



GRUPO MUNICIPAL ALTERNATIVA D'ABRERA

PLAZA DE LA CONSTITUCIÓ, 1

NIF V63245856

08630, ABRERA

TELF. 649384340

ada.abrera@gmail.com

Alegaciones del **Grupo municipal Alternativa d'Abbrera** al Anteproyecto "ADECUACIÓN, REFORMA Y CONSERVACIÓN DE LA AUTOVÍA A-2. TRAMO: IGUALADA – MARTORELL (CLAVE: A0-B-25)".

José Andrés Martín Álamo, con DNI 44421161-L y domicilio a efectos de notificación en la plaza Constitució 1 de Abbrera (josemartin.ada@gmail.com) en calidad de concejal y portavoz del Grupo municipal Alternativa d'Abbrera, actuando en su nombre.

EXPONEMOS

EL B.O.E de 5 de abril de 2022 publica el *Anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña sobre sometimiento a Información Pública del Anteproyecto "Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-2. Tramo: Igualada - Martorell". Provincia de Barcelona. (Clave: A0-B-25) y del Estudio de Impacto Ambiental contenido en el mismo.*

El período de información pública es de 30 días hábiles.

El objeto fundamental de las actuaciones contempladas en el Anteproyecto mencionado es la mejora de trazado, la ampliación de capacidad y la reordenación de accesos del tramo de autovía A-2 comprendido entre los pp.kk. 555+600 al 585+000 siendo el fin principal de estas actuaciones que todo su recorrido pueda ofrecer niveles de seguridad y servicio similares a las autopistas y autovías

más modernas. A su vez, una de las principales actuaciones a realizar es la adecuación de los enlaces existentes para mejorar su funcionalidad.

Dicho esto, nos encontramos con varios motivos que nos impulsan a desestimar el Anteproyecto "ADECUACIÓN, REFORMA Y CONSERVACIÓN DE LA AUTOVÍA A-2. TRAMO: IGUALADA – MARTORELL (CLAVE: A0-B-25)", a partir de ahora "Anteproyecto", relacionados con el tramo 4, es decir, con las actuaciones previstas en el término municipal de Abrera.

La red viaria propuesta no sólo no resuelve la situación actual sino que la empeora y, además, genera fuertes y graves impactos ambientales sobre el tejido urbano como son:

- Consolidación y ampliación de las barreras existentes.
- Mantenimiento de la fragmentación del sistema urbano.
- Incremento de la contaminación acústica, atmosférica y luminosa.

El tramo 4 es el que incide más en las tramas urbanas preexistentes y contempla diversos enlaces:

- Enlace 580. Esparreguera
- Enlace 581. Olesa
- Enlace 582. B-40
- Enlace 583. Abrera
- Enlace 584. C-55
- Enlace 585. Final de actuación

Este tramo, sin embargo, no contempla alternativas, lo que resulta una flagrante vulneración de la Ley 21/2013, que obliga a que existan alternativas de trazado en todas las infraestructuras sometidas a impacto ambiental, aunque en este caso la única propuesta sea sobre la calzada actual. El artículo 35.1 b) de esta Ley dispone entre la información obligatoria del estudio de impacto ambiental:

Descripción de las diversas alternativas razonables estudiadas que tengan relación con el proyecto y sus características específicas, **incluida la alternativa cero**, o de no realización del proyecto, y una justificación de las principales razones de la solución adoptada, teniendo en cuenta los efectos del proyecto sobre el medio ambiente.

Por consiguiente, se está obviando la alternativa cero que resulta prescriptiva según dispone la Ley 21/2013, del 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Por todo lo expuesto, formulamos las siguientes:

ALEGACIONES

Relacionadas con la vulneración del planeamiento territorial de Cataluña

En los datos previos de la Memoria del Anteproyecto (páginas 5 y siguiente) no se menciona en ningún momento el planeamiento territorial y urbanístico de Cataluña que incide sobre esta carretera, aunque la titularidad de la misma sea del Estado.

Al respecto, se debe tener en cuenta lo que dispone:

- El Plan Territorial de las Comarcas Centrales, aprobado por Acuerdo de Gobierno de la Generalitat de 16 de septiembre de 2008.
- El Plan Territorial Metropolitano de Barcelona (PTMB), aprobado por Acuerdo de Gobierno de la Generalitat de Cataluña de 20 de abril de 2010.
- El Plan Director de Infraestructuras de la Rótula Martorell-Abrera (PDI), aprobado por la Comisión de Territorio de Catalunya el 24 de julio de 2020.

La Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, indica en su Exposición de Motivos que

Igualmente se impone la necesidad de conciliar el planeamiento y desarrollo urbanístico y la ordenación del territorio con el mantenimiento del flujo de tráfico de largo recorrido libre de entorpecimientos que podrían afectar muy negativamente a la Red de Carreteras del Estado y provocar ineficiencias en la gestión de los recursos que a ella se dedican.

Para más tarde expresar que “no menos importante es la detallada regulación que se hace en la Ley de los procedimientos de coordinación entre el planeamiento viario y la ordenación territorial y

urbanística, que deben llevarse a cabo de forma coordinada para evitar disfunciones posteriores de costosa y difícil corrección en otro caso, a cuyo fin se disponen medidas cautelares de carácter temporal. Se modifican asimismo parcialmente los procedimientos de información pública, con objeto de lograr mayor transparencia en la actuación administrativa. Teniendo en cuenta que la afección al sistema viario puede producirse por desarrollos urbanísticos no estrictamente colindantes con la carretera, pero que han de servirse de esta para su accesibilidad, se amplía la necesidad de información y coordinación a planeamientos ubicados en las zonas de influencia de las carreteras.”

En concreto el artículo 16.1 de la Ley 37/2015 establece que

Cuando se trate de llevar a cabo la construcción de carreteras o variantes u otras actuaciones en carreteras estatales que afecten a la ordenación territorial o al planeamiento urbanístico vigentes, el Ministerio de Fomento deberá remitir el estudio informativo aprobado inicialmente a las comunidades autónomas y entidades locales a las que afecte la actuación, al objeto de que examinen e informen en el plazo de un mes el trazado o actuación propuestos.

Transcurrido un mes más sin que dichas administraciones públicas hayan notificado sus respectivos informes, se entenderá que están conformes con la actuación propuesta. En caso de disconformidad, que necesariamente deberá ser motivada, el Ministerio de Fomento decidirá si procede continuar con la tramitación de la actuación, y en este caso la elevará al Consejo de Ministros, que resolverá si procede aprobarla. En caso de ser así, el Consejo de Ministros ordenará la modificación o revisión, del planeamiento territorial, o urbanístico afectados, los cuales deberán acomodarse a las determinaciones de la actuación en el plazo de un año desde la aprobación de la misma.

Resulta entonces idóneo que el Anteproyecto analice la posible colisión con el planeamiento territorial vigente cuando está en fase de Anteproyecto y no de Estudio Informativo.

Se debe tener en cuenta que el PTMB y el PDI de la Rótula Martorell-Abrera, aunque actualmente exista un Contencioso Administrativo presentado por el Ayuntamiento de Abrera, deben ser respetados por el Anteproyecto por los siguientes motivos:

- El PTMB no fue impugnado por el Estado, que era miembro incluso de su comisión de elaboración, y por tanto consintió la firmeza del acto administrativo. De esta forma lo recoge el

artículo 16.6 de la Ley 37/2015, expresándose en términos parecidos la Ley de carreteras anterior:

Acordada la redacción, revisión, modificación o adaptación de cualquier instrumento de planificación, desarrollo o gestión territorial, urbanística, o de protección medioambiental, que pudiera afectar, directa o indirectamente, a las carreteras del Estado, o a sus elementos funcionales, por estar dentro de su zona de influencia, y con independencia de su distancia a las mismas, el órgano competente para aprobar inicialmente el instrumento correspondiente, deberá ponerlo en conocimiento del Ministerio de Fomento, antes de dicha aprobación inicial, para que éste emita un informe comprensivo de las consideraciones que estime convenientes para la protección del dominio público. La misma regla será aplicable también al inicio de la tramitación de aquellas licencias que vayan a concederse en ausencia de los instrumentos citados. Reglamentariamente se definirá la zona de influencia de las carreteras del Estado.

El Ministerio de Fomento dispondrá de un plazo de tres meses para emitir su informe, que será vinculante en lo que se refiere a las posibles afecciones a la Red de Carreteras del Estado. Transcurrido dicho plazo sin que el informe se haya evacuado, se entenderá que es conforme con el instrumento de que se trate, al efecto de poder continuar con su tramitación. Las determinaciones urbanísticas que pudieran derivar de una eventual aprobación definitiva de aquél que afecten al dominio, o al servicio públicos de titularidad estatal, serán nulas de pleno derecho. También será nulo de pleno derecho cualquiera de los instrumentos mencionados en este apartado en cuya tramitación se haya omitido la petición del informe preceptivo del Ministerio de Fomento, así como cuando sean aprobados antes de que transcurra el plazo del que dispone dicho departamento para evacuarlo y en ausencia del mismo, cuando menoscaben, alteren o perjudiquen la adecuada explotación de las carreteras del Estado

- El artículo 16.3 de la Ley 37/2015 establece que “no podrán aprobarse instrumentos de modificación, revisión, desarrollo o ejecución de la ordenación territorial y urbanística, que contravengan lo establecido en un estudio de carreteras aprobado definitivamente. El incumplimiento de la anterior prohibición comportará la nulidad de pleno derecho del instrumento de ordenación.” Este precepto establece una jerarquía de los estudios de carreteras sobre el planeamiento territorial y urbanístico en tramitación pero no sobre el que está vigente antes que se apruebe definitivamente dicho estudio.

Relacionadas con la no incorporación de la normativa sobre cambio climático

En relación con la normativa sobre cambio climático, sorprende que en toda la Memoria del Anteproyecto no se haga ninguna mención. La prospectiva sobre tendencia del tráfico (año horizonte 2045), debe contemplar el factor de corrección de la reducción necesaria de los combustibles fósiles, y como ésta incide sobre el uso de las infraestructuras viarias. La Ley 7/2021, de 20 de mayo, del cambio climático establece una serie de objetivos. El Anteproyecto debe contemplar en su Memoria como contribuye a que antes del año 2050 España consiga la neutralidad climática, como recogen los artículos 3.2 y 5 de dicha Ley.

También consideramos un error la planificación de grandes inversiones de adecuación de la red viaria en ausencia del Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC). Este Plan es el instrumento de planificación básico para promover la acción coordinada y coherente frente a los efectos del cambio climático en España. Sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras Administraciones Públicas, el PNACC define los objetivos, criterios, ámbitos de aplicación y acciones para fomentar la resiliencia y la adaptación frente al cambio climático e incluirá la adaptación frente a impactos en España derivados del cambio climático que tiene lugar más allá de las fronteras nacionales (Artículo 17 de la Ley 7/2021). Por otra parte, el Anteproyecto debe responder a los preceptos recogidos en el artículo 21.1 de la Ley 7/2021, que disponen lo siguiente:

La planificación y gestión territorial y urbanística, así como las intervenciones en el medio urbano, la edificación y las infraestructuras de transporte, a efectos de su adaptación a las repercusiones del cambio climático, perseguirán principalmente los siguientes objetivos:

- a) La consideración, en su elaboración, de los riesgos derivados del cambio climático, en coherencia con las demás políticas relacionadas.
- b) La integración, en los instrumentos de planificación y de gestión, de las medidas necesarias para propiciar la adaptación progresiva y resiliencia frente al cambio climático.
- c) La adecuación de las nuevas instrucciones de cálculo y diseño de la edificación y las infraestructuras de transporte a los efectos derivados del cambio climático, así como la adaptación progresiva de las ya aprobadas, todo ello con el objetivo de disminuir las emisiones.
- d) La consideración, en el diseño, remodelación y gestión de la mitigación del denominado efecto «isla de calor», evitando la dispersión a la atmósfera de las energías residuales generadas en las infraestructuras urbanas y su aprovechamiento en las mismas y en edificaciones en superficie como fuentes de energía renovable.

Relacionadas con la falta de encaje y de coherencia del Anteproyecto con otros proyectos de infraestructuras

En primer lugar, cabe señalar que el Anteproyecto, prevé las reservas de espacio necesarias para desarrollar en un futuro las obras de la Autovía B-40, sentido Vilafranca del Penedès. Esta previsión es un error por cuanto el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se ha comprometido a principios de abril de 2022 a no prolongar esta autovía en dirección al Penedès.

Por consiguiente, se deben descartar las siguientes actuaciones de enlace hacia el sur (págs. 34 y 35 del estudio de impacto ambiental):

- La rasante del Tronco de la futura B-40.
- El tronco de la B-40 de 2 carriles por calzada en la zona de cruce con la Autovía A-2.

En segundo lugar, como se ha señalado anteriormente, el PTMB establece que el ámbito de Martorell (análogo al tramo 4 del Anteproyecto) tiene una concentración muy alta de vías estructurantes primarias, pero la red secundaria y suburbana no resuelve adecuadamente las relaciones internas del sistema urbano, que se debe realizar utilizando tramos de las diferentes autovías, y propone para este ámbito:

- Vías suburbanas de conexión entre Martorell, Abrera, Olesa y Esparreguera.
- Integración urbana y conversión en una vía suburbana secundaria del tramo de autopista de la AP-7 y la A-2 en Martorell.
- Ampliación y mejora de la carretera B-224 - Nueva carretera entre Gelida y Martorell por el corredor de la Línea de Alta Velocidad.

Atendiendo a la complejidad territorial de este ámbito, el PTMB prevé que se apruebe el Plan Director Urbanístico (PDU) de la Rótula Martorell-Abrera (Memoria. Pág. 193).

El artículo 5.2 de las Normas de Ordenación Territorial del PTMB establece que el planeamiento urbanístico que suponga extensiones urbanas por encima de las recogidas en el planeamiento vigente a la fecha de aprobación de este Plan Territorial requerirá de la aprobación del PDU mencionado. Por tanto, el Plan destaca este ámbito territorial donde se debe tener un especial cuidado con los crecimientos de las extensiones urbanas y supedita las mismas a la redacción del Plan Director. El hecho que se deba redactar y aprobar el PDU denota un criterio de precaución y de

revisión para intentar controlar crecimientos contrarios a las directrices y criterios establecidos por el PTMB.

Este PDU tiene como objetivos: potenciar las inmejorables condiciones de accesibilidad del lugar, considerado el más accesible del sistema urbano catalán, **“corrigiendo las disfunciones por efectos barrera que generan las infraestructuras existentes y que aun podrían incrementarse si las que están pendientes de implantarse no tienen en cuenta las características urbanas y ambientales concretas del lugar a desarrollar y potenciar”**. Si bien el PDU finalmente no logra corregir estas disfunciones, sino que genera nuevos efectos barrera, esos objetivos originales deben tenerse en cuenta.

Relacionadas con la no solución de problemáticas existentes

Las actuaciones comprendidas en el tramo 4 del Anteproyecto, en su totalidad realizadas sobre la calzada actual, no solucionan problemáticas ya existentes actualmente.

- 1) No solucionan el hecho de que la A-2, a su paso por Abrera, discurre por el medio del núcleo urbano, con lo que ello supone para la ciudadanía de Abrera. Se debe tener en cuenta que la Intensidad Media Diaria (IMD) de vehículos correspondiente a las autovías A-2 y B-40 y la carretera C-55 supondrá más de 180.000 vehículos diarios en el núcleo urbano de Abrera. En este sentido, el Pleno Municipal de Abrera aprobó por unanimidad en septiembre del año 2016 una moción pidiendo el cubrimiento parcial de la A-2 a su paso por el municipio, propuesta que merece una valoración técnica dentro de las alternativas que integran la documentación de esta aprobación provisional. Únicamente el soterramiento, en trinchera, de la A-2 entre el PK 581+000 hasta el PK 582+500 podría mitigar los efectos de tal tránsito de vehículos, una alternativa que no contempla el Anteproyecto.
- 2) Tampoco aportan soluciones a otra situación injusta para el municipio de Abrera como es el paso de la C-55 por el medio del núcleo urbano. Es más, el Anteproyecto se ajusta a - y perpetúa- esta situación anómala, concretamente con la construcción del puente de la C-55 (P.S. – 582.0).

Aunque no sea objeto de alegación, creemos conveniente señalar que una conexión de la C-55 con la B-40 en su punto de intersección (cerca del término municipal de Olesa) posibilitaría la

conversión del tramo de C-55 a su paso por Abrera en una vía urbana, haría innecesaria la construcción del puente sobre la A-2, dejaría más espacio para el vial de servicio de la calle Salvador Seguí que contempla el Anteproyecto y permitiría la eliminación del paso a nivel de la avenida Generalitat, todo lo cual repercutiría muy positivamente en el municipio de Abrera.

- 3) No parece suficiente ni adecuada la actuación sobre la conexión B-40/ A-2 (dirección Barcelona) E582 Ramal 4, una conexión que recibirá una gran cantidad de tráfico una vez entre en funcionamiento la B-40 desde Terrassa. Tal volumen de tráfico ejercerá una presión intensa sobre la calle Salvador Seguí y colapsará la circulación de salida y entrada a los polígonos industriales de Sant Ermengol y Barcelonés, razón por la cual se pide realizar una simulación de tránsito realista que lo verifique.
- 4) No se soluciona la deficiente conexión de la A-2 con la B-40 sentido Vallés (E582. Ramal 5). Con un carril y un radio de giro muy cerrado, esta conexión tiene que resolverse mejorando el trenzado de la A-2 en el tramo previo al enlace con la B-40, que debe estar suficientemente dimensionado y disponer de una curvatura y conexión que mantenga la fluidez del tránsito de vehículos.
- 5) No se aportan soluciones para reducir la contaminación acústica y atmosférica en el núcleo urbano de Abrera. Tampoco se tiene en cuenta la particularidad de barrios periféricos de Abrera como Can Vilalba o Les Carpes los cuales, por su disposición en forma de anfiteatro natural en la falda de la Serra de Ribes reciben amplificado el ruido generado por la A-2 al final del tramo 4 del Anteproyecto.

Por todo lo señalado se solicita que el proyecto cuantifique la contaminación acústica y atmosférica que producirá esta ampliación de la autovía A-2 en las zonas urbanas de Abrera y que detalle las medidas tenidas en cuenta para reducirlas y dar cumplimiento a la normativa vigente, concretamente en cumplimiento con lo establecido para reducir la contaminación acústica en la segunda fase de la Directiva Europea de Ruido 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y Gestión del Ruido Ambiental, y de conformidad con lo dispuesto en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y en los Reales Decretos que desarrollan dicha Ley (1513/2005, de 16 de diciembre, 1367/2007, de 19 de octubre y 1038/2012, de 6 de julio) de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Y en referencia a la contaminación

atmosférica, el cumplimiento de la Ley 34/2007 de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (consolidada a 16/01/2008).

Relacionadas con la generación de problemáticas nuevas

Las actuaciones comprendidas en el tramo 4 del Anteproyecto, además de no solucionar problemáticas existentes actualmente, generan nuevas problemáticas que pasaremos a detallar:

- 1) Afectan gravemente a la trama urbana consolidada de Abrera por lo cual se cree necesario que se realice un estudio de afectación urbana en forma de Determinación de Trama urbana (DTU). Concretamente se ven afectadas las calles Manresa, Treball, Francesc Layret y Salvador Seguí. Respecto a esta última, la solución planteada en el Anteproyecto genera afectaciones a actividades existentes (el trazado propuesto afecta a suelo privado, generando expropiaciones y pérdida de suelo privado). Se manifiesta la necesidad que los nuevos trazados se realicen sin afectar a solares consolidados y velando por la mejor integración paisajística y ambiental posible.
- 2) Se eliminan entradas a la A-2 desde el núcleo urbano:
 - Especialmente preocupante es el hecho de que el enlace 583 entre la calle Progrés y la plaza del Rebato se convierta en el único punto de salida del municipio sentido Barcelona lo que supone un gran problema por la inexistencia de alternativas en caso de colapso. Y por lo expuesto, se manifiesta la no conformidad a que esta sea la única salida.
 - Se solicita el mantenimiento de una entrada a la A-2 desde la intersección de las calles Salvador Seguí y Sagraments que desahogue el tránsito generado por los polígonos industriales habida cuenta de la posibilidad de eliminación del carril de incorporación de la C-55 una vez que ésta se conectase con la B-40 en el punto donde ambas vías se cruzan cerca del término municipal de Olesa.
- 3) Se eliminan salidas de la A-2 hacia el núcleo urbano:
 - No creemos conveniente la eliminación de la salida de la A-2 a la altura del puente de la calle Treball.

En este sentido se propone que la rotonda planteada en el enlace 584 delante de la escuela Platón Sartí sea de tipo integrada encima del tronco de la A-2 de forma que permita la entrada y salida a la misma y se reduzca la afectación a suelo urbano residencial.

- Tampoco parece conveniente la eliminación del ramal de salida de la A-2 hacia el núcleo urbano de la calle Francesc Layret.
 - Nos oponemos asimismo a la anulación del actual acceso de Las Matas desde Barcelona/Martorell. Se considera necesario mantener este acceso como carril de servicio desde E585 ramal 2 ya que da una alternativa al actual y único acceso 583 que plantea el anteproyecto.
- 4) No se asegura el mantenimiento de recorridos peatonales interurbanos y periurbanos, especialmente entre el núcleo urbano y los polígonos industriales.
- 5) Debido a que las actuaciones afectan al trazado del Camino de Santiago y del Camino Real a su paso por Abrera, se solicita que se estudie una solución de continuidad de ambos caminos históricos en el cruce con la riera Magarola, una cuestión actualmente no resuelta.

Por todo lo dicho,

SOLICITAMOS

- 1) La toma en consideración de las alegaciones expuestas.
- 2) Ser considerado persona comparecida e interesada en el correspondiente expediente administrativo y que se me notifique cualquier resolución.

Abrera, 18 de mayo de 2022



José Andrés Martín Álamo

**Concejal portavoz del
Grupo municipal Alternativa d'Abrera**

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

Calle de la Marquesa, 12, 08003, BARCELONA