

**Anteproyecto de adecuación reforma y conservación de la Autovía A-2
Tramo Igualada – Martorell**

Clave A0-B-25

**A LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN
CATALUÑA**

_____, con DNI número _____
y domicilio a efectos de notificaciones en _____
y con correo electrónico _____; comparece y
como mejor en Derecho proceda, **D I C E:**

Que mediante el presente escrito formulamos alegaciones en el trámite de información pública convocado en relación al Anteproyecto “*Adecuación, reforma y conservación de la Autovía A-2 tramo Igualada – Martorell*” clave A0-B-25 publicado en el BOE número 81 de 5 de abril de 2022 y respecto del procedimiento de evaluación ambiental de dicho Anteproyecto de ampliación de la Autovía A-2, y **NOS OPONEMOS FRONTALMENTE AL ANTEPROYECTO APROBADO Y EN ESPECIAL A LA VARIANTE A3 SELECCIONADA PARA LA EJECUCIÓN DEL TRAMO 3 DE COLLBATÓ**, así como en cuanto a la concepción global del Anteproyecto dado su impacto ambiental negativo, la existencia de alternativas de menor impacto y de mayor eficiencia en términos coste/beneficio y en base a las siguientes

A L E G A C I O N E S

**Única: MOTIVOS DE OPOSICIÓN AL ANTEPROYECTO DE AUTOVÍA A-2
TRAMO 3 COLLBATÓ.**

Los motivos de oposición al Anteproyecto de A-2 aprobado provisionalmente y sometido a información pública son los siguientes:

- 1. Indebida opción por parte del Ministerio por un Proyecto de reforma, adecuación y mejora de la infraestructura sobredimensionado y no adecuado a las necesidades reales actuales de la A-2.** Falta de análisis adecuado de las consecuencias y efectos de la supresión de peaje en la AP-7 y en la AP-2 y de reducción del tráfico actual de la A-2.
- 2. Innecesariedad de optar por la ampliación generalizada hasta 6 carriles -3 en cada sentido- de todo el trazado en su tramo Igualada – Martorell.** Conveniencia de incorporar entre las Alternativas a analizar, la Alternativa 0 y

la Alternativa relativa a ampliar el trazado, adecuar sus características y adoptar medidas y actuaciones únicamente en los puntos críticos y en aquellos en los que las condiciones de seguridad, peligrosidad y siniestralidad así lo requieran.

3. **Deber de actualizar los costes y Presupuesto de la obra** en relación a los costes aplicables en el 2022. Carácter obsoleto de los datos y del Presupuesto de la obra relativos al 2019 y obligación de adaptarlos a los costes vigentes **para garantizar un adecuado análisis de coste – beneficio del Proyecto.**
4. **Deber de analizar la Alternativa 0 y la Alternativa mínima de simple adecuación y reforma en los puntos críticos y de siniestralidad en aplicación de la legislación ambiental y sectorial aplicable.** La falta de análisis de dicha alternativa supone vulnerar el artículo 35 y concordantes de la Ley 21/2013.
5. **Infracción de los criterios del artículo 15 de la Ley 37/2015 de 29 de septiembre de Carreteras sobre Evaluación coste-beneficio de la obra. Existencia de alternativas más económicas y eficientes.**
6. **Incompatibilidad con el planeamiento de ordenación del territorio y con el planeamiento urbanístico de la Alternativa 3 Variante del Tramo 3 del Anteproyecto correspondiente al municipio de Collbató.**
7. **Infracción del procedimiento previsto en el artículo 16 de la Ley 37/2015 de carreteras por falta de notificación y de solicitud de informe previo al Ayuntamiento de Collbató sobre la nueva variante de Collbató,** a los efectos de pronunciarse sobre la afectación al planeamiento urbanístico y a la ordenación territorial y sobre la conformidad o disconformidad del Ayuntamiento y de la Generalitat de Catalunya. Vulneración que puede dar lugar a un vicio de nulidad de todo el procedimiento y que comporta la invalidez del anteproyecto aprobado.
8. **Infracción del Plan Territorial Parcial Metropolitano y vulneración de las Normas de Ordenación Territorial y de las Directrices de Paisaje.**
9. **Impacto ambiental negativo, crítico e incompatible de la Alternativa seleccionada por el Anteproyecto para el tramo 3, correspondiente a la Variante de Collbató.**

Afectación a 13HA de bosques, espacios forestales y 6,5HA de suelo agrícola destinado al cultivo del olivo autóctono de la zona de Montserrat dotados de especial protección.

10. La Variante de Collbató es incompatible con el *“Pla de Gestió i Desenvolupament del Parc Rural del Montserrat”*, con los compromisos de preservación, impulso y gestión del territorio que los comprende suscritos el 14 de marzo de 2016 por los alcaldes de los 16 municipios que lo integran y es asimismo incompatible con el Convenio Marco suscrito en la Abadía de Montserrat el 2 de febrero de 2018 entre la Diputación de Barcelona y los alcaldes de dichos municipios.
11. **Impacto crítico de los movimientos de tierras, terraplenes y desmontes de hasta 30 metros de altura y hasta 100 metros de anchura necesarios para la ejecución del trazado de Variante de Collbató. Impactos incompatibles**

con la preservación del paisaje y con el planeamiento urbanístico y territorial aplicable.

- 12. Incoherencia de la selección de la Alternativa 3 de Variante para el Tramo 3 de Collbató, al ser la de mayor impacto ambiental, tal y como resulta del propio Estudio de Impacto Ambiental.**

Deber de seleccionar la alternativa de menor impacto e infracción de la legislación de impacto ambiental aplicable. Y en particular de los artículos 1, 2, 41 y concordantes de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre y de la doctrina jurisprudencial aplicable a la evaluación de impacto de Proyectos.

- 13. Petición de optar por la alternativa de soterramiento del Tramo 3 para preservar las condiciones de habitabilidad, limitación de nivel de contaminación atmosférica y acústica del municipio de Collbató.** Y en aplicación de los principios de racionalidad y coherencia en la actuación de los poderes públicos.

- 14. Error del Estudio de Impacto Acústico en cuanto a las franjas y niveles de contaminación acústica en el municipio de Collbató.** Falta de aplicación y de cálculo de los efectos de reflexión del ruido y de reverberación provocados por el efecto pantalla de las Montañas de Montserrat. El Estudio Acústico establece niveles de ruido superiores a 50 decibelios únicamente en las franjas laterales de la Autovía A-2 cuando lo cierto es que todo el núcleo urbano supera dichos niveles de ruido con el simple ruido residual o de fondo continuado de la Autovía. Extremo que deber ser revisado y subsanado.

- 15. Afectación al área de campeo y caza de la especie protegida águila perdicera.** Impacto negativo sobre una zona de valor faunístico para aves protegidas.

- 16. Improcedencia de prever un trazado alternativo de variante que desfigura y fragmenta el medio natural y que acaba coronando las montañas que configuran el fondo escénico y las visuales principales de todo el pueblo de Collbató.** Impacto paisajístico crítico de la alternativa seleccionada para el Tramo 3.

- 17. Afectación al drenaje, a los valles y torrentes, a la capacidad de recarga del acuífero y perjuicio a los puntos de captación y de suministro de agua potable para la población de Collbató.**

- 18. Falta de definición del establecimiento de medidas compensatorias por la pérdida de 13HA de bosques y masa arbolada.** Deber de compensar en el Anteproyecto dicho impacto ambiental con la revegetación de sectores concretos para el negado supuesto de que se mantuviera contra la opinión, voluntad y criterio del Ayuntamiento y de su población, la alternativa de trazado seleccionada.

- 19. Falta de definición, en el Anteproyecto, del estado final del actual trazado a su paso por Collbató en caso de selección de la Variante.**

Deber de computar los costes de restitución de la obra, de deconstrucción y de transformación en un paseo urbano. Insuficiencia del contenido del Proyecto y alteración indebida de la evaluación de los costes de las diversas alternativas, así como del Balance de residuos y demás aspectos vinculados a las alternativas tenidas en consideración en Collbató.

20. Infracción de la legislación en materia de lucha contra el cambio climático. Deber de reducir la contaminación atmosférica, la emisión de CO2 y gases con efecto invernadero y deber de fomentar el transporte público y el transporte ferroviario.

La ampliación de la Autovía A-2 con nuevo trazado y variante, fomenta y favorece el uso del vehículo privado y el transporte de mercancías por carretera y no mitiga los efectos del cambio climático y los intensifica. **Vulneración de los nuevos principios que, en materia de infraestructuras, transportes y movilidad, deben inspirar a las Administraciones Públicas e infracción de los artículos 21 y concordantes de la Ley 7/2021 de 20 de mayo de cambio climático y transición energética.**

21. Exceso del grado y porcentaje de pendiente en determinados tramos que alcanzan del 4'5% hasta el 5'5%. Vulneración de las condiciones de seguridad razonables y de la Instrucción de Carreteras Norma 3.1 – IC Trazado, aprobada por Orden del Ministerio de Fomento de 19 de febrero de 2016.

22. Incoherencia de aprobar un Proyecto de un coste superior a 570 Millones de Euros que incrementa el porcentaje de pendiente y no resuelve la seguridad en determinados tramos. En particular en Collbató.

23. Infracción de los principios y Directrices del artículo 4.10 del Plan Territorial Metropolitano de Barcelona que exige mejoras ambientales en relación a las infraestructuras viarias preexistentes, incluyendo la A2, exigiendo la minimización del impacto sobre el trazado en el medio natural. En el presente caso, nada se prevé en el trazado actual, **y no sólo no se permeabiliza el preexistente en el medio natural, sino que se crea una nueva barrera arquitectónica con un nuevo trazado de 7 kilómetros de longitud y 6 carriles de anchura sacrificando 23HA de suelo de especial protección.**

24. Falta de rigor, insuficiencia y defectos del “Estudio de ruido”, por falta de realización de mediciones sonoras sobre el terreno dada la coincidencia del Estudio con la época del confinamiento. Deber de realizar el análisis de la contaminación acústica con todas las garantías y ajustado a los requisitos de los Estudios de impacto acústico exigidos en la Ley de protección de la contaminación acústica.

25. Indebida proyección de un macroaparcamiento de camiones colindante a espacios protegidos incluidos en el PEIN y designados como LIC y ZEPA. Falta de justificación y de coherencia del mismo, impacto excesivo y sobredimensión.

26. Improcedencia de adecuar la dimensión de la Autovía a su ampliación a los crecimientos de suelo industrial proyectados en la Cuenca de Ódena. Reciente reducción de los mismo al 60%.

27. Impactos críticos de la Variante de Collbató sobre la urbanización Can Dalmases 2, una zona residencial de alto valor paisajístico en un entorno natural que acoge un 16% de la población actual de Collbató

28. Impactos críticos e irreversibles de la Variante de Collbató sobre el comercio, el impulso empresarial, los servicios y equipamientos a causa del aislamiento territorial de las áreas de crecimiento ya surgidas en los laterales del actual trazado y aquellas otras que el POUM de Collbató en fase de aprobación inicial ya prevén en dichas zonas contiguas a l'A2.
29. Publicación de un Edicto en el BOE con un título del Proyecto que no se ajusta a la real entidad del mismo. Necesidad de nueva publicación indicando que el Proyecto es de *“ampliación de la A2 hasta 6 carriles y construcción de 3 nuevas Variantes en Collbató, El Bruc y Castellolí”*.

Por todo ello, **A LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO SOLICITAMOS:**

Tenga por presentado escrito de alegaciones al trámite de información pública del Anteproyecto de adecuación, reforma y ampliación de la Autovía A-2 Tramo Martorell – Igualada, aprobado provisionalmente en fecha 17 de marzo de 2022 y publicado en el BOE número 81 de 5 de abril de 2022, así como en relación al procedimiento de evaluación ambiental, y en méritos de cuanto ha quedado dicho acuerde:

1. Tenernos por comparecido y parte en relación al Anteproyecto de la Autovía A-2 y al expediente de evaluación ambiental sometido a información pública, y por formalizada oposición frontal respecto al tramo 3 correspondiente a Collbató y a la Alternativa de Variante seleccionada (Alternativa 3).
2. Notificar cualquier resolución que se dicte en dicho expediente.
3. Considerar incompatible con el planeamiento territorial y urbanístico la alternativa 3 de nuevo trazado de variante en el Tramo 3 de Collbató, y tener por invocada la infracción de los trámites previstos en el artículo 16.1 de la Ley 37/2015 de 29 de septiembre de carreteras y por notificada la disconformidad del Ayuntamiento de Collbató respecto a la nueva variante de Collbató.
4. Considerar el impacto ambiental del Proyecto como negativo y de carácter crítico e incompatible, de la Alternativa 3 del Tramo 3 seleccionada a su paso por Collbató e instar una declaración de impacto ambiental desfavorable del Anteproyecto en su tramo correspondiente al municipio de Collbató.
5. Solicitar que se seleccione la alternativa correspondiente al soterramiento de la Autovía A-2 Alternativa 2 del Tramo 3, falso túnel considerando las mejoras propuestas por el Ayuntamiento de Collbató en cuanto a su trazado, vías de servicio y desplazamiento del punto de inicio del soterramiento al efecto de mejorar la conectividad de las distintas zonas urbanas de Collbató
6. Requerir la Revisión del Anteproyecto y la consideración y Estudio detallado de los efectos de la supresión del peaje en la AP-7 y en la AP-2 y de la disminución del tráfico en la A-2. Con realización de un nuevo Estudio de la intensidad del tráfico de la A-2 en el momento actual para conocer el tráfico real actual, ante la nueva alternativa de uso de la AP-7 y la AP-2 libre de peaje,

y atendiendo a la reducción reciente de los suelos industriales programados en la cuenca de Ódena.

7. Solicitar el Estudio de la Alternativa 0 a la vista de las nuevas circunstancias de tráfico, así como de la Alternativa 0 mejorada de mantenimiento del actual trazado y características con la sola adecuación de condiciones de trazado, de número de carriles, o grado de curvas en puntos críticos en los que lo requieran las condiciones de siniestralidad y de seguridad debidamente constatadas e instalación de pantallas acústicas.
8. Actualizar y adaptar el Presupuesto de la obra a los precios vigentes en el 2022 para la adecuada toma de decisiones en el Análisis de costes-beneficios, dado que el Presupuesto referido al 2019 ha quedado obsoleto. Y optar por la Alternativa de simple adaptación y reforma de la A-2 con minimización de los impactos actuales en implantación de falso túnel en Collbató y mejora de la eficacia costes-beneficio de toda la infraestructura proyectada.
9. Solicitar la realización de un Estudio Acústico con mediciones de ruido y teniendo en consideración el efecto pantalla y de reverberación de la Montaña de Montserrat. El Estudio Acústico carece de las debidas garantías por falta de mediciones del ruido real.
10. Exigir el rediseño del Anteproyecto garantizando unas pendientes no superiores al 4'5%.
11. Garantizar el cumplimiento del principio de colaboración entre Administraciones y consensuar con el Ayuntamiento de Collbató la solución del Proyecto en el tramo que afecta nuestro municipio.
12. Garantizar el principio de transparencia y participación ciudadana y someter nuevamente el expediente a información pública incluyendo en el Edicto información relativa a la verdadera naturaleza de la obra de *“Ampliación de la A-2 hasta 6 carriles y construcción de 3 variantes en Collbató, El Bruc y Castellolí”*.

Collbató a doce de mayo de dos mil veintidós.

Fdo.: _____

En caso de presentación telemática:

[https://sede.mitma.gob.es/SEDE ELECTRONICA/LANG CASTELLANO/OFICINAS SECTORIALES/CARRETERAS/OTROS TRAMITES/](https://sede.mitma.gob.es/SEDE_ELECTRONICA/LANG_CASTELLANO/OFICINAS_SECTORIALES/CARRETERAS/OTROS_TRAMITES/)

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA
Calle de la Marquesa, 12
08003 Barcelona