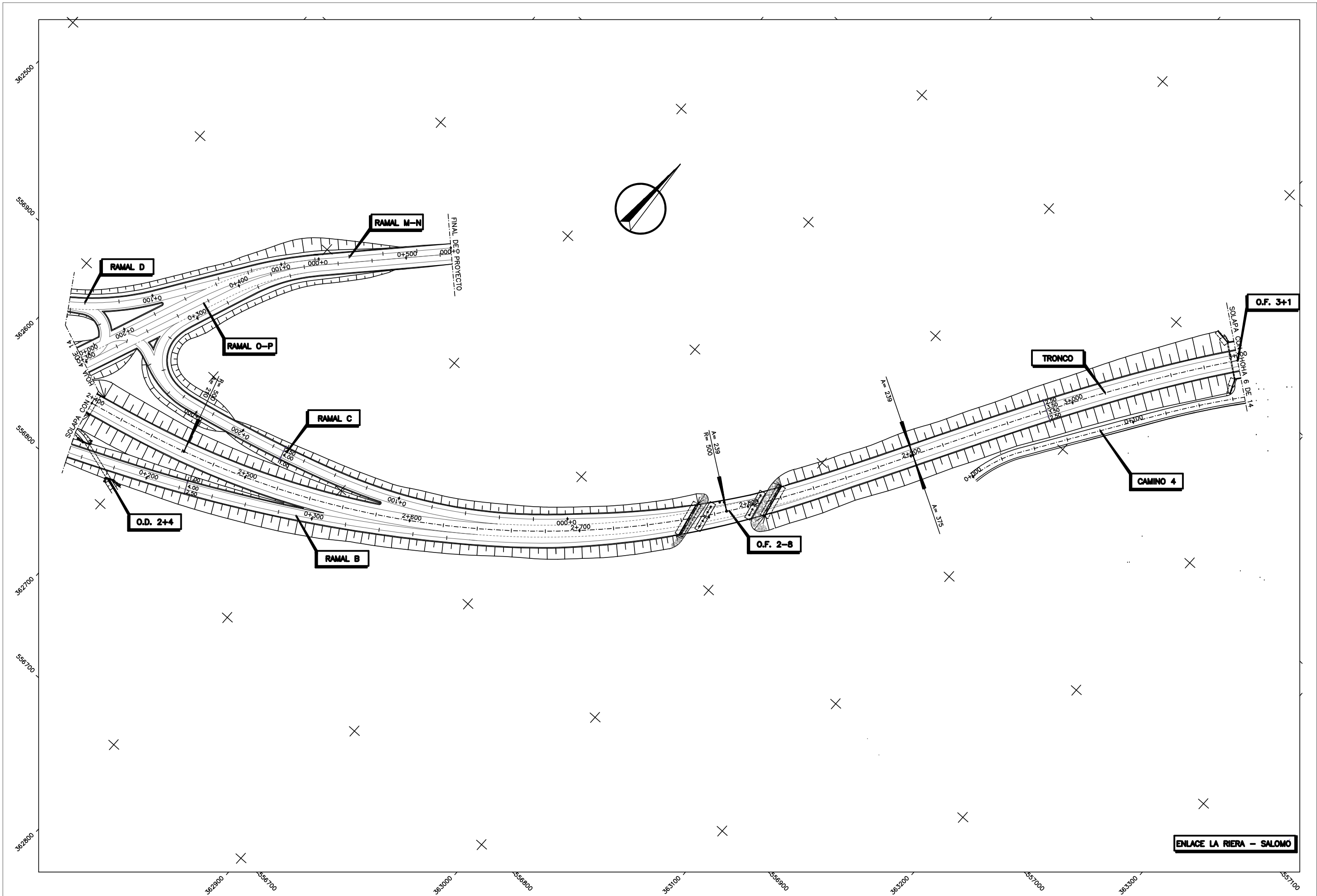
APÉNDICE Nº 1. PLANOS PROYECTO TRAZADO VARIANTE CONJUNTA ALTAFULLA Y TORREDEMBARRA. CLAVE: 23-T-2830



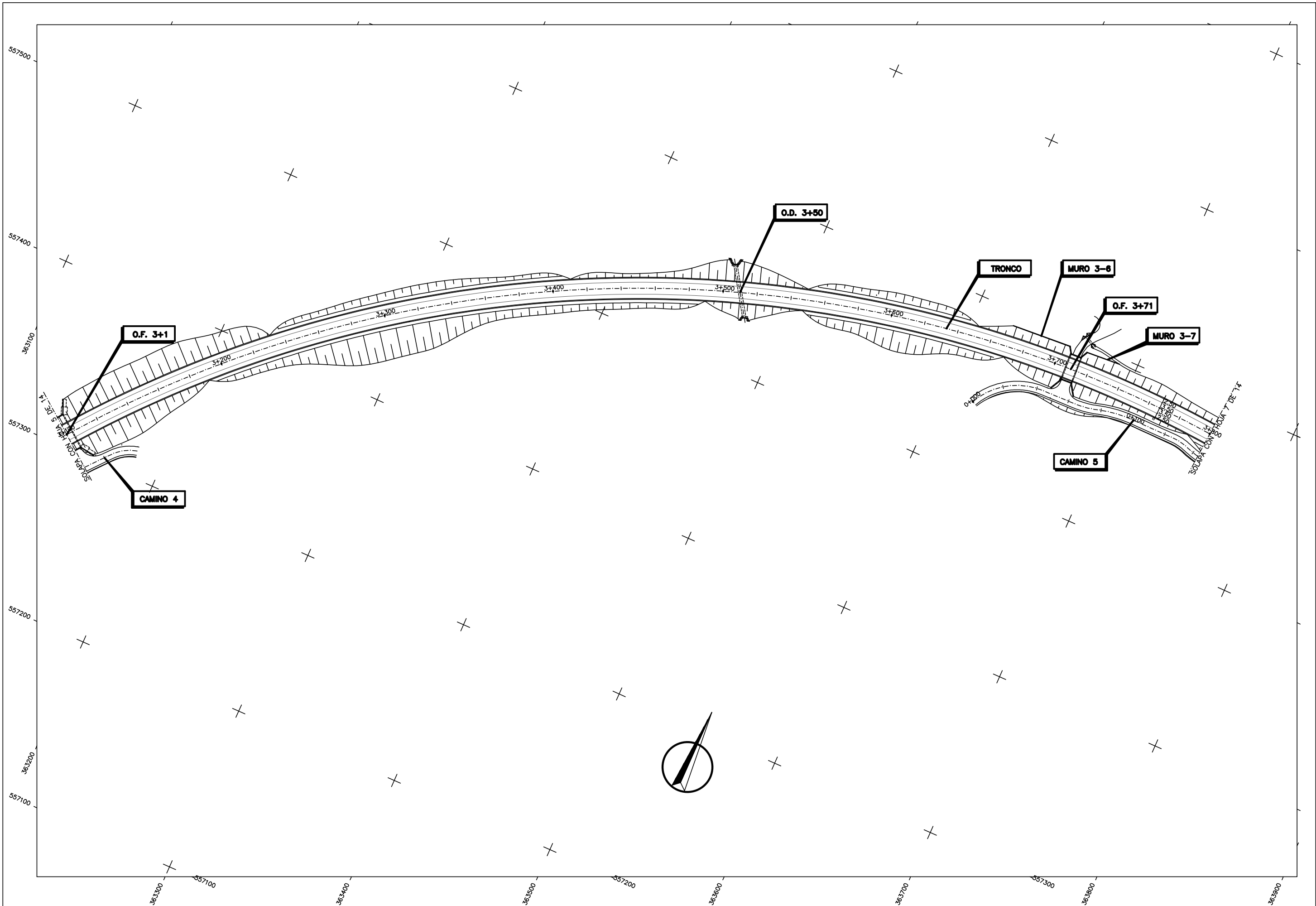


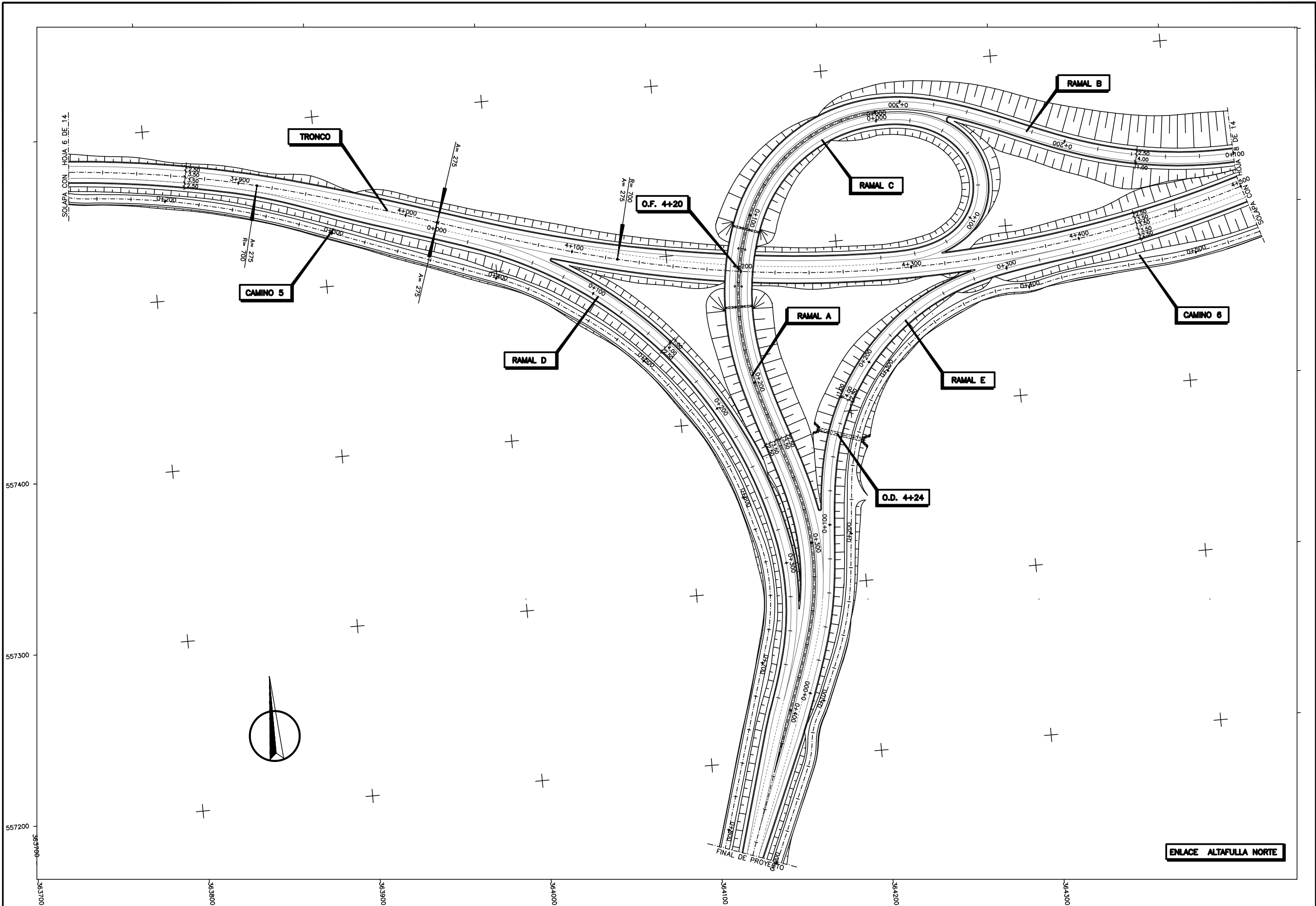




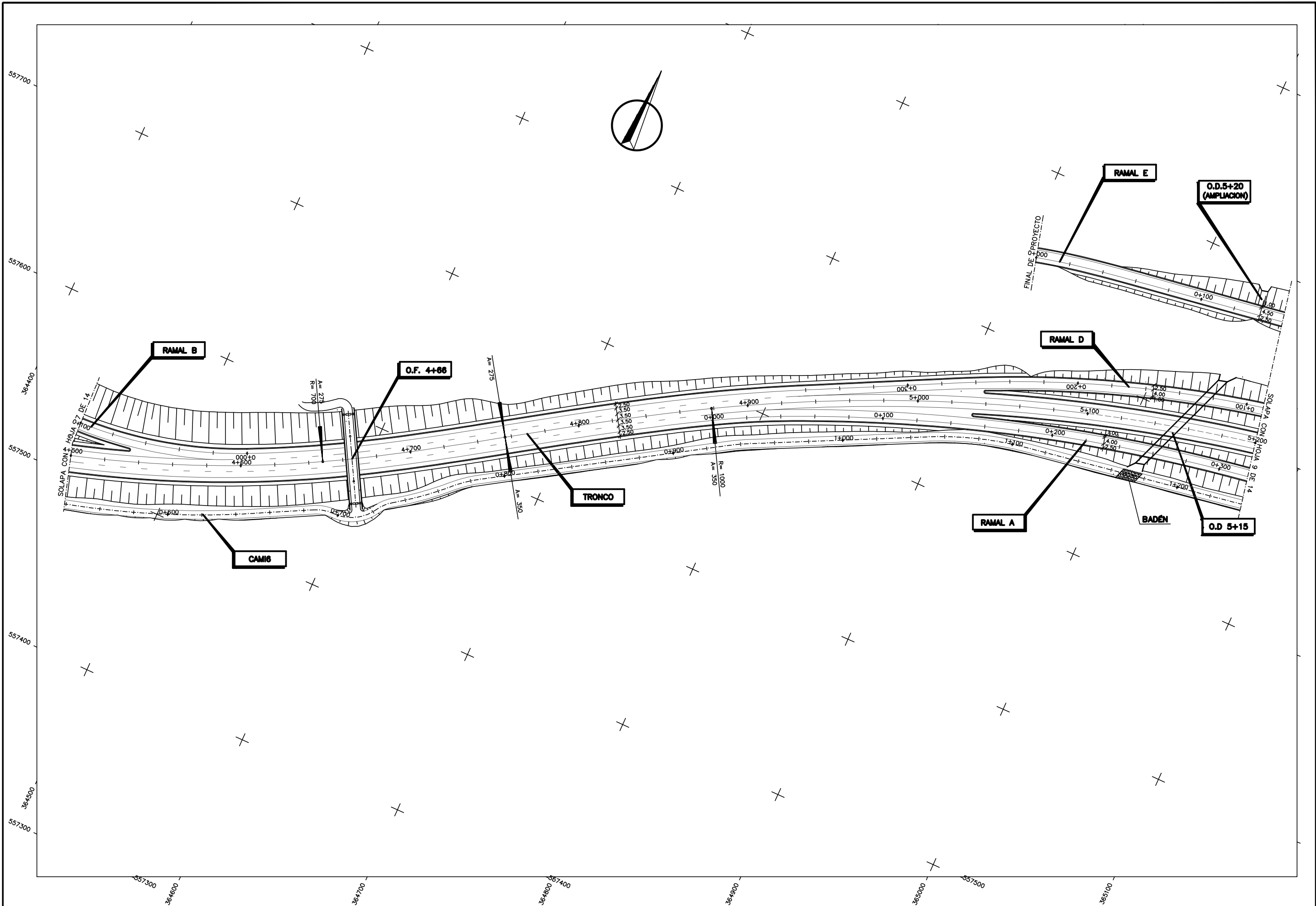


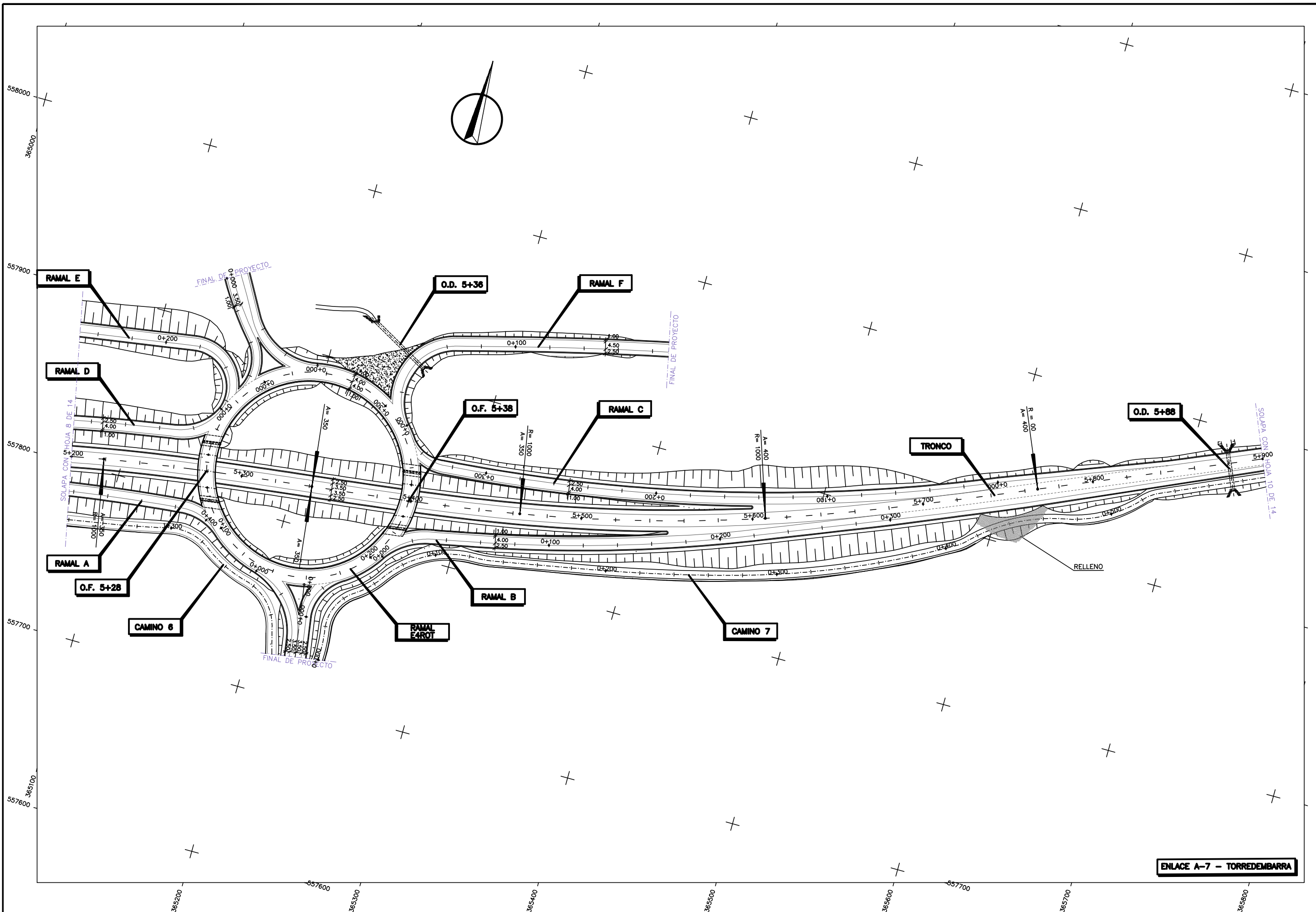
ENLACE LA RIERA - SALOMO



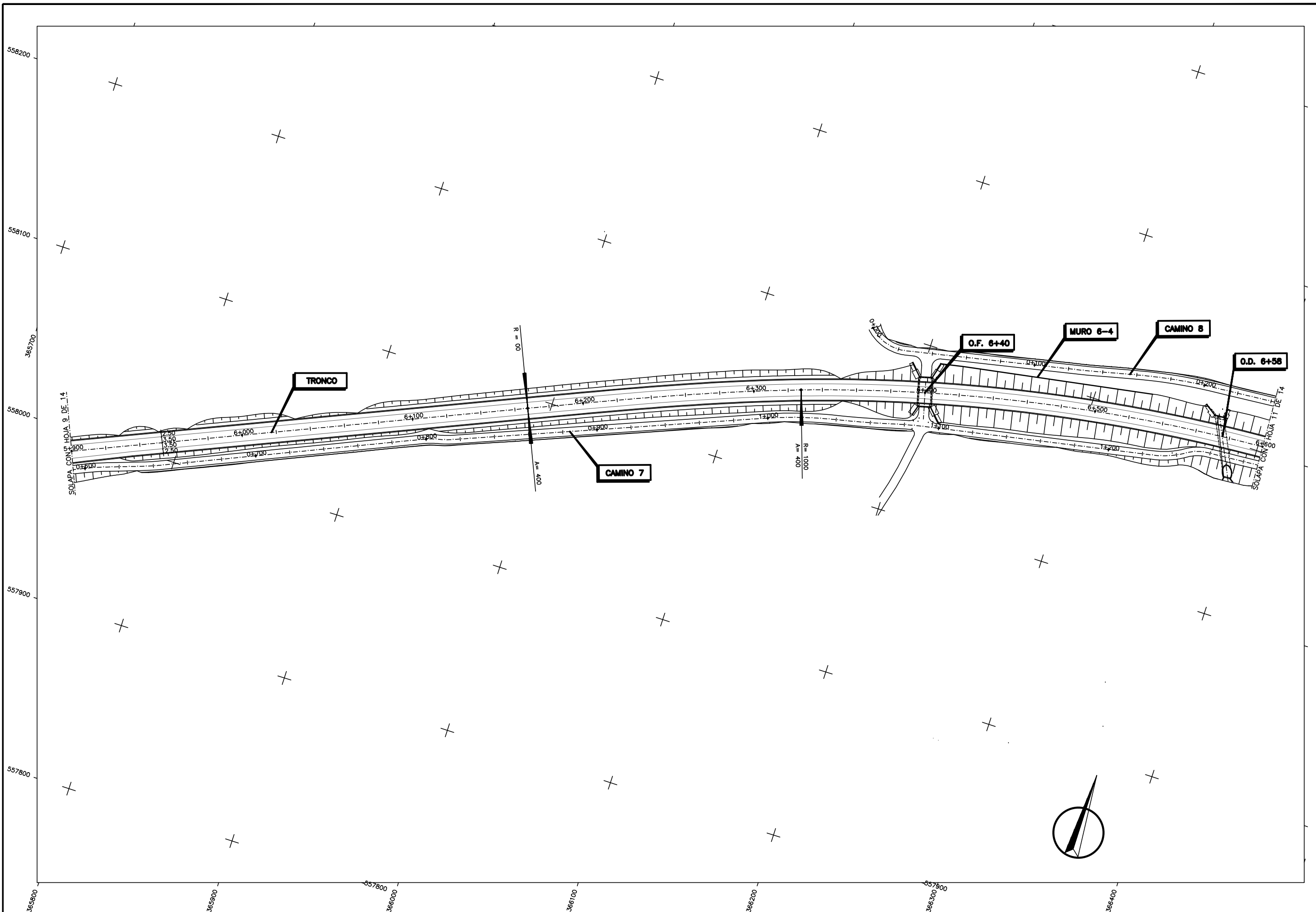


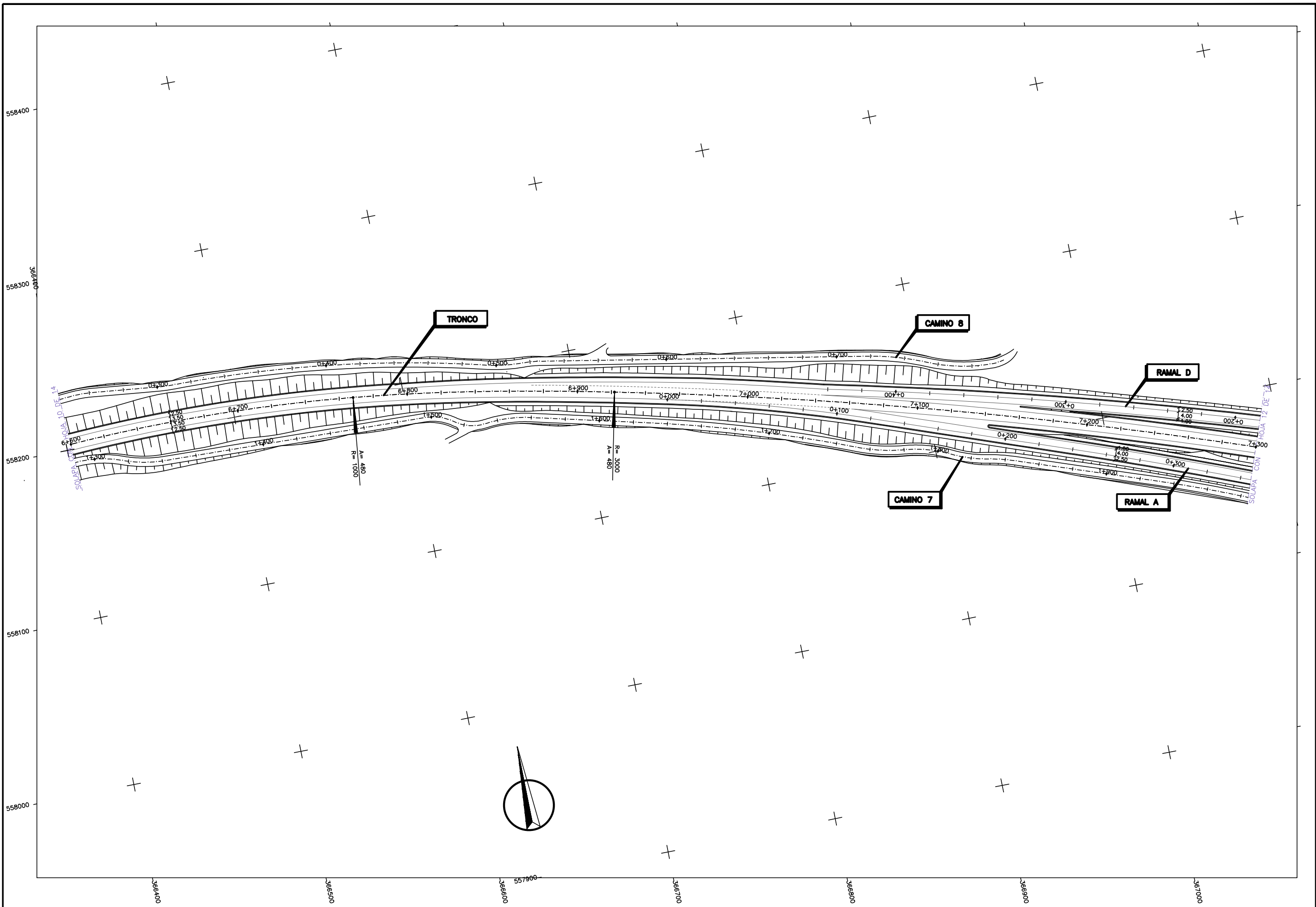
ENLACE ALTAFULLA NORTE

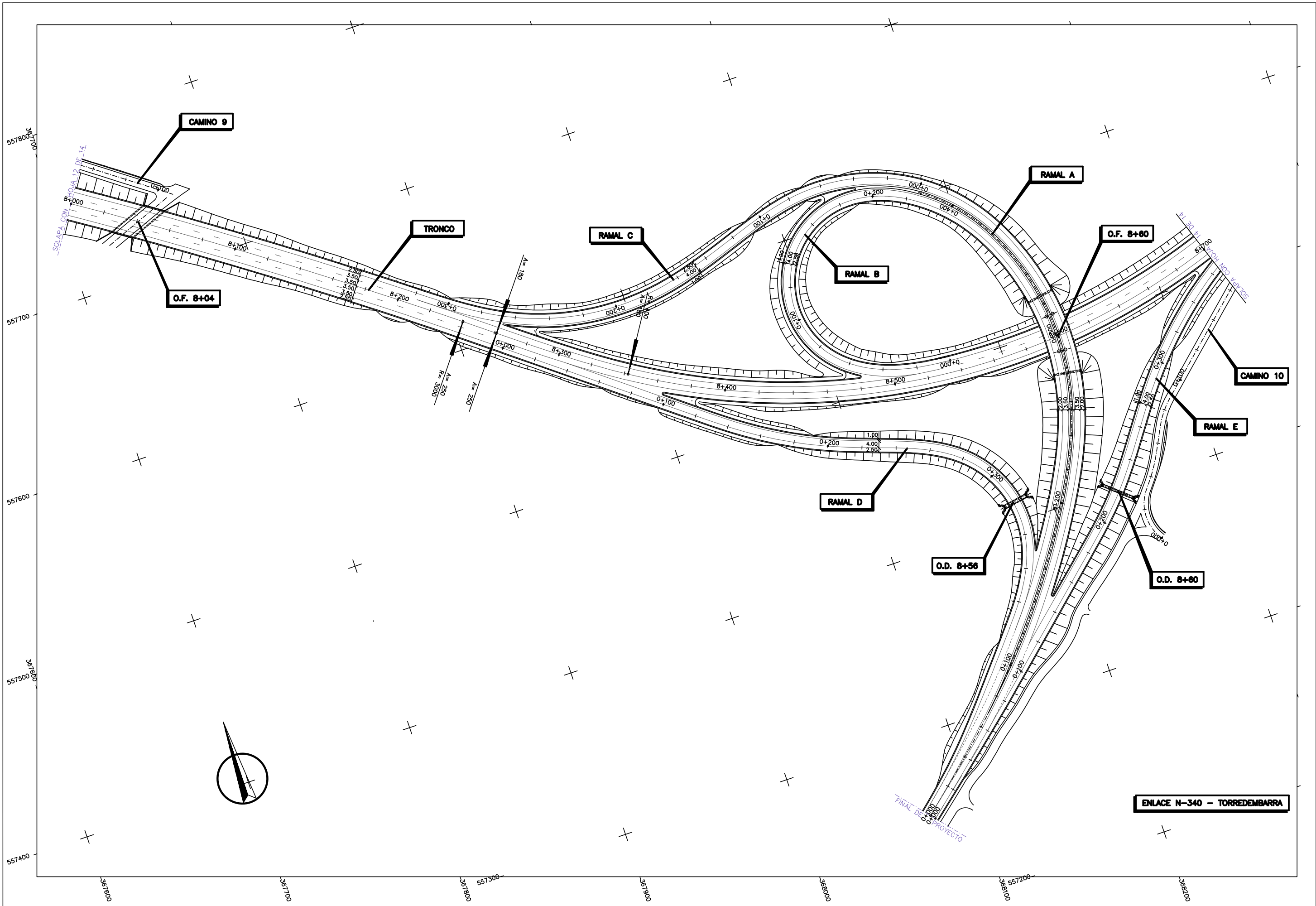


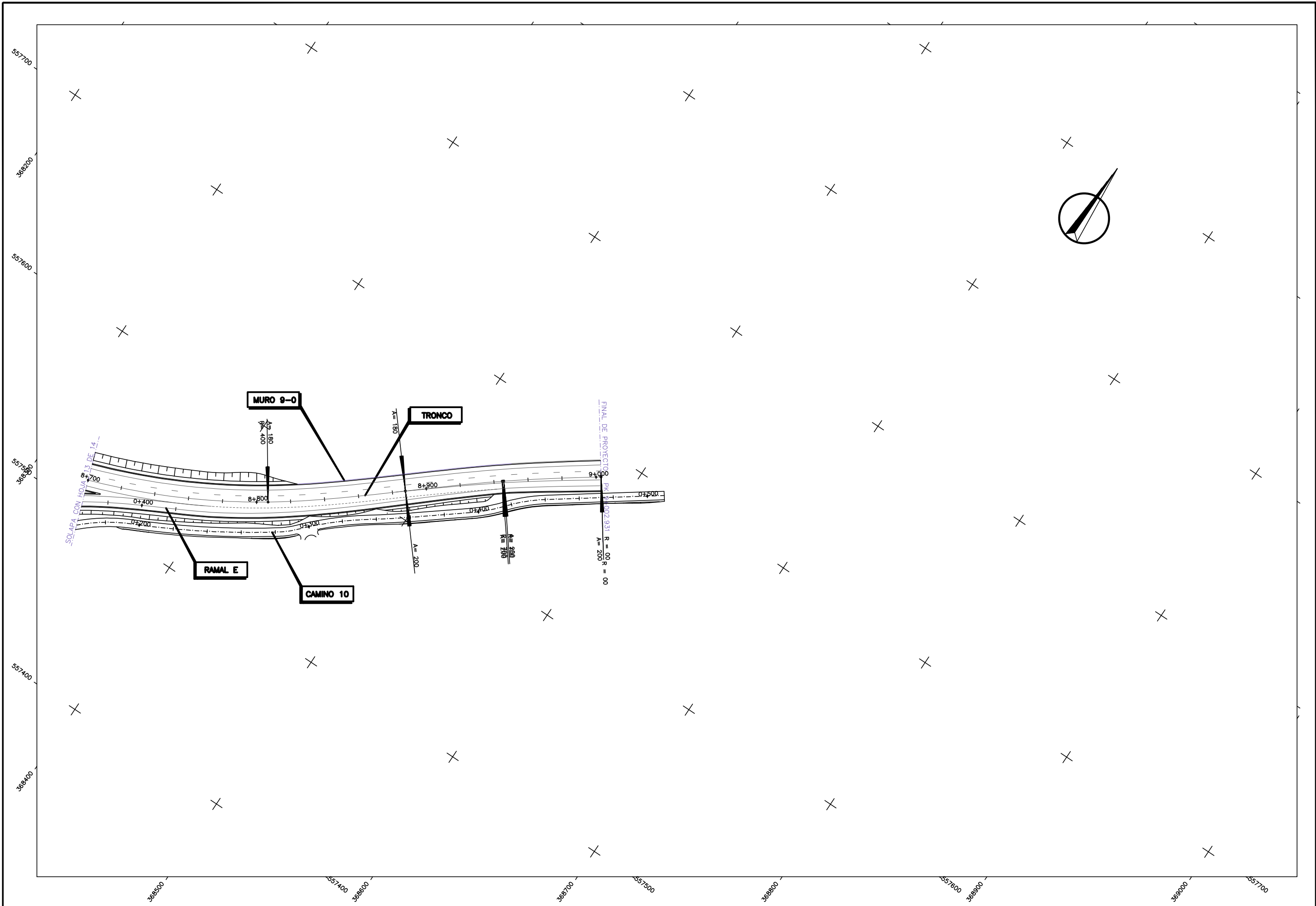


ENLACE A-7 - TORREDEMBARRA





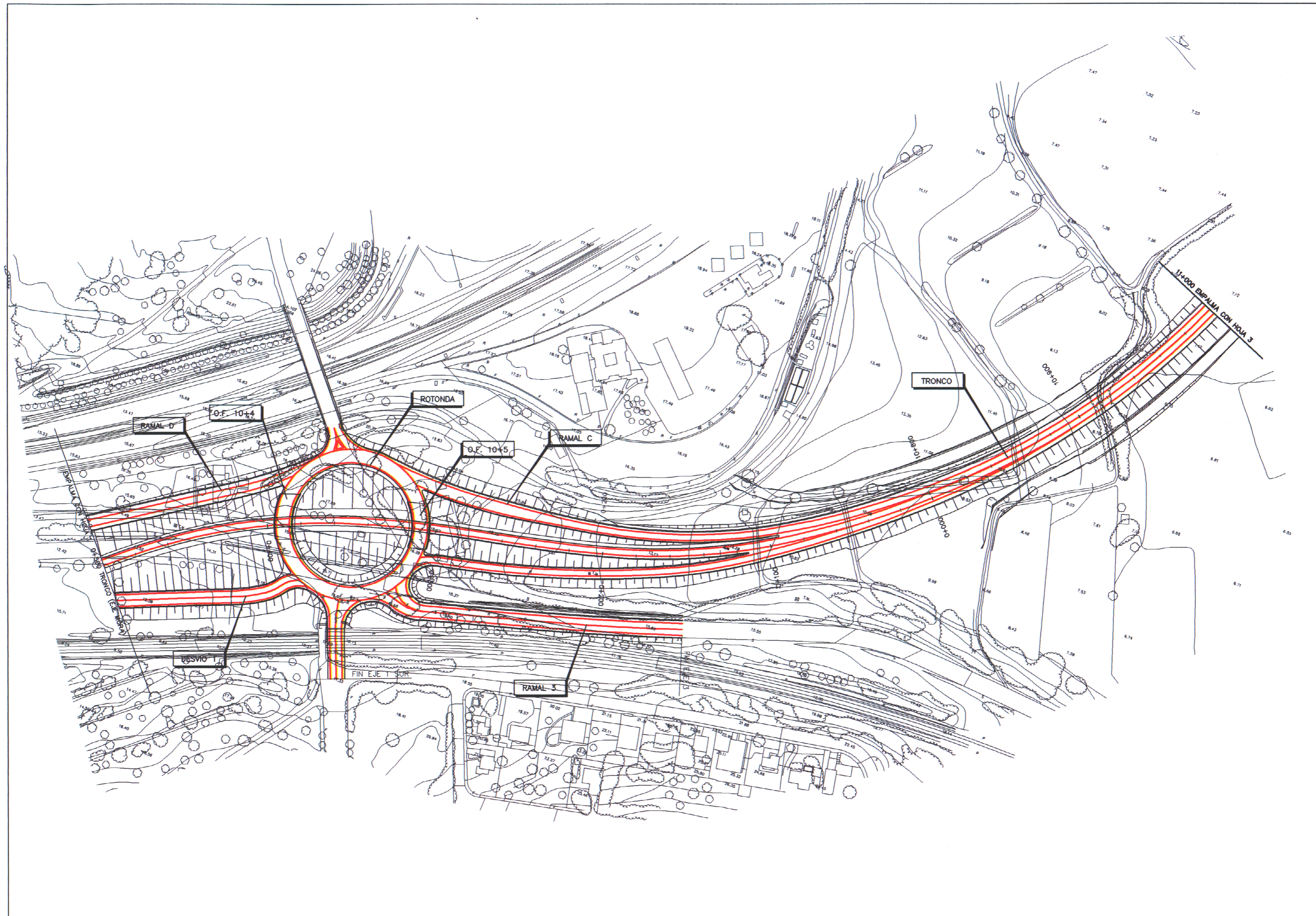


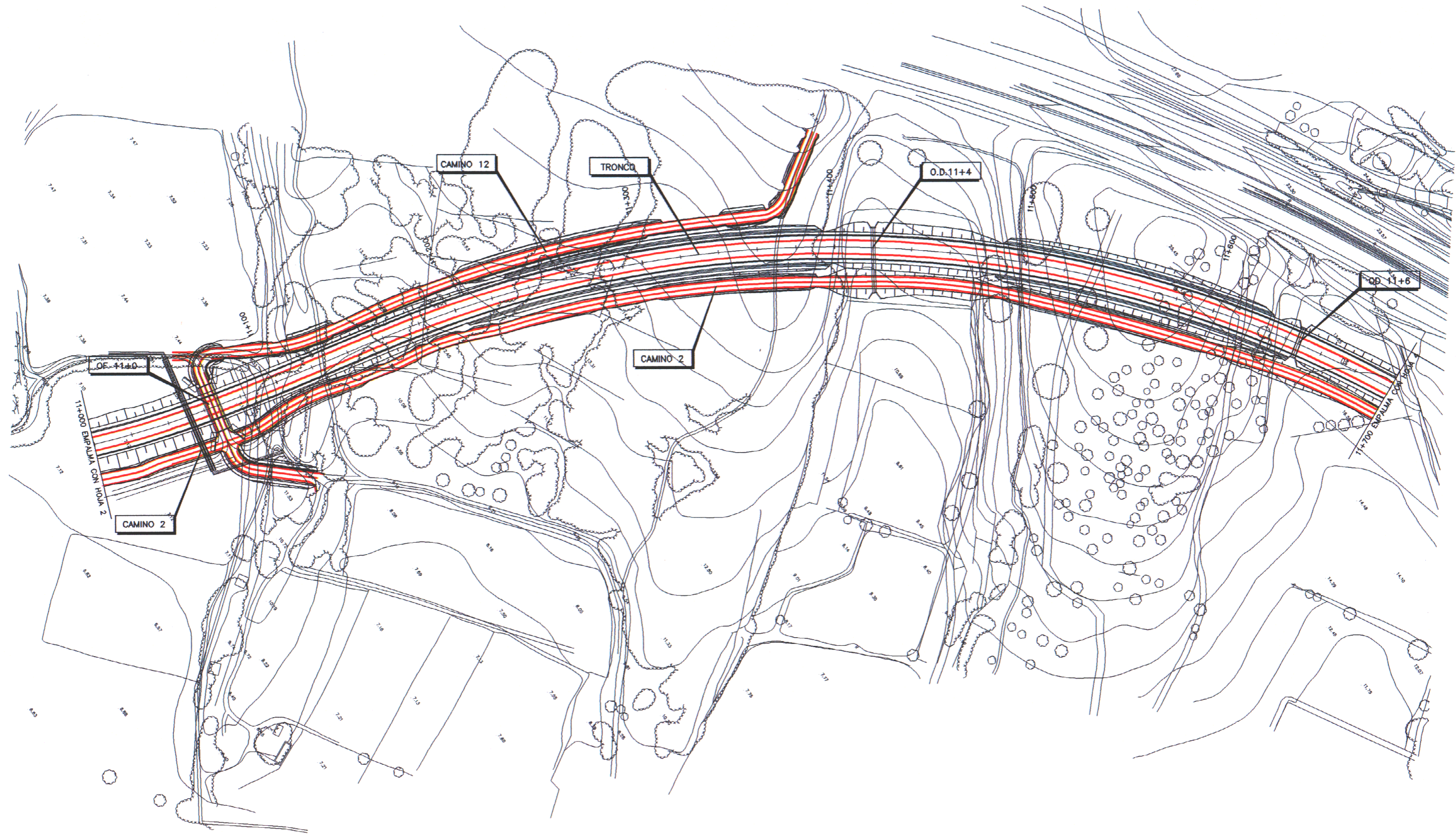


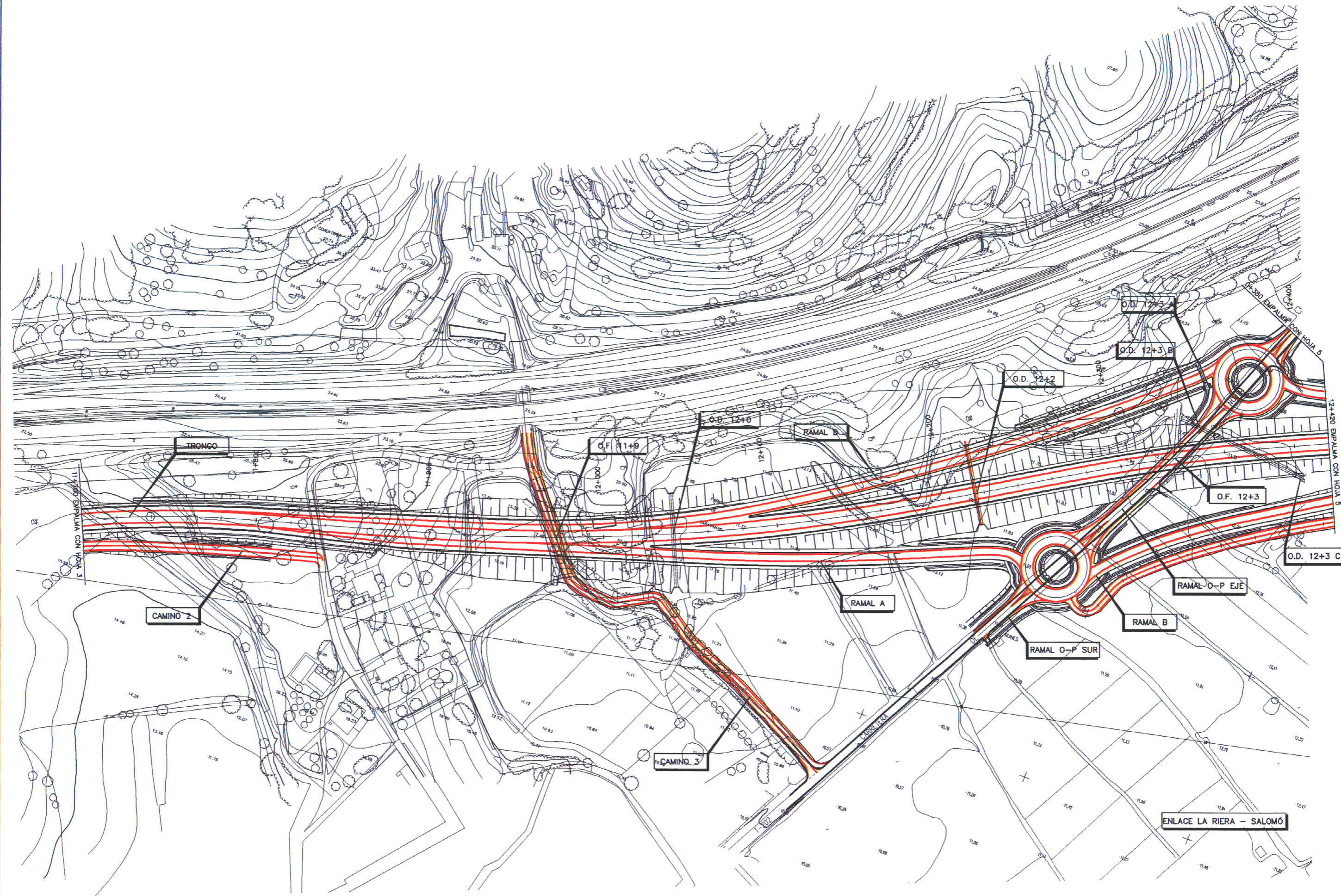
APÉNDICE N° 2. PLANOS PROYECTO LIQUIDACIÓN VARIANTE CONJUNTA ALTAFULLA Y TORREDEMBARRA. CLAVE: 23-T-2830

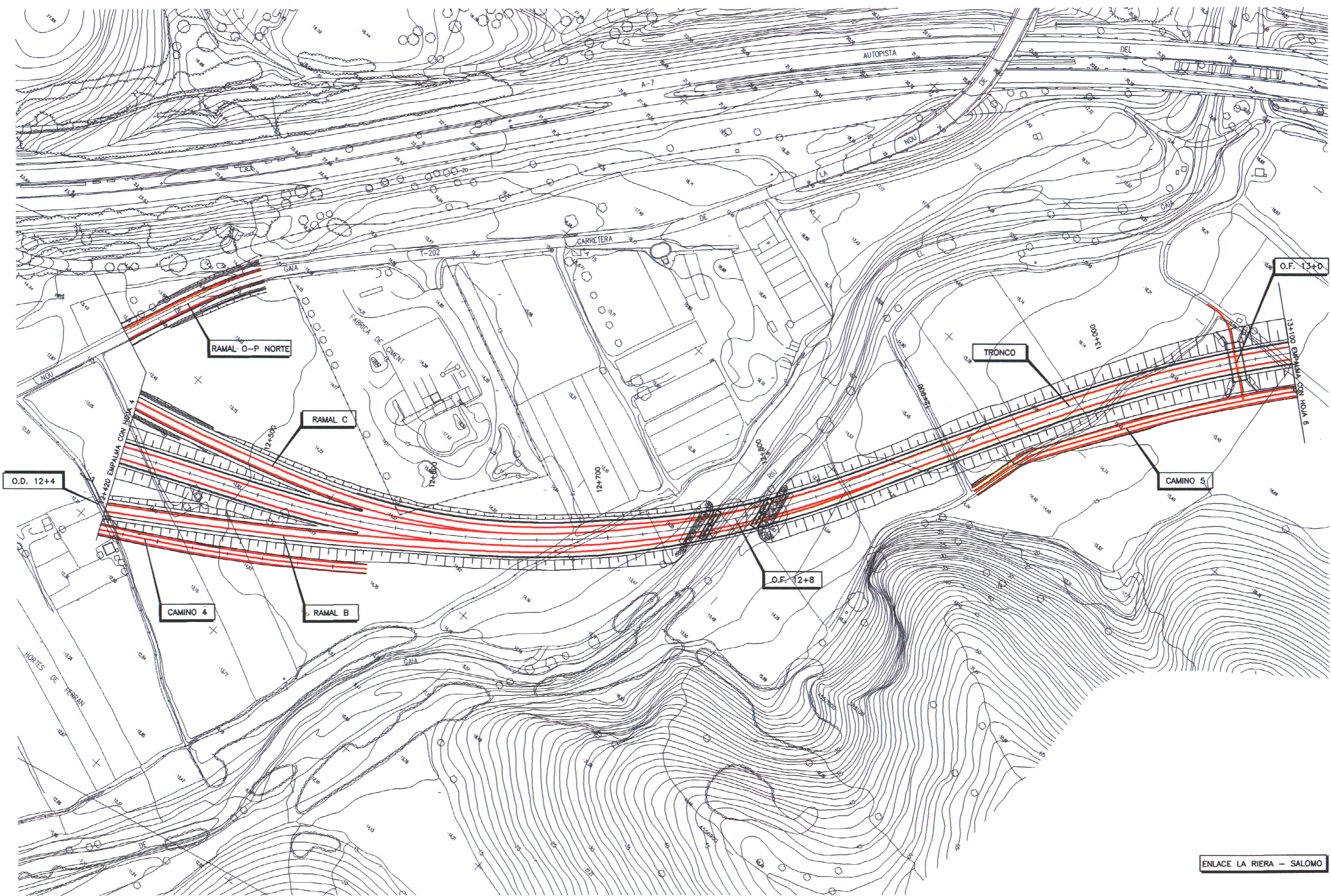
PLANTA
ESCALA 1:1000



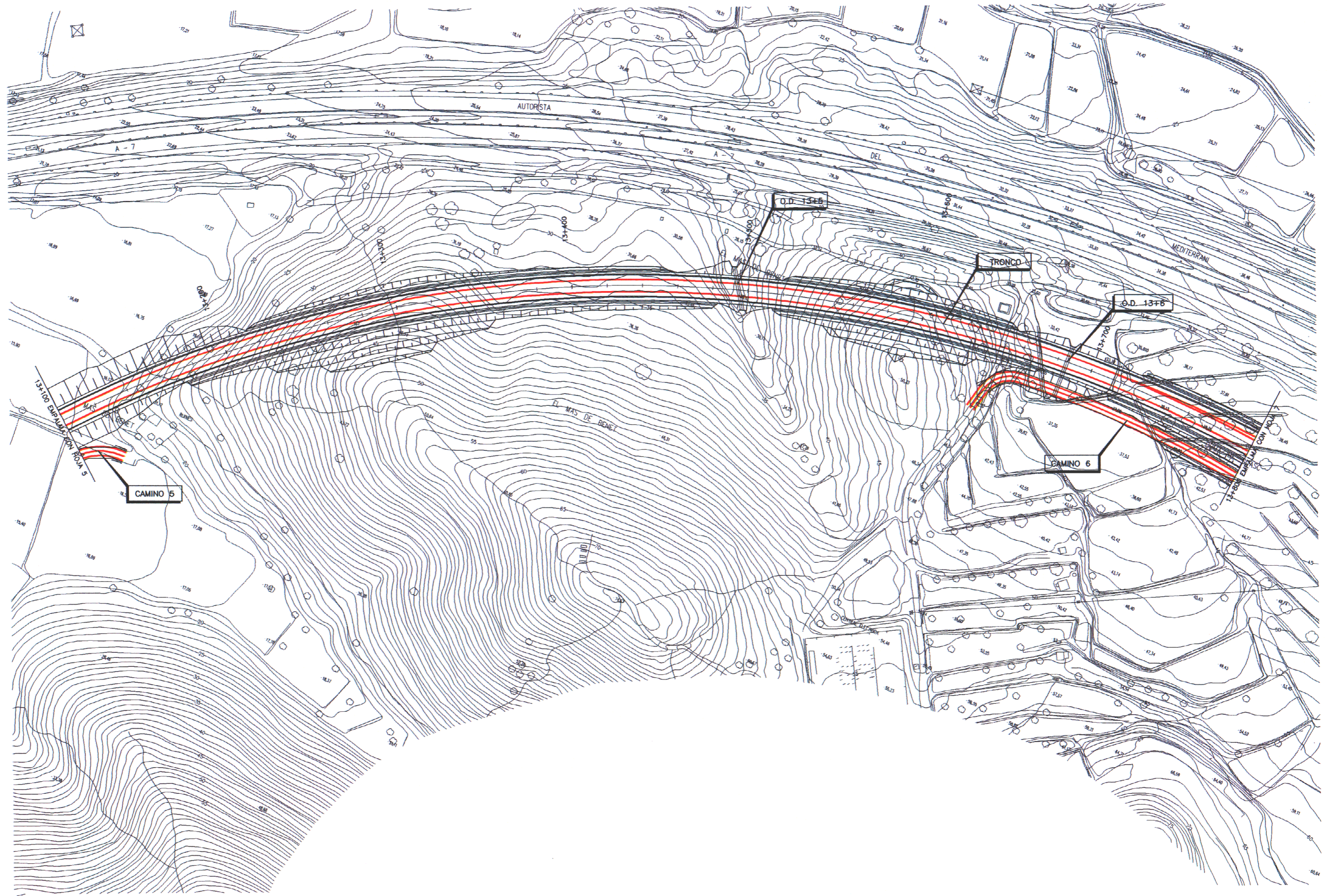


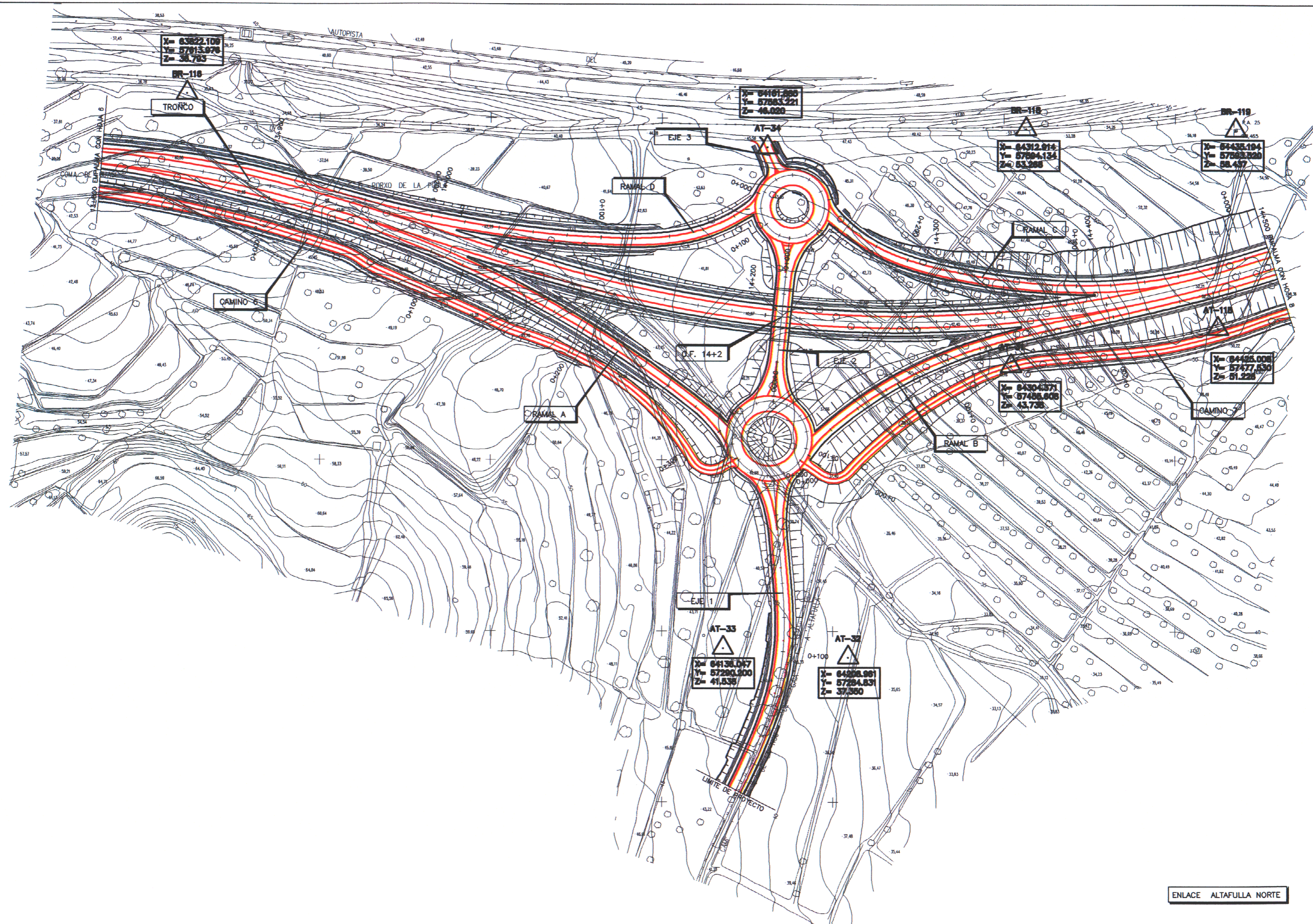




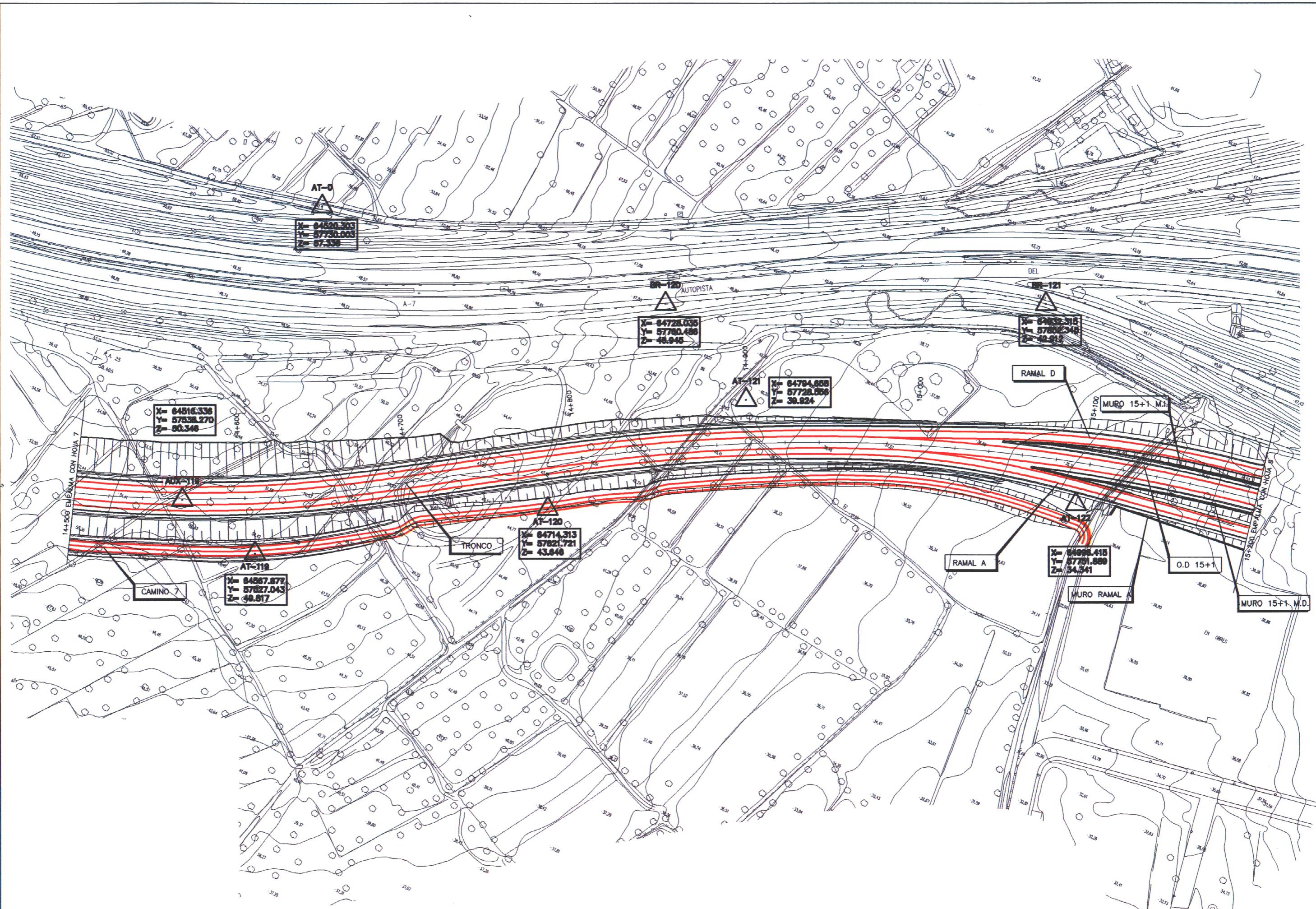


ENLACE LA RIERA - SALOMO





ENLACE ALTAFULLA NORTE



X= 64595.303
Y= 57736.003
Z= 67.336

X= 64728.038
Y= 57780.488
Z= 48.945

X= 64832.318
Y= 57832.348
Z= 48.912

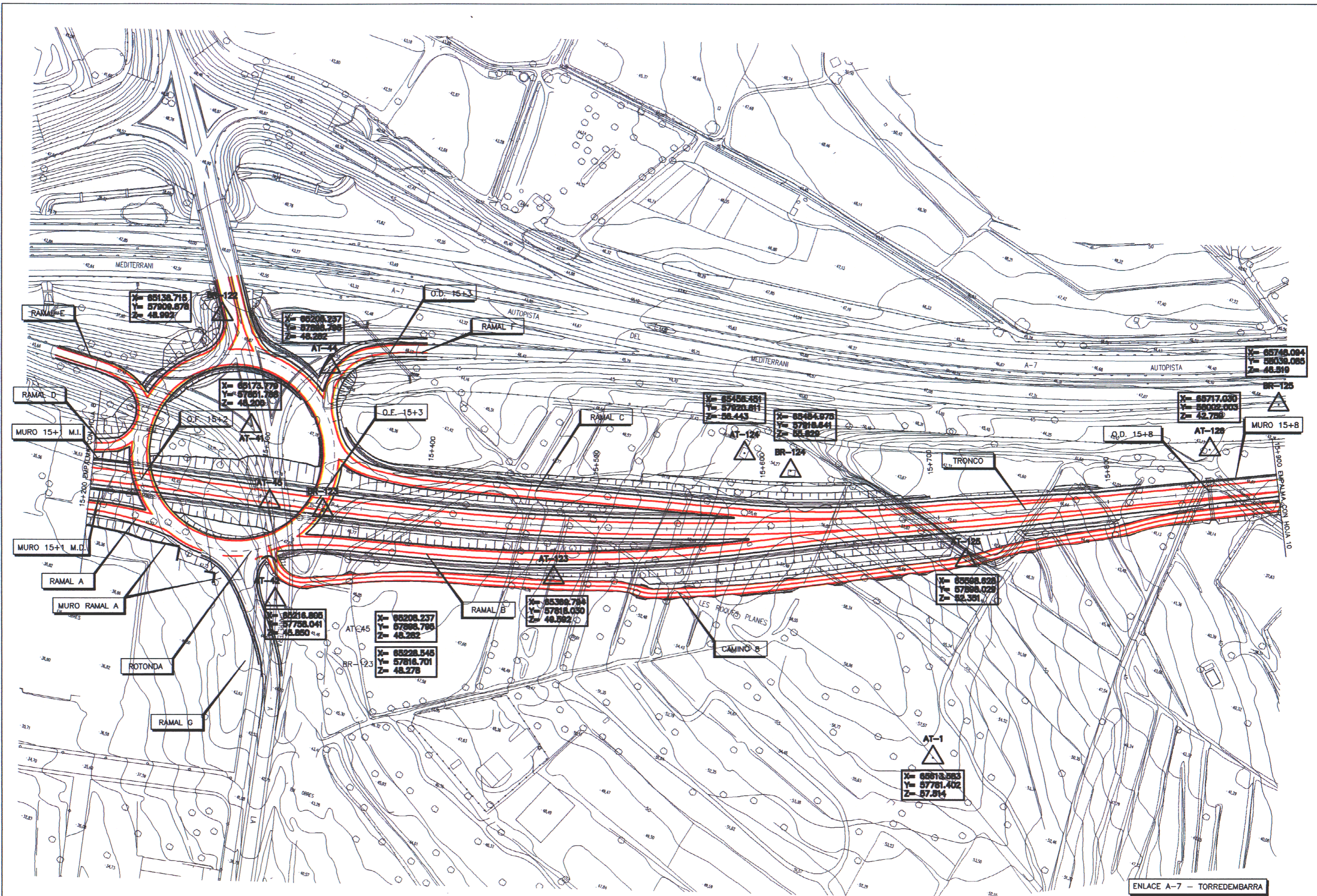
X= 64516.338
Y= 57538.270
Z= 50.348

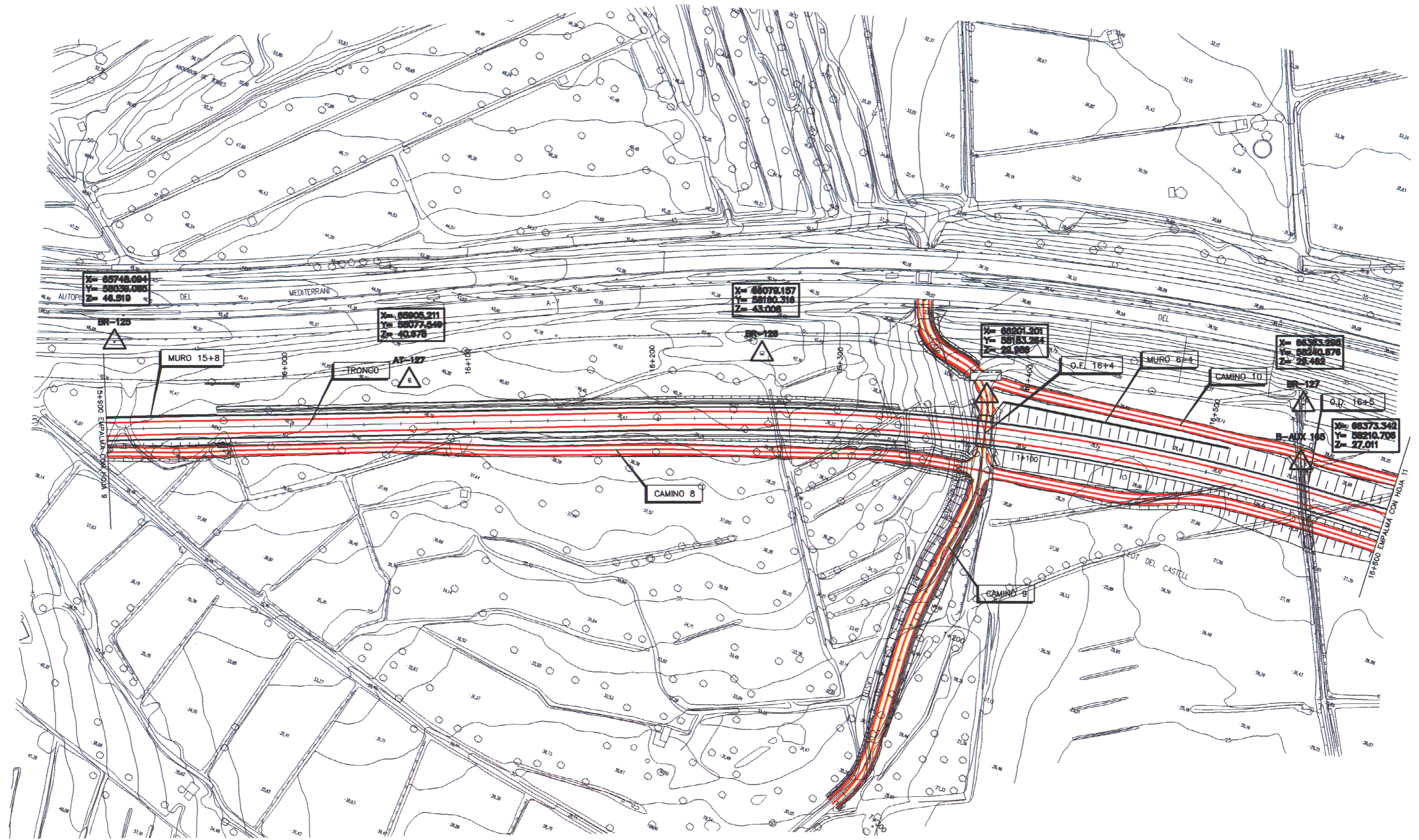
X= 64794.888
Y= 57728.088
Z= 38.924

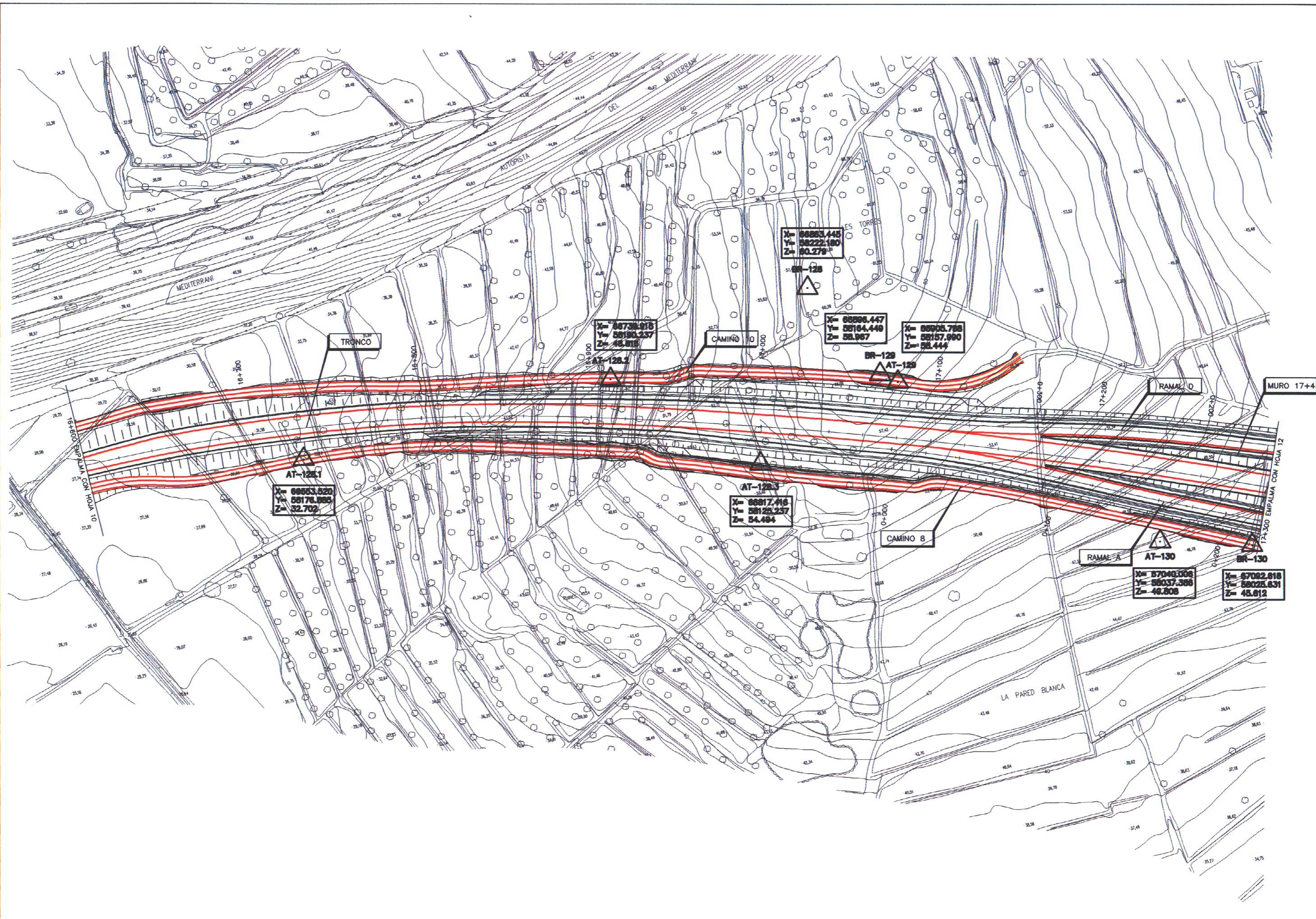
X= 64714.313
Y= 57821.721
Z= 43.848

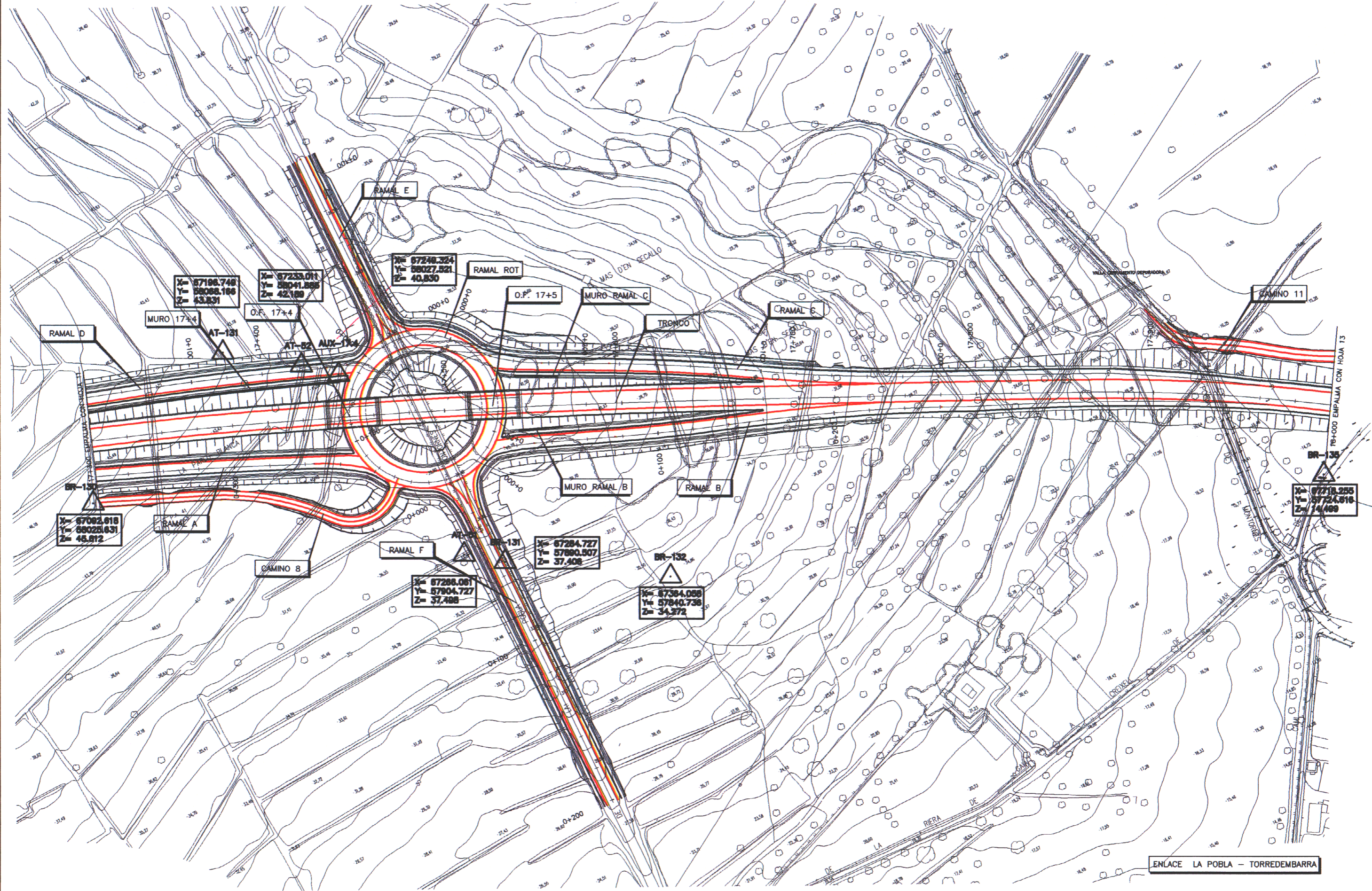
X= 64898.418
Y= 57791.888
Z= 34.541

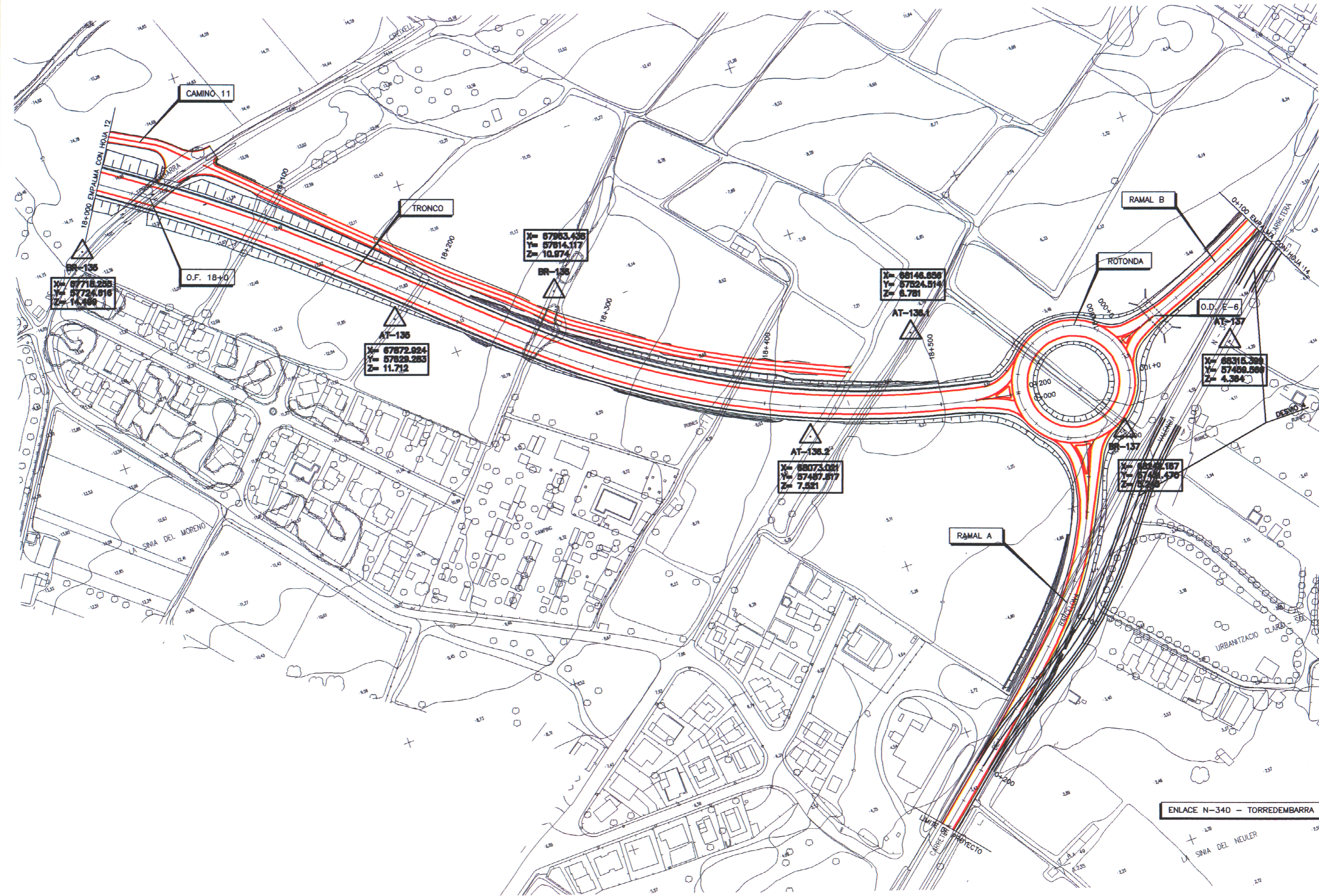
X= 64587.573
Y= 57627.043
Z= 48.817

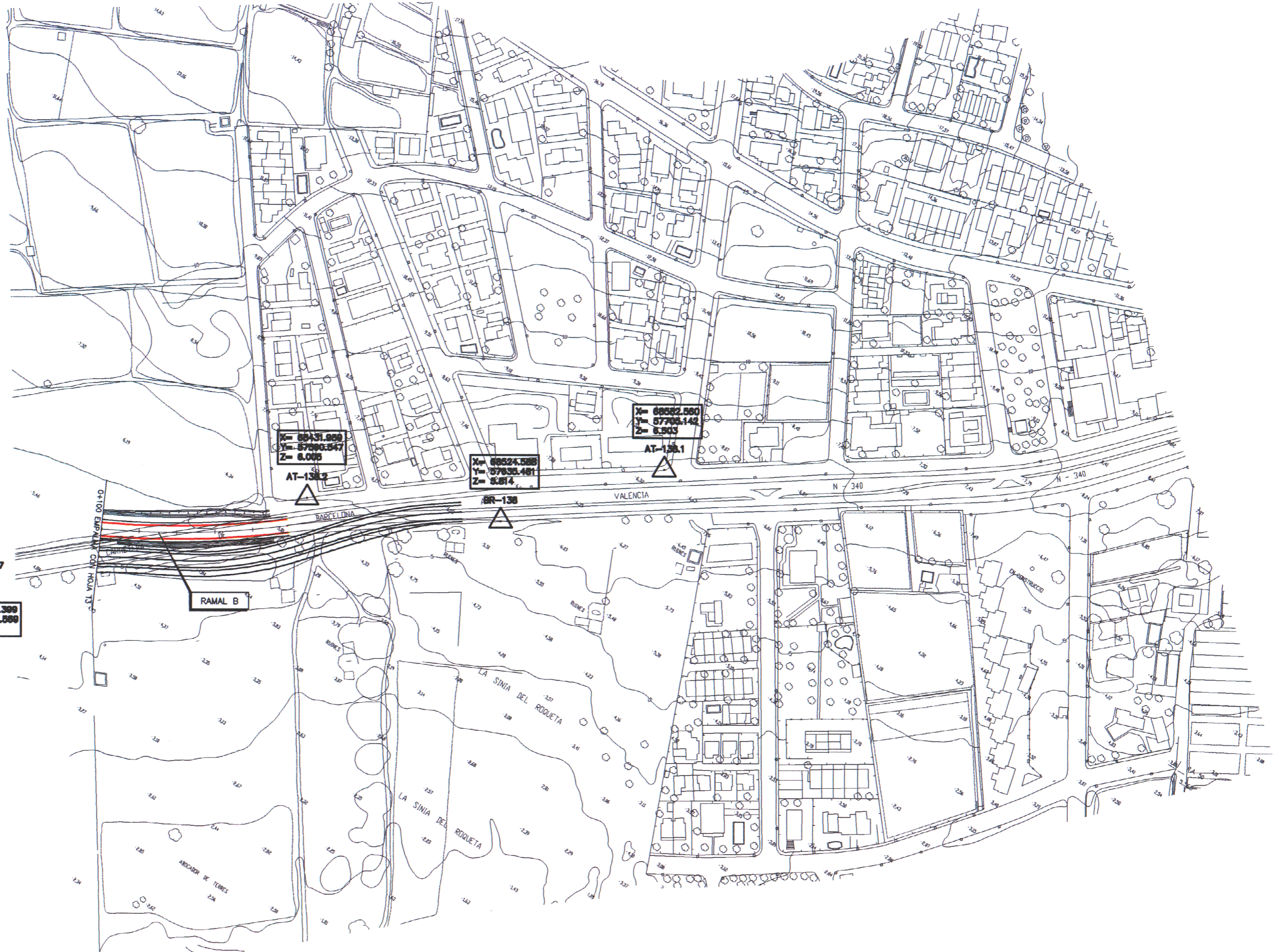












BR-137



X= 68242.167
Y= 57431.470
Z= 5.245

AT-137



X= 68315.388
Y= 57488.888
Z= 4.384

X= 68431.888
Y= 57888.847
Z= 6.008

AT-138.2

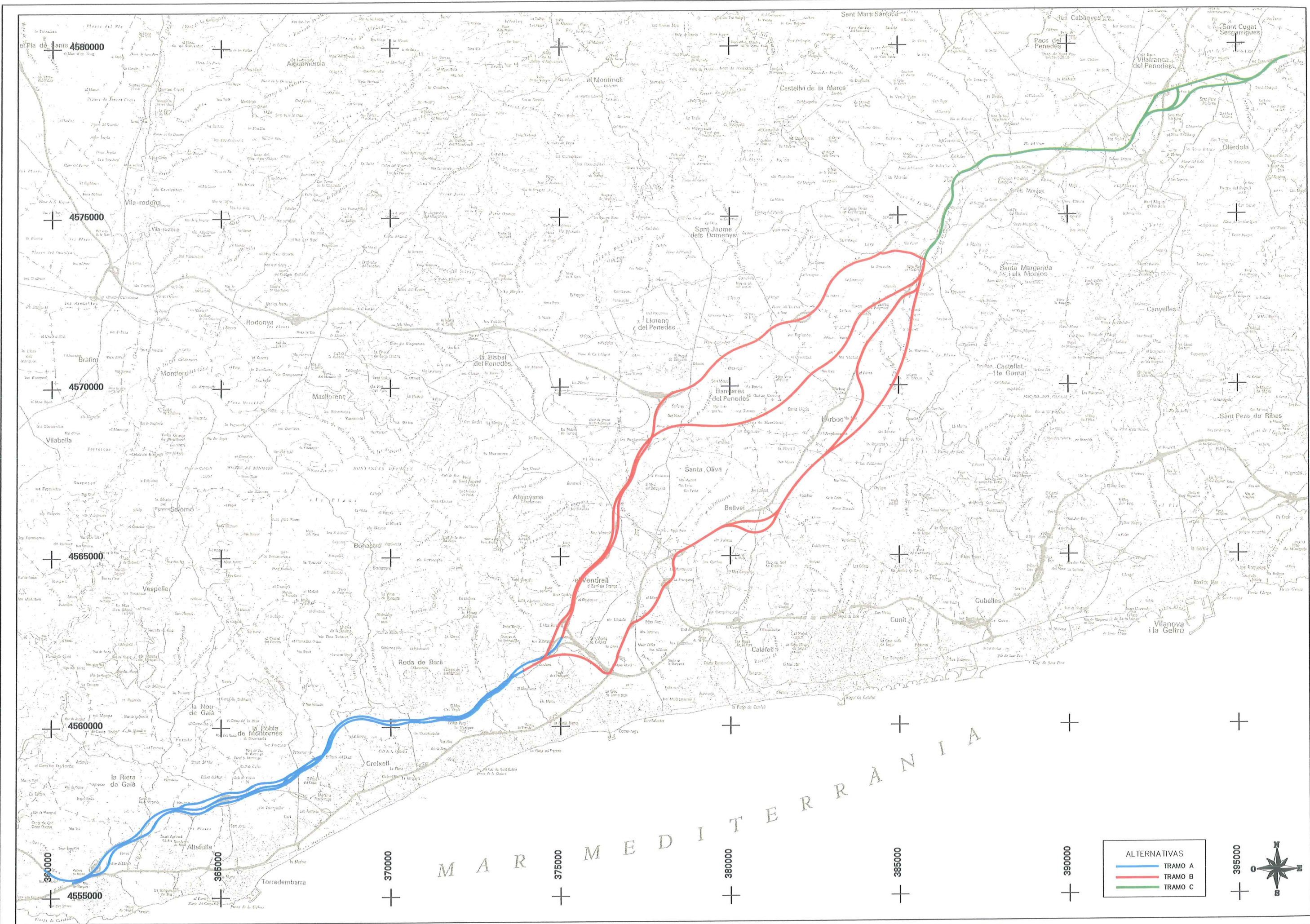
X= 68524.588
Y= 57935.481
Z= 5.814

X= 68582.580
Y= 57988.142
Z= 6.503

AT-138.1

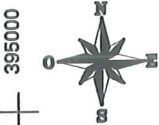
RAMAL B

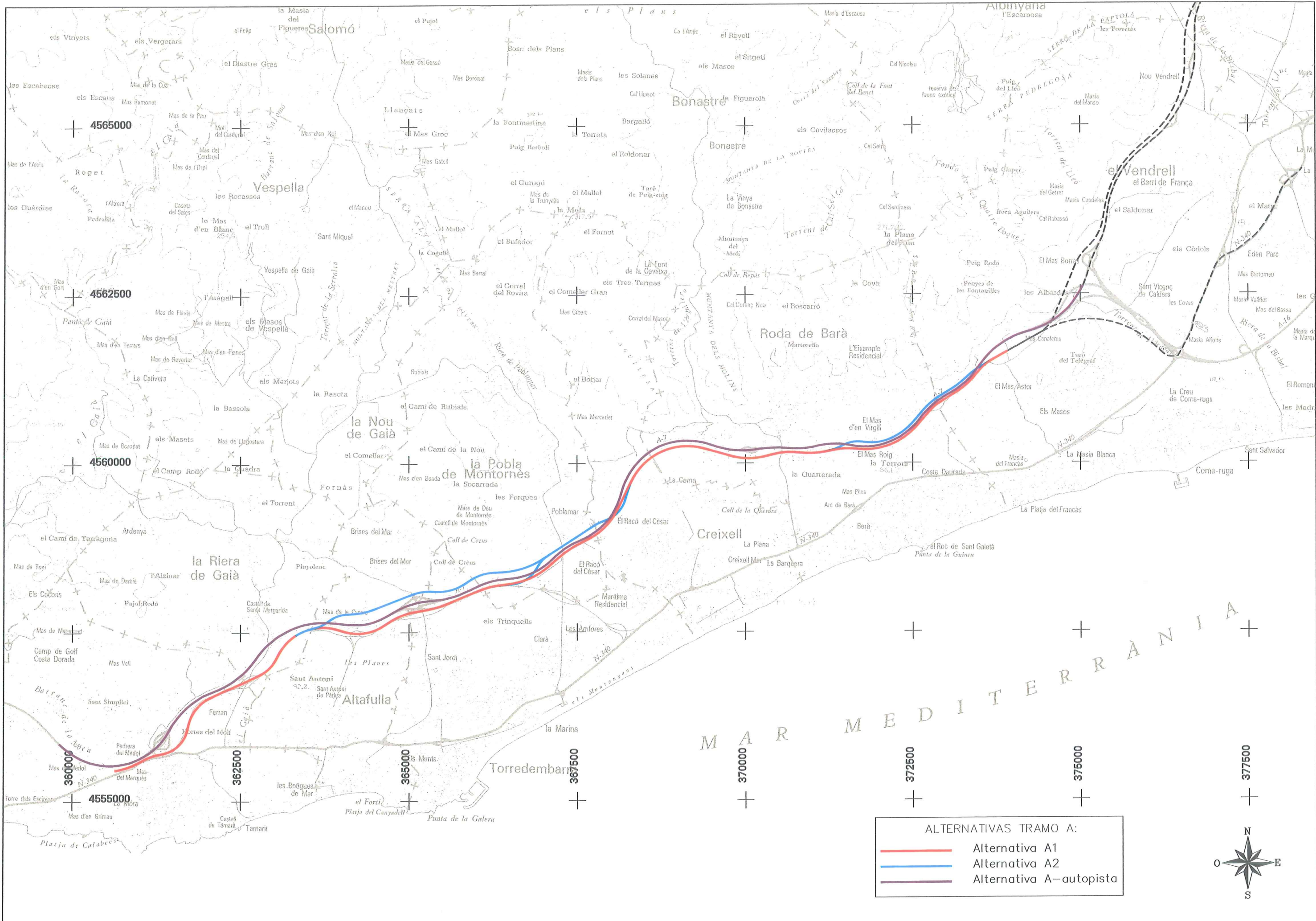
APÉNDICE Nº 3. PLANOS ALTERNATIVAS ESTUDIO INFORMATIVO. CLAVE: EI1-T-09



ALTERNATIVAS

- TRAMO A
- TRAMO B
- TRAMO C

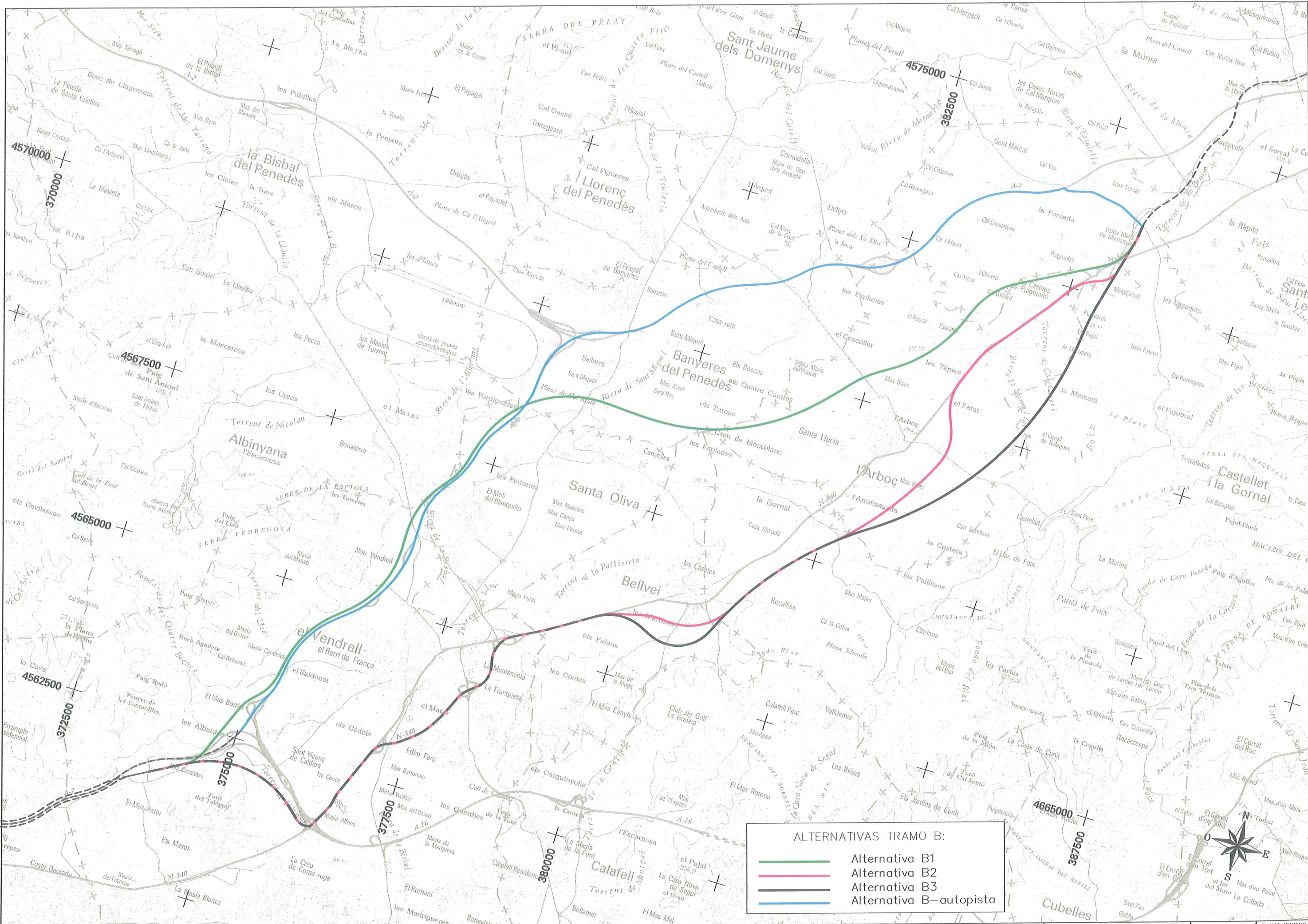




ALTERNATIVAS TRAMO A:

- Alternativa A1
- Alternativa A2
- Alternativa A-autopista

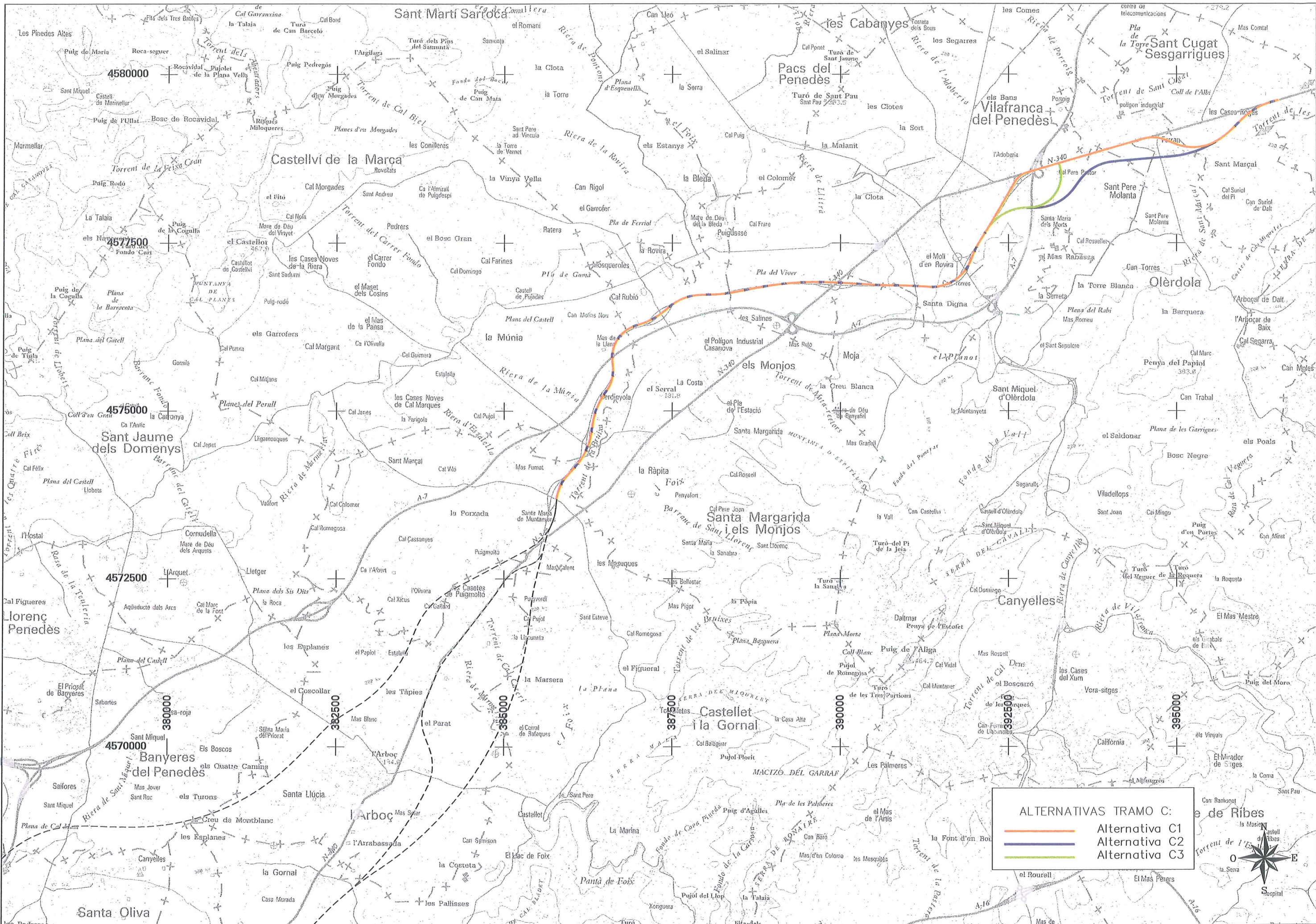




ALTERNATIVAS TRAMO B:

- Alternativa B1
- Alternativa B2
- Alternativa B3
- Alternativa B-autopista



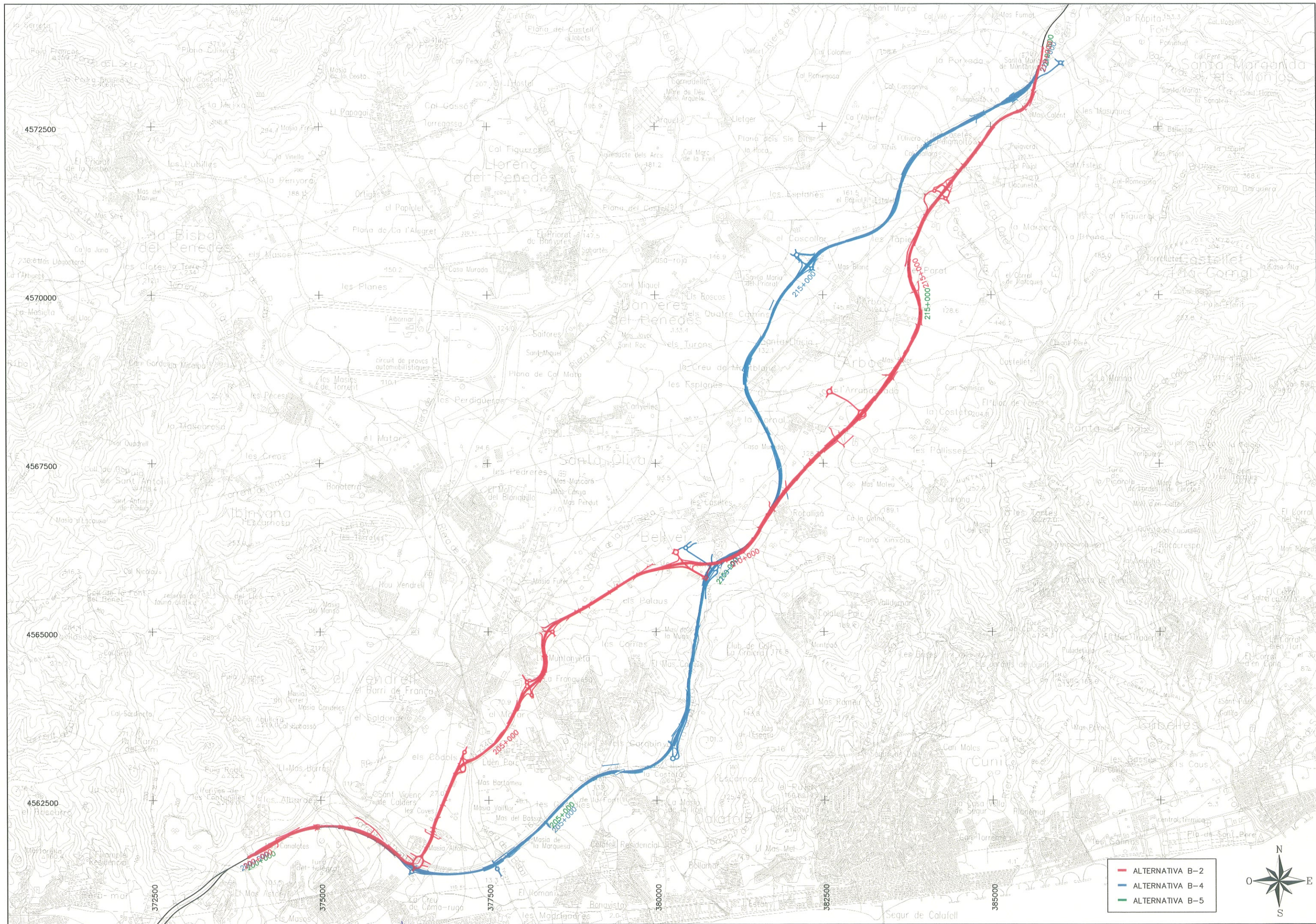


ALTERNATIVAS TRAMO C:

- Alternativa C1
- Alternativa C2
- Alternativa C3



APÉNDICE N° 4. PLANOS DOCUMENTO COMPLEMENTARIO AL TRAMO B DEL ESTUDIO INFORMATIVO.



- ALTERNATIVA B-2
- ALTERNATIVA B-4
- ALTERNATIVA B-5



APÉNDICE N° 5. RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN ESTUDIO INFORMATIVO.



Resolución de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras por la que se aprueba el expediente de Información Pública y definitivamente el Estudio Informativo de clave EI- 1- T- 09 "Autovía A-7. Carretera N-340. PPKK. 1172 al 1220,50. Tramo: inicio de Variante de Altafulla y Torredembarra – Variante de Santa Margarida y els Monjos- final Variante de Vilafranca del Penedés"

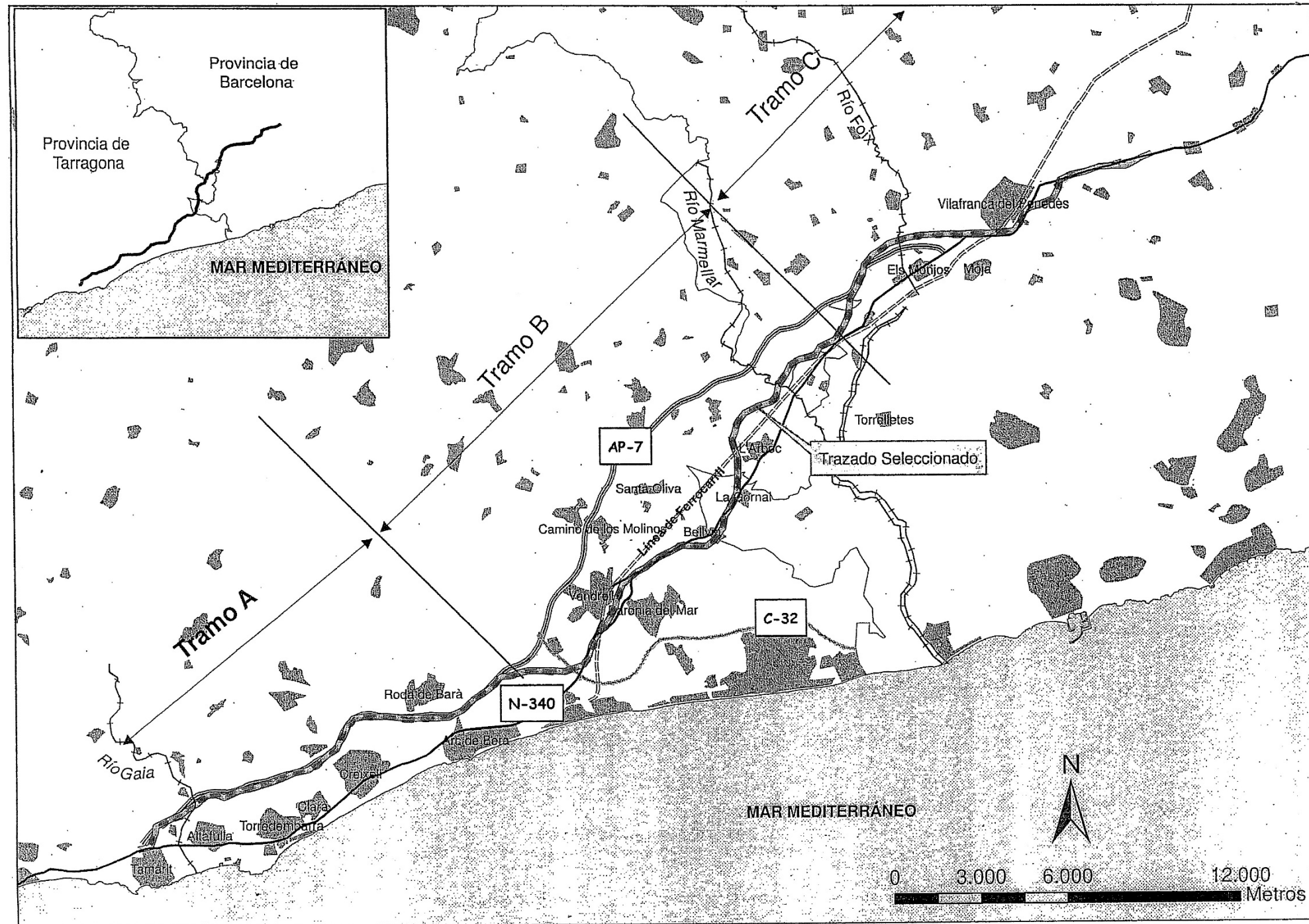
La presente Resolución pone fin a la vía administrativa, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 109.c de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento administrativo Común y contra la misma se puede interponer recurso potestativo de reposición, ante el Ministro del Departamento, o bien directamente recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional. El plazo para interponer dichos recursos es respectivamente de uno (1) o dos (2) meses a partir del día siguiente al de la publicación de aquélla en el Boletín Oficial del Estado, sin que quepa formular el recurso contencioso-administrativo hasta que sea resuelto expresamente o se haya producido la desestimación presunta del recurso de reposición interpuesto.

Visto el informe de la Dirección General de Carreteras sobre el estudio informativo de referencia y en uso de la competencia establecida en la Resolución de Delegación de Atribuciones de 30 de mayo de 1996, **RESUELVO:**

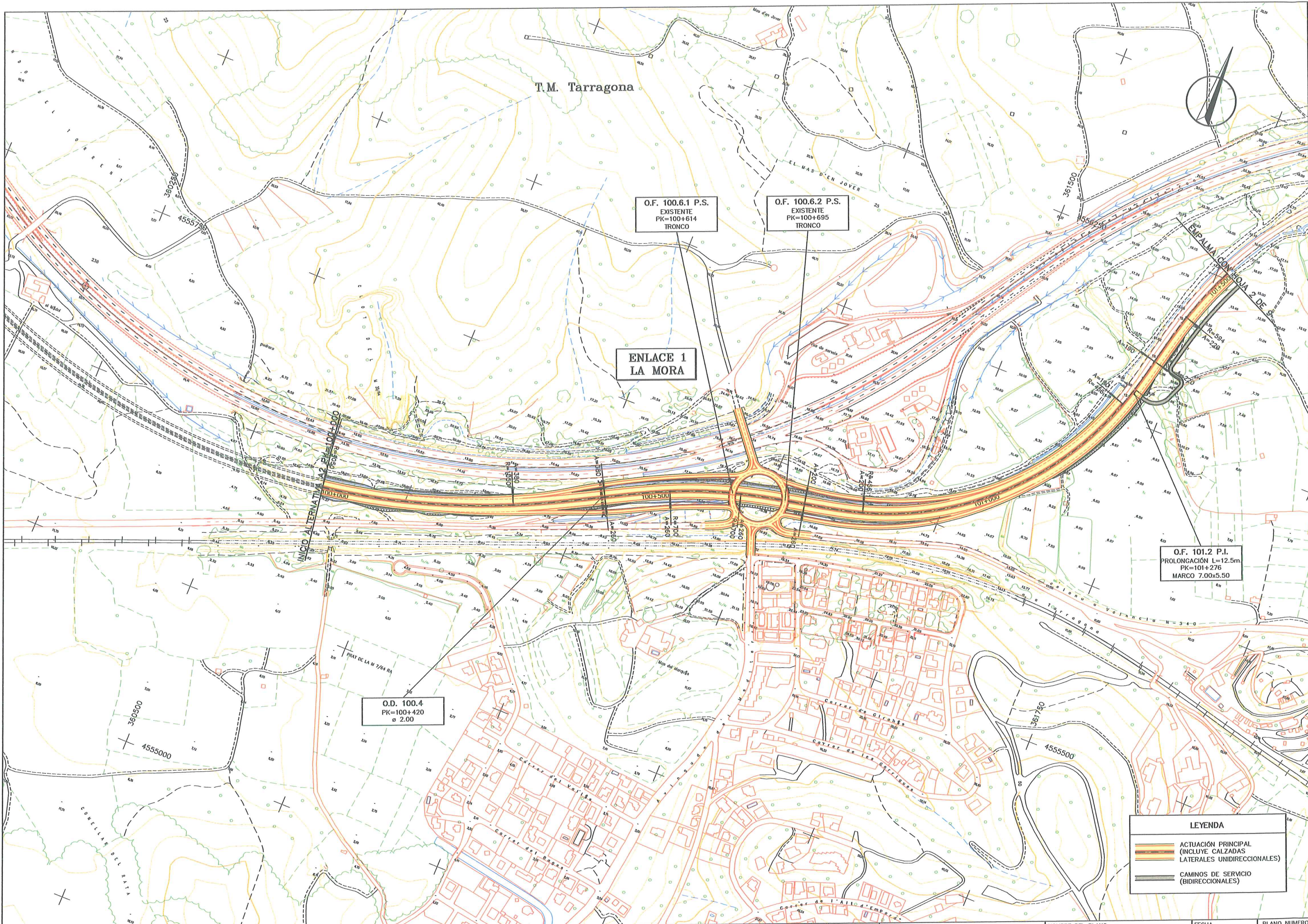
Madrid, / de *diebu D.M.* de 2009.
EL MINISTRO DE FOMENTO
 P. D. (Resolución Delegación de Atribuciones 30-05-1996)
EL SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS,

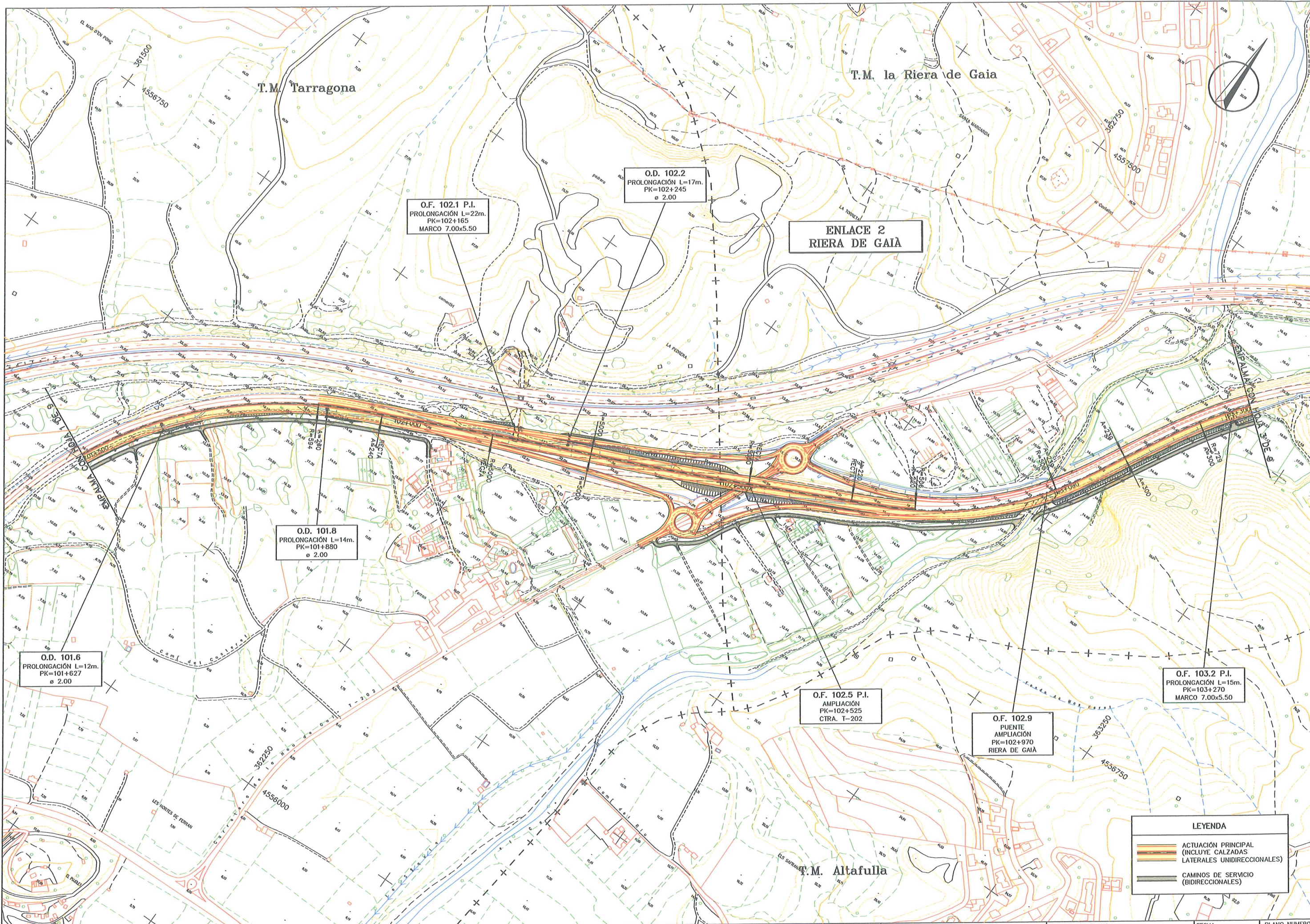
1. Declarar que el expediente de información pública reseñado en el asunto cumple con lo preceptuado en los artículos 32, 33, 34 y 35 del vigente Reglamento de Carreteras (1812/1994, de 2 de septiembre).
2. Aprobar el expediente de información pública del estudio informativo de clave EI.1-T-09 "Autovía A-7. Carretera N-340. PP.KK. 1172 al 1220,50. Tramo: inicio variante Altafulla-Torredembarra-Variante de Santa Margarida y Els Monjos-Final Variante de Vilafranca del Penedés" y definitivamente el mismo, seleccionando como alternativa a desarrollar en los sucesivos proyectos de construcción la denominada A1+B2/B4+C3 en el estudio inicial y en el Complementario y que consiste en una autovía de 50,058 Km, con un presupuesto base de licitación de 236,68 MEUR-2006.
3. En los proyectos que desarrollen la alternativa anterior se tendrán en cuenta las prescripciones siguientes:
 - 3.1. Las establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental de 4 de noviembre de 2009.
 - 3.2. Se mantendrán los contactos oportunos con el ADIF y RENFE
 - 3.3. Se analizará la conveniencia de los nuevos pasos transversales solicitados y las modificaciones de los previstos cuando se ajuste el perfil de la autovía.
 - 3.4. Se atenderán las modificaciones puntuales de trazado solicitadas por particulares siempre que no se afecte a terceros.
 - 3.5. Se estudiará la solución rotonda en el acceso a Roda de Bará.
 - 3.6. El proyecto garantizará los itinerarios peatonales en colaboración con las administraciones locales afectadas.
 - 3.7. Se repondrán todos los servicios y caminos afectados de acuerdo con los municipios y cámaras agrarias afectadas.

Fdo.: Víctor Morlán Gracia.



APÉNDICE N° 6. PLANOS ALTERNATIVA “A” SELECCIONADA EN EL “TRAMO A” DEL ESTUDIO INFORMATIVO.





O.F. 102.1 P.I.
 PROLONGACIÓN L=22m.
 PK=102+165
 MARCO 7.00x5.50

O.D. 102.2
 PROLONGACIÓN L=17m.
 PK=102+245
 e 2.00

**ENLACE 2
 RIERA DE GAIA**

O.D. 101.8
 PROLONGACIÓN L=14m.
 PK=101+880
 e 2.00

O.D. 101.6
 PROLONGACIÓN L=12m.
 PK=101+627
 e 2.00

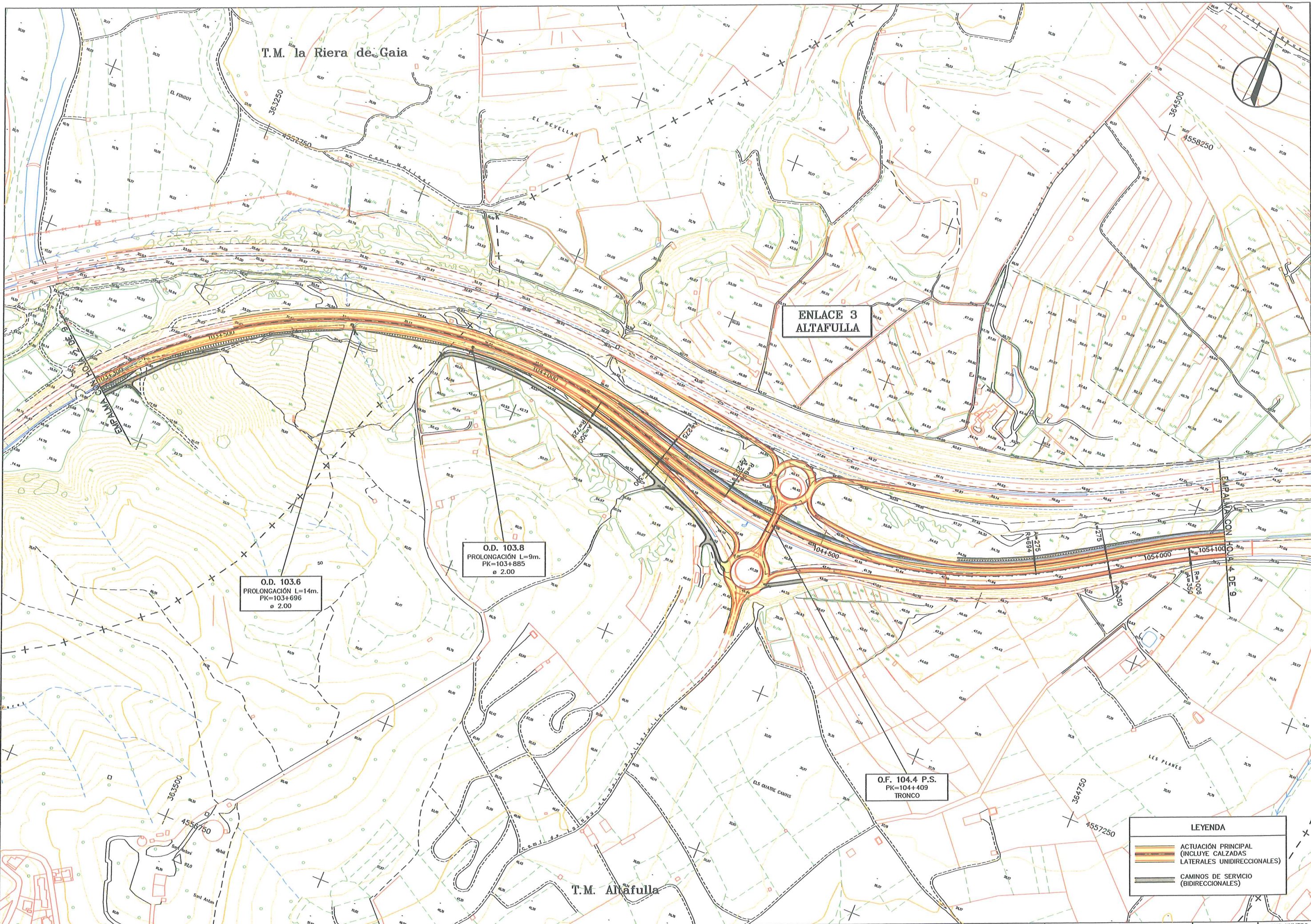
O.F. 102.5 P.I.
 AMPLIACIÓN
 PK=102+525
 CTRA. T-202

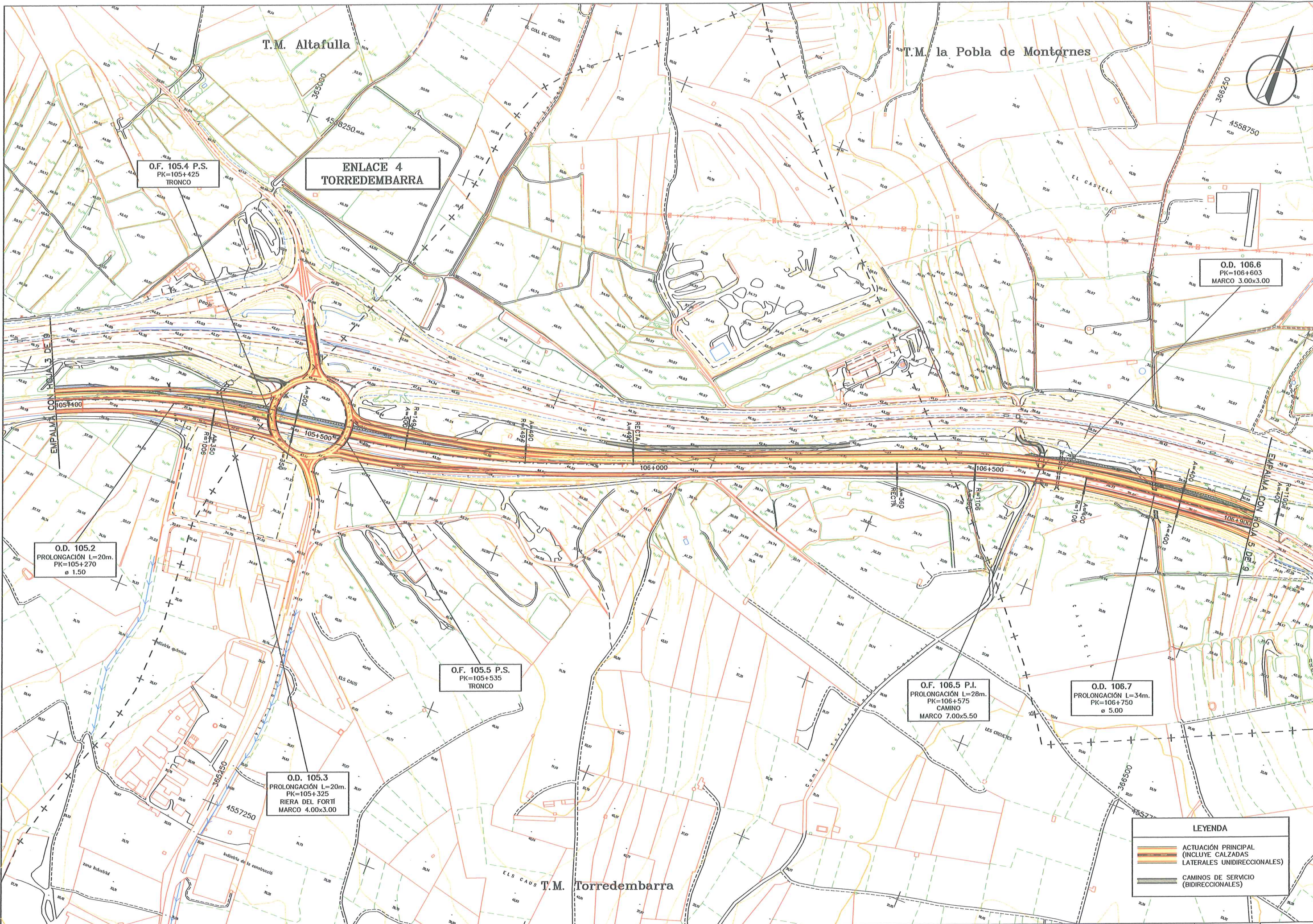
O.F. 102.9
 PUENTE
 AMPLIACIÓN
 PK=102+970
 RIERA DE GAIA

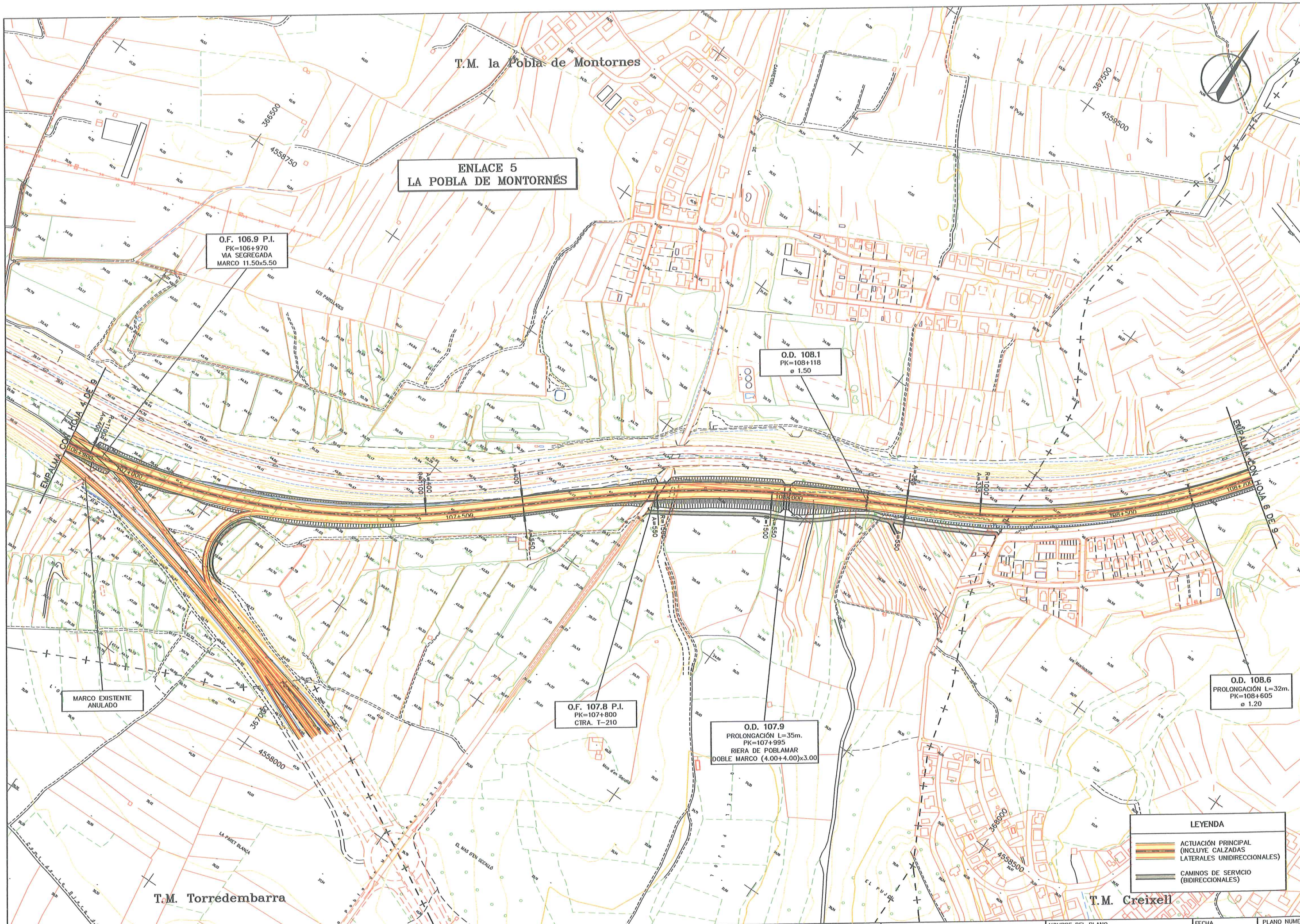
O.F. 103.2 P.I.
 PROLONGACIÓN L=15m.
 PK=103+270
 MARCO 7.00x5.50

LEYENDA

	ACTUACIÓN PRINCIPAL (INCLUYE CALZADAS LATERALES UNIDIRECCIONALES)
	CAMINOS DE SERVICIO (BIDIRECCIONALES)







APÉNDICE N° 7. DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL CORRESPONDIENTE AL ESTUDIO INFORMATIVO

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

18693 Resolución de 4 de noviembre de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto N-340 de Cádiz a Barcelona puntos kilométricos 1172 al 1220,50. Tramo inicio variante de Altafulla y Torredembarra- variante de Santa Margarida i els Monjos-final de la variante de Vilafranca del Penedès.

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado a) carreteras del grupo 6 proyectos de infraestructuras del anexo I del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, y se procede formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 12 de la citada norma.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El objeto del proyecto es solucionar los problemas de tráfico y accidentes que se presentan en la carretera N-340 en su tramo inicio variante Altafulla y Torredembarra-variante Santa Margarida i els Monjos-final de la variante de Vilafranca del Penedès. La carretera N-340 a su paso por la provincia de Barcelona hacia el sur, discurre por zonas muy ricas y altamente industrializadas que originan un tráfico de mercancías importante tanto hacia Barcelona como a Tarragona. En la provincia de Tarragona, discurre por el interior de importantes poblaciones turísticas, urbanizaciones densamente pobladas y con numerosos accesos a las playas. En ambas provincias existen ya tramos con variantes de la propia N-340.

Dichas características hacen que en la zona se presenten problemas de tráfico en ambos sentidos de circulación y un número elevado de accidentes.

La longitud de este tramo de autovía es de aproximadamente 48 kilómetros.

Los parámetros de diseño considerados en el estudio informativo son los siguientes:

Tipo de red: carretera nacional.

Tipo de carretera: autovía (2+2).

Velocidad del proyecto: 100 km/h.

Secciones tipo: calzadas 2 x 7 m, arcenes exteriores 2,5 m, arcenes interiores 1,5 m, mediana 2,0 m.

En cuanto a las alternativas planteadas, el estudio de impacto ambiental define tres tramos básicos:

Tramo A: centrado en el corredor que dibuja la autopista AP-7, comprendido entre la urbanización de La Móra, en municipio de Tarragona, y el límite de Roda de Barà con El

Vendrell. En este tramo se han definido tres soluciones: alternativa A1, alternativa A2 y alternativa A-autopista (ampliación de carriles de la autopista AP-7 con la posible liberalización de peaje para el tráfico local).

Tramo B: centrado sobre una amplia zona de terreno a ambos márgenes de la carretera N-340, comprendido entre el municipio de El Vendrell y el pueblo de Santa Margarida i Els Monjos. Para este tramo, se han definido inicialmente cuatro alternativas: B1, B2, B3 y B-Autopista (ampliación de carriles de la autopista AP-7 con la posible liberalización de peaje para el tráfico local). Tras la primera información pública se redacta documento complementario al estudio informativo en el que se plantean dos nuevas alternativas para este tramo: B4 y B5 (ver apartado 3.2.2. Modificaciones introducidas por el promotor en proyecto y estudio tras su consideración).

Tramo C: comprendido entre Santa Margarida i Els Mojos y Vilafranca del Penedès. El corredor se fija sobre las actuales variantes existentes (Santa Margarida i Els Monjos y Vilafranca del Penedès). Las alternativas propuestas son tres: C1, C2 y C3.

La alternativa seleccionada tras el procedimiento es la compuesta por las alternativas A1+B2/B4+C3 siendo B2/B4 una combinación de las alternativas B2 y B4 (ver apartado 4.1.-Análisis ambiental para selección de alternativas).

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

La zona estudiada comprende las comarcas del Tarragonés, Baix Penedès y Alt Penedès, principalmente, y en menor medida a la comarca del Garraf.

Espacios protegidos. El proyecto no afecta a ningún espacio de interés natural incluido en el Plan de Espacios de Interés Natural (PEIN), aprobado por Decreto 328/92 de 14 de diciembre, de la Generalitat de Cataluña, ni a espacios pertenecientes a la Red Natura 2000.

En las proximidades del ámbito de estudio existen 6 espacios pertenecientes al PEIN: El Foix (a 3 km), Olèrdola (a 5 km), El Montmell (a 16 km), playa de Torredembarra (a 4 km), desembocadura del río Gaià (a 4,5 km) y Tamarit-Punta la Móra (a 0,2 km).

Hidrología. A lo largo de la franja de estudio se localizan diferentes torrentes y rieras de régimen temporal, las cuales únicamente llevan agua tras episodios de lluvias torrenciales. Los principales cursos de agua son el río Gaià, que desagua a la altura de la Móra y que cuenta con un pantano del mismo nombre aguas arriba de la carretera, en Tarragona, la riera de Marmellar, a la altura del municipio del Vendrell, y el río Foix con el pantano del mismo nombre, aguas abajo de la carretera y a la altura del municipio del Castellet y la Gornal.

Dentro del área de estudio existen los siguientes acuíferos protegidos:

Acuífero del Baix Penedès.

Acuífero del Bloque de Gaià.

Acuífero del Baix Francolí.

Acuífero de Sant Martí Sarroca-Marmellar.

Vegetación. En la zona se pueden observar diferentes estadios de degradación del encinar mediterráneo debido a que gran parte del territorio arbolado ha sido convertido a tierra de cultivos y ha sufrido el impacto de los incendios forestales.

Las principales formaciones vegetales presentes en la zona de estudio son pinares de pino carrasco (*Pinus halepensis*), maquia litoral de coscoja (*Quercus coccifera*), palmito (*Chamaerops humilis*) y lentisco (*Pistacia lentiscus*), matorral de romero (*Rosmarinus officinalis*) y brezo (*Erica multiflora*) y cultivos de secano, eriales y viñedos. En las proximidades de los ríos se encuentra álamos (*Populus alba*), acompañados de fresnos (*Fraxinus angustifolia*) y olmos (*Ulmus minor*).

Fauna. Dentro de la zona de estudio destaca la reserva de fauna salvaje de la desembocadura del río Gaia por ser una de las pocas zonas húmedas de la Cataluña meridional, de manera que constituye un importante refugio para diversos elementos faunísticos, así como también desempeña una importante función como escala en las vías de las aves migratorias.

También destaca como zona de paso y refugio de aves migratorias la playa de Torredembarra y el refugio de fauna salvaje Mas Bartomeu en el término municipal de El Vendrell.

Patrimonio cultural. La franja de estudio tiene, tanto por sus características físicas como territoriales, una ocupación humana temprana en la historia del hombre, identificándose en la zona de estudio varios yacimientos arqueológicos y otros elementos de interés cultural.

3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

3.1.1 Entrada documentación inicial. La tramitación se inició con fecha 1 de octubre de 2001, momento en que se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente (DGCEA) el documento inicial procedente de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

3.1.2 Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Con fecha 8 de octubre del 2001 se inicia el trámite de consultas previas. Durante el mismo se pidió opinión a los siguientes organismos, señalándose con una X aquellos que han emitido contestación:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad (MARM)	-
Confederación Hidrográfica del Ebro (MARM)	X
Delegación del Gobierno en Cataluña	-
Subdelegación del Gobierno en Barcelona	-
Subdelegación del Gobierno en Tarragona	-
Dirección General de Política Hidráulica. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Generalitat de Cataluña	-
Dirección General de Calidad Ambiental. Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña	-
Dirección General de Carreteras. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Generalitat de Cataluña	X
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Generalitat de Cataluña	-
Dirección General de Patrimonio Cultural. Departamento de Cultura. Generalitat de Cataluña	-
Dirección General de Patrimonio Natural y del Medio Físico. Departamento de Medio Ambiente. Generalitat de Cataluña	-
Dirección General de Planificación Ambiental. Departamento de Medio Ambiente. Generalitat de Cataluña	-
Dirección General del Medio Natural. Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca. Generalitat de Cataluña	-
Diputación Provincial de Barcelona	-
Diputación Provincial de Tarragona	X
Instituto Geológico y Minero de España	-
Catedra de Ecología. Facultad de Biología. Universidad de Barcelona	-
Departamento de Ciencias Ambientales de la Universidad de Girona	-
Departamento de Ecología. Facultad de Ciencias. Campus de Bellaterra	-
Departamento de Ecología. Facultad de Biología. Universidad de Barcelona	-
A.D.E.N.A.	-
Ecologistas en Acción	-
F.A.T.	-
S.E.O.	-
Sociedad de Conservación de Vertebrados	-

cve: BOE-A-2009-18693

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Grup D'Estudis i Protecció a Ecosistemes del Camp	-
Grup Ecologista La Carrasca i La Rabosa	-
Asociación Española de EIA	X
Ayuntamiento de Tarragona	-
Ayuntamiento de Torredembarra	-
Ayuntamiento de Roda de Bará	-
Ayuntamiento de Bellvei	-
Ayuntamiento de la Riera de Gaiá	-
Ayuntamiento de la Pobla de Montornés	-
Ayuntamiento del Vendrell	-
Ayuntamiento de L'Arboç	-
Ayuntamiento de Alfatulla	-
Ayuntamiento de Creixell	X
Ayuntamiento de Calafell	-
Ayuntamiento de Castellet i La Gornal	X
Ayuntamiento de Vilafranca del Penedés	-
Ayuntamiento de Santa Margarida i els Monjos	X
Ayuntamiento de Sant Cugat Sesgarrigues	X
Ayuntamiento de Castellvi de la Marca	-

Fuera de plazo respondieron los Ayuntamientos de Santa Oliva, El Vendrell, Banyares de Penedés, Bonastre y Montmell, así como la Agencia Catalana del Agua.

Los aspectos relevantes considerados en las contestaciones recibidas son los siguientes:

Medio socioeconómico. La mayor parte de las contestaciones recibidas hacen referencia a la problemática de la permeabilidad territorial, dada la existencia de numerosas infraestructuras lineales en la zona.

El ayuntamiento de Sant Cugat Sesgarrigues considera que sería apropiado el aprovechamiento de los corredores de las infraestructuras existentes. Los ayuntamientos de Santa Oliva, El Vendrell, Banyares de Penedés, Bonastre y Montmell consideran que las características de la nueva vía no están suficientemente definidas ni justificadas, así como que no se han analizado sus efectos y que la información del territorio afectado no es completa, mostrando su oposición a la construcción de la autovía, y solicitan que se considere como solución idónea la ampliación de carriles de la autopista AP-7 y la supresión de peajes.

Fauna y vegetación. Las obras deberán respetar la vegetación de ribera del torrente de la Bruixa, de la riera de Muina y del río Foix, según considera el Ayuntamiento de Santa Margarida i els Monjos.

Patrimonio cultural. Se debe considerar la existencia en la zona de restos arqueológicos según considera el Ayuntamiento de Santa Margarida i els Monjos.

El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor el 18 de abril de 2002, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas, y los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental.

Con posterioridad, el 20/04/02 y el 25/06/02 se trasladaron los informes de los Ayuntamientos de Santa Oliva, El Vendrell, Banyares de Penedés, Bonastre y Montmell, y de la Agencia Catalana del Agua, respectivamente.

cve: BOE-A-2009-18693

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.

3.2.1 Información pública. Resultado.

1.ª Información pública.—El inicio del trámite de información pública del estudio informativo y estudio de impacto ambiental se publicó en el Boletín Oficial del Estado del 22 de febrero de 2005.

Durante este trámite de información pública se recibieron 5 informes de las administraciones estatal y autonómica, 28 de ayuntamientos, 5 de Diputaciones provinciales y Consejos Comarcales y 923 alegaciones de particulares.

A continuación se resumen los aspectos más significativos del proceso de participación pública, en su mayor parte relativos a la alternativa seleccionada:

El Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña informa favorablemente sobre las alternativas valoradas con menor impacto ambiental por el estudio de impacto ambiental, es decir, las alternativas A-autopista, B-autopista, C1 y C3.

Expone que la solución A1-B2-C3 seleccionada inicialmente en el estudio informativo ocasionará un impacto moderado sobre el medio. Los impactos más significativos se producirán sobre la red hídrica superficial, el patrimonio cultural, las condiciones de vida en la población y el paisaje.

Propone la incorporación de las siguientes medidas preventivas y correctoras en el proyecto constructivo: las obras de drenaje deberán garantizar la permeabilidad transversal de la carretera para la fauna; reducir los desmontes mediante la combinación de túneles, falsos túneles, muros, etc; definir la longitud de falsos túneles de modo que se garantice la integración frontal de la excavación; en los taludes de desmontes la pendiente deberá permitir la revegetación (3H:2V); en los terraplenes en zonas de fragilidad alta o muy alta contemplar estructuras de contención a pie de terraplén; por último, deberá estar bien definida la ubicación, dimensión y restauración de las zonas de vertedero.

El Consejo Comarcal del Baix Penedès considera que introducir un nuevo corredor en la comarca, con las limitaciones que impondrá al territorio es preocupante por estar la comarca saturada de todo tipo de infraestructuras (AP-7, AP-2 y C-32, N-340, dos líneas ferroviarias, etc.). Considera, en relación con el tramo B, que la mejor opción es la alternativa B-autopista por ser la menos agresiva con el medio, la funcionalmente más conveniente para la comarca y la más económica.

El Consejo Comarcal del Alt Penedès propone, para todos los tramos A, B y C, como mejor opción, desde el punto de vista ambiental, la ampliación de la capacidad de la autopista, con más accesos y gratuidad por el tránsito local.

Respecto a los ayuntamientos, sus alegaciones se pueden dividir en función del tramo al que pertenecen.

De los ayuntamientos pertenecientes al tramo A, únicamente, el ayuntamiento de Tarragona se posiciona a favor de la alternativa A1. El resto: Altafulla, Torredembarra, La Pobla de Montornés y Roda de Barà informan a favor de la alternativa A-Autopista. El ayuntamiento del Creixell se opone a la alternativa A1, que produce mayores afecciones sobre la urbanización El Rincón del César y se manifiesta a favor de la alternativa A2.

En el tramo B, son mayoría los ayuntamientos que solicitan la ejecución de la alternativa B-Autopista (El Vendrell, Bellvei, IÁrboc y Masllorenç), mientras que en Albinyana y Banyeres de Penedès se muestran en desacuerdo con las alternativas B-autopista y B1.

En el tramo C, los ayuntamientos de Vilafranca del Penedès y Olérdola se pronuncian a favor de la alternativa C3. Santa Margarida i els Monjos indica que el trazado de las alternativas en este municipio es coincidente, por lo que no realiza ninguna consideración a este respecto. En Sant Cugat Sesgarrigues se manifiestan de desacuerdo con las alternativas C1 y C3.

En cuanto a las alegaciones de particulares, la mayor parte de ellas se concentran en el tramo B y corresponden a los municipios de Castellet i La Gornal (475) y L'Arboc (380). Se muestran a favor de B-autopista y en contra de B2.

cve: BOE-A-2009-18693

Por último, la Dirección General de Carreteras y la empresa pública de la Generalitat, Centrales e infraestructuras para la movilidad y las actividades logísticas S.A. (CIMALSA), propugnan el estudio de una nueva propuesta en el tramo B.

CIMALSA considera necesario un nuevo acceso a la AP-7, lo que haría aconsejable que el trazado de la nueva N-340 se acerque a él, de forma que los tráficos de intercambio entre ambas carreteras no deban circular por carreteras locales ni atravesar núcleos de población. Por ello, considera como más adecuado que el trazado de la nueva N-340 se sitúe entre IÁrboc y Banyeres del Penedès y se disponga de un enlace en la TP-2124.

La Dirección General de Carreteras de la Generalitat de Cataluña muestra su conformidad con las soluciones elegidas en el estudio del estudio informativo en los tramos A y C. Para el tramo B proponen una nueva alternativa de trazado similar al propuesto por CIMALSA.

Algunos ayuntamientos exponen la necesidad de incluir medidas correctoras en el proyecto constructivo, relativas fundamentalmente a la protección de zonas urbanizadas mediante pantallas acústicas, a la restauración vegetal y a la protección del patrimonio. Varios ayuntamientos de la comarca del Alt Penedès informan de su compromiso en la conservación del paisaje al haber firmado «La Carta del Paisaje» y reclaman medidas en este sentido. El promotor indica que estos aspectos serán tenidos en cuenta en la redacción del proyecto constructivo.

3.2.2 Modificaciones introducidas por el promotor en proyecto y estudio tras su consideración. Como resultado de las alegaciones, el promotor consideró necesario la redacción de un Documento Complementario al Estudio Informativo para el tramo B. Las alternativas analizadas en el mismo son las siguientes: alternativa propuesta inicialmente para este tramo (B2), nueva alternativa propuesta por la Dirección General de Carreteras de la Generalitat de Cataluña (B4), y a una alternativa intermedia entre ambas (B5). La solución propuesta por el promotor para el proyecto, y sometida de nuevo a información pública, es la alternativa A1+B5+C3.

2.ª Información pública.—El anuncio oficial de esta información pública, se publicó en el BOE de 03/10/2006, con corrección oficial en el BOE de 01/11/2006.

Durante este segundo trámite de información pública se presentaron 99 alegaciones: 1 de la administración central (ADIF), 5 de la administración autonómica, 15 de ayuntamientos (de los cuales 6 repiten o ratifican alegaciones presentadas con anterioridad), Diputación de Tarragona, Consell Comarcal del Baix Penedès y 70 de empresas y/o particulares. Fuera de plazo se recibieron los informes de la Diputación de Barcelona y la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad de la Generalitat.

ADIF informa favorablemente el proyecto sin entrar en la consideración de alternativas.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Generalitat informa favorablemente el proyecto siempre y cuando se contemplen una serie de las medidas preventivas y correctoras adicionales, además de las descritas en el estudio de impacto ambiental.

La Dirección General de Carreteras de la Generalitat, así como la empresa pública CIMALSA, se manifiestan a favor de la alternativa B4.

La Diputación de Tarragona informa favorablemente la alternativa B5.

El Departamento de Agricultura, Alimentación y Acción Rural proponen el estudio de una solución que se fundamente en la autopista AP-7 y C-32, sin crear un nuevo trazado que afectaría en cualquiera de las alternativas planteadas a suelo de alto valor agrario, ocasionando un grave impacto sobre el medio agrario, principalmente sobre viñedo.

Respecto a los ayuntamientos alegantes del tramo B la mayor parte de ellos (Bellver, Castellet i Gornal, L'Arboc) siguen solicitando la alternativa B-autopista, a pesar de no ser una alternativa propuesta en este estudio complementario. El ayuntamiento de Calafell considera que debería optarse por B2 por su menor afección ambiental, y el de Banyeres del Penedès se posiciona a favor de la B4.

En cuanto a los particulares, la mayor parte de ellos se expresan a favor de B-autopista.

cve: BOE-A-2009-18693

La Dirección General de Políticas Ambientales y de Sostenibilidad de la Generalitat considera adecuado desarrollar en el proyecto constructivo la alternativa valorada con menor impacto ambiental por el estudio de impacto ambiental del documento complementario, es decir la alternativa B2.

Tras el análisis de la información pública, el promotor indica que, partiendo del hecho de que las diferencias contempladas entre las alternativas B4 y B5 en el análisis multicriterio no son significativas, considera oportuno modificar la selección final de alternativa, eligiendo la alternativa B4 en lugar de la alternativa B5, seleccionada en el Documento complementario expuesto a información pública. La solución propuesta para el tramo en estudio es por tanto A1+B4+C3.

El informe de las alegaciones correspondiente a sendas informaciones públicas, junto con el estudio informativo y el Documento Complementario se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el 13/06/07.

3.3 Fase previa a la declaración de impacto.

3.3.1 Consultas complementarios realizadas por el órgano ambiental. Con fecha 13/11/07 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicita a la Dirección General de Políticas Ambientales y de Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña informe sobre la alternativa seleccionada por el promotor tras la segunda información pública: A1+B4+C3.

Esta Dirección General emite un informe favorable, recibido el 05/03/08, sobre la alternativa valorada con menor impacto ambiental: A-autopista + B2(si se descarta B-Autopista)+ C3. Considera que la solución B4 es la que mayor impacto ambiental genera al abrir un nuevo corredor, generando una nueva barrera afectando la permeabilidad de la zona con un elevado volumen de movimiento de tierras.

Posteriormente, el 03/06/08 se recibe nuevo informe de la citada Dirección General en el que indica que considera prioritaria la selección de la alternativa B2, dado que los impactos globales son menores. B4 atraviesa una zona (al sur del Bellvei) definida de especial protección según el anteproyecto del Plan Territorial Parcial del Campo de Tarragona. No obstante, en el caso de que se opte por la alternativa B4 se deberán adoptar medidas correctoras para conseguir la permeabilidad de la infraestructura y la función de conector biológico entre la franja litoral y las llanuras interiores, considerando que en el diseño de dichas medidas se deben tener en cuenta los impactos debidos a otras infraestructuras existentes.

3.3.2 Información complementaria solicitada por el órgano ambiental. Dado que la documentación remitida se hallaba incompleta, por no contener todos los capítulos del estudio de impacto ambiental, con fecha 24/08/07 la Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental solicita la remisión del expediente completo, que se recibe el 05/11/07.

Con fecha 26/11/08 la citada Dirección General solicita al promotor información complementaria correspondiente a la alternativa propuesta A1+B4+C3, relativa a estudio acústico y propuesta de medidas de atenuación del ruido necesarias, propuesta de ubicación instalaciones auxiliares, préstamos y vertederos, medidas preventivas y correctoras para garantizar la permeabilidad de la vía así como medidas complementarias de control de erosión e integración paisajística.

El 13/03/09 la Dirección General de Carreteras remite a la Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental la información complementaria solicitada. Por otro lado indica que, revisada de nuevo toda la documentación generada en la tramitación del expediente, considera necesario modificar la alternativa propuesta para el tramo B, que pasaría a ser B2 desde el inicio de este tramo hasta el PK 210+000 y B4 desde este punto hasta el final del tramo B.

Dado que existían aspectos no adecuadamente estudiados en la documentación complementaria remitida por el promotor, la Dirección General de Evaluación y Calidad

cve: BOE-A-2009-18693

Ambiental, con fecha 08/04/09 solicita al promotor la siguiente documentación complementaria:

Criterios de exclusión y la cartografía actualizada de zonas de exclusión, zonas restringidas y zonas admisibles para la ubicación de zonas de instalaciones auxiliares, préstamos y vertederos. Para todos los tramos A, B y C.

Propuesta de medidas correctoras para garantizar la permeabilidad de la vía en el tramo B para la alternativa de trazado finalmente adoptada, es decir, B2 desde el inicio del tramo hasta el P.K 210+000 y B4 desde este punto hasta el final del tramo. Se deberá concretar las obras de drenaje y las obras de fábrica adaptadas como pasos de fauna, los nuevos pasos de fauna a ejecutar y los ecoductos en las zonas de desmonte, en su caso.

Estudios acústicos y medidas preventivas y correctoras que se proponen para garantizar que no se superaran los niveles de inmisión acústica permitidos por la legislación vigente (Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas). Dicho estudio deberá realizarse sobre cartografía actualizada en cuanto a edificaciones y usos del suelo. Para todos los tramos A, B y C.

Aclaración sobre el tratamiento mediante hidrosiembra en los taludes de pendiente superior a 1H:1V del tramo A.

Con fecha 21/08/09 se recibe la información complementaria solicitada, la cual se recoge en el siguiente apartado 4. Integración de la evaluación.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. El estudio de impacto ambiental ha valorado las distintas alternativas en función de los valores ambientales y sociales:

Tramo A: La Móra-El Vendrell. Alternativas: A1, A2, A-autopista. La mejor opción desde el punto de vista ambiental es la alternativa A-autopista puesto que no supone la creación de un nuevo corredor, lo que minimiza sus afecciones sobre flora, vegetación, fauna, paisaje, patrimonio cultural, riesgo geológico y riesgo de erosionabilidad del sustrato.

Las alternativas A1 y A2 poseen un impacto global moderado, superior en el caso de la alternativa A2. En ambas los efectos más graves están relacionados con el movimiento de tierras, las afecciones a la red hídrica superficial (por el riesgo de afección al cauce del río Gaia) y las afecciones sobre el patrimonio cultural.

La alternativa A2 es la peor valorada ambientalmente. Esta alternativa supone, en gran parte del tramo, la formación de un doble corredor que aumentara el efecto barrera. En términos generales esta alternativa supone una superficie de ocupación que resulta ser del orden de un 35% superior a la alternativa A1. En cuanto al movimiento de tierras se requerirán unos 1.200.000 m³ de tierras de préstamos, el doble que en la alternativa A1. También son importantes como en A1 las afecciones a la red hídrica superficial y las afecciones sobre el patrimonio cultural. En fase de explotación, la alternativa A2 producirá mayores molestias a la población por ruido y vibraciones al discurrir más cerca de mayor número de viviendas habitadas.

Tramo B: El Vendrell-Santa Margarida i el Monjos. Alternativas: B1, B2, B3, B4, B5 y B-Autopista. La mejor opción desde el punto de vista ambiental es la B-Autopista por ser la que produce menos alteraciones sobre el territorio, al discurrir sobre una plataforma ya existente y afectar básicamente a áreas de cultivo de secano. Su impacto global es valorado como compatible.

A continuación B2 tiene un impacto global moderado. La mayor parte de su recorrido se fija sobre la actual N-340. Los impactos más importantes están relacionados con la afección a la población y el patrimonio cultural. B2 es la alternativa que más superficie urbana ocupa y más viviendas pueden ser afectadas por el ruido, y en cuanto al patrimonio cultural es posible la afección directa a dos yacimientos de época romana La Botera y Mas

cve: BOE-A-2009-18693

Calent la Bruixa, cuyo estado de conservación es malo, según la Carta Arqueológica de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Generalitat de Cataluña.

B3 tiene un impacto moderado pero mayor que B2.

B5 tiene un impacto Moderado-Severo. Los mayores impactos están relacionados con los movimientos de tierras (3.528.161 m³), con desmontes de 39 a 31 metros lo que genera un elevado impacto paisajístico. También se han valorado como severos los impactos sobre el patrimonio cultural y sobre la vegetación.

B1 y B4 son las alternativas que mayor impacto ambiental provocan por abrir un nuevo corredor y generar una nueva barrera que alterará la permeabilidad de la zona. Su impacto global es calificado como severo en ambos casos.

En B4 el estudio de impacto ambiental valora como severos los impactos sobre la edafología, vegetación y fauna, paisaje y usos agrarios. Destaca el gran volumen de tierras a movilizar, 4.383.847 m³ con grandes desmontes (de 39 y 31 metros de altura) y terraplenes (de 21 metros de altura) lo que provoca asimismo un impacto paisajístico. Esta alternativa generará además una importante fragmentación de hábitats, produciéndose afecciones sobre biotopos de zonas húmedas y forestales. Por último, sobre los usos agrarios B4 es la que mayor ocupación de terreno agrario supone.

Tramo C: Santa Margarida i els Monjos-final del estudio. Alternativas: C1, C2, C3. En el tramo C las mejores opciones desde el punto de vista ambiental son C1 y C3 que, una vez valoradas, son prácticamente iguales. En ambas el impacto global es moderado siendo los impactos más importantes los relacionados con la afección a la red hídrica y al patrimonio cultural. El promotor considera funcionalmente más adecuada C3, al tener en cuenta el enlace de la nueva vía con la nueva carretera C15 de la Generalitat, ya que en este caso no es necesario realizar un nuevo tramo de conexión.

Valoración del corredor autopista y selección final de alternativas. El estudio de impacto ambiental considera que la solución más idónea desde el punto de vista ambiental es A-Autopista + B-Autopista + C3. No obstante, esta alternativa es descartada por el promotor debido al riesgo de colapso a largo plazo sin posibilidad de ampliación de nuevos carriles. En el análisis multicriterio del estudio informativo considerando criterios económicos, funcionales y medioambientales el promotor elige la solución compuesta por las alternativas A1+B2+C3.

Para el tramo B, el estudio complementario al estudio informativo plantea dos alternativas nuevas B4 y B5 que compara con la alternativa B2. Desde el punto de vista ambiental la mejor alternativa de estas tres es B2. Tras el análisis multicriterio del estudio informativo la solución adoptada y sometida a segunda información pública es A1 + B5 + C3.

Tras la 2.ª Información Pública, realizada para el tramo B, el promotor opta por la alternativa B4, resultando entonces el trazado propuesto: A1 + B4 + C3.

Finalmente, tras la información adicional solicitada el 26/11/08 al promotor, este propone una alternativa intermedia entre B2 y B4 (B2 desde el inicio del tramo hasta el P.K 210+000 y B4 desde este punto hasta el final del tramo). A esta alternativa la denominaremos en adelante B2/B4. Por consiguiente el trazado finalmente propuesto, y sobre el que versa la presente declaración es A1 + B2/B4 + C3.

4.2. Análisis de los impactos significativos de la alternativa elegida y medidas correctoras.

A continuación se resumen los principales impactos y medidas correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental y documentación complementaria posterior para la alternativa finalmente seleccionada por el promotor:

4.2.1 Impacto sobre la geomorfología y edafología. Este tipo de afecciones se podrán producir durante la fase de construcción como consecuencia de los movimientos de tierra necesarios en los terraplenes, desmontes, túneles, explanaciones, vertidos de tierras y préstamo de materiales, dando lugar a la modificación de la morfología natural de la zona, a la reducción de la estabilidad de las laderas y al aumento de los procesos erosivos.

Según el estudio de impacto ambiental, en el tramo C el impacto es moderado no existiendo grandes desmontes ni terraplenes. Las afecciones son más importantes en el

cve: BOE-A-2009-18693

tramo A (deficitario en préstamos), y sobre todo en B, que presenta el mayor volumen de movimiento de tierras y mayores alturas en desmontes y terraplenes. En todo caso, la alternativa finalmente elegida B2/B4 mejora sensiblemente la alternativa B4 (1300 m menos de grandes desmontes y 3500 m menos de grandes terraplenes que en B4). En el estudio de impacto ambiental se identifican para cada tramo las zonas de donde se podrá obtener el material de préstamo así como diferentes empresas que desarrollan actividades extractivas (para préstamos de suelo seleccionado) en la zona de estudio. Como vertedero se proponen las zonas abandonadas donde se han realizado estas actividades.

En la información complementaria aportada por el promotor se indican los criterios de exclusión a la ubicación de instalaciones auxiliares, préstamos y vertederos, y caminos auxiliares de nuevo trazado, que son los siguientes: espacios pertenecientes al PEIN (Plan de Espacios de Interés Natural) y a la red Natura 2000; hábitat naturales de interés comunitario (anexo I de la Directiva 92/43/CE); refugio faunístico de Mas Bartolomeu en t.m. de El Vendrell; reserva de fauna salvaje de la desembocadura del río Gaia»; EIN (espacios de interés natural) recogidos en el Plan Parcial del Campo de Tarragona; zonas de interés arqueológico y arquitectónico; cursos fluviales y zonas situadas a menos de 100 m de los mismos; y por último áreas de conectividad existentes entre todas las zonas anteriores. La documentación complementaria aportada por el promotor incluye cartografía de las zonas de exclusión.

Los vertederos contarán con un plan de restauración, que incluirá la revegetación, restauración ecológica e integración paisajística y en cuanto a las zonas admisibles, siempre que sea posible se utilizarán superficies dentro de la misma plataforma o enlaces propuestos.

En cuanto riesgo de erosión en taludes, en el proyecto proponen medidas correctoras encaminadas a procurar la menor verticalidad en el diseño de los taludes y a su posterior revegetación. La pendiente de desmontes y terraplenes será inferior a 3H:2V, siempre que sea técnicamente viable, con objeto de evitar el atrincheramiento y favorecer la revegetación.

Por otro lado, para asegurar su estabilidad se procederá a la revegetación de todos los terraplenes de más de 2 metros, incorporando a los de menor altura la tierra vegetal extraída. Si están situados en zonas de pasos de fauna o interés serán revegetados los de cualquier altura. Los desmontes con pendiente superior a 1H:1V, se dotarán de una manta orgánica de paja y coco para evitar la erosión y mejorar su estabilidad.

4.2.2 Impacto sobre la hidrología. Los principales cursos de agua afectados por el proyecto son el río Gaià, en el tramo A, las rieras de La Bisbal y de Marmellar, en el B, y el río Fox en el C.

El estudio informativo recoge las obras de drenaje que se plantean para garantizar el adecuado funcionamiento de la red hídrica superficial atravesada por la autovía. Por otro lado se incluyen otras medidas tendentes a evitar la contaminación de las aguas superficiales: concentración de las actividades de impacto y establecimiento de medidas de control y seguridad en las mismas. Se instalarán diferentes estructuras de control de aguas salientes (en los parques de maquinaria, plantas de hormigón, de aglomerado asfáltico...) con objeto de contener los posibles vertidos contaminantes.

4.2.3 Impactos sobre la vegetación. Durante la fase de construcción se generará una pérdida de vegetación como consecuencia de los movimientos de tierra asociados a la construcción del trazado de la autovía, a la apertura de pistas e infraestructuras auxiliares, etc. En todos los tramos, la mayor parte de la superficie afectada corresponde a cultivos agrícolas, no obstante se producirá la pérdida de algunas áreas de arbolado.

El proyecto contempla las siguientes medidas preventivas y correctoras: se delimitarán de forma precisa las zonas que se verán afectadas por la infraestructura e instalaciones auxiliares, evitándose las masas arbustivas y arbóreas; se restituirá la vegetación en las zonas afectadas mediante la plantación de especies autóctonas propias de la zona. Los taludes en desmontes y terraplenes serán objeto de restauración tal y como se indica en el apartado 4.2.1 Impactos sobre la geomorfología y edafología. Así mismo, el proyecto contempla medidas preventivas contra incendios forestales.

cve: BOE-A-2009-18693

4.2.4 Impactos sobre la fauna. Durante la fase de construcción se podrían producir molestias sobre la fauna como consecuencia de los movimientos de tierra y del tránsito de vehículos y maquinaria, esta afección tendrá un carácter temporal. Asimismo, durante esta fase, se podrá producir la eliminación, reducción o fragmentación de hábitats que pueden ocasionar el desplazamiento temporal de individuos o poblaciones, así como la modificación de su comportamiento. Durante la fase de explotación, las afecciones más importantes serán el efecto barrera provocado por la infraestructura proyectada y el riesgo de atropellos de los animales que accedan al interior del cerramiento.

El proyecto se localiza en una zona fuertemente antropizada con numerosas infraestructuras lineales de transporte y zonas urbanizadas. Las alternativas A1, y C3, se sitúan mayormente sobre corredores de territorio ya existentes. En cuanto al tramo B, el promotor ha modificado la alternativa propuesta tras la segunda información pública y el análisis de los informes recibidos con posterioridad, de modo que en un primer tramo (hasta el PK 210+000) se elige la alternativa B2 que sigue el corredor ya existente de la actual N-340, por lo que el efecto barrera que supone la presencia de la autovía para la fauna se ve reducido en esta zona. De este modo se evita atravesar la zona definida como de protección especial, según el anteproyecto de Plan Territorial Parcial del Campo de Tarragona.

La documentación complementaria aportada con posterioridad contempla la instalación de pasos de fauna con objeto de minimizar el efecto barrera; la adecuación de estructuras transversales para drenaje y pasos inferiores de carreteras locales y caminos, para ser utilizadas como pasos de fauna; y la prevención de atropellos de animales mediante cerramientos especiales y dispositivos de salida de animales.

4.2.5 Impactos sobre el paisaje. En el tramo A1 el proyecto genera un impacto moderado sobre el paisaje debido a que el trazado se desarrolla sobre una infraestructura ya existente (la autopista AP-7). También en el caso del tramo C3 el impacto es moderado al no afectar sustancialmente la morfología y elementos visuales del paisaje actual. Para el tramo B, la modificación de la alternativa B4 propuesta finalmente por el promotor supone una disminución del impacto paisajístico al desarrollarse la nueva infraestructura sobre el corredor ya existente de la actual N-340 durante los 10 primeros kilómetros reduciéndose la altura y longitud de desmontes y terraplenes respecto a B4.

El proyecto incorpora medidas preventivas y correctoras tendentes a la integración de la obra en el medio, según se recoge en los apartados 4.2.2 Impactos sobre la geomorfología y edafología y 4.2.3 Impactos sobre la vegetación.

4.2.6 Impactos sobre el medio socioeconómico. Los principales impactos sobre la población vendrán derivados por las molestias que generará el tráfico (impacto acústico) y el efecto barrera que supondrá el nuevo corredor. El estudio de impacto ambiental prevé las siguientes medidas correctoras del impacto acústico: instalación de pantallas acústicas de 2 metros en ciertos tramos del trazado, aplicación de una capa de firme de pavimento drenante poroso en las zonas sensibles y otras medidas de tratamiento específico.

No obstante, dadas las características de la zona densamente poblada y con numerosas urbanizaciones próximas al trazado, con fechas 26/11/09 y 08/04/09 se solicitó al promotor que realizara un estudio acústico sobre la alternativa del proyecto elegida teniendo en cuenta la normativa vigente en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, y en base a una cartografía actualizada.

En el estudio acústico presentado se realiza una simulación de la situación futura con el proyecto realizado y se proponen las medidas de protección acústica necesarias en el caso de que se superen los niveles acústicos objetivo.

cve: BOE-A-2009-18693

Está previsto la instalación de apantallamiento acústico con pantallas de 2 y 3 metros de altura en diversos tramos del proyecto ampliándose la longitud total de pantallas inicialmente previstas. De acuerdo con el estudio remitido son las siguientes:

Alternativa	Apantallamiento (ml)
A1	10660
B2/B4	6830 en B2/685 en B4
C3	6210

No obstante, durante la redacción del Proyecto de Trazado, proyecto de construcción y plan de obra se adoptarán las medidas necesarias (variación de la rasante, inclusión de otras medidas antiruido convencionales o específicas) para evitar que se superen los valores objetivo señalados por la legislación vigente. El programa de vigilancia ambiental contempla un seguimiento de los niveles de ruido, principalmente en las zonas habitadas próximas al trazado.

En cuanto a la permeabilidad territorial, el proyecto garantizará la reposición de los servicios, viales e infraestructuras afectadas por el mismo, en coordinación con las administraciones y ayuntamientos afectados, manteniendo la permeabilidad territorial.

4.2.7. Impactos sobre el patrimonio cultural. Según la información facilitada por el promotor, dentro de la zona de actuación se localizan los siguientes yacimientos arqueológicos y elementos del patrimonio cultural que podrían verse afectados por la ejecución del proyecto:

Tramo	Elemento cultural o arqueológico	Municipio
A	Disposit de Carreus Vila-Poblat de Bigorra	Tarragona
	Barracas de Vinya	La Pobra del Montornés Altafulla
B	El Francàs	Vendrell
	La França Karting Club del Vendrell	Vendrell Vendrell
C	Torrent de Sant Marçal	Sant Cugat Ses Garrigues
	Pujolet de Moja	Villafranca Olèrdola
	Santa Digna-Pla de la Girada	Villafranca Penedès

Previo al inicio de las obras, se realizará una prospección arqueológica y paleontológica intensiva del trazado propuesto, las posibles áreas de préstamos y vertederos, zonas auxiliares y caminos de acceso, con objeto de identificar nuevos yacimientos y evitar la afección a los ya conocidos. Los resultados de dichas prospecciones se tendrán en cuenta durante la fase de redacción del Proyecto de Trazado para el diseño de la actuación. El proyecto incluirá en su Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares las medidas de control de la obra que se concluyan como resultado de las prospecciones.

De acuerdo con lo indicado por la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Generalitat, a la vista del resultado de la prospección se propondrán las medidas preventivas y correctoras necesarias para la protección del patrimonio arqueológico y paleontológico; control y seguimiento arqueológico de los movimientos de tierras e intervención arqueológica sobre los yacimientos afectados.

cve: BOE-A-2009-18693

5. Condiciones de protección ambiental específicas

El proyecto de construcción deberá incluir un plan de prevención y extinción de incendios para los periodos de ejecución de las obras y de funcionamiento de la autovía. El proyecto de construcción incorporará las medidas de prevención y extinción de incendios previstas en los Decretos 64/1995 y 130/1998, de 7 de marzo y 12 de mayo respectivamente, de la Generalitat de Catalunya, así como las actuaciones de prevención del Real Decreto-Ley 11/2005 por el que se aprueban medidas urgentes en materia de incendios forestales.

Sin perjuicio de lo propuesto en el estudio de impacto ambiental, y documentación complementaria recibida con posterioridad, el diseño de los pasos de fauna y del cerramiento perimetral en el proyecto constructivo se realizará de acuerdo con las prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales del Ministerio de Medio Ambiente (2006) y durante la fase operativa del plan de vigilancia ambiental, las prescripciones técnicas para el seguimiento y la evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera en las infraestructuras de transporte del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (2008).

Independientemente de las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental, el proyecto constructivo incluirá un estudio de ruido, que permita determinar los niveles sonoros que se producirán durante la fase de explotación, especialmente en las partes del trazado próximas a núcleos de población. En caso de superarse los niveles permitidos por la legislación vigente, se deberán adoptar las medidas correspondientes, como puede ser la instalación de pantallas acústicas, muros de tierra revegetados y/o la utilización de pavimentos absorbentes acústicos para reducir los niveles sonoros.

Sin perjuicio de lo propuesto en el estudio de impacto ambiental, en cuanto a las afecciones sobre el patrimonio cultural se deberá cumplir las especificaciones recogidas en la Ley 9/1993, de 30 de septiembre, del Patrimonio Cultural Catalán y el Decreto 78/2002, de 5 de marzo, del Reglamento de protección del patrimonio arqueológico y paleontológico.

En la ejecución del proyecto se deberá fomentar el uso de betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso de acuerdo con la disposición adicional segunda del Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, que establece que las Administraciones Públicas promoverán la utilización de materiales reciclados de neumáticos fuera de uso y la de productos fabricados con materiales reciclados procedentes de dichos residuos siempre que cumplan las especificaciones técnicas requeridas, las cuales se establecen en la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso, en el Manual de Empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, así como en la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprobaba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y Puentes (PG-3).

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental en el que se detallan todas las especificaciones necesarias para el seguimiento de las obras, así como todas las incidencias que sucedan durante el desarrollo del proyecto.

El objetivo es el cumplimiento de todas las indicaciones y medidas expuestas en el estudio de impacto ambiental y documentación complementaria, así como los condicionantes determinados en la presente declaración.

Se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos. Se designará a un responsable del seguimiento y vigilancia ambiental, que, además de encargarse del cumplimiento y eficacia de las medidas preventivas y correctoras propuestas, habrá de presentar un registro del seguimiento de las mismas y de incidencias que pudieran producirse, ante los organismos

cve: BOE-A-2009-18693

competentes, así como proponer nuevas medidas a adoptar si se observa que los impactos son superiores a los previstos, o si fueran insuficientes las medidas inicialmente propuestas.

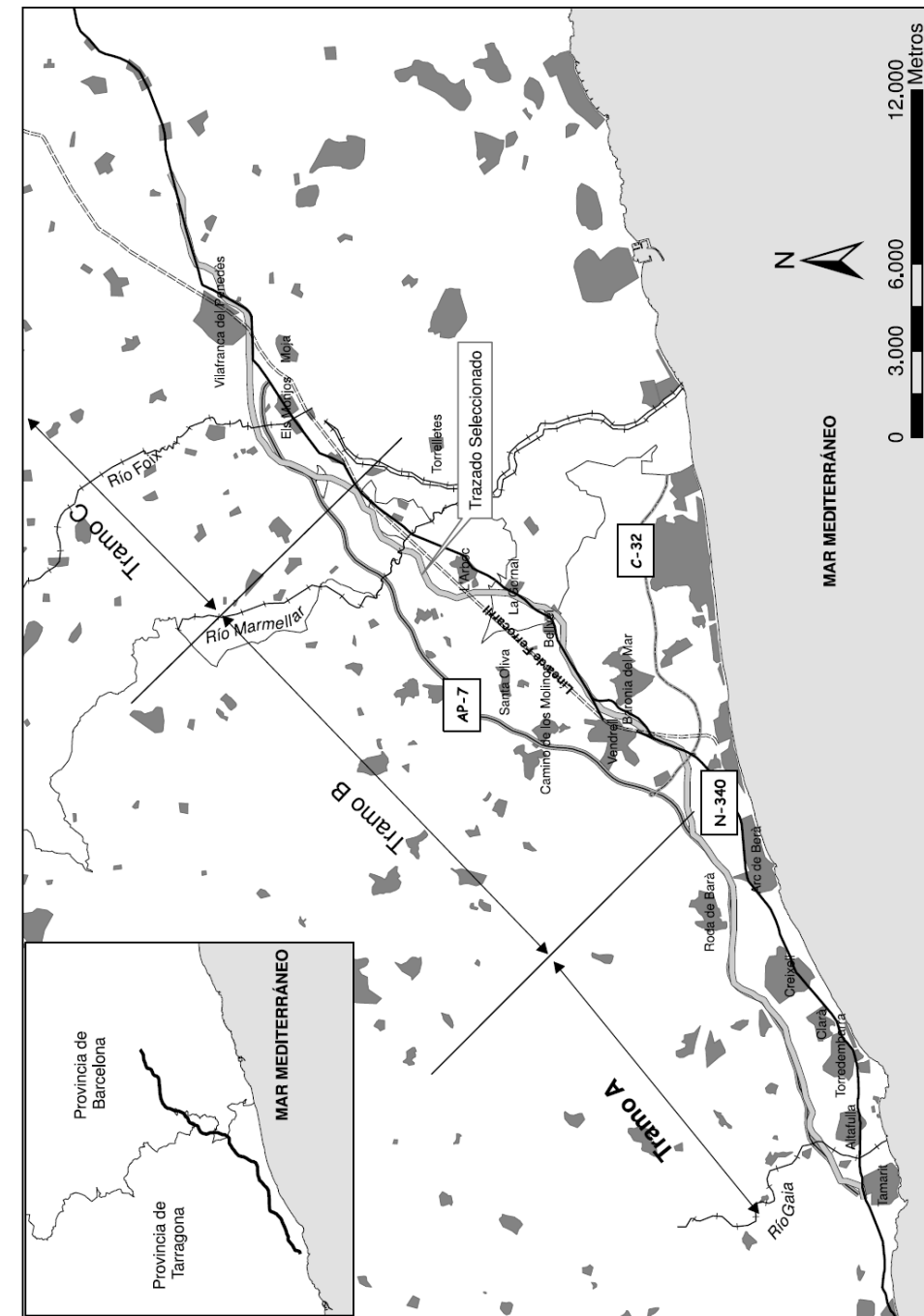
Durante la fase de obras, el promotor deberá explicitar en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se haya publicado la declaración de impacto ambiental.

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto CN-340 de Cádiz a Barcelona pp.kk. 1172 al 1220,50. Tramo: inicio variante de Altafulla y Torredembarra –variante de Santa Margarida y els Monjos– final variante de Vilafranca del Penedès concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa y con las medidas y condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

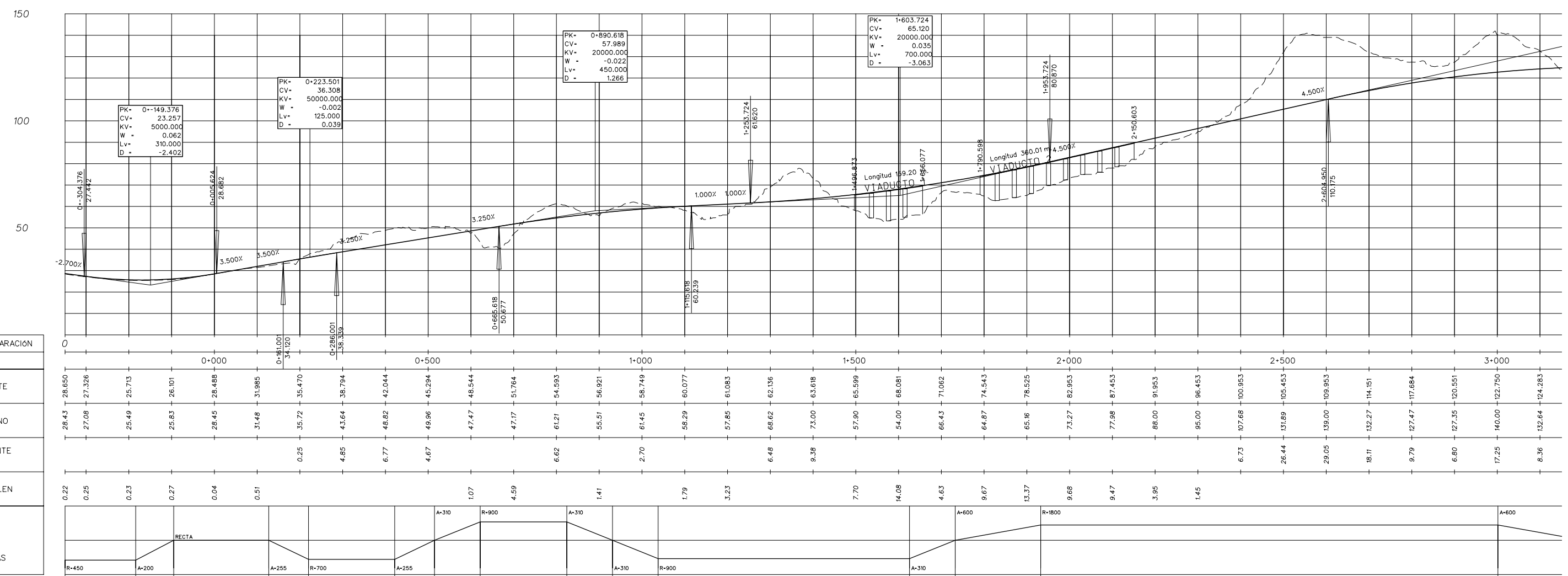
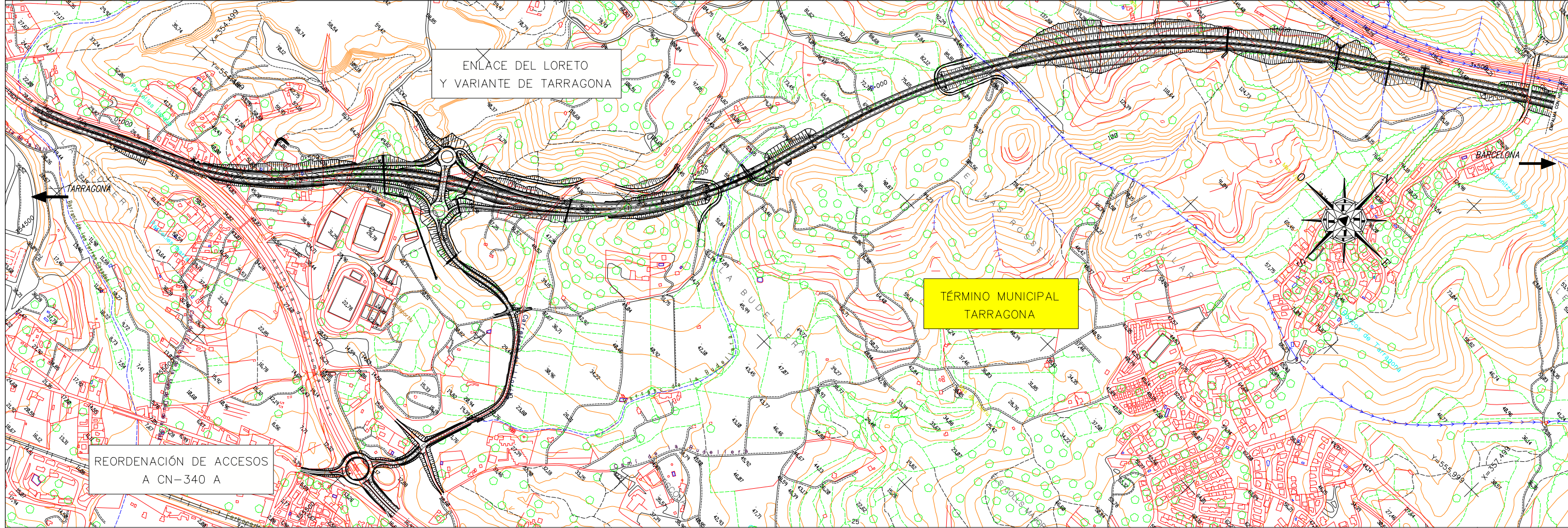
Madrid, 4 de noviembre de 2009.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

cve: BOE-A-2009-18693



cre: BOE/A-2009-18693

APÉNDICE Nº 8. PLANOS PROYECTO CONSTRUCCIÓN SEGUNDO CINTURÓN DE TARRAGONA. CLAVE: 48-T-3190



C.D.
C.A.
CAD
INPASA gpo
C2014-12

PLANO DE COMPARACION	
P.K.	
ORDENADAS	RASANTE
	TERRENO
COTAS ROJAS	DESMONTE
	TERRAPLEN
DIAGRAMA DE CURVATURAS	

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

EL INGENIERO DE CAMINOS, C y P
JEFE DE ÁREA
Fdo.:

EL INGENIERO DE CAMINOS, C y P
DIRECTOR DEL PROYECTO
Fdo.: ALBERTO HERNÁNDEZ MORENO

CONSULTOR
INPASA gpo

LOS INGENIEROS DE CAMINOS AUTORES DEL PROYECTO
JUAN DIAMANTE CORBIN
JOSEF M. ROIG VILASECA
XAVIER MONTOBBIO CAMPROBI
RAFAEL DOMÍNGUEZ GONZÁLEZ

ESCALAS
E: 1/5000
ORIGINAL UNE A-1
GRÁFICA

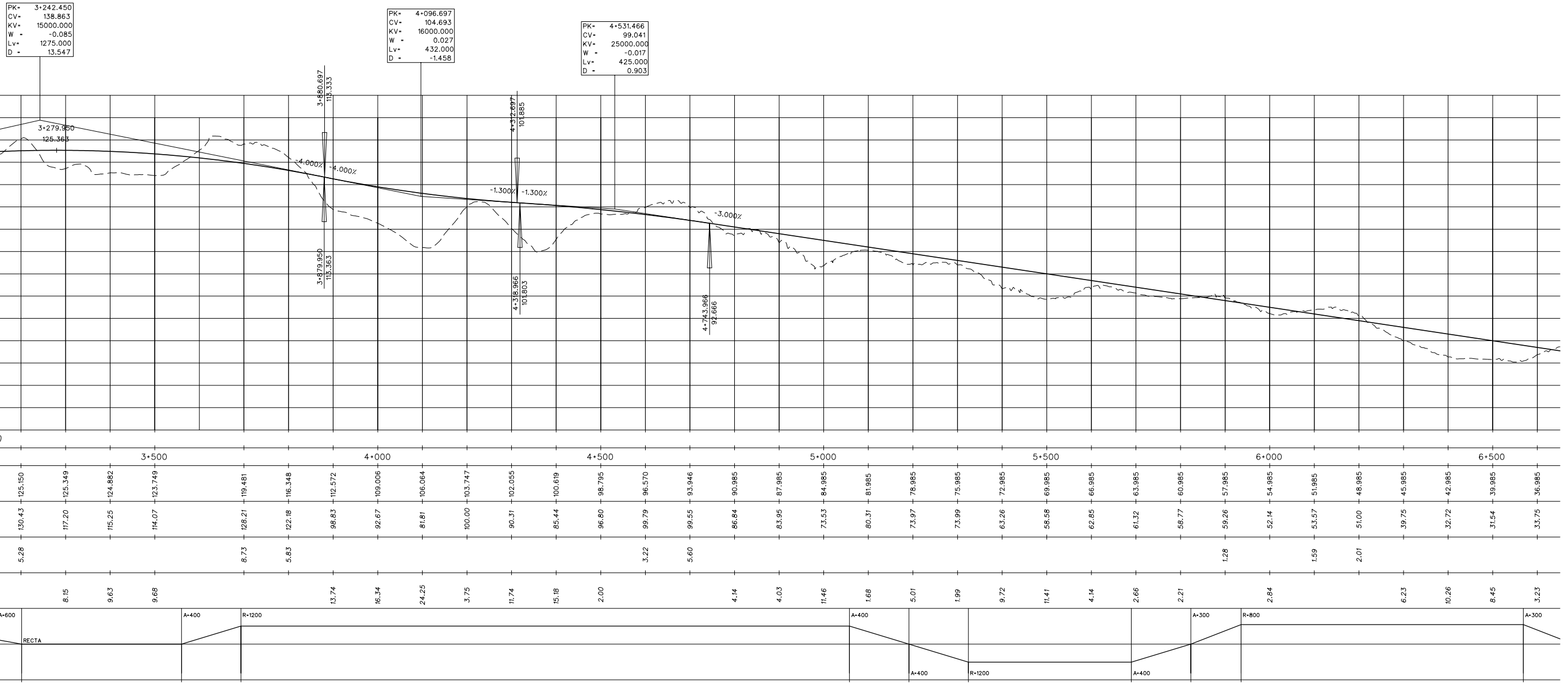
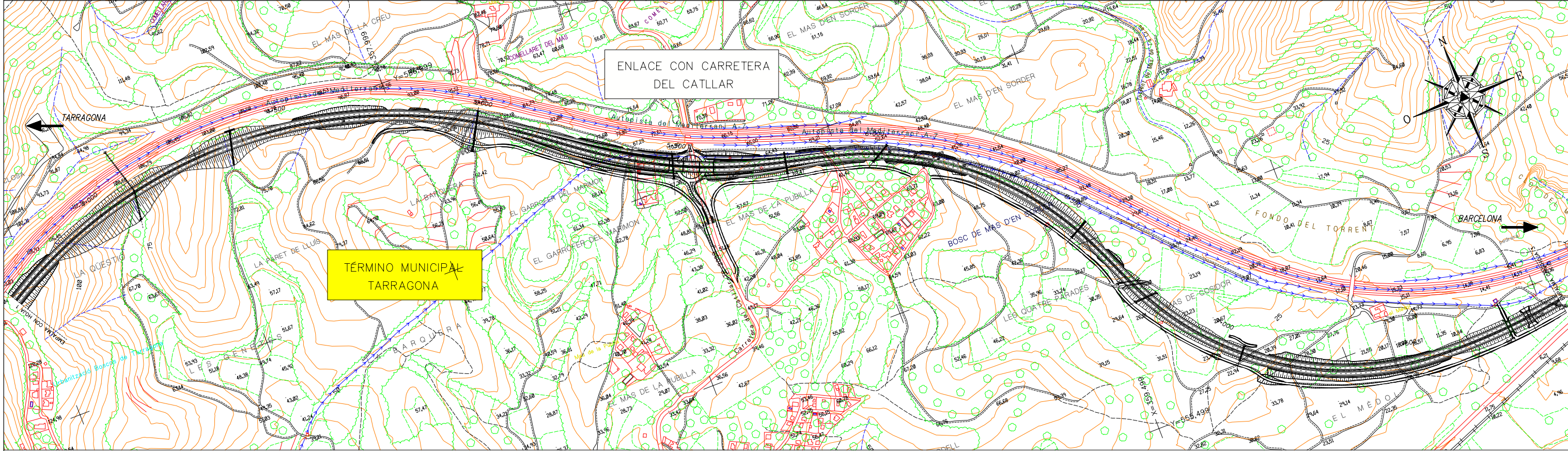
TÍTULO DEL PROYECTO
SEGUNDO CINTURÓN DE TARRAGONA CN 340
TRAMO: VARIANTE DE TARRAGONA-
VARIANTE DE ALTAFULLA-TORREDEMBARRA

CLAVE
48-T-3190

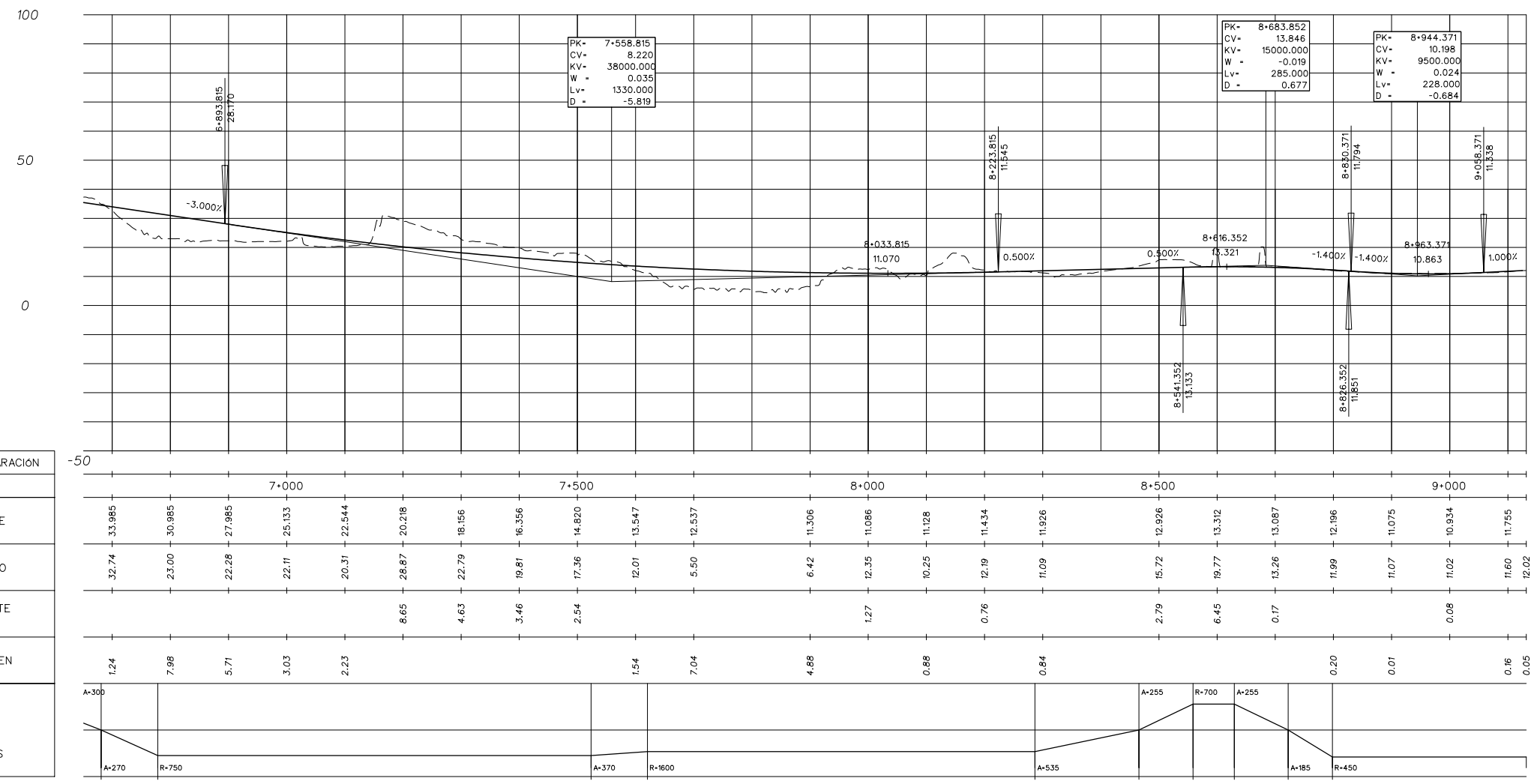
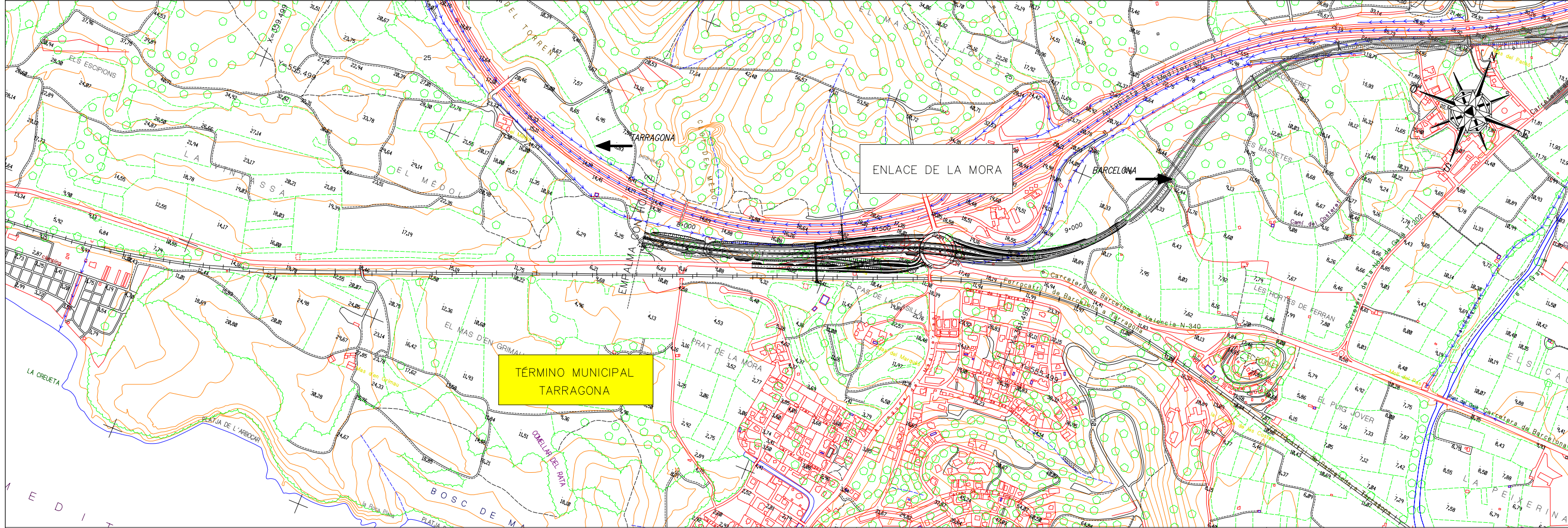
N PLANO
2.2
HOJA 1 DE 3

DESIGNACION DEL PLANO
PLANO DE CONJUNTO CON ALZADO ESQUEMATICO

FECHA
FEBRERO 2.005
N. FICHERO
22F1.DGN



C.A. C. CAD
 IMPASA gpo
 C2014-12

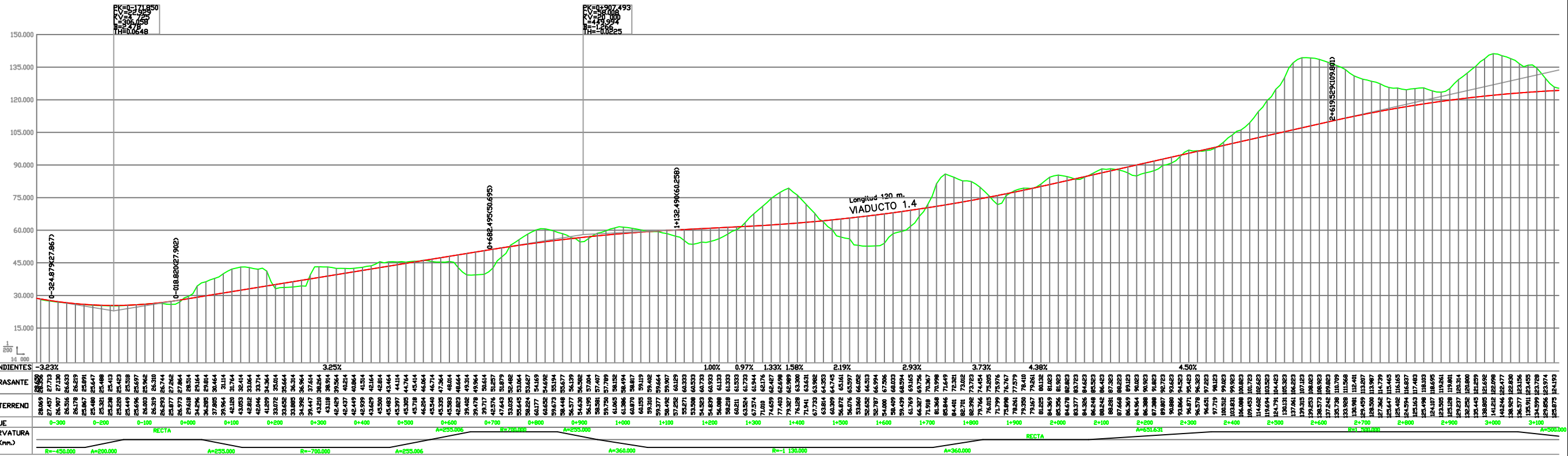
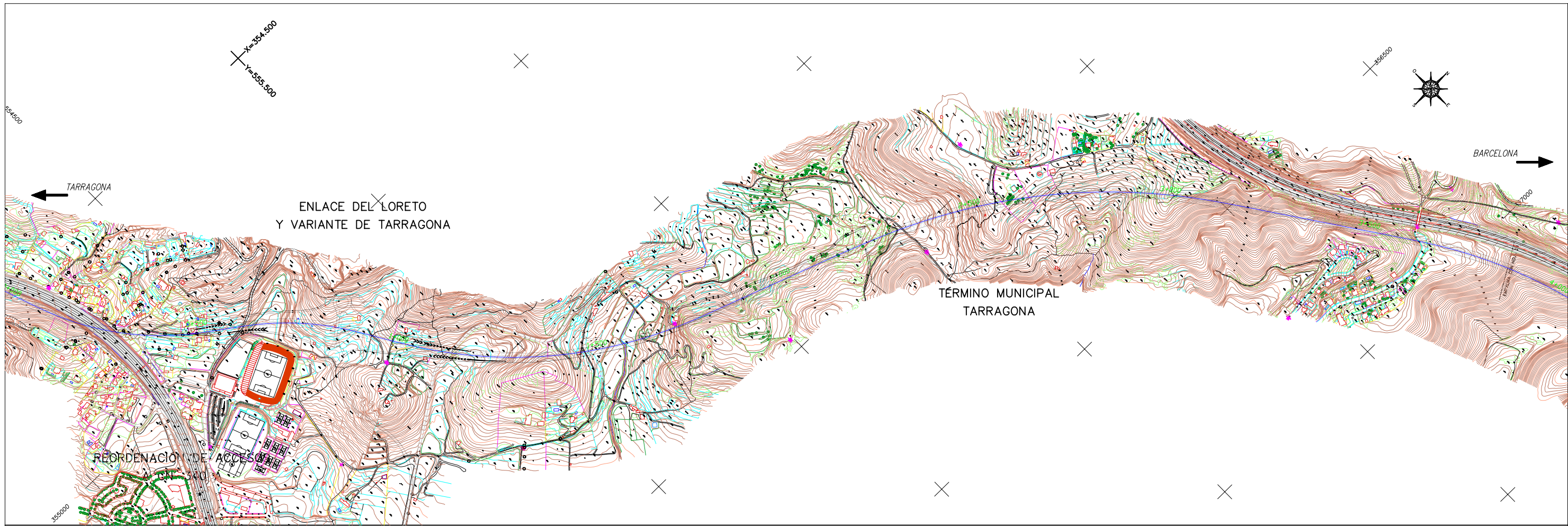


PLANO DE COMPARACION	
P.K.	
COTAS ROJAS	RASANTE
	TERRENO
	DESMONTE
	TERRAPLEN
DIAGRAMA DE CURVATURAS	

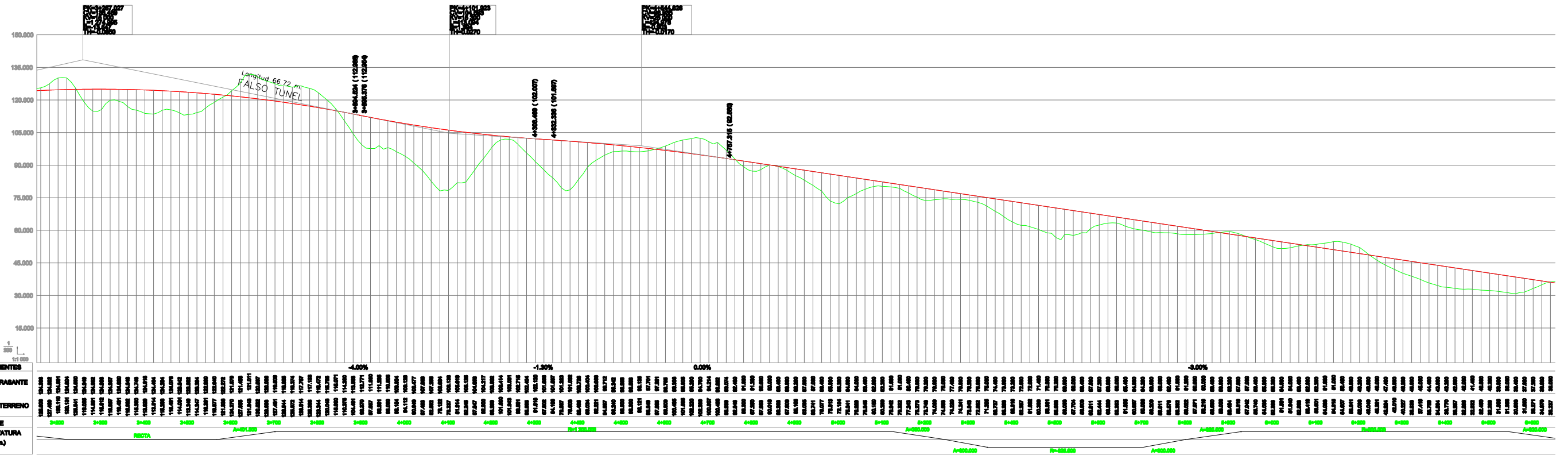
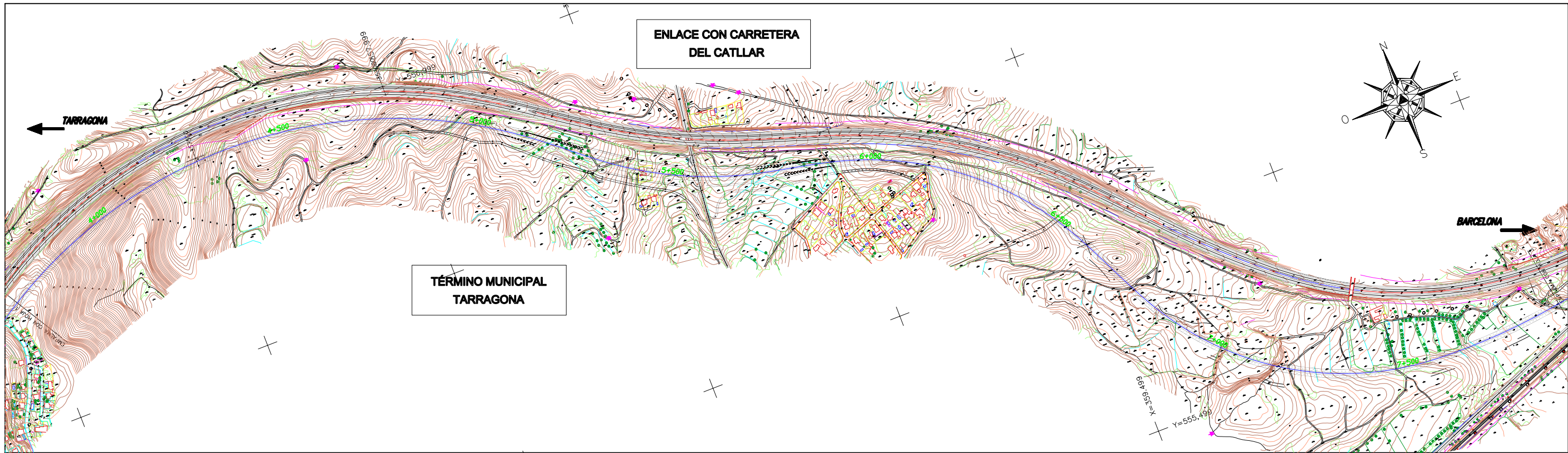
P.K.	7+000	7+500	8+000	8+500	9+000
RASANTE	33.985	27.985	11.086	12.926	11.755
TERRENO	32.74	22.28	12.35	15.72	11.02
DESMONTE	1.24	5.71	0.88	2.79	0.08
TERRAPLEN	7.98	3.03	7.04	6.45	0.16
DIAGRAMA DE CURVATURAS	A-300	A-370	A-535	A-255	A-185

C.P. C.A. CAD INPASA gpo C2014-12

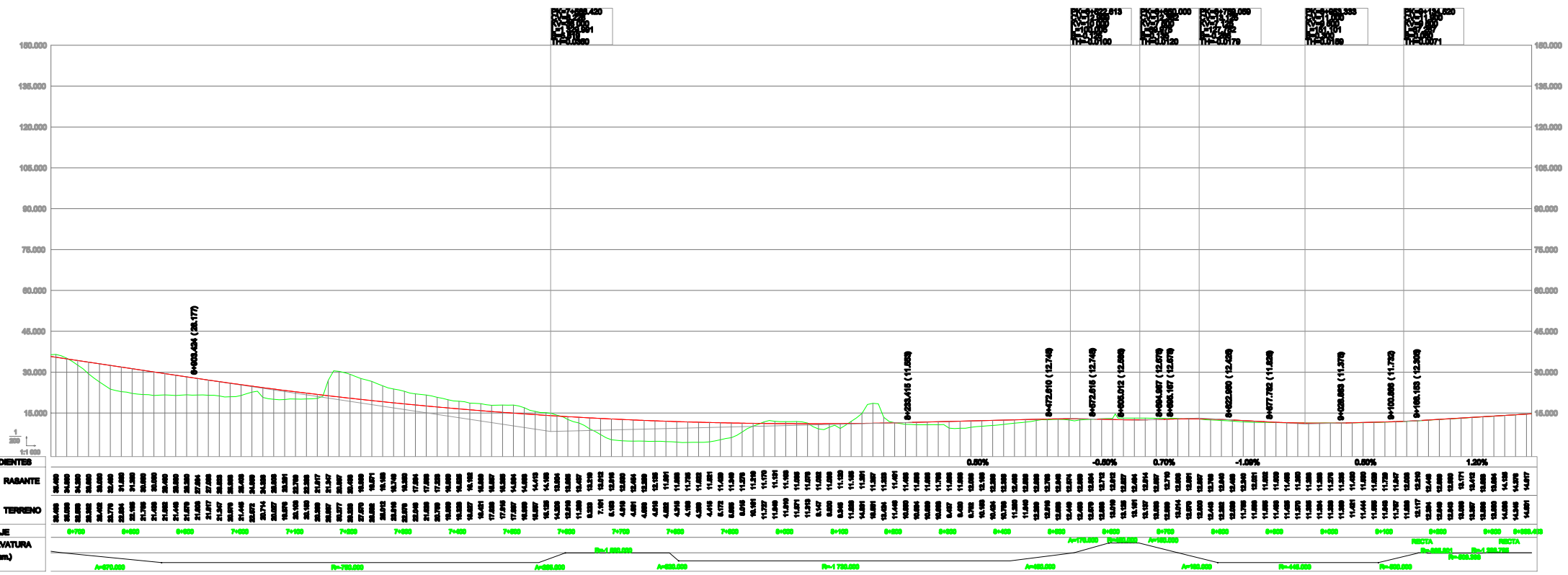
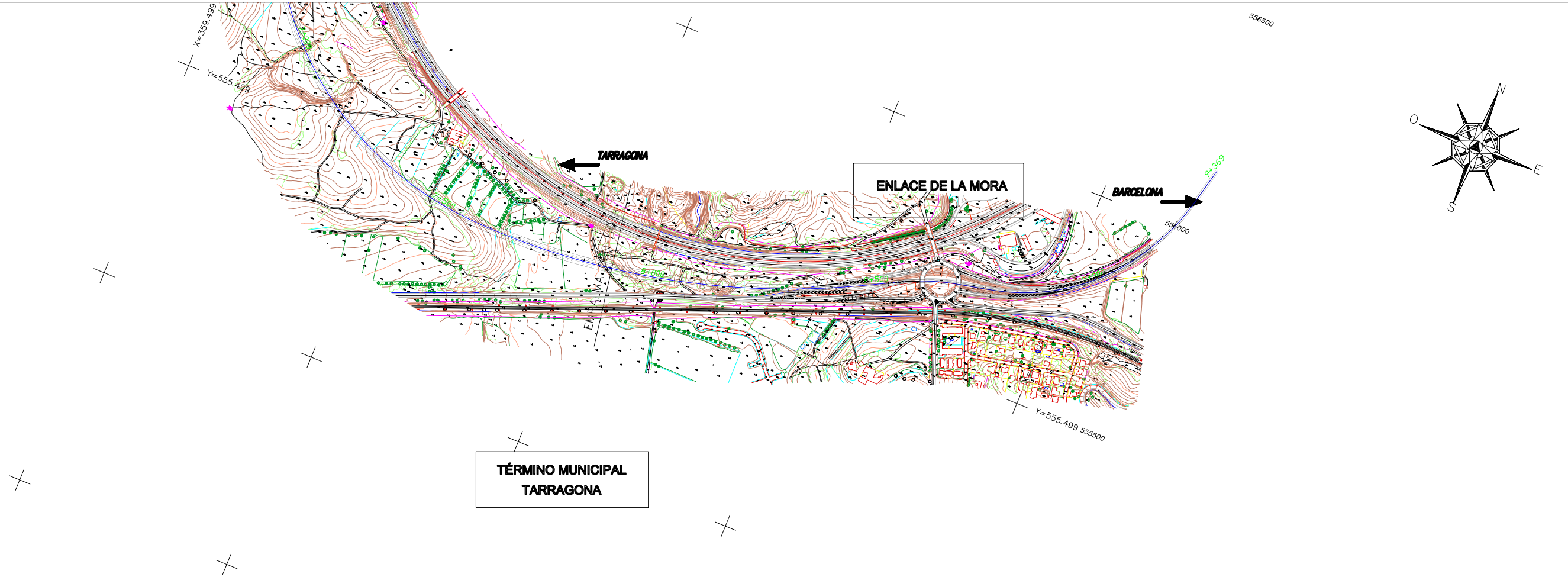
**APÉNDICE Nº 9. PLANOS PROYECTO LIQUIDACIÓN
SEGUNDO CINTURÓN DE TARRAGONA. CLAVE: 48-T-3190.**



EDICION	FECHA	DESCRIPCION

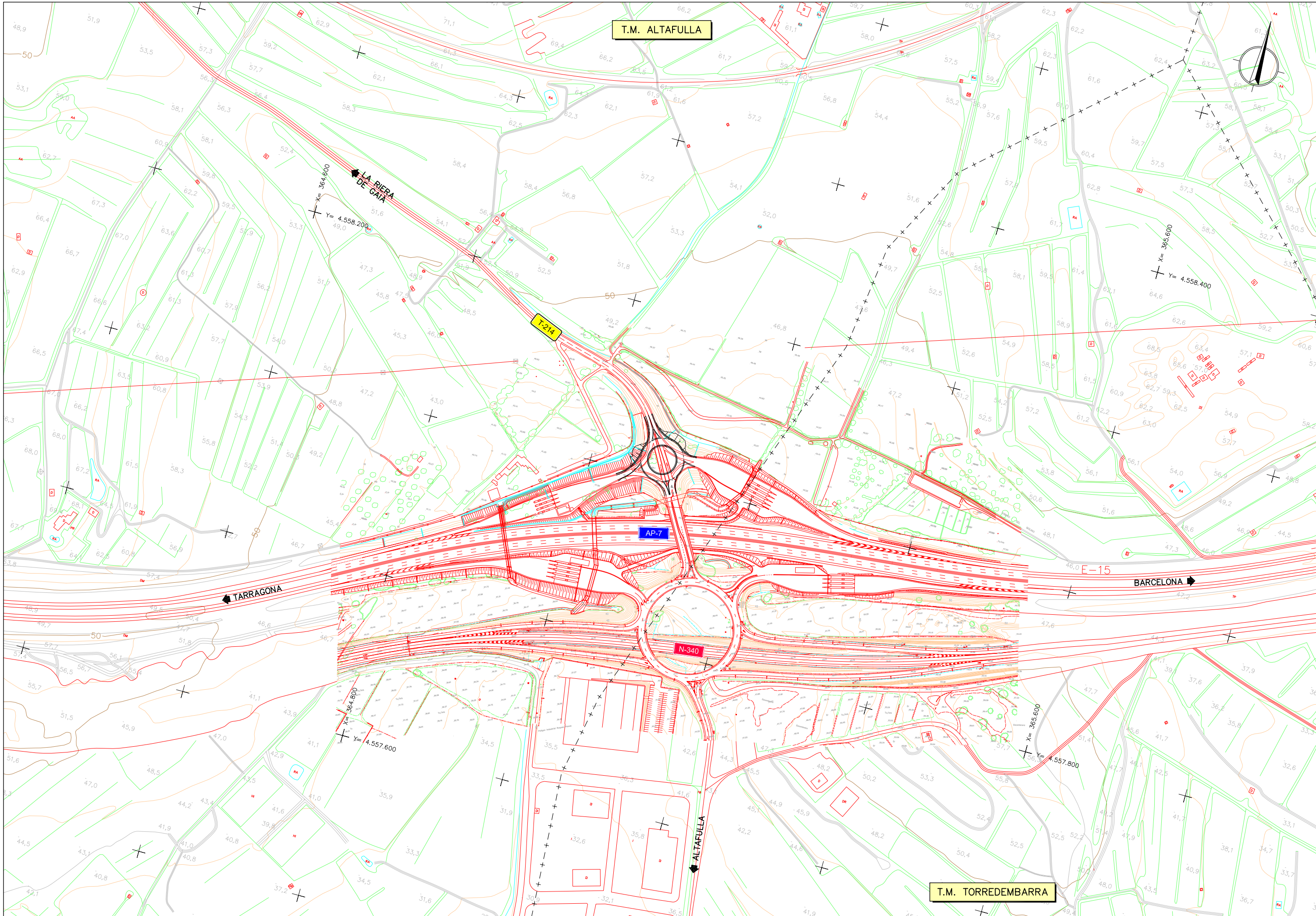


EDICIÓN	FECHA	DESCRIPCIÓN

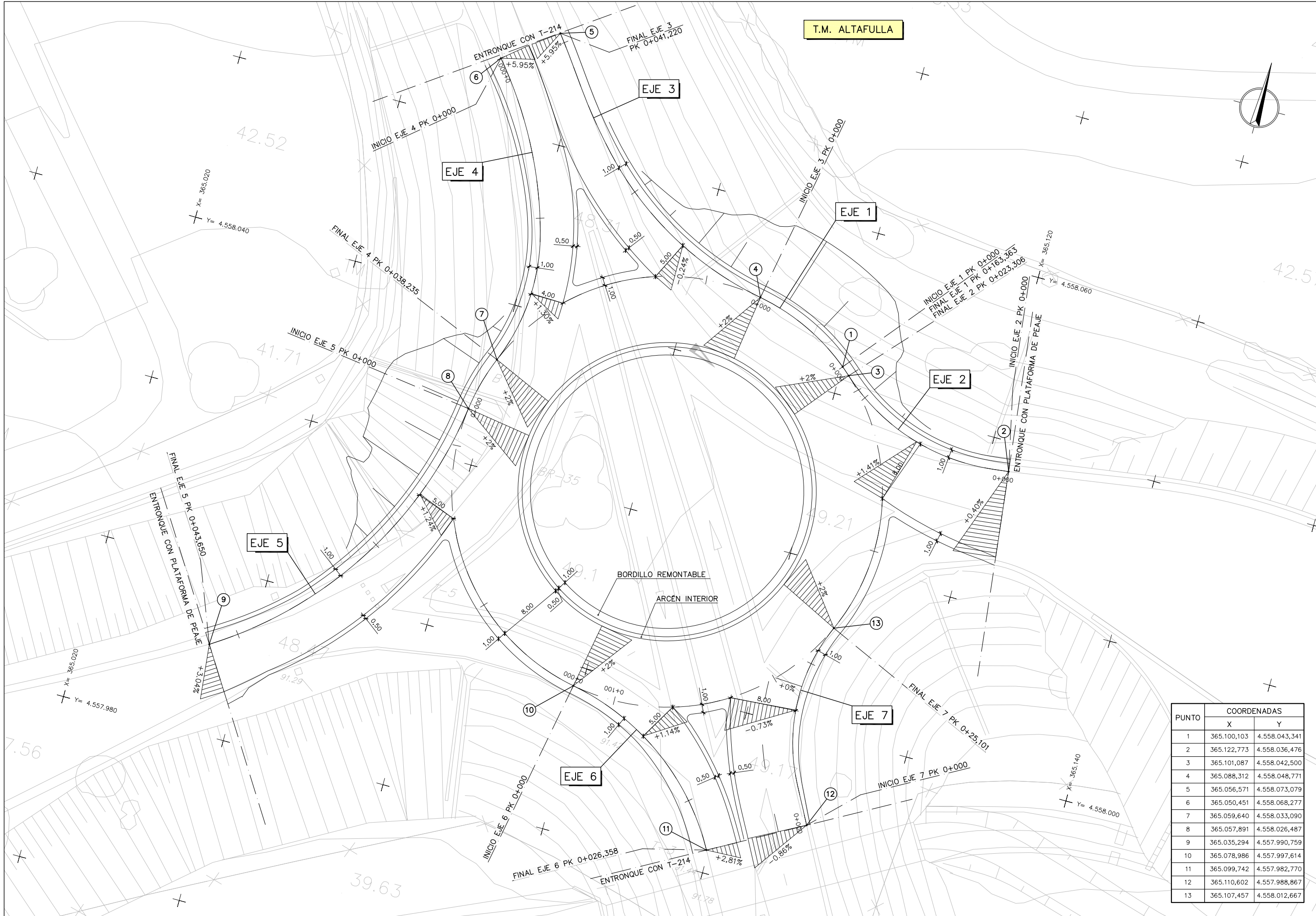
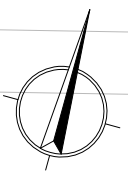


EDICIÓN	FECHA	DESCRIPCIÓN

**APÉNDICE Nº 10. PLANOS PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN NUEVA ROTONDA
EN EL ENLACE DE ALTAFULLA, PK 232+200 DE LA AUTOPISTA AP-7
(LA JONQUERA – SALOU).**



T.M. ALTAFULLA



PUNTO	COORDENADAS	
	X	Y
1	365.100,103	4.558.043,341
2	365.122,773	4.558.036,476
3	365.101,087	4.558.042,500
4	365.088,312	4.558.048,771
5	365.056,571	4.558.073,079
6	365.050,451	4.558.068,277
7	365.059,640	4.558.033,090
8	365.057,891	4.558.026,487
9	365.035,294	4.557.990,759
10	365.078,986	4.557.997,614
11	365.099,742	4.557.982,770
12	365.110,602	4.557.988,867
13	365.107,457	4.558.012,667



SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCAÇÃO DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUNYA



DIRECTOR DEL PROYECTO
FDO. JOSEP ARMENGOL TOMAS
INGENIERO DE C.C. Y P.



AUTORES DEL PROYECTO
CARLOS HERNANDO MARTINEZ
CARLOS LLORCA MARTIN

ESCALAS:
1:200
0 10m

TITULO DEL PROYECTO:
PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE NUEVA ROTONDA EN EL ENLACE DE ALTAFULLA PK 232+200 DE LA AUTOPISTA AP-7 (LA JONQUERA - SALOU)

CLAVE
FECHA
DICIEMBRE 2010

NOMBRE ARCHIVO:
3CF01.DWG

TITULO DEL PLANO:
ROTONDA PEAJE ALTAFULLA PLANTA DE DETALLE

PLANO N°
3.C
HOJA 1...DE...1...

APÉNDICE Nº 11. PLANOS PROYECTO DE TRAZADO “AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO A-7. TRAMO: LA MORA – LA POBLA DE MONTORNÉS”, DE CLAVE T2-T-3750, REDACTADO EN AGOSTO DE 2015.

TARRAGONA  BARCELONA



ZONA DE SOLAPE

INICIO PROYECTO
 PK 100+000
 X: 360.545,743
 Y: 4.555.250,787
 Z: 11.164
 σ : 86.462484
 ϕ : -0,095%
 Peralte: -4.34

A-7

AP-7

OD 8.1 N-340 EXISTENTE
 T.H.A. Ø2000 mm

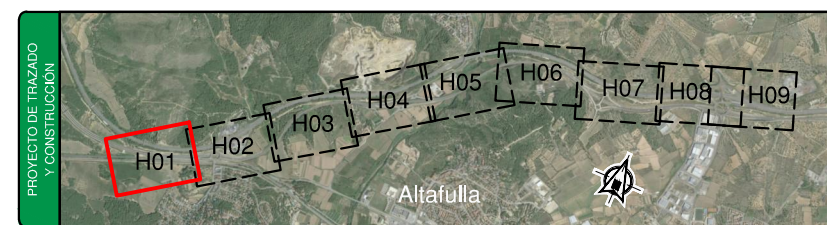
EJE - 01



EJE - 26

MURO M-1

EJE - 20

TÉRMINO MUNICIPAL DE TARRAGONA



LEYENDA	
	ACTUACIÓN PROYECTADA
	CALZADA EXISTENTE

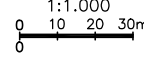
P:\2015\150568\02_doc_tecnica\02.03_EJECUCION\GRAFICOS\01_ProjecTrazado\02_Planos\04_Trazado\0401H09.dwg



SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
 SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
 DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
 DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA



EL INGENIERO AUTOR DEL PROYECTO: DANIEL ESTEBAN MATA
 EL INGENIERO DIRECTOR DEL PROYECTO: ALBERTO HERNÁNDEZ MORENO
 EXAMINADO EL INGENIERO JEFE DE LA DEMARCACIÓN: JUAN JOSÉ BARIOS BAQUERO

ESCALA: 1:1.000


TÍTULO DEL PROYECTO: PROYECTO DE TRAZADO AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO A-7 TRAMO: LA MORA - LA POBLA DE MONTORNÉS

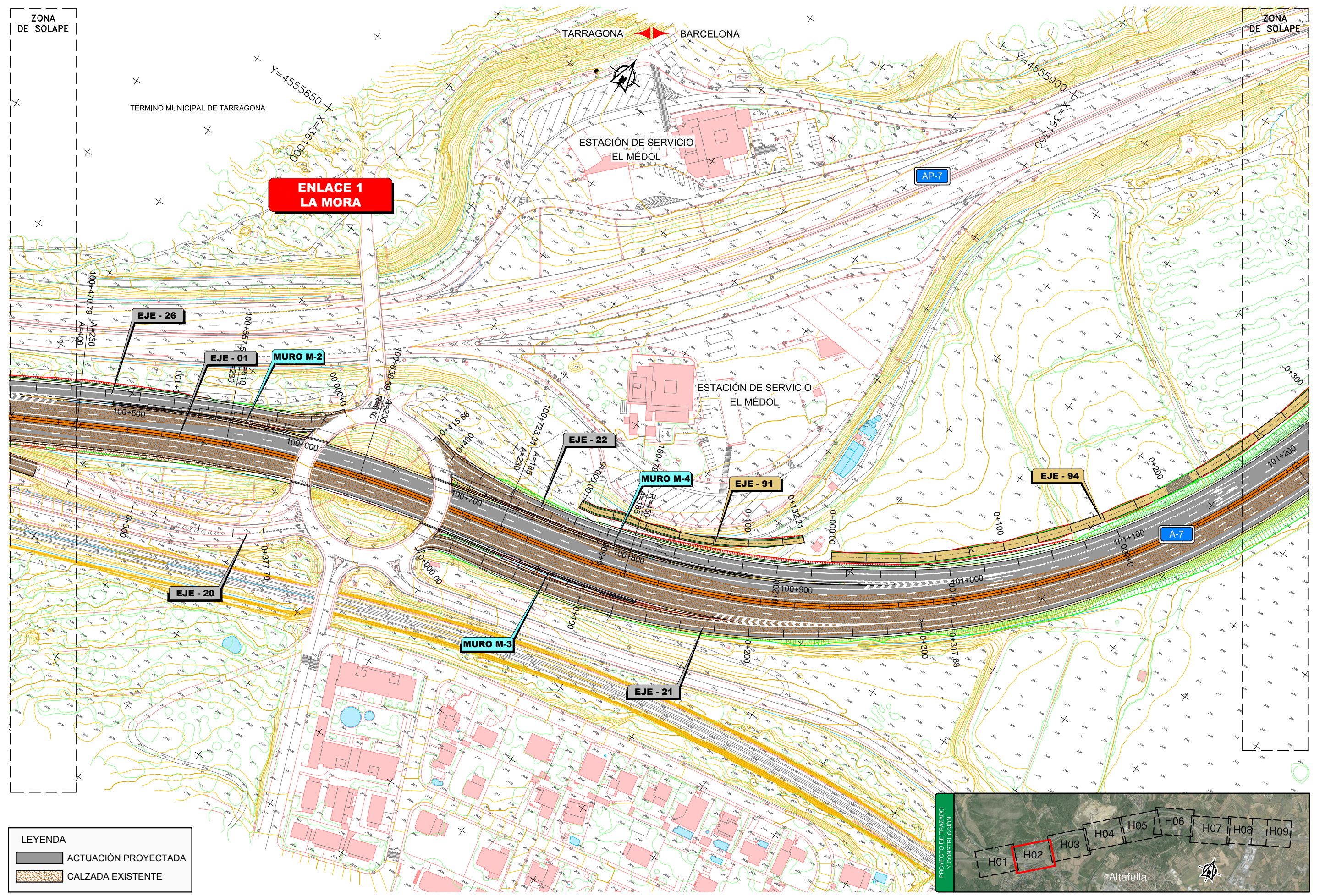
CLAVE: T2-T-3750

Nº PLANO: 4.1

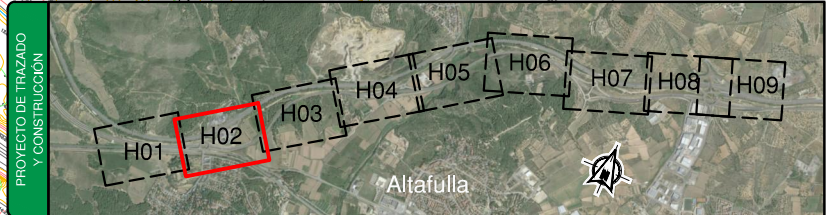
DESIGNACIÓN: TRAZADO PLANTA GENERAL. CARTO

FECHA: AGOSTO 2015
 HOJA 1 DE 9

P:\2015\150568\02_doc_tecnica\02.03_EJECUCION\GRAFICOS\01_ProyecTrazado\02_Planos\04_Trazado\0401 PlantaGeneral\0401H09.dwg



LEYENDA	
	ACTUACIÓN PROYECTADA
	CALZADA EXISTENTE



TARRAGONA  BARCELONA

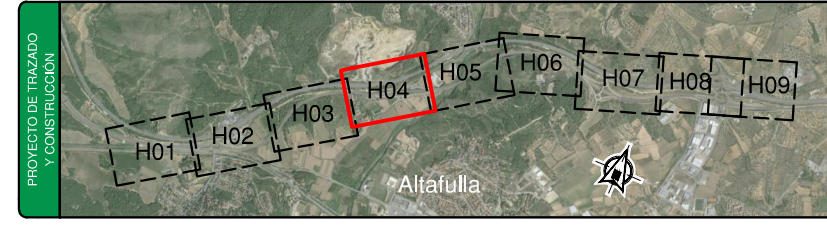
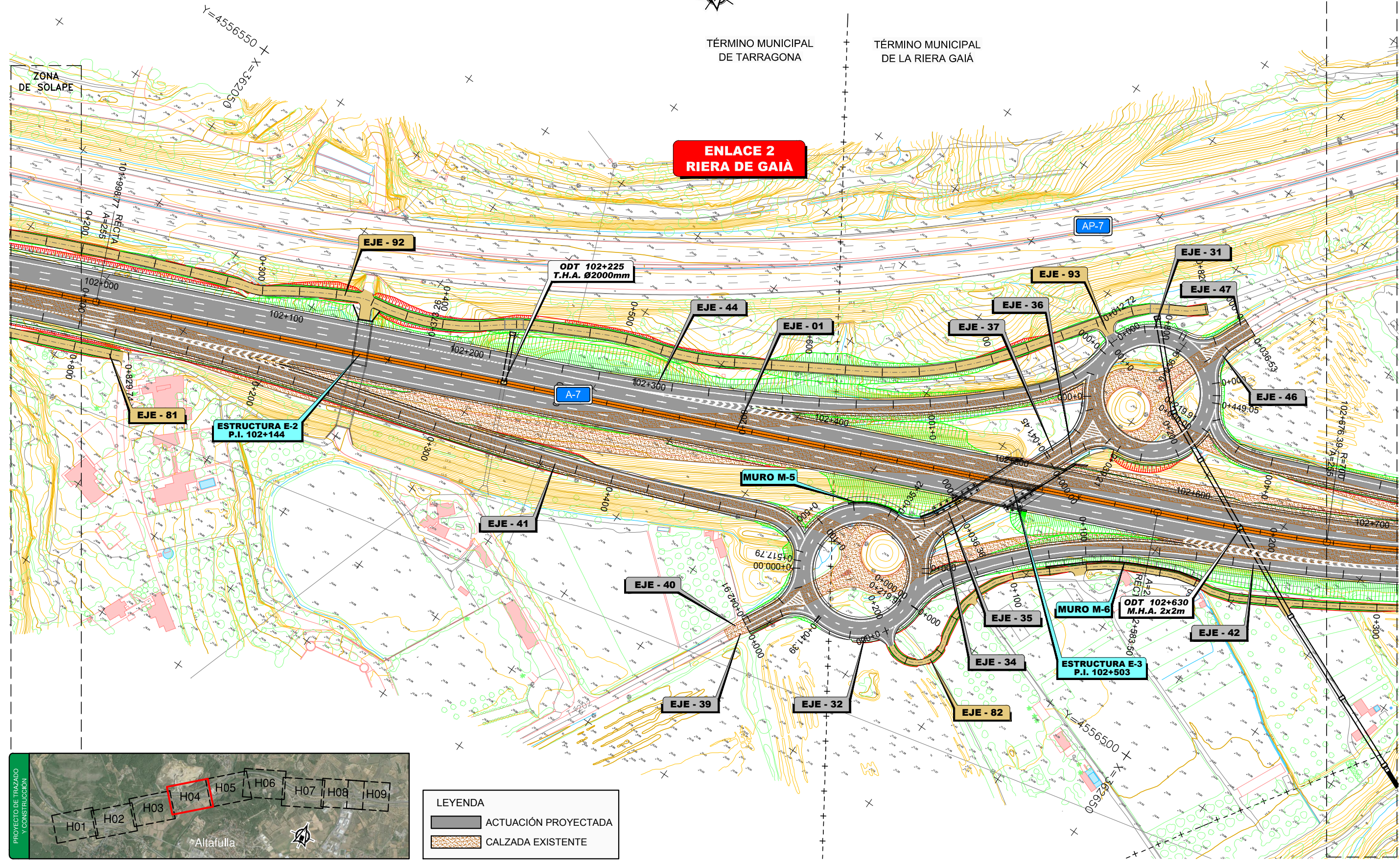
ZONA DE SOLAPE





TÉRMINO MUNICIPAL DE TARRAGONA

TÉRMINO MUNICIPAL DE LA RIERA GAIÀ

**ENLACE 2
RIERA DE GAIÀ**

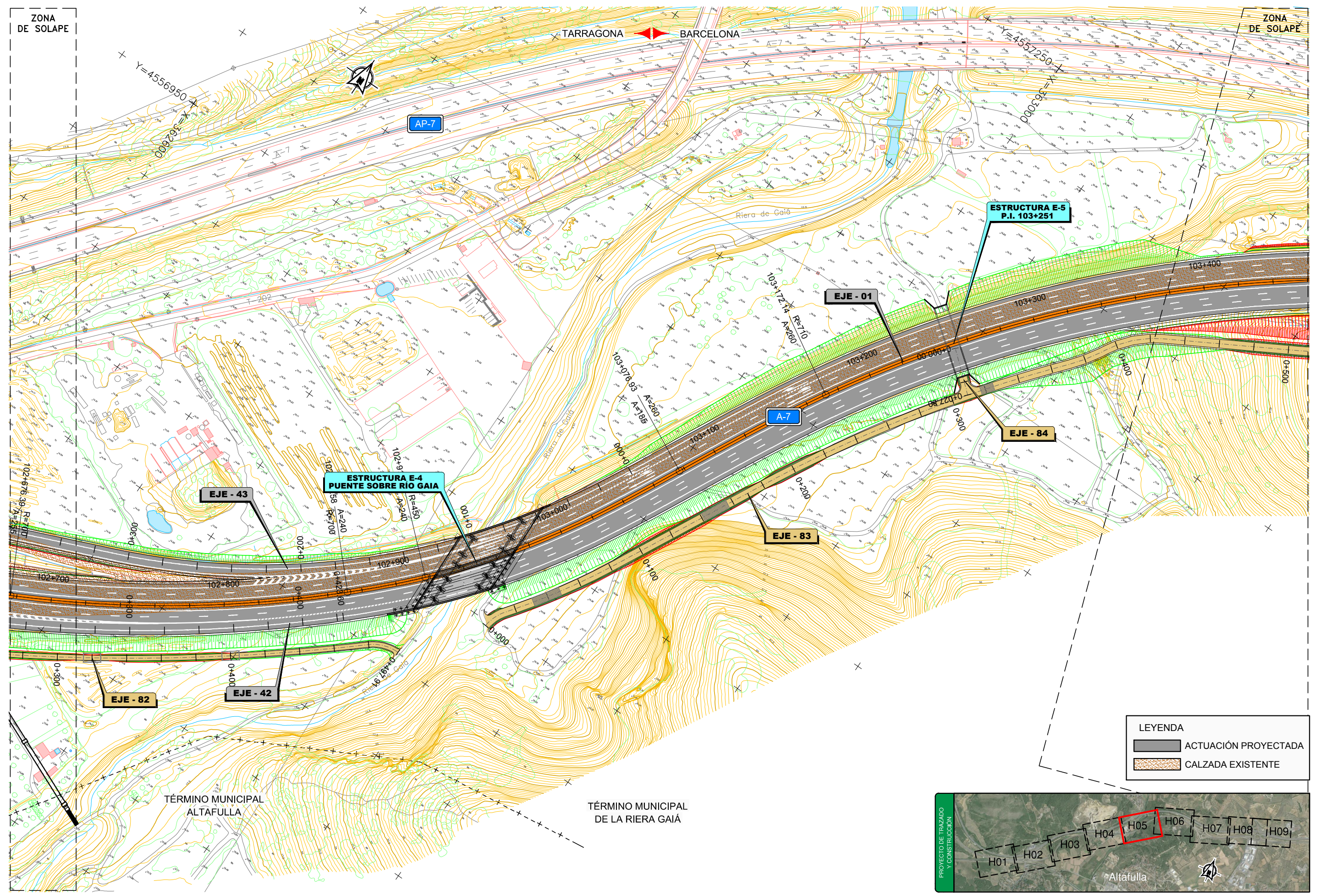


LEYENDA

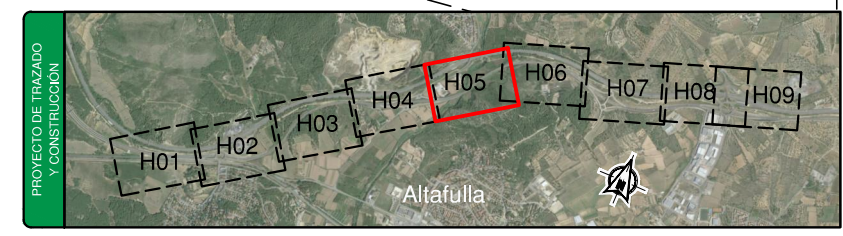
-  ACTUACIÓN PROYECTADA
-  CALZADA EXISTENTE

P:\2015\150568\02_doc_tecnica\02.03_EJECUCION\GRAFICOS\01_ProjecTrazado\02_Planos\04_Trazado\0401H09.dwg

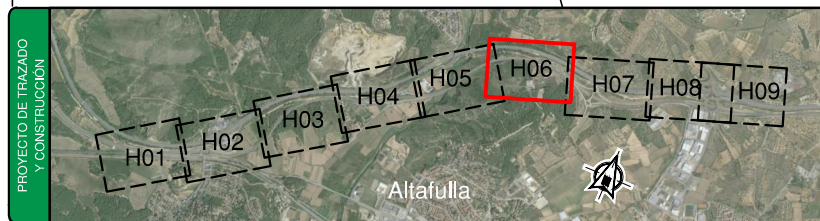
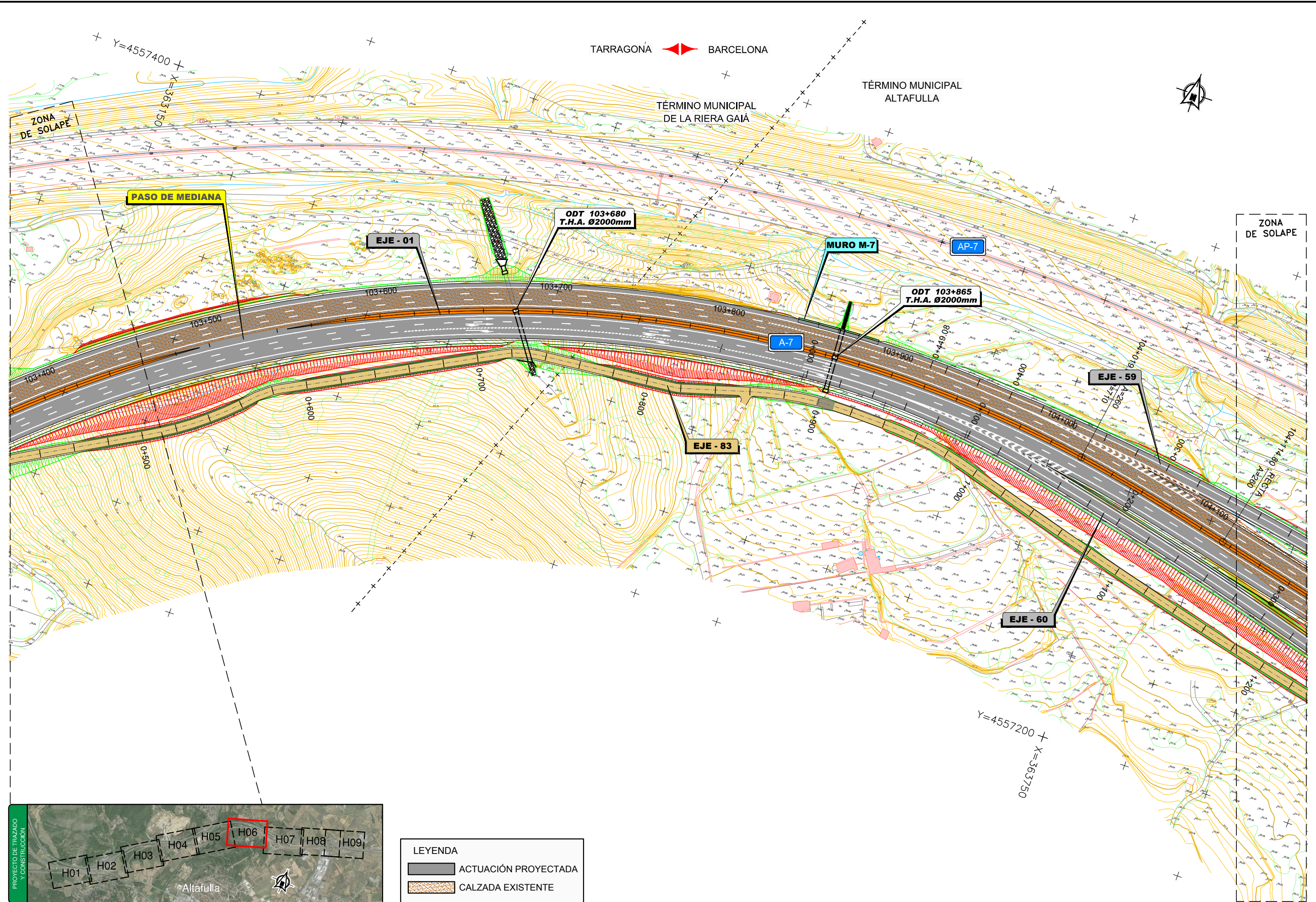
P:\2015\150568\02_doc_tecnica\02.03_EJECUCION\GRAFICOS\01_ProjecTrazado\02_Planos\04_Trazado\0401H09.dwg



LEYENDA	
	ACTUACIÓN PROYECTADA
	CALZADA EXISTENTE



P:\2015\150568\02_doc_tecnica\02.03_EJECUCION\GRAFICOS\01_ProjecTrazado\02_Planos\04_Trazado\0401 PlantaGeneral\0401H09.dwg



LEYENDA

	ACTUACIÓN PROYECTADA
	CALZADA EXISTENTE



SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
 SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
 DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
 DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

CONSULTOR:

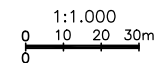


EL INGENIERO AUTOR DEL PROYECTO:
 DANIEL ESTEBAN MATA

EL INGENIERO DIRECTOR DEL PROYECTO:
 ALBERTO HERNÁNDEZ MORENO

EXAMINADO EL INGENIERO JEFE DE LA DEMARCACIÓN:
 JUAN JOSÉ BARIOS BAQUERO

ESCALA:



TÍTULO DEL PROYECTO:
 PROYECTO DE TRAZADO
 AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO A-7
 TRAMO: LA MORA - LA POBLA DE MONTORNÉS

CLAVE:

T2-T-3750

Nº PLANO:

4.1

DESIGNACIÓN:

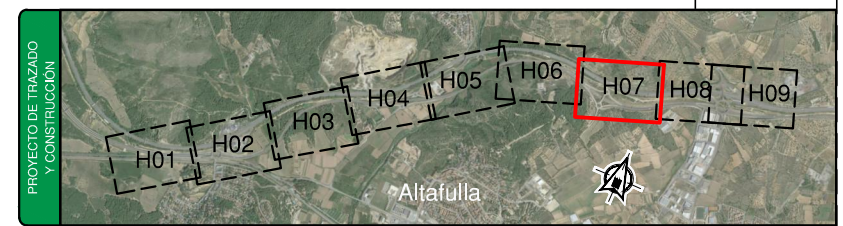
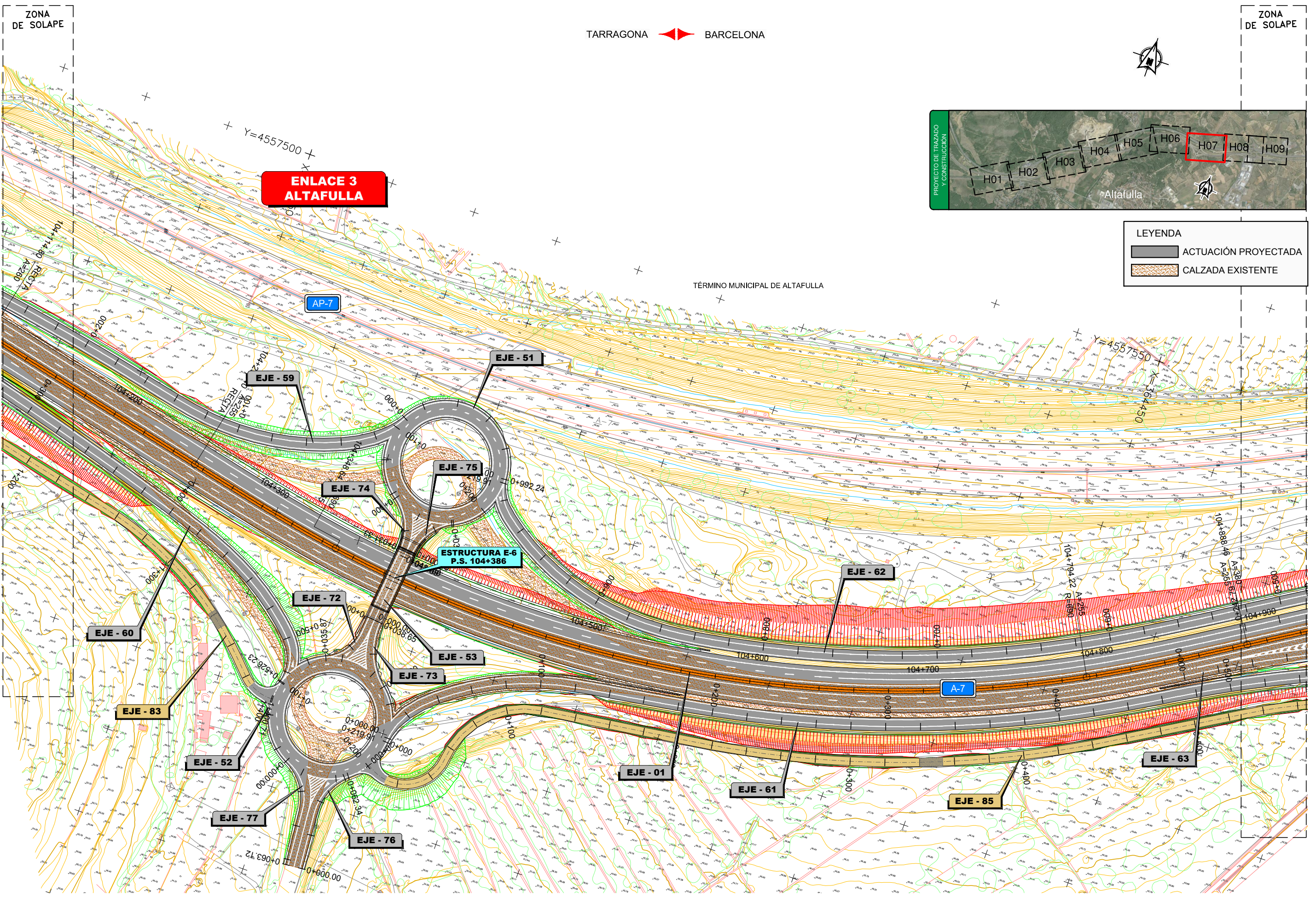
TRAZADO
 PLANTA GENERAL. CARTO

FECHA:

AGOSTO 2015

HOJA 6 DE 9

P:\2015\150568\02_doc_tecnica\02.03_EJECUCION\GRAFICOS\01_ProjecTrazado\02_Planos\04_Trazado\0401 PlantaGeneral\0401H09.dwg

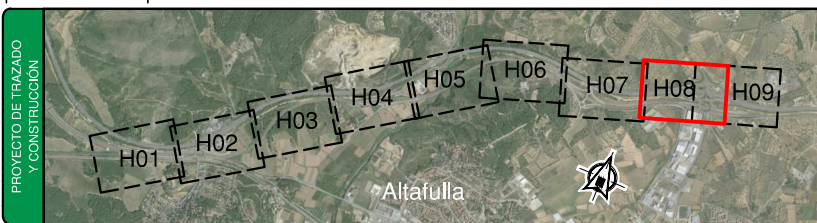


LEYENDA

	ACTUACIÓN PROYECTADA
	CALZADA EXISTENTE

TARRAGONA BARCELONA

ZONA DE SOLAPE



LEYENDA

- ACTUACIÓN PROYECTADA
- CALZADA EXISTENTE

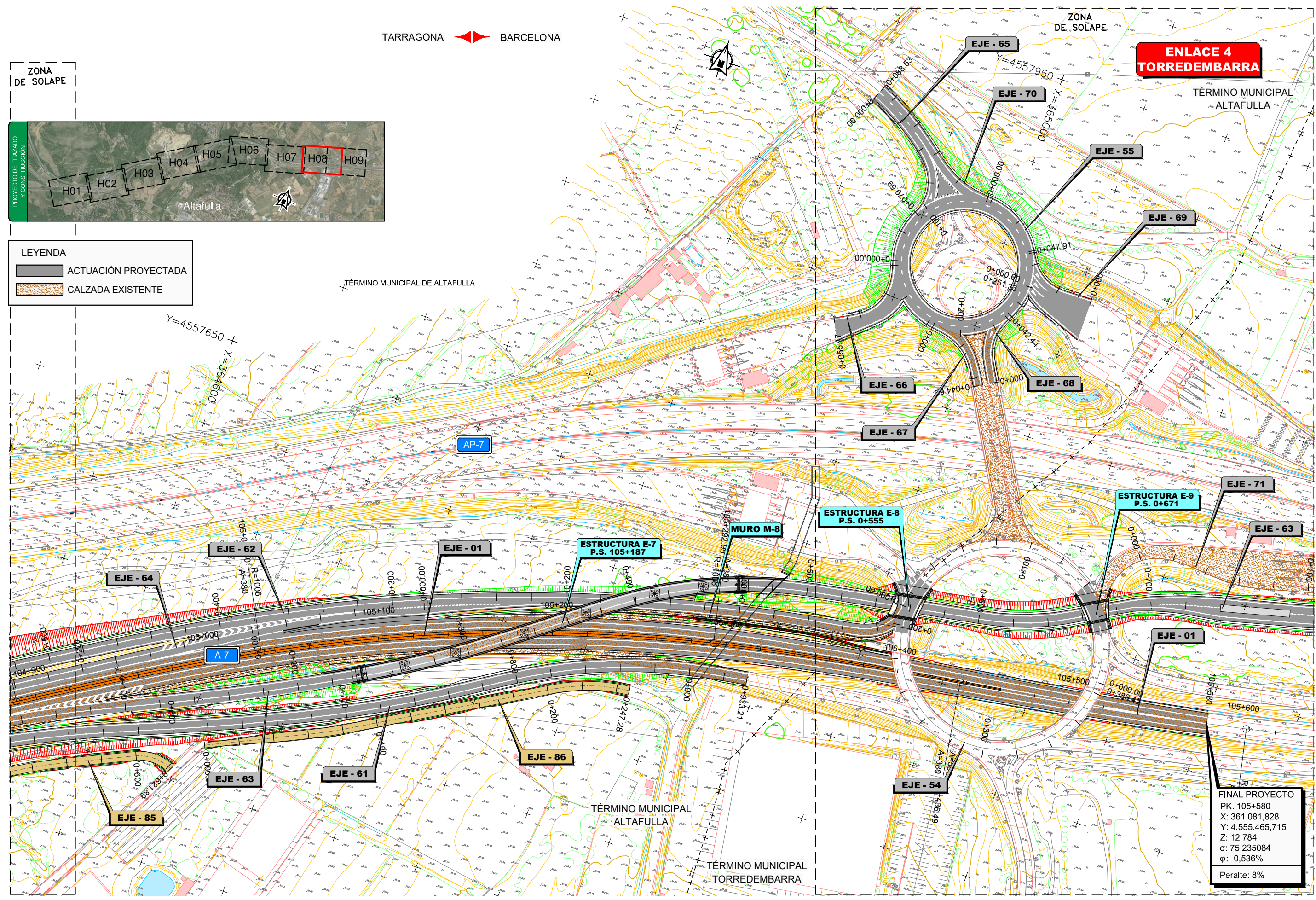
TÉRMINO MUNICIPAL DE ALTAFULLA

ENLACE 4 TORREDEMBARRA

TÉRMINO MUNICIPAL ALTAFULLA

TÉRMINO MUNICIPAL ALTAFULLA

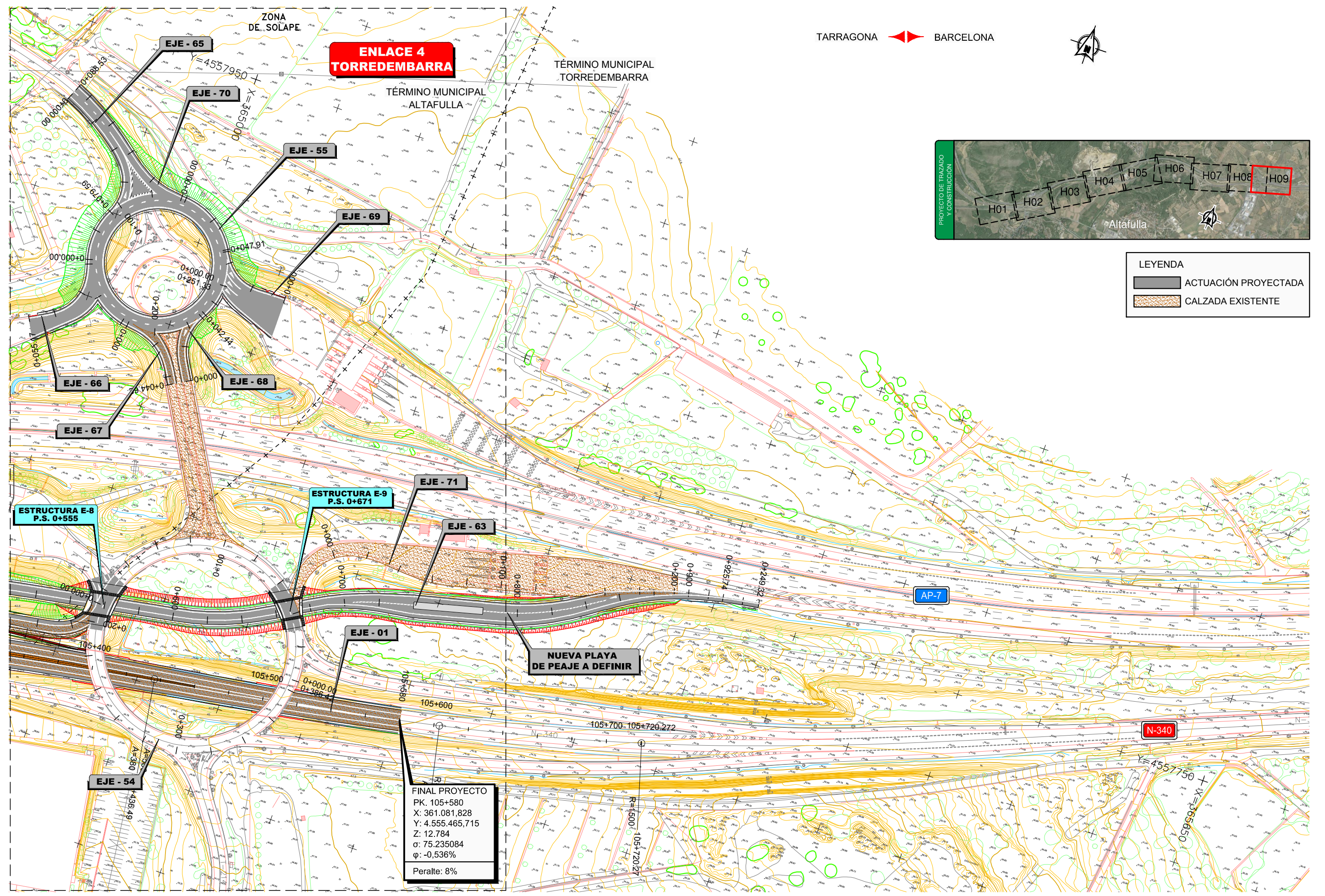
TÉRMINO MUNICIPAL TORREDEMBARRA



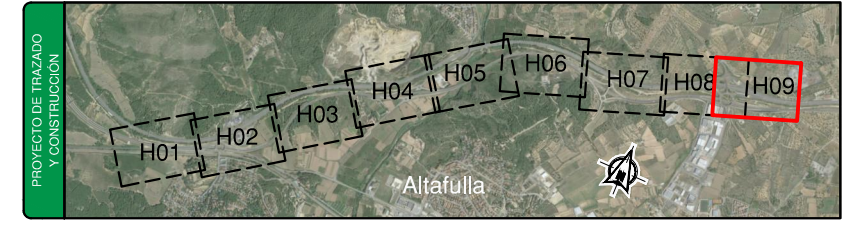
FINAL PROYECTO
 PK. 105+580
 X: 361.081,828
 Y: 4.555.465,715
 Z: 12,784
 φ: 75.235084
 Peralte: 8%

P:\2015\150568\02_doc_tecnica\02.03_EJECUCION\GRAFICOS\01_ProyecTrazado\02_Planos\04_Trazado\0401 PlantaGeneral\0401H09.dwg

P:\2015\150568\02_doc_tecnica\02.03_EJECUCION\GRAFICOS\01_ProyecTrazado\02_Planos\04_Trazado\0401\0401H09.dwg



TARRAGONA BARCELONA

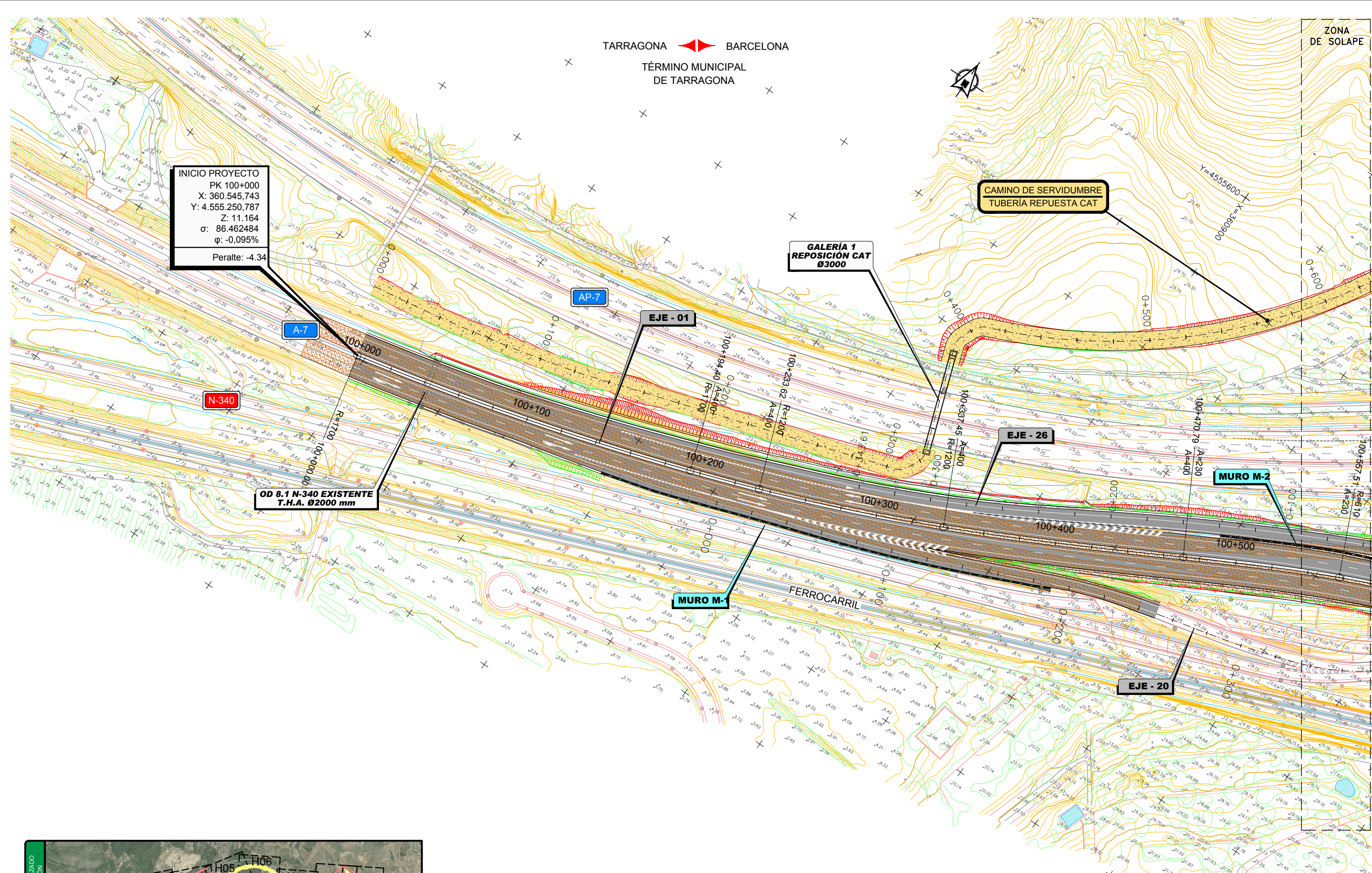


LEYENDA	
	ACTUACIÓN PROYECTADA
	CALZADA EXISTENTE

FINAL PROYECTO
 PK. 105+580
 X: 361.081,828
 Y: 4.555.465,715
 Z: 12,784
 σ: 75,235084
 φ: -0,536%
 Peralte: 8%

APÉNDICE N° 12. PLANOS PROYECTO DE TRAZADO “AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO A-7. TRAMO: LA MORA – LA POBLA DE MONTORNÉS”, DE CLAVE T2-T-3750, REDACTADO EN JULIO DE 2016.

P:\2015\150568\02_doc_tecnica\02.03_EJECUCION\GRAFICOS\02_Planos\04_Trazado\0401 PlantaGeneral\0401H10.dwg



INICIO PROYECTO
 PK 100+000
 X: 360.545,743
 Y: 4.555.250,787
 Z: 11.164
 σ : 86.462484
 φ : -0,095%
 Peralte: -4.34

CAMINO DE SERVIDUMBRE
 TUBERÍA REPUESTA CAT

GALERÍA 1
 REPOSICIÓN CAT
 Ø3000

OD 8.1 N-340 EXISTENTE
 T.H.A. Ø2000 mm

MURO M-2

MURO M-1

EJE - 20

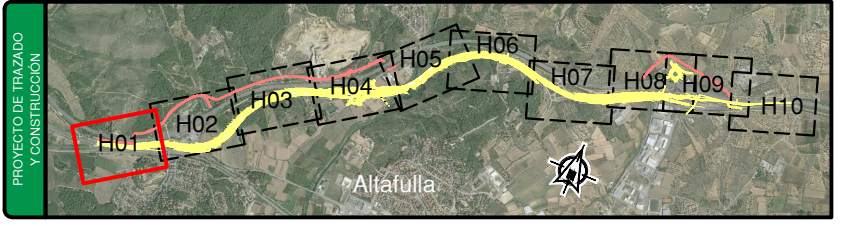
EJE - 26

EJE - 01

AP-7

A-7

N-340

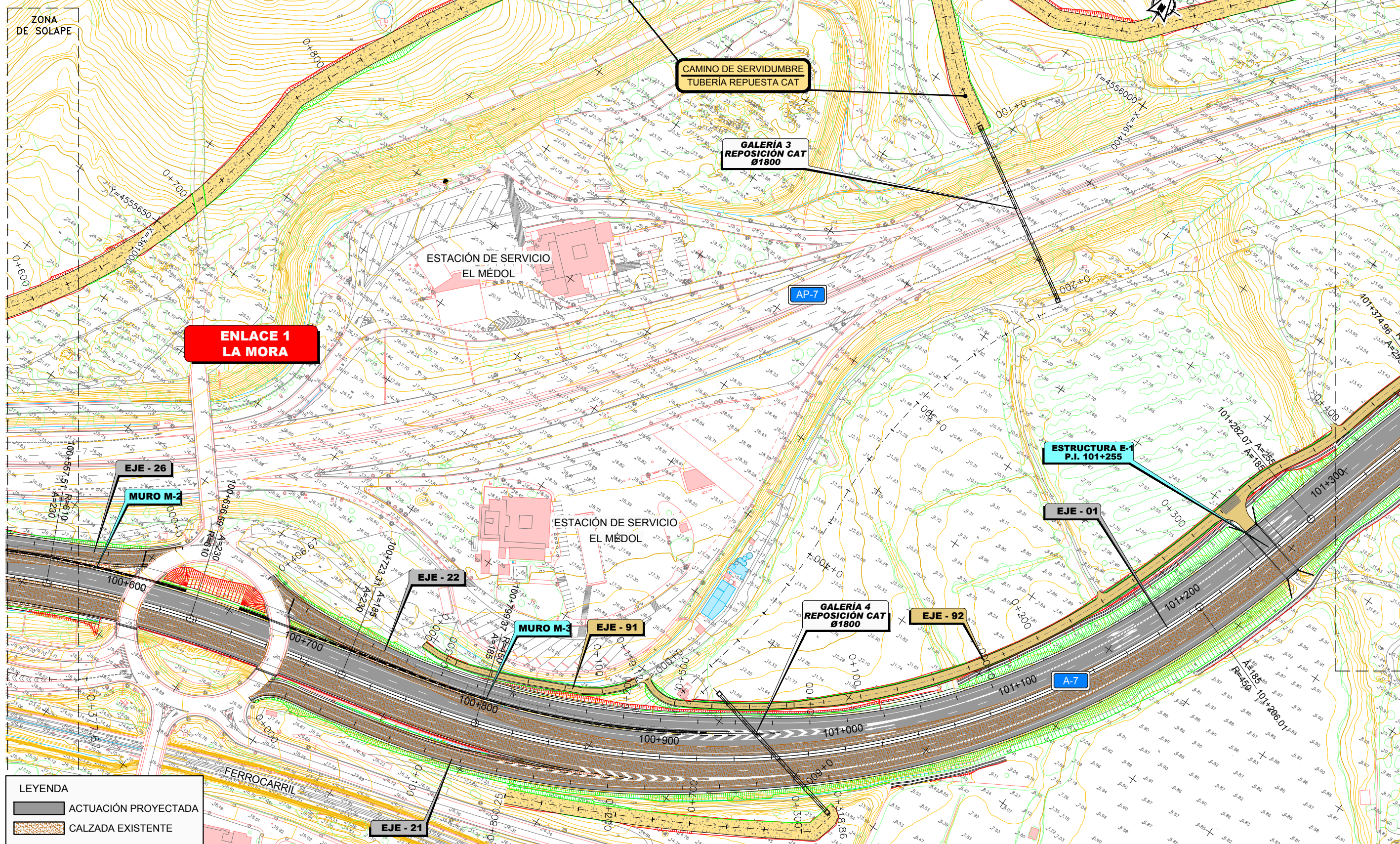


LEYENDA	
	ACTUACIÓN PROYECTADA
	CALZADA EXISTENTE

P:\2015\150568\02_doc_tecnica\02.03_EJECUCION\GRAFICOS\02_ProjecTrazadoJunio\02 Planos\04 Trazado\0401 PlantaGeneral\0401H10.dwg



TARRAGONA BARCELONA
 TÉRMINO MUNICIPAL DE TARRAGONA



LEYENDA

	ACTUACIÓN PROYECTADA
	CALZADA EXISTENTE

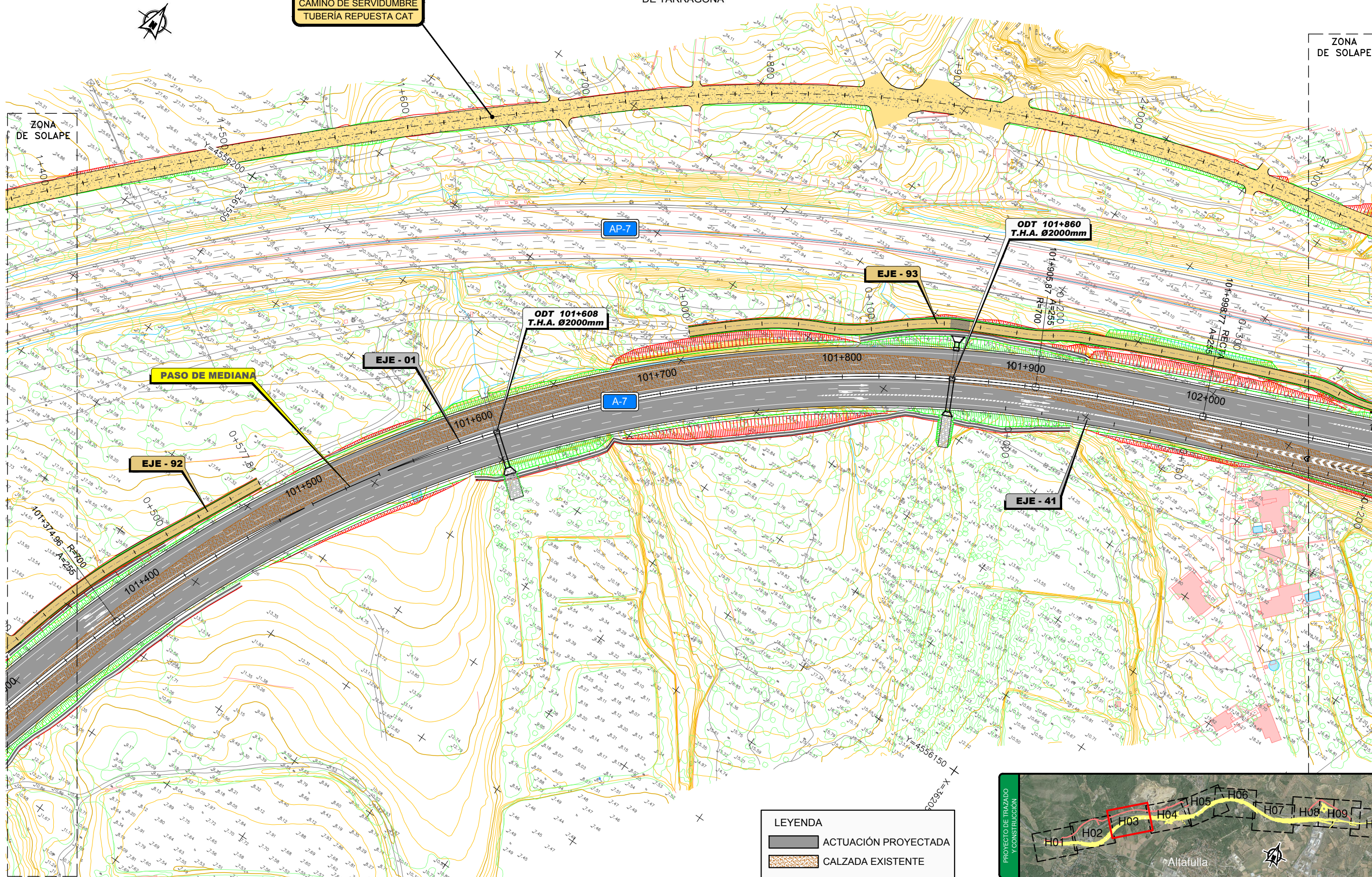
TARRAGONA  BARCELONA

TÉRMINO MUNICIPAL
DE TARRAGONA





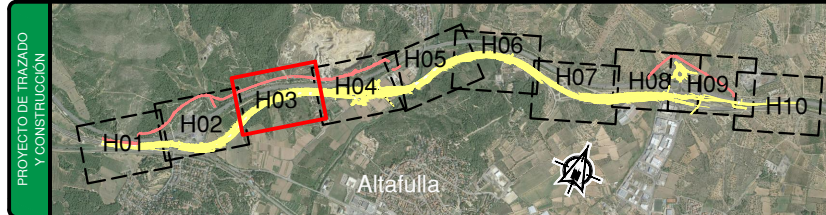
CAMINO DE SERVIDUMBRE
TUBERÍA REPUESTA CAT

ZONA
DE SOLAPE



LEYENDA

-  ACTUACIÓN PROYECTADA
-  CALZADA EXISTENTE




P:\2015\150568\02_doc_tecnica\02.03_EJECUCION\GRAFICOS\02_ProjecTrazadoJunio16\02_Planos\0401H10.dwg




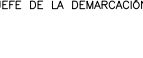
GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE FOMENTO

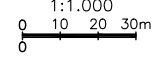
SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

CONSULTOR:


EL INGENIERO AUTOR DEL PROYECTO:

MARÍA SERRANO ESPADA

EL INGENIERO DIRECTOR DEL PROYECTO:

ALBERTO HERNÁNDEZ MORENO

EXAMINADO EL INGENIERO JEFE DE LA DEMARCACIÓN:

JUAN JOSÉ BARIOS BAQUERO

ESCALA:
1:1.000

ORIGINAL-A1

TÍTULO DEL PROYECTO:
PROYECTO DE TRAZADO
AUTOVÍA DEL MEDITERRANEO A-7
TRAMO: LA MORA - LA POBLA DE MONTORNES

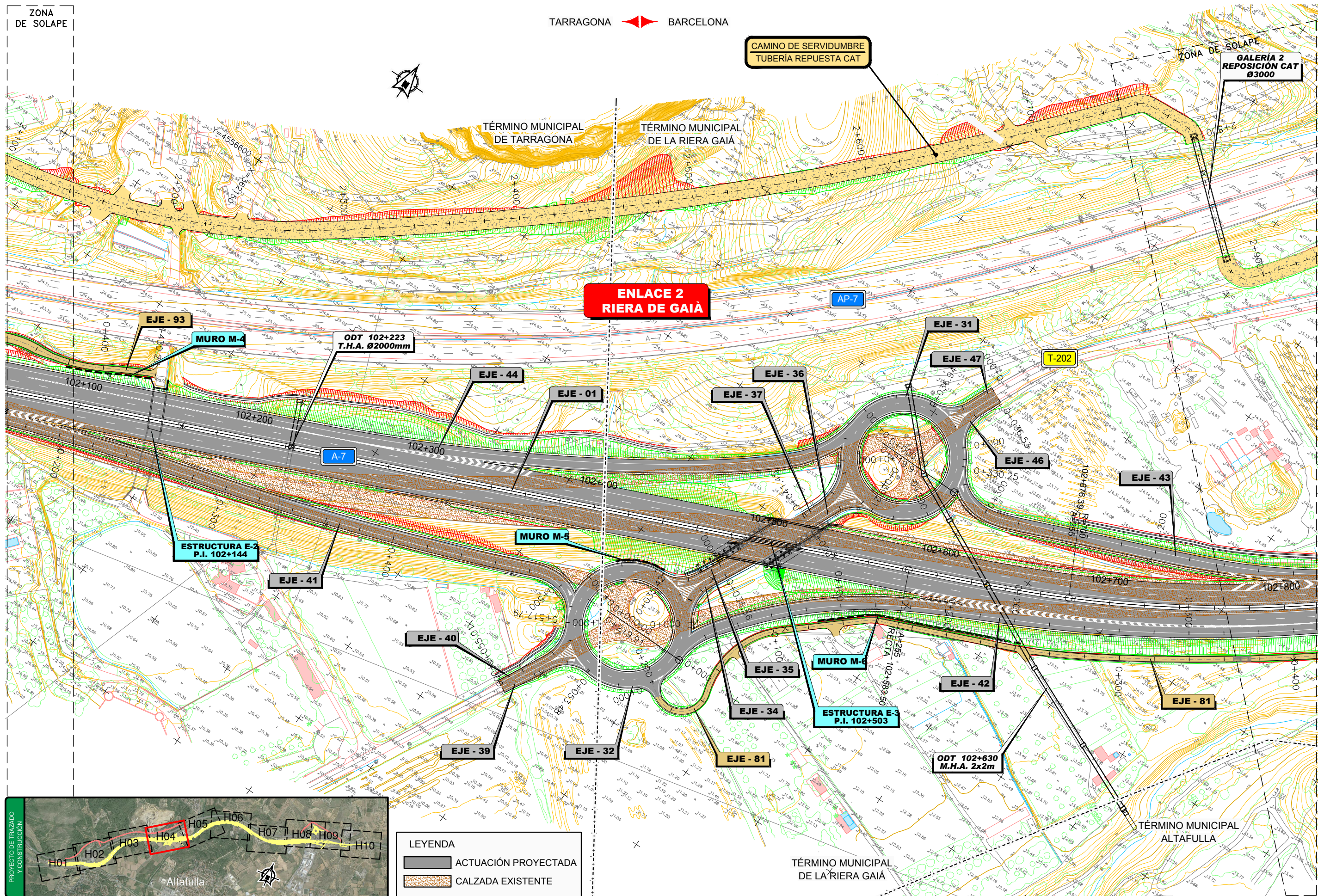
CLAVE:
T2-T-3750

Nº PLANO:
4.1

DESIGNACIÓN:
TRAZADO
PLANTA GENERAL. CARTO

FECHA:
JULIO 2016
HOJA 3 DE 10

P:\2015\150568\02_doc_tecnica\02.03_EJECUCION\GRAFICOS\02_ProjecTrazadoJunio16\02_Planos\04_Trazado\0401H10.dwg



TARRAGONA BARCELONA

**ENLACE 2
RIERA DE GAIA**

CAMINO DE SERVIDUMBRE
TUBERIA REPUESTA CAT

GALERIA 2
REPOSICION CAT
Ø3000

EJE - 93

MURO M-4

ODT 102+223
T.H.A. Ø2000mm

EJE - 44

EJE - 01

EJE - 37

EJE - 36

EJE - 31

EJE - 47

T-202

EJE - 46

EJE - 43

ESTRUCTURA E-2
P.I. 102+144

MURO M-5

EJE - 41

EJE - 40

EJE - 35

MURO M-6

ESTRUCTURA E-3
P.I. 102+503

EJE - 42

EJE - 81

EJE - 39

EJE - 32

EJE - 81

ODT 102+630
M.H.A. 2x2m

TÉRMINO MUNICIPAL
ALTAFULLA

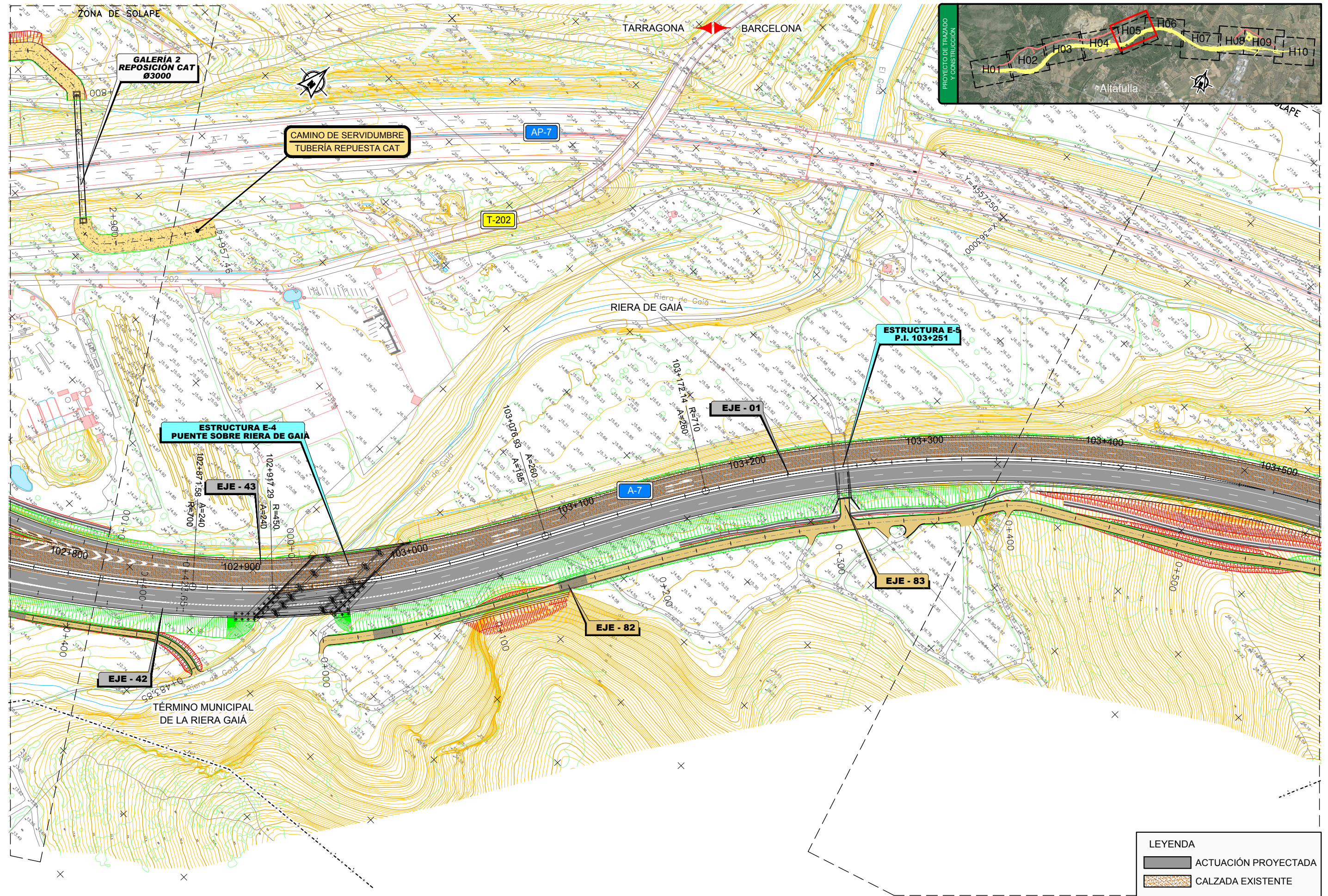
TÉRMINO MUNICIPAL
DE LA RIERA GAIA



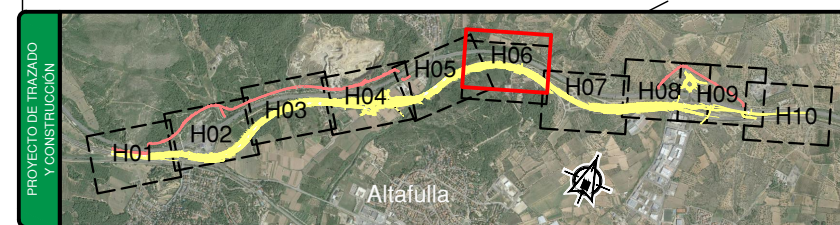
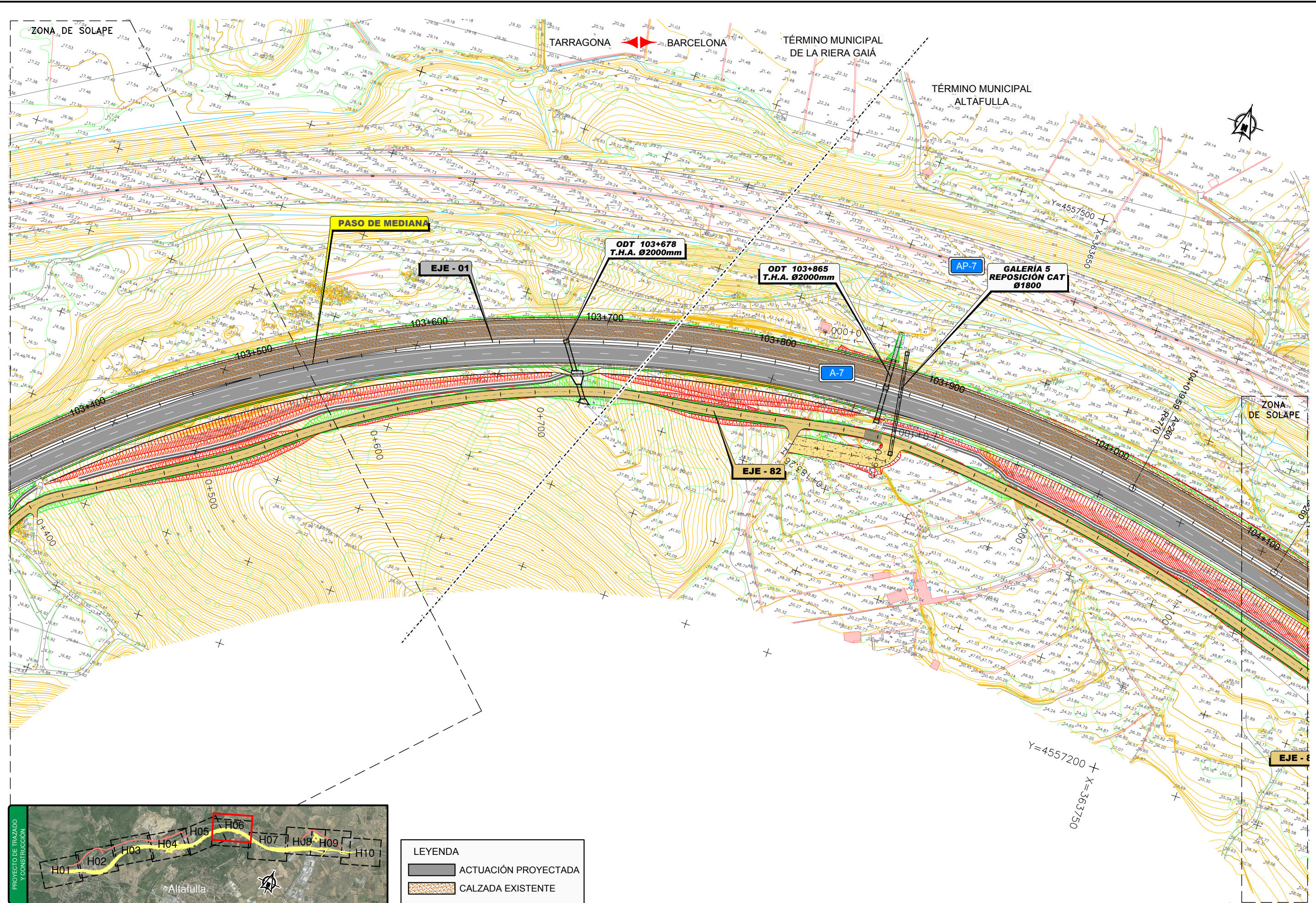
LEYENDA

	ACTUACIÓN PROYECTADA
	CALZADA EXISTENTE

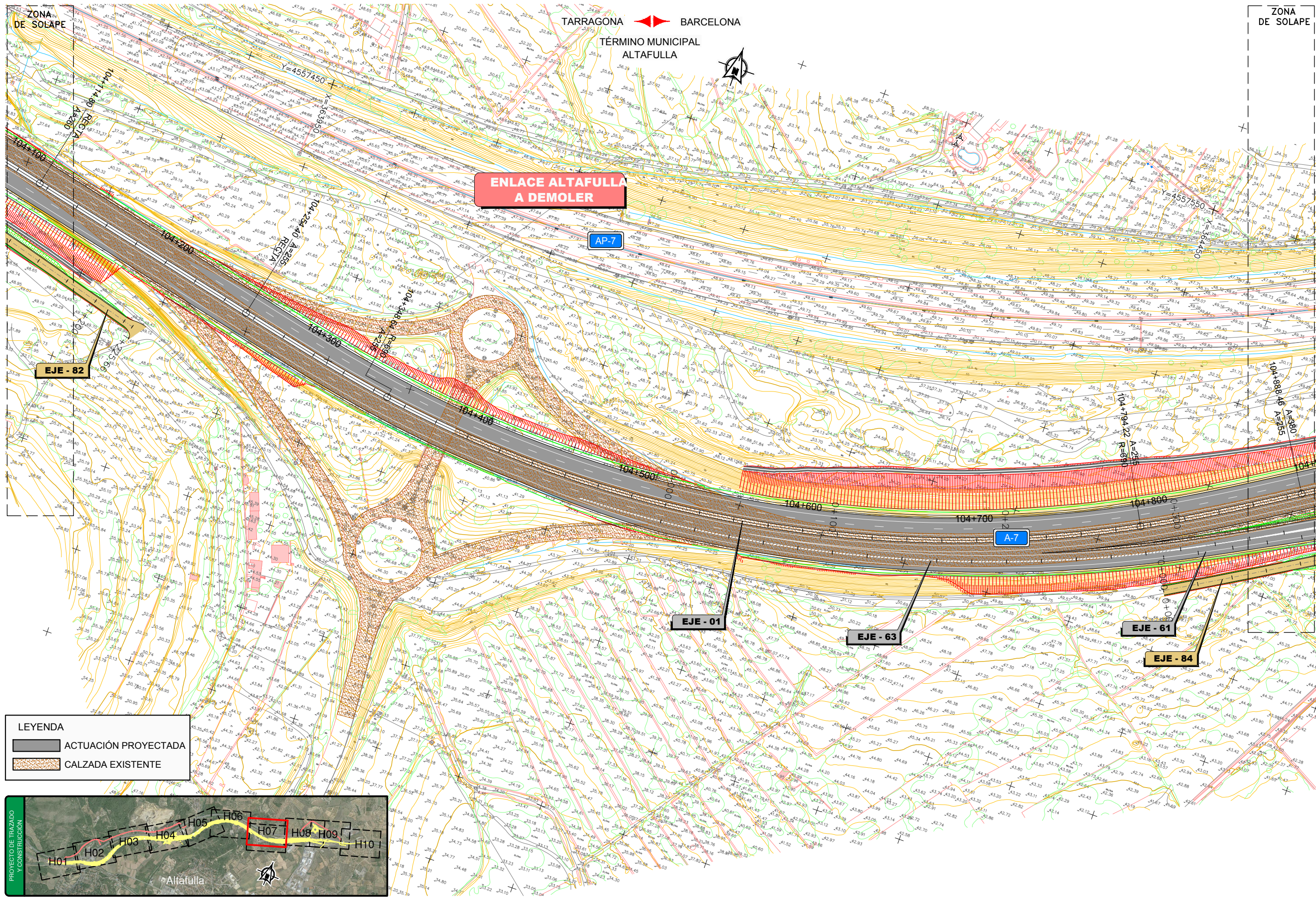
P:\2015\150568\02_doc_tecnica\02.03_EJECUCION\GRAFICOS\02_ProjecTrazadoJunio\02_Planos\04_Trazado\0401_PlantaGeneral\0401H10.dwg



LEYENDA	
	ACTUACIÓN PROYECTADA
	CALZADA EXISTENTE

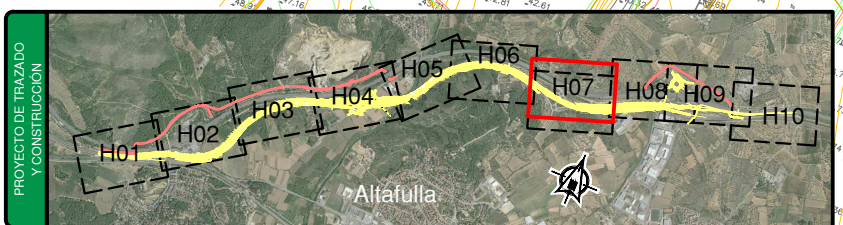


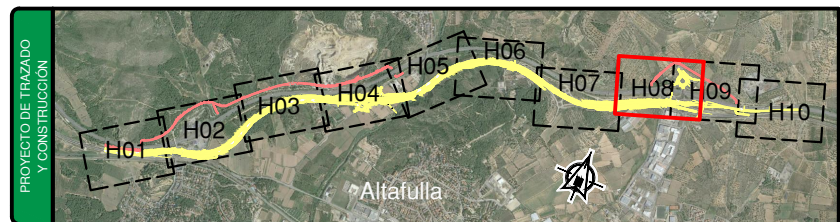
LEYENDA	
	ACTUACIÓN PROYECTADA
	CALZADA EXISTENTE



LEYENDA

	ACTUACIÓN PROYECTADA
	CALZADA EXISTENTE

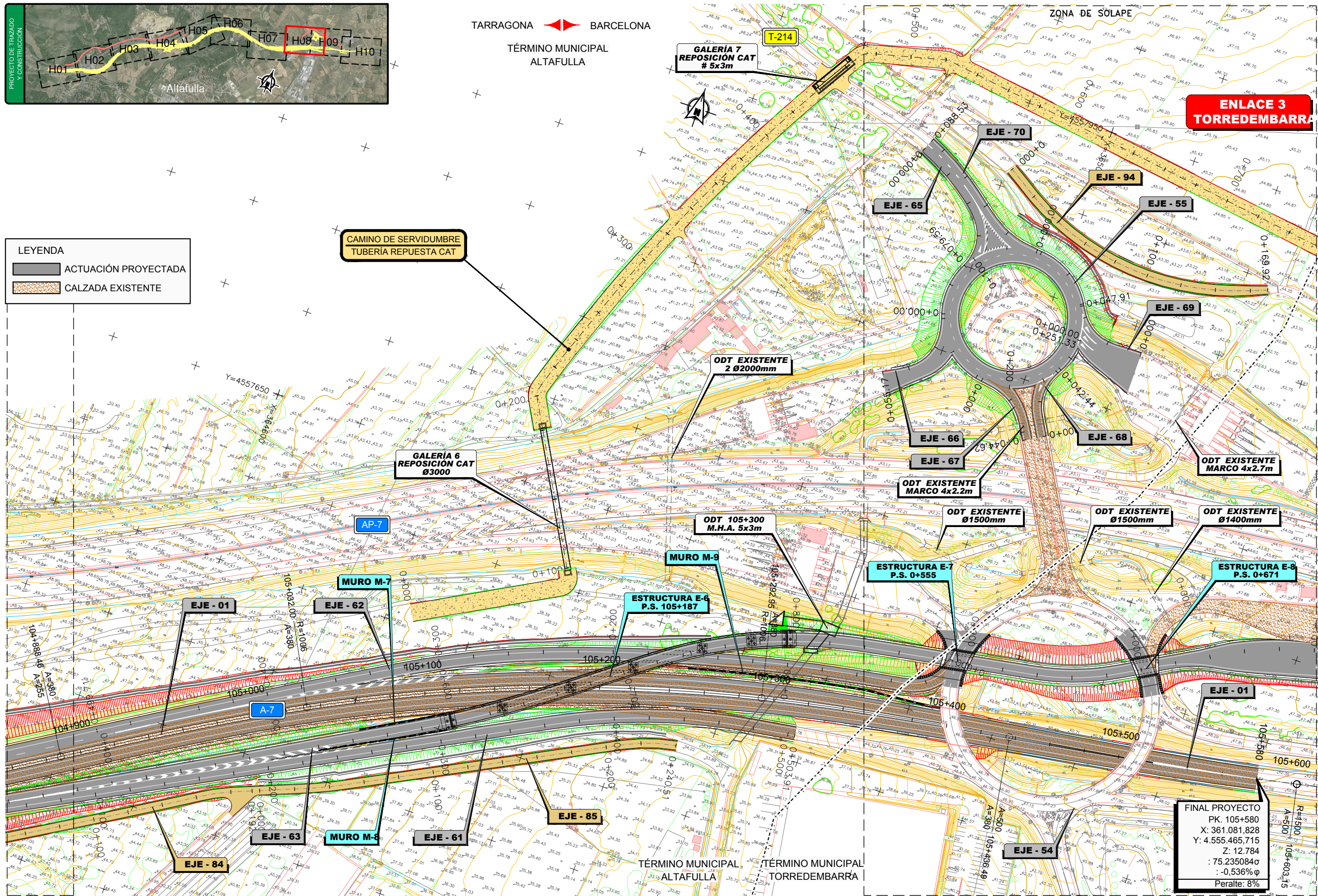




TARRAGONA BARCELONA
 TÉRMINO MUNICIPAL
 ALTAFULLA

LEYENDA

 ACTUACIÓN PROYECTADA
 CALZADA EXISTENTE

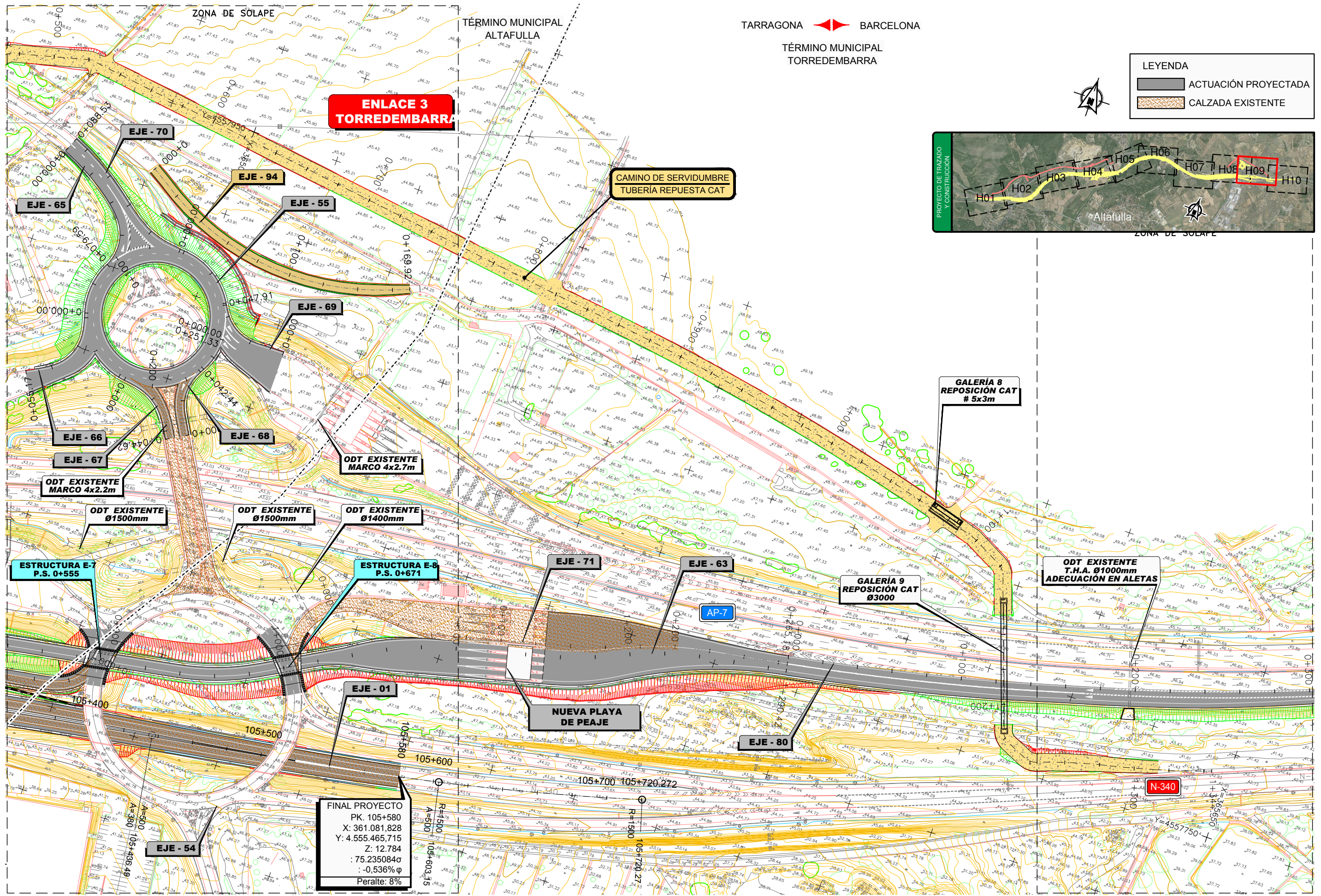



**ENLACE 3
 TORREDEMBARRA**

FINAL PROYECTO
 PK. 105+580
 X: 361.081,828
 Y: 4.555.465,715
 Z: 12,784
 : 75,235084c
 : -0,536% φ
 Peralte: 8%



P:\2015\150568\02_doc_tecnica\02.03_EJECUCION\GRAFICOS\02_ProjecTrazadoJunio\02_Planos\0401110.dwg

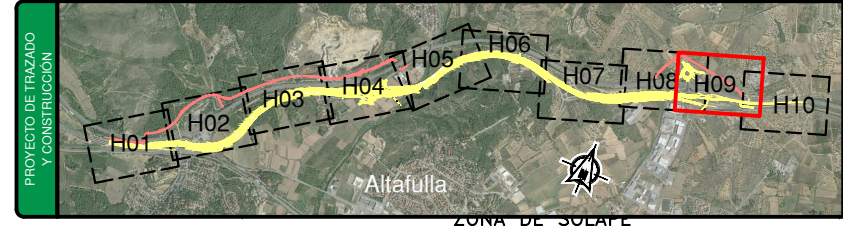
P:\2015\150568\02_doc_tecnica\02.03_EJECUCION\GRAFICOS\02_ProjecTrazadoJunio16\02_Planos\04_Trazado\0401_PlantaGeneral\0401H10.dwg



TARRAGONA  BARCELONA
 TÉRMINO MUNICIPAL TORREDEMBARRA

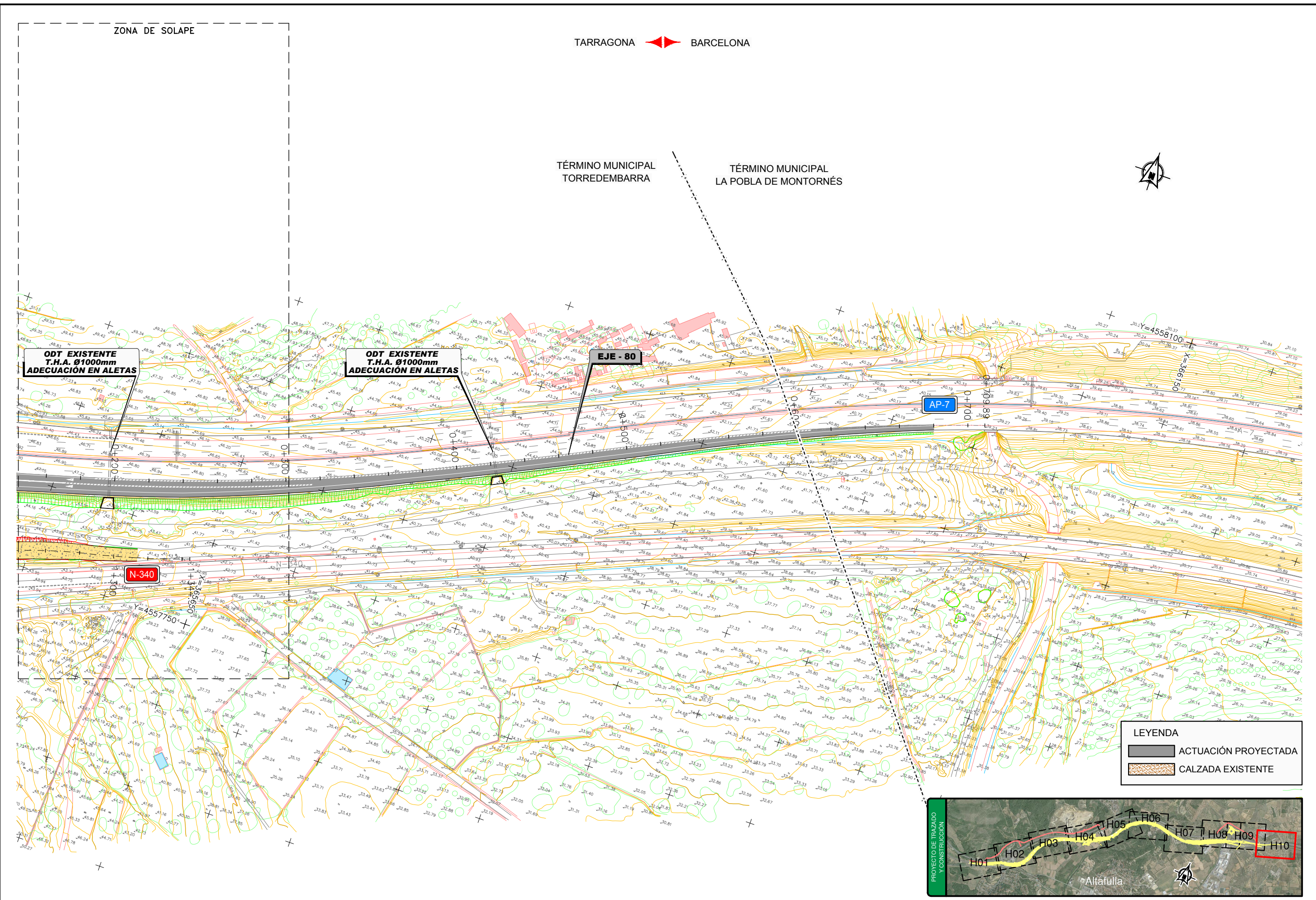
LEYENDA

-  ACTUACIÓN PROYECTADA
-  CALZADA EXISTENTE



FINAL PROYECTO
 PK. 105+580
 X: 361.081,828
 Y: 4.555.465,715
 Z: 12.784
 : 75.235084σ
 : -0,536%φ
 Peralte: 8%

P:\2015\150568\02_doc_tecnica\02.03_EJECUCION\GRAFICOS\02_ProjecTrazadoJunio16\02_Planos\04_Trazado\0401H10.dwg



ZONA DE SOLAPE

TARRAGONA BARCELONA

TÉRMINO MUNICIPAL TORREDEMBARRA

TÉRMINO MUNICIPAL LA POBLA DE MONTORNÉS



**ODT EXISTENTE
T.H.A. Ø1000mm
ADECUACIÓN EN ALETAS**

**ODT EXISTENTE
T.H.A. Ø1000mm
ADECUACIÓN EN ALETAS**

EJE - 80

AP-7

N-340

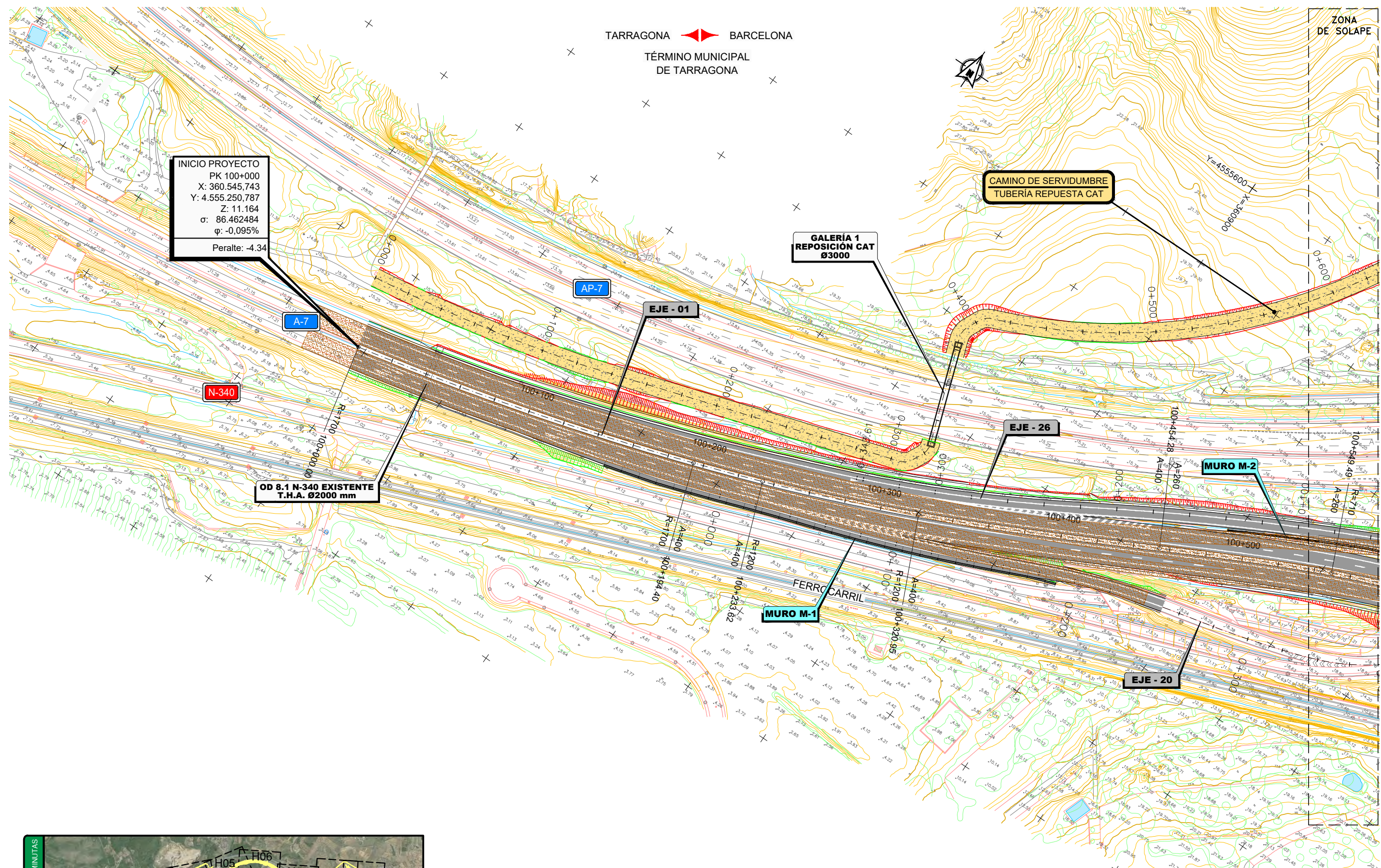
LEYENDA

- ACTUACIÓN PROYECTADA
- CALZADA EXISTENTE



APÉNDICE N° 13. PLANOS PROYECTO DE TRAZADO “AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO A-7. TRAMO: LA MORA – LA POBLA DE MONTORNÉS”, DE CLAVE T2-T-3750, REDACTADO EN MAYO DE 2017.

P:\2015\150568\02_doc_tecnica\02.03 EJECUCION\GRAFICOS\03 ProyecTrazadoV100\02 Planos\04 Trazado\0401 PlantaGeneral\0401H10.dwg



INICIO PROYECTO
 PK 100+000
 X: 360.545,743
 Y: 4.555.250,787
 Z: 11.164
 σ : 86.462484
 ϕ : -0,095%
 Peralte: -4.34

CAMINO DE SERVIDUMBRE
 TUBERÍA REPUESTA CAT

GALERÍA 1
 REPOSICIÓN CAT
 Ø3000

OD 8.1 N-340 EXISTENTE
 T.H.A. Ø2000 mm

MURO M-2

MURO M-1

EJE - 20

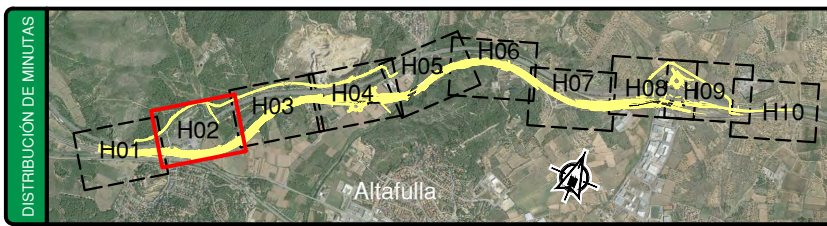
EJE - 26

EJE - 01

LEYENDA

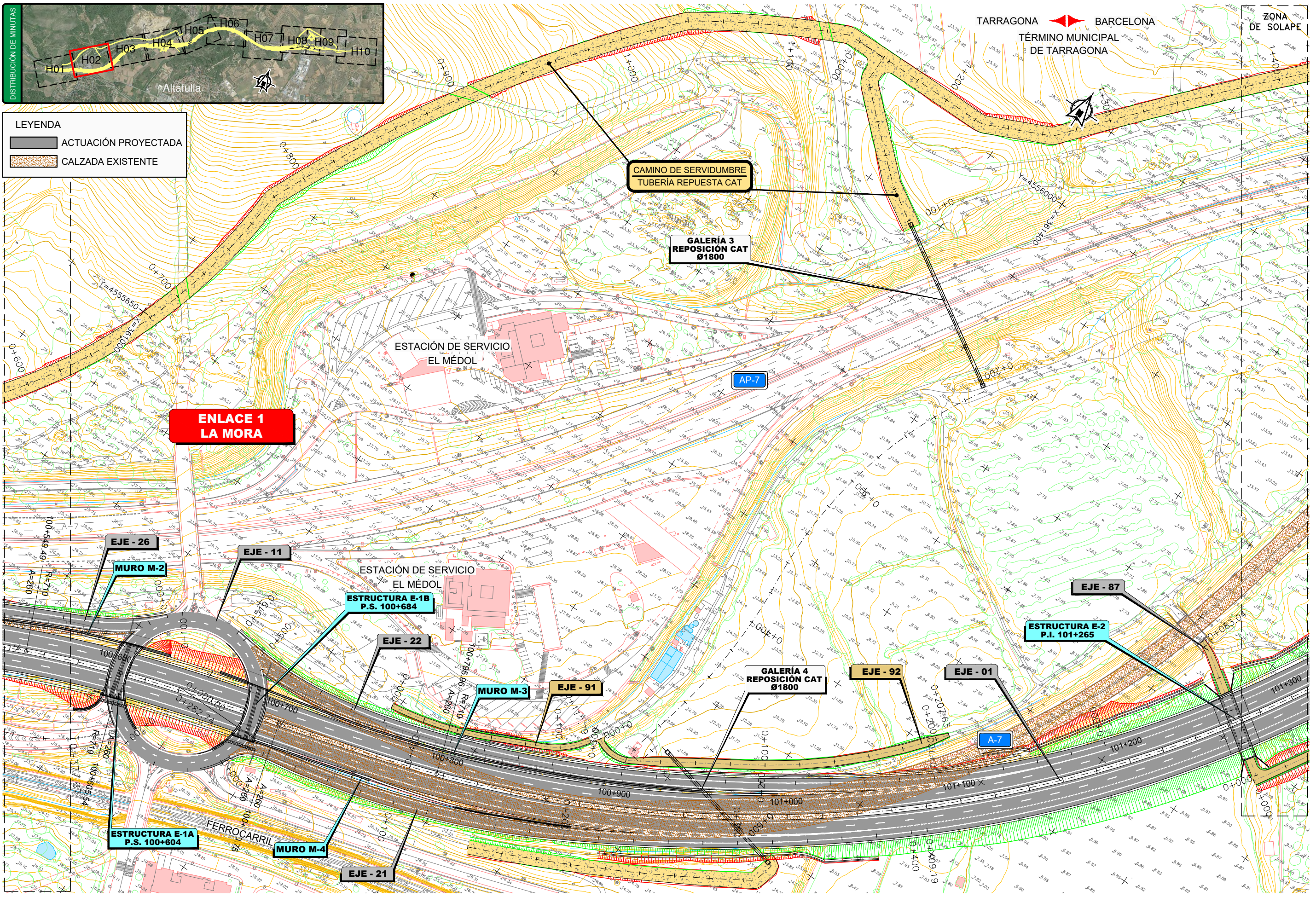
	ACTUACIÓN PROYECTADA
	CALZADA EXISTENTE





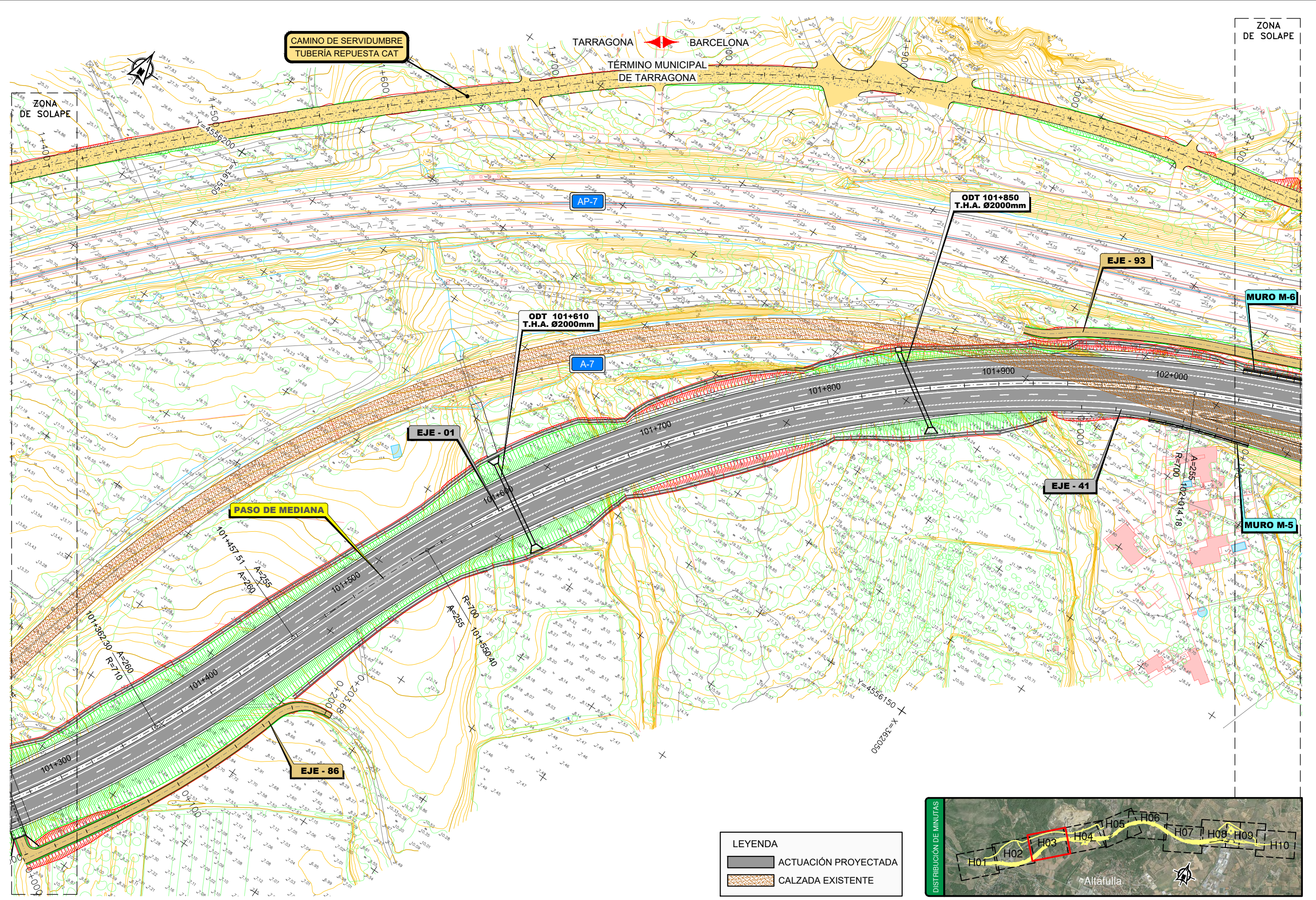
LEYENDA

	ACTUACIÓN PROYECTADA
	CALZADA EXISTENTE



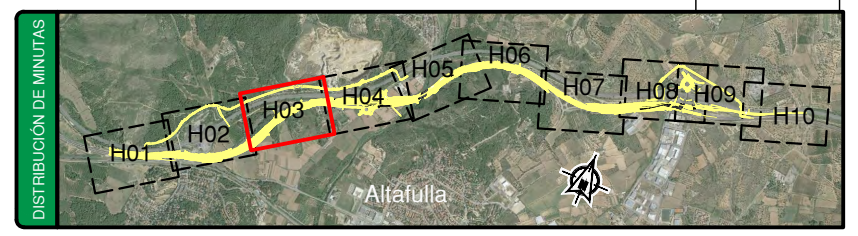
P:\2015\150568\02_doc_tecnica\02.03 EJECUCION\GRAFICOS\03 ProyecTrazado\100\02 Planos\04 Trazado\0401 PlantaGeneral\0401H10.dwg

P:\2015\150568\02_doc_tecnica\02.03 EJECUCION\GRAFICOS\03 ProyecTrazadoV100\02 Planos\04 Trazado\0401 PlantaGeneral\0401H10.dwg

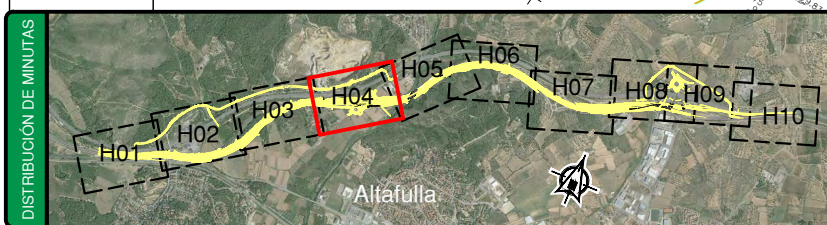
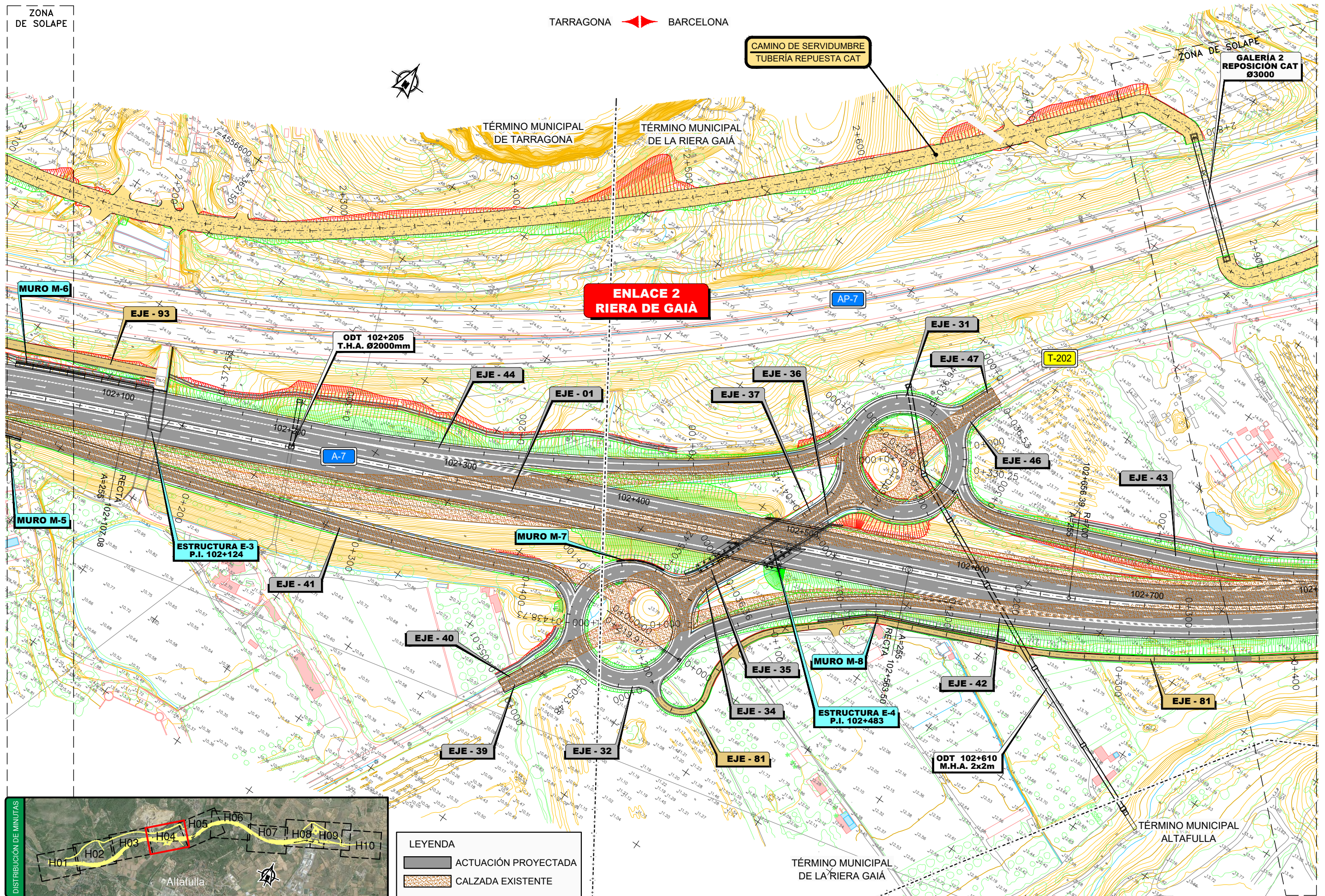


LEYENDA

- ACTUACIÓN PROYECTADA
- CALZADA EXISTENTE



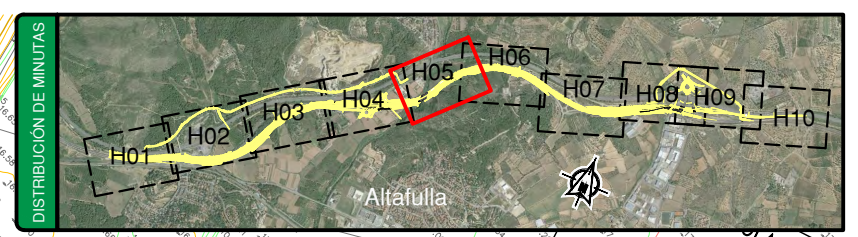
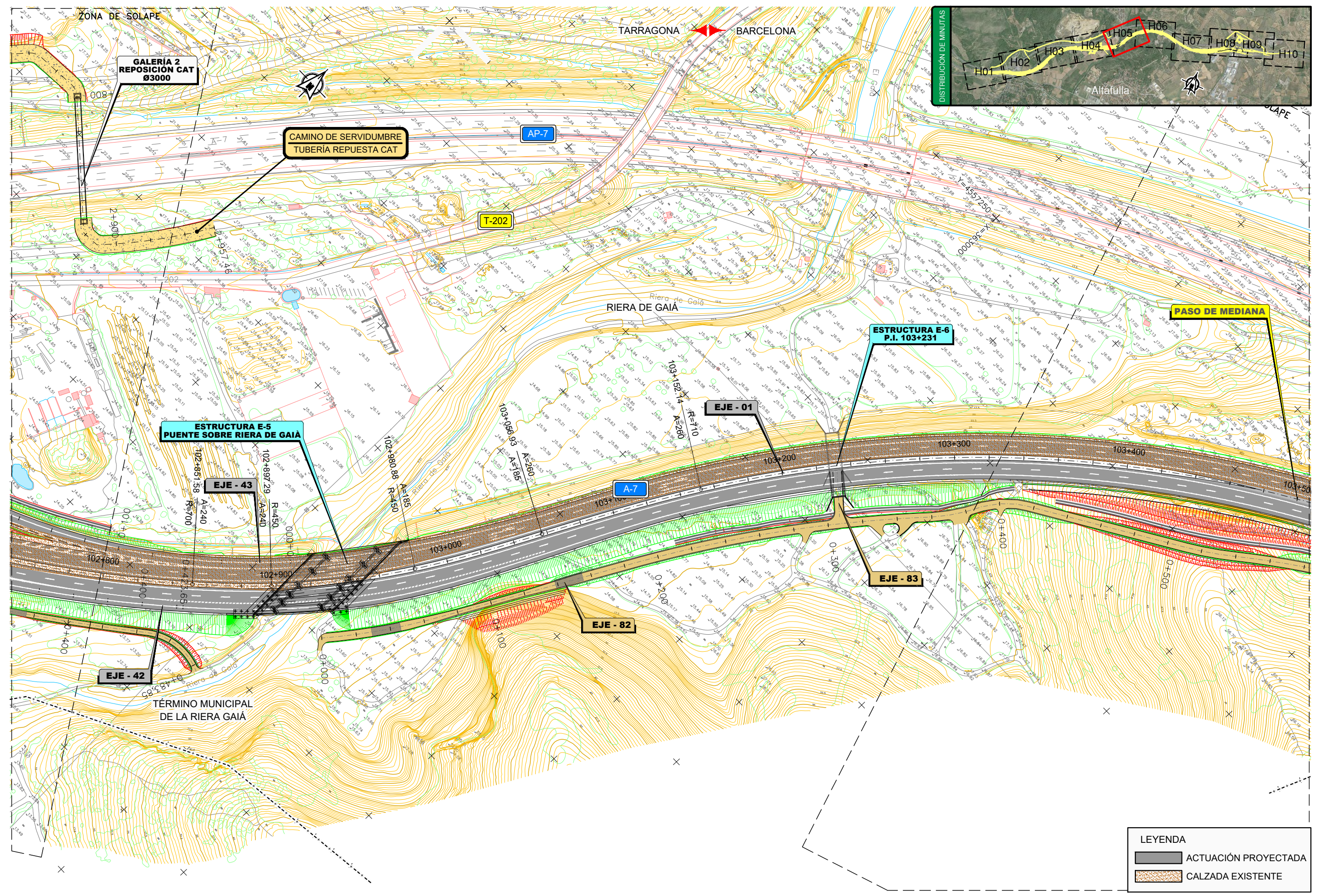
P:\2015\150568\02_doc_tecnica\02.03 EJECUCION\GRAFICOS\03 ProyecTrazadoV100\02 Planos\04 Trazado\0401 PlantaGeneral\0401H10.dwg



LEYENDA

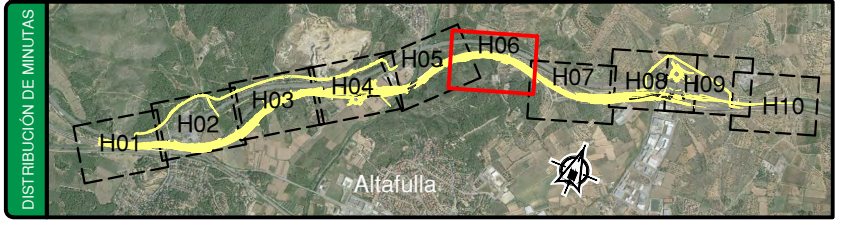
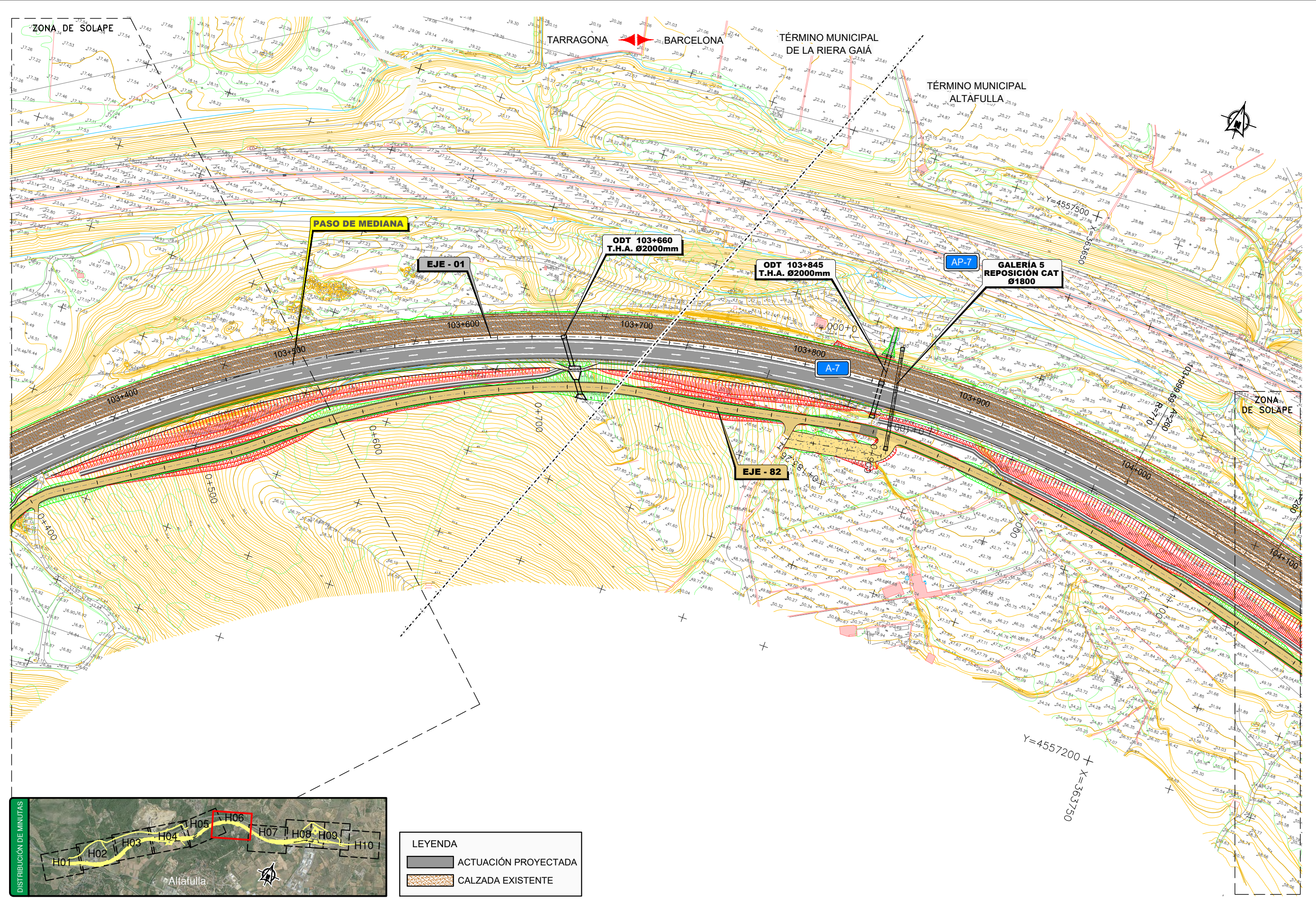
	ACTUACIÓN PROYECTADA
	CALZADA EXISTENTE

P:\2015\150568\02_doc_tecnica\02.03 EJECUCION\GRAFICOS\03 ProyecTrazado\100\02 Planos\04 Trazado\0401 PlantaGeneral\0401H10.dwg



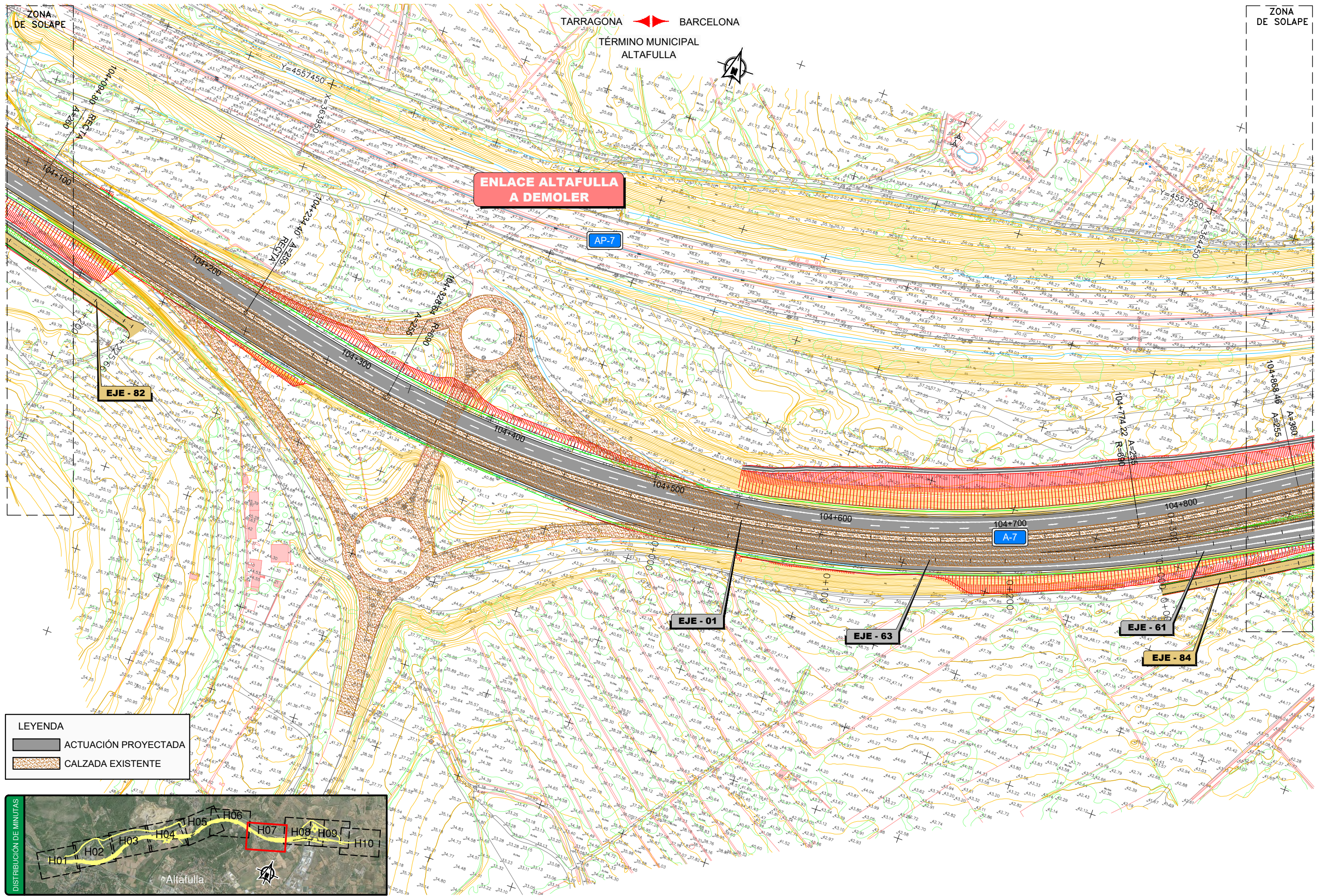
LEYENDA	
	ACTUACIÓN PROYECTADA
	CALZADA EXISTENTE

P:\2015\150568\02_doc_tecnica\02.03 EJECUCION\GRAFICOS\03 ProyecTrazadoV100\02 Planos\04 Trazado\0401H10.dwg



LEYENDA	
	ACTUACIÓN PROYECTADA
	CALZADA EXISTENTE

P:\2015\150568\02_doc_tecnica\02.03 EJECUCION\GRAFICOS\03 ProyecTrazado\100\02 Planos\04 Trazado\0401 PlantaGeneral\0401H10.dwg



LEYENDA

	ACTUACIÓN PROYECTADA
	CALZADA EXISTENTE





LEYENDA

- ACTUACIÓN PROYECTADA
- CALZADA EXISTENTE

TARRAGONA BARCELONA
 TÉRMINO MUNICIPAL
 ALTAFULLA

**ENLACE 3
 TORREDEMBARRA**

ZONA DE SOLAPE

CAMINO DE SERVIDUMBRE
 TUBERÍA REPUESTA CAT

GALERÍA 6
 REPOSICIÓN CAT
 Ø3000

GALERÍA 7
 REPOSICIÓN CAT
 # 5x3m

ODT EXISTENTE
 2 Ø2000mm

ODT EXISTENTE
 MARCO 4x2.2m

ODT EXISTENTE
 MARCO 4x2.7m

ODT 105+280
 M.H.A. 5x3m

ODT EXISTENTE
 Ø1500mm

ODT EXISTENTE
 Ø1500mm

ODT EXISTENTE
 Ø1400mm

MURO M-9

MURO M-11

ESTRUCTURA E-8
 P.S. 0+890

ESTRUCTURA E-9
 P.S. 1+006

ESTRUCTURA E-7
 P.S. 105+168

EJE - 01

EJE - 62

EJE - 85

EJE - 63

MURO M-10

EJE - 61

EJE - 84

EJE - 54

EJE - 01

FINAL PROYECTO
 PK. 105+560
 X: 361.081,828
 Y: 4.555.465,715
 Z: 12.784
 : 75.235084σ
 : -0.536%φ
 Peralte: 8%

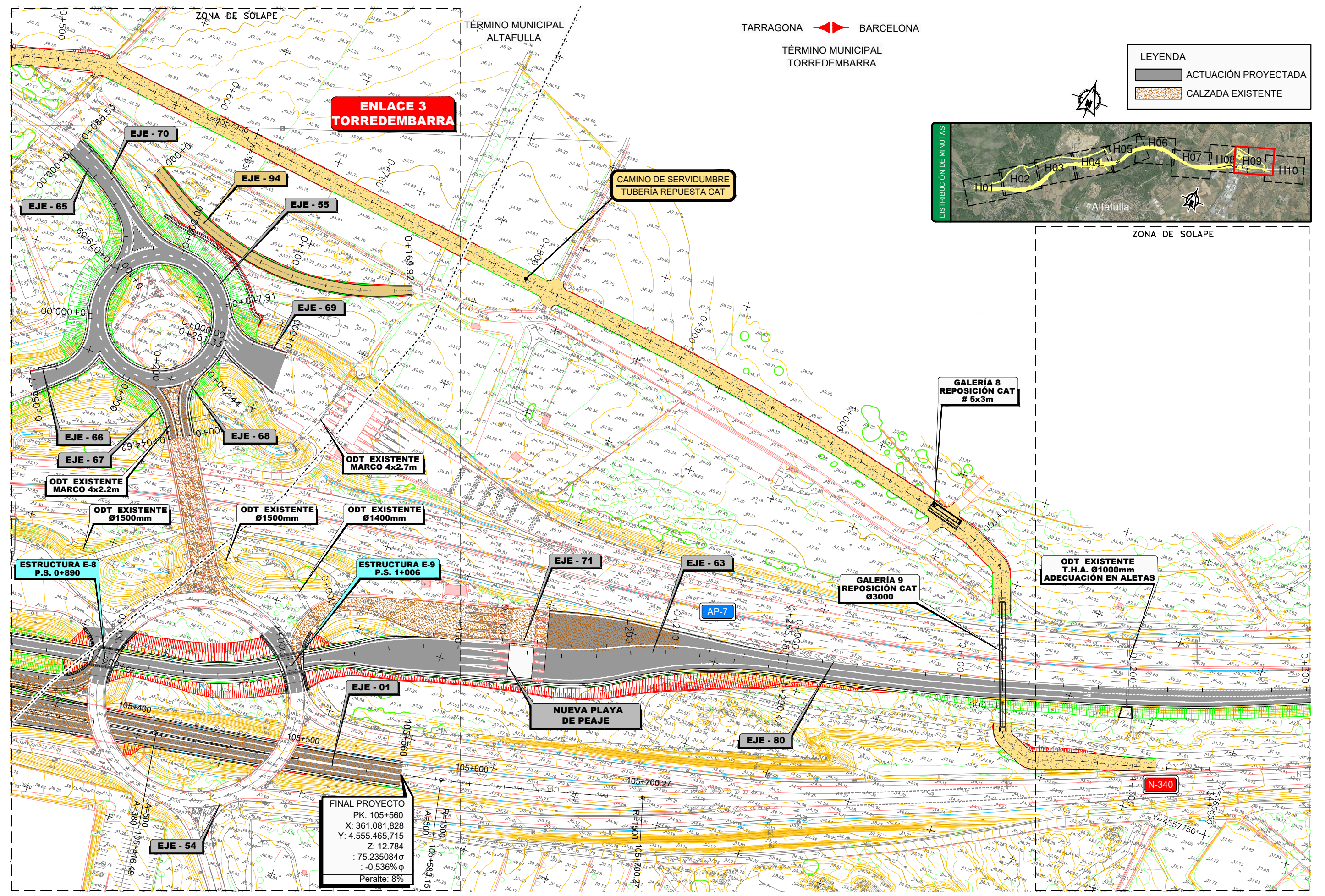
TÉRMINO MUNICIPAL
 ALTAFULLA

TÉRMINO MUNICIPAL
 TORREDEMBARRA

P:\2015\150568\02_doc_tecnica\02.03 EJECUCION\GRAFICOS\03 ProyecTrazadoV100\02 Planos\04 Trazado\0401 PlantaGeneral\0401H10.dwg

GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE FOMENTO	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA	CONSULTOR: ineco	EL INGENIERO AUTOR DEL PROYECTO: MARÍA SERRANO ESPADA	EL INGENIERO DIRECTOR DEL PROYECTO: ALBERTO HERNÁNDEZ MORENO	EXAMINADO EL INGENIERO JEFE DE LA DEMARCACIÓN: LUIS BONET LINUESA	ESCALA: 1:1.000 ORIGINAL-A1	TÍTULO DEL PROYECTO: PROYECTO DE TRAZADO AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO A-7 TRAMO: LA MORA - LA POBLA DE MONTORNÉS	CLAVE: T2-T-3750	N° PLANO: 4.1	DESIGNACIÓN: TRAZADO PLANTA GENERAL. CARTO	FECHA: MAYO 2017 HOJA 8 DE 10
	SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA										

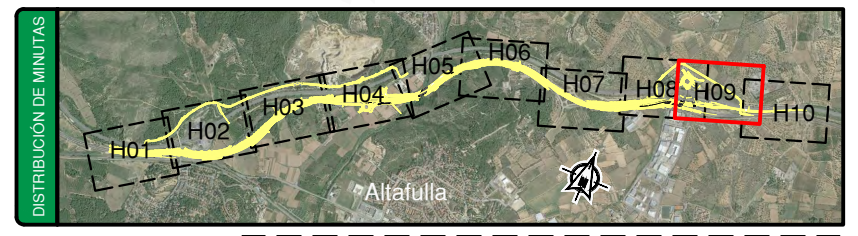
P:\2015\150568\02_doc_tecnica\02.03 EJECUCION\GRAFICOS\03 ProyecTrazadoV100\02 Planos\04 Trazado\0401H10.dwg



TARRAGONA BARCELONA
 TÉRMINO MUNICIPAL TORREDEMBARRA

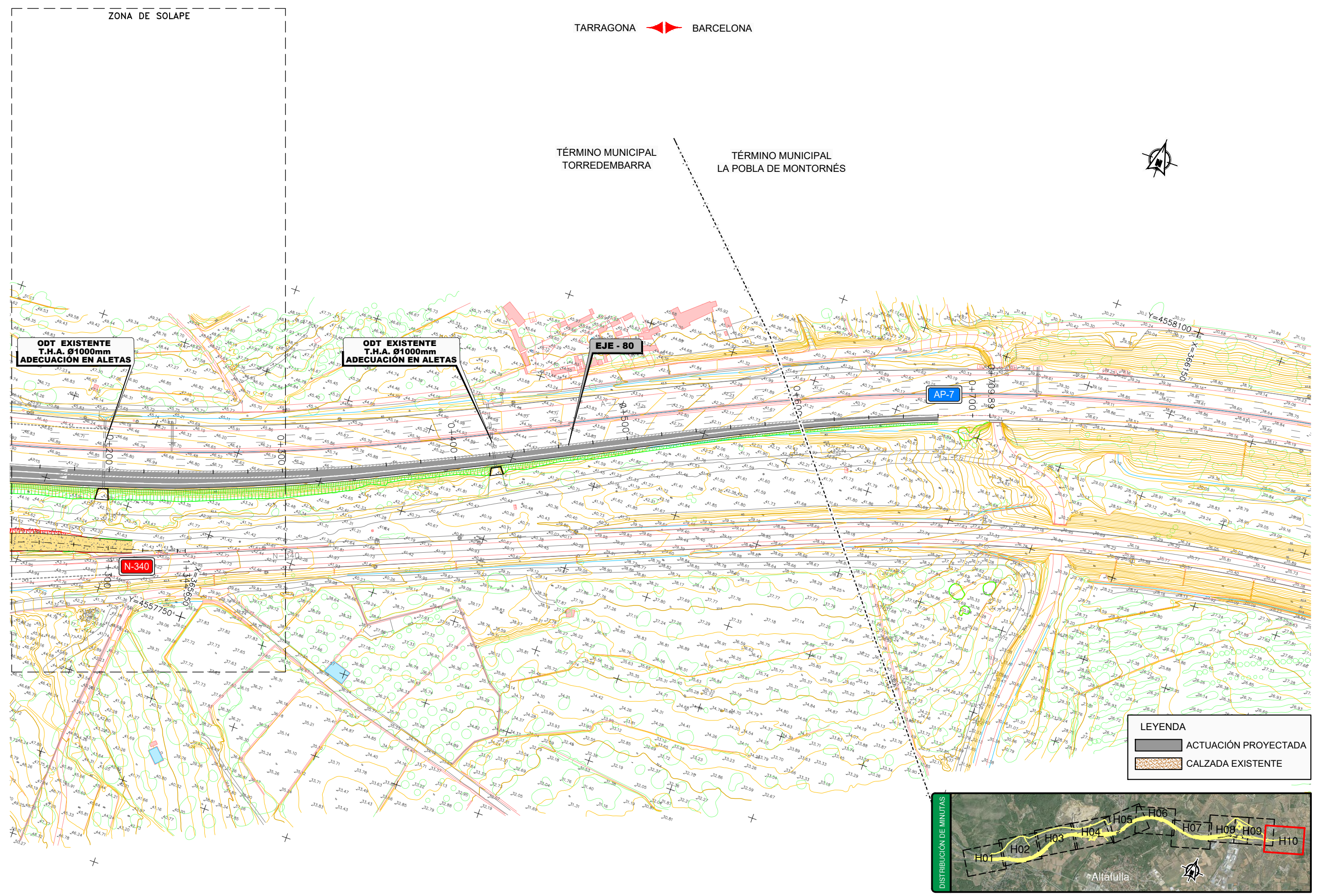
LEYENDA

- ACTUACIÓN PROYECTADA
- CALZADA EXISTENTE



FINAL PROYECTO
 PK. 105+560
 X: 361.081,828
 Y: 4.555.465,715
 Z: 12.784
 : 75.235084σ
 : -0,536%φ
 Peralte: 8%

P:\2015\150568\02_doc_tecnica\02.03 EJECUCION\GRAFICOS\03 ProyecTrazadoV100\02 Planos\04 Trazado\0401H10.dwg



APÉNDICE N° 14. ORDEN DE ESTUDIO


 MINISTERIO
DE FOMENTO

T2/12-T-3750

 SECRETARÍA DE ESTADO DE
PLANIFICACIÓN E
INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL
DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PLANIFICACIÓN


T2/12-T-3750

Resolución de la Dirección General de Carreteras, por delegación en la Subdirección General de Planificación, por la que se autoriza la Orden de Estudio del proyecto de trazado y construcción de clave T2/12-T-3750, "AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO, A-7. TRAMO: LA MORA-LA POBLA DE MONTORNÉS"

Red de Carreteras del Estado.

TARRAGONA

Con fecha 15 de septiembre de 1999 se autorizó la redacción del estudio informativo de clave EI1-T-09, para la conversión en autovía del itinerario de la N-340 al norte de Tarragona, desde el final del llamado segundo cinturón de la ciudad. El estudio se redactó hasta incluir la variante de Vilafranca del Penedés.

El estudio informativo ha tenido una larga tramitación debido fundamentalmente a los reparos de la Generalitat de Cataluña a la alternativa inicialmente aprobada para el tramo intermedio del estudio, El Vendrell-Santa Margarida y Els Monjos. Para este tramo, pasado un primer trámite de información pública, se redactó un documento complementario comparando las alternativas existentes con la propuesta de la Generalitat y con una alternativa mixta. Este documento se aprobó provisionalmente el 11 de septiembre de 2006, sometiéndose a información pública en el BOE de 3 de octubre de ese año.

Finalmente, la alternativa que se aprobó definitivamente (1 de diciembre de 2010, BOE de 7 de enero de 2010) y que ha recibido declaración de impacto ambiental favorable (4 de noviembre de 2009, BOE de 23 de noviembre) ha sido la llamada en los documentos del estudio A1+B2/B4+C3.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña ha remitido cinco propuestas de Orden de Estudio de proyecto que cubren todo el tramo. Examinada la primera de ellas, **RESUELVO:**

- Que, bajo la dirección de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, sea redactado el siguiente estudio:

Tipo y clave: Proyecto de Trazado y Construcción, T2/12-T-3750.

Situación: Autovía A-7, del Mediterráneo.

Tramo: La Mora-La Poblada de Montornés.

p.p.k.k. 100 a. 107+235 de la alternativa A1 del estudio EI1-T-09.

Longitud aproximada: 7,235 km.

Clase: Autovía (duplicación de calzada).

Objeto del estudio:

Desarrollar, con el grado de detalle exigible a un proyecto de trazado y construcción y para el tramo señalado, la solución seleccionada en la aprobación definitiva del estudio EI1-T-09.

Contenido:

Los proyectos de construcción y de trazado deberán contener respectivamente los documentos especificados en los artículos 27 y 28 del Reglamento General de Carreteras. Asimismo, se tendrán en cuenta las Recomendaciones de la Dirección General de Carreteras para la redacción de este tipo de estudios y, en cualquier caso, lo que se determine en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares que sirva de base para su redacción.

Características:

Las características de la alternativa aprobada, para este tramo, alcanzan los estándares propios de una autovía de 100 km/h de velocidad de proyecto. Sin embargo, en el proyecto se podrá rebajar localmente dicho valor, previa justificación técnica y económica suficiente.

En cuanto a la sección tipo, será la siguiente:

- Calzadas: 7,0 metros.
 - Arcenes exteriores: 2,5 metros.
 - Arcenes interiores: 1,5 metros
 - Mediana: 2,0 metros entre bordes de afirmado, salvo que se precise localmente una mediana más ancha por razones de visibilidad o más estrecha por razones de espacio.
- En estos casos el ancho se justificará mediante el oportuno estudio técnico-económico.

Instrucciones particulares:

1. El proyecto de trazado y construcción cumplimentará las prescripciones que se impongan en la aprobación definitiva del estudio informativo, así como en la Declaración de Impacto Ambiental.
2. El proyecto de trazado contendrá, en el correspondiente anejo, cuanta información sea necesaria para la realización de las expropiaciones a que haya lugar. Una vez se apruebe provisionalmente, se someterá al trámite de información pública previsto en la Ley de Expropiación Forzosa.
3. El proyecto de construcción incluirá un anejo de Integración Ambiental en el que se analizará la adecuación ambiental del trazado a lo dispuesto en la declaración de impacto ambiental y se proyectarán y valorarán las medidas preventivas y correctoras oportunas.
4. De acuerdo con lo establecido en el artículo 28 de la vigente Ley de Carreteras, las propiedades colindantes no tendrán acceso directo a la nueva carretera.
5. Se estudiará con detalle la reposición de caminos, vías pecuarias, accesos, servidumbres y servicios que resulten afectados, incluyendo en el estudio las actuaciones que se estimen necesarias para su correcta reposición. En la redacción del proyecto quedará explícito que la reposición de infraestructuras o servicios no modifica la titularidad de los mismos.
6. El anejo de firmes del proyecto incluirá específicamente un apartado en el que se analice la oportunidad del empleo de firmes de hormigón, siempre partiendo de las secciones de firmes previstas para la categoría de tráfico que corresponda en la Norma 6.1.- IC "Secciones de firme". Se tendrán en cuenta, entre otros, criterios económicos y de conservación y explotación.
7. Se mantendrá la coordinación adecuada con los Ayuntamientos afectados, así como con el resto de Entidades y Organismos que pudieran verse afectados o que puedan aportar datos de interés a la redacción del proyecto.
8. Al objeto de contribuir a la mejora de la seguridad vial de los ciclistas y de acuerdo con los objetivos y directrices del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), se analizará

 MINISTERIO
DE FOMENTO

 MINISTERIO
DE FOMENTO



T2/12-T-3750

la compatibilidad de las actuaciones a proyectar con los usos ciclistas que puedan entrar en conflicto con ellas. Se citan, como ejemplo, las afecciones a otras carreteras en enlaces y la accesibilidad a pasos superiores e inferiores.

9. El proyecto se coordinará con el del tramo inmediatamente posterior, La Pobla-El Vendrell (12/T2-T-3760).

10. Para facilitar la toma de datos de tráfico, el proyecto de construcción incluirá la instalación de dos estaciones de aforo fijas a la altura de las estaciones actualmente existentes T-42-3 y T-430-2 (p.k. 1170,90 y 1176,80 aprox. de la N-340). Se incluirá igualmente la valoración del material y obras necesarios para su instalación.

Programación para la redacción del estudio:

Se estima necesario un plazo de dieciocho (18) meses para la redacción del estudio, contados a partir de la firma del correspondiente contrato de servicios.

Asistencia Técnica:

Se autoriza, previa justificación de la necesidad e idoneidad del contrato conforme al artículo 22 de la Ley 30/2007, de Contratos del Sector Público, la asistencia técnica que, en su caso, resulte necesaria para la redacción del estudio.

Presupuesto aproximado:

Partiendo de las valoraciones del estudio informativo, convenientemente actualizadas, y teniendo en cuenta las prescripciones de la Declaración de Impacto Ambiental y de la aprobación definitiva del estudio informativo, se estima que el presupuesto base de licitación de las obras ascenderá aproximadamente a **TREINTA Y OCHO MILLONES CIEN MIL EUROS (38.100.000 €)**, incluyendo el concepto de IVA.

Una vez quede redactado, el proyecto de trazado y construcción será remitido a la Subdirección General de Proyectos para su supervisión y aprobación.

Madrid, 19 de ENERO de 2010
EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS

P.D. EL SUBDIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACIÓN
Fdo.: Francisco Javier Alejandro Mínguez
(Resolución Delegación de Atribuciones 12-01-94)

MINISTERIO
DE FOMENTO

APÉNDICE Nº 15. MODIFICACIÓN ORDEN DE ESTUDIO


 MINISTERIO
DE FOMENTO

 T2-T-3750
12-T-3750

Resolución de la Dirección General de Carreteras por la que se APRUEBA la siguiente MODIFICACIÓN de la ORDEN DE ESTUDIO:

PROYECTO DE TRAZADO Y PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN

“AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO, A-7. TRAMO: LA MORA – LA POBLA DE MONTORNÉS”

Red de Carreteras del Estado

TARRAGONA

El día 19 de enero del año 2010 la Dirección General de Carreteras aprobó una Orden de Estudio, de claves T2-T-3750 y 12-T-3750, por la que se autorizó la redacción de un proyecto de trazado y de un proyecto de construcción del tramo “La Mora – La Pobla de Montornés” de la autovía A-7 del Mediterráneo.

El objeto de los proyectos autorizados consiste en el desarrollo de la solución seleccionada en la aprobación definitiva del estudio informativo de clave EI1-T-09, “Autovía A-7. Tramo: Inicio de la variante de Altafulla y Torredembarra – Variante de Santa Margarida i Els Monjos”, para el tramo La Mora – La Pobla de Montornés.

De acuerdo con las valoraciones del estudio informativo EI1-T-09, el presupuesto establecido en la Orden de Estudio de 19 de enero de 2010 fue de 38,1 millones de euros.

Llegados al momento presente, se ha recibido en esta Subdirección General de Estudios y Proyectos un informe, elaborado por la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, en el que se solicita una modificación de la vigente Orden de Estudio de clave T2/12-T-3750. La modificación propuesta se formula en cumplimiento de lo establecido en la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, y se refiere a la adaptación del presupuesto previsto para las obras, que debería ser actualizado de acuerdo con las últimas valoraciones aportadas por los proyectos de trazado y construcción en su actual fase de redacción, así como

Página 1 de 4

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARIA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
CARRETERAS

SUBDIRECCION GENERAL DE
ESTUDIOS Y PROYECTOS

Pº DE LA CASTELLANA, 67
28071MADRID
TEL.: 91 597 83 44
FAX: 91 597 85 37


 MINISTERIO
DE FOMENTO

 T2-T-3750
12-T-3750

consecuencia de la actualización de los precios aplicables desde la fecha de redacción del estudio informativo EI1-T-09.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña menciona en su informe un conjunto de actuaciones que han sido necesarias para adaptar la solución seleccionada en la aprobación definitiva del estudio informativo a su definitiva versión ajustada al grado de detalle propio de un proyecto de construcción. Las adaptaciones más notables por su repercusión en el presupuesto final de las obras son las siguientes:

- Tronco: el trazado del tronco se ha modificado en ciertos puntos al detectarse incumplimientos de la Norma 3.1-IC, así como por problemas para obtener visibilidad para velocidad de proyecto de 100 km/h.
- Sección tipo: en el estudio informativo se planteaba un arcén interior de 1,00 m, sin embargo en la redacción de los proyectos se ha optado por un ancho de 1,5 m.
- Enlace 1, de La Mora: se han realizado modificaciones en el tronco, en planta y alzado, para aprovechar en su totalidad las infraestructuras existentes y minimizar las afecciones a una tubería de abastecimiento de agua.
- Enlace 2, de Riera de Gaià: se ha modificado ligeramente le trazado en planta del tronco para solventar ciertos incumplimientos de la Norma 3.1-IC. También se ha modificado el diámetro de las glorietas del enlace para mejorar su funcionamiento.
- Enlace 3, de Altafulla: este enlace se suprime, a la vista de que fue pensado fundamentalmente para dar servicio a unos posibles desarrollos urbanísticos que no han llegado a materializarse. Con la eliminación de este enlace ya no son necesarios terceros carriles en el tronco entre este enlace y el anterior, ni las vías colectoras de conexión con el enlace 4.
- Enlace 4, de Torredembarra: con el objetivo de disminuir el tráfico de la glorieta elevada, se diseña un nuevo vial en sentido Barcelona fruto de la segregación de uno de los carriles del tronco, de tal forma que a partir de este punto la autovía vuelve a convertirse en carretera convencional. Este vial cruza la autovía desde la margen sur a la margen norte a través de un viaducto, posteriormente discurre en paralelo al tronco, por la margen norte, y atraviesa la glorieta elevada mediante dos pasos inferiores para conectar con una nueva playa de peaje previa a la incorporación a la autopista AP-7, en sentido Barcelona.

Página 2 de 4

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARIA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
CARRETERAS

SUBDIRECCION GENERAL DE
ESTUDIOS Y PROYECTOS

Pº DE LA CASTELLANA, 67
28071MADRID
TEL.: 91 597 83 44
FAX: 91 597 85 37


 MINISTERIO
DE FOMENTO

 T2-T-3750
12-T-3750

 SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARIA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
CARRETERAS

SUBDIRECCION GENERAL DE
ESTUDIOS Y PROYECTOS

En sentido Tarragona, el ramal de salida de la glorieta se incorpora al tronco dando origen a un nuevo carril, el cual, unido al ya existente, forma la sección de autovía.

La glorieta situada sobre la carretera T-214 que conecta la salida e incorporación a la autopista AP-7 en sentido Tarragona se rediseña con un mayor diámetro para mejorar la fluidez del tráfico.

- La longitud de la actuación: en el estudio informativo de clave EI1-T-09 la actuación comenzaba en el enlace Las Moras y finalizaba en El Vendrell, definiendo una situación provisional entre la carretera N-340 y la autovía proyectada a una distancia aproximada de 1.500 m después del enlace de Torredembarra.

En la Orden de Estudio de 19 de enero de 2010, la longitud de la actuación se establecía en 7,235 km desde el enlace La Mora hasta La Pobra de Montornés.

En el proyecto a desarrollar se estima una longitud de la actuación de 5,580 km, aproximadamente, desarrollándose entre los enlaces de La Mora y Torredembarra, donde finaliza la sección tipo autovía y se realiza la transición a sección tipo convencional.

- Playa de peaje: adicionalmente a las actuaciones contempladas en el estudio informativo EI1-T-09, y a las contempladas en la Orden de estudio aprobada el 19 de enero de 2010, se define una nueva playa de peaje anexa e independiente de la existente en la autopista AP-7, que conectará el nuevo vial semidirecto con la autopista AP-7 en sentido Barcelona.
- Modificación AP-7 sentido Barcelona: desde cada una de las playas de peaje se define un nuevo carril hasta su conexión con la autopista AP-7.
- Se contempla la reposición de la tubería de abastecimiento de 800 mm de diámetro perteneciente al Consorcio de Aguas de Tarragona, que discurre de forma paralela y muy próxima a la carretera N-340 a lo largo de toda la actuación.


 MINISTERIO
DE FOMENTO

 T2-T-3750
12-T-3750

 SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARIA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
CARRETERAS

SUBDIRECCION GENERAL DE
ESTUDIOS Y PROYECTOS

Como consecuencia de las modificaciones mencionadas, la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña solicita un nuevo presupuesto de licitación de las obras de 63 millones de euros.

A la vista de todo lo anterior, **RESUELVO:**

- Modificar la Orden de Estudio de claves T2-T-3750 y 12-T-3750, aprobada por la Dirección General de Carreteras el día 19 de enero de 2010, con objeto establecer un presupuesto de licitación de las obras de **SESENTA Y TRES MILLONES DE EUROS (63.000.000,00 €)**, incluyendo el IVA aplicable (21%).

Conforme:
Madrid, 31 de mayo de 2016
LA SUBDIRECTORA GENERAL
DE ESTUDIOS Y PROYECTOS

Fdo.: Fuencisla Sancho Gómez

Aprobado:
Madrid, 31 de mayo de 2016
EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS

Fdo.: Jorge Urrecho Corrales