

III. OTRAS DISPOSICIONES**MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO**

15088 *Resolución de 9 de septiembre de 2021, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Construcción: Mejora de la conexión entre la A-2 y la B-40. Término municipal de Abrera. Fase 1, provincia de Barcelona».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 9 de febrero de 2021, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, la solicitud de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para la evaluación ambiental simplificada del «Proyecto de Construcción: Mejora de la conexión entre la A-2 y la B-40. Término municipal de Abrera. Fase 1, provincia de Barcelona».

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

- El proyecto comprende varias actuaciones en el entorno de la conexión de la B-40 a la autovía A-2, en los TTMM de Abrera y Esparreguera, con objeto de aumentar la capacidad y mejorar la seguridad vial ante el previsible aumento de tráfico cuando se concluya un tramo de la B-40 en construcción, con el que quedará conectada la A-2 con Terrasa.
- El promotor y órgano sustantivo es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- Con fecha 12 de febrero de 2021, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

En la tabla adjunta se recogen los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
D.G. DE BIODIVERSIDAD, BOSQUES Y DESERTIFICACIÓN. SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO.	No
DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT. GENERALITAT DE CATALUNYA.	No
DIRECCIÓ GENERAL DE QUALITAT AMBIENTAL I CANVI CLIMÀTIC. SECRETARÍA MEDIO AMBIENTE Y SOSTENIB. DEP. TERRITORI I SOSTENIBILITAT. GENERALITAT DE CATALUNYA.	Sí
D.G. DE POLÍTQUES AMBIENTALS I MEDI NATURAL. SECRETARÍA MEDIO AMBIENTE Y SOSTENIB. DEP. TERRITORI I SOSTENIBILITAT. GENERALITAT DE CATALUNYA.	Sí
S.G. DE BIODIVERSITAT I MEDI NATURAL. D.G. DE POLÍTQUES AMBIENTALS I MEDI NATURAL. SECRETARÍA MEDIO AMBIENTE Y SOSTENIB. DEP. TERRITORI I SOSTENIB. GENERALITAT DE CATALUNYA.	No

Relación de consultados	Respuestas recibidas
AGÈNCIA CATALANA DE L'AIGUA. SECRETARÍA MEDIO AMBIENTE Y SOSTENIB. DEP. TERRITORI I SOSTENIBILITAT. GENERALITAT DE CATALUNYA.	Sí
AGENCIA DE RESIDUOS DE CATALUÑA. SECRETARÍA MEDIO AMBIENTE Y SOSTENIB. DEP. TERRITORI I SOSTENIBILITAT. GENERALITAT DE CATALUNYA.	No
D.G. D'INFRAESTRUCTURES DE MOBILITAT. DEP. TERRITORI I SOSTENIBILITAT. GENERALITAT DE CATALUNYA.	No
D.G. DE TRANSPORTS I MOBILITAT. DEP. TERRITORI I SOSTENIBILITAT. GENERALITAT DE CATALUNYA.	No
DIRECCIÓ GENERAL DEL PATRIMONI CULTURAL. DEPARTAMENT DE CULTURA. GENERALITAT DE CATALUNYA.	No
AGÈNCIA CATALANA DE PATRIMONI CULTURAL. DIRECCIÓ GENERAL DEL PATRIMONI CULTURAL. DEPARTAMENT DE CULTURA. GENERALITAT DE CATALUNYA.	No
D.G. DE PLANIFICACIÓ EN SALUT. DEPARTAMENT DE SALUT. GENERALITAT DE CATALUNYA.	No
D.G. DE PROTECCIÓ CIVIL. DEPARTAMENT D'INTERIOR. GENERALITAT DE CATALUNYA.	No
SUBDELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN BARCELONA.	Sí
DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE BARCELONA.	No
DEPARTAMENTO DE SANIDAD AMBIENTAL. SERVEI DE SALUT PÚBLICA. DIPUTACIÓ DE BARCELONA.	No
AYUNTAMIENTO DE ABRERA.	Sí
AYUNTAMIENTO DE ESPARREGUERA.	No
SEO/BIRDLIFE.	No
ECOLOGISTAS EN ACCION – CODA (CONFEDERACION NACIONAL).	No
LLIGA PER A LA DEFENSA DEL PATRIMONI NATURAL – (DEPANA).	No
ASSOCIACIÓ PER LA DEFENSA I L'ESTUDI DE LA NATURA – ADENC.	No

Con fecha 19 de mayo de 2021, se trasladan al promotor los informes del Ayuntamiento de Abrera y de la DG de Polítiques Ambientals i Medi Natural y se solicita aclaración respecto de las cuestiones que plantean, a saber, contaminación lumínica y atmosférica, restauración y revegetación de las superficies afectadas y otros aspectos referidos a cuestiones técnicas del proyecto.

El promotor, con fecha 11 de junio de 2021, responde a las cuestiones antes indicadas, todo lo cual se incorpora al expediente para su valoración.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la sección 1.ª del capítulo II, del título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a) Características del proyecto:

En el entorno del proyecto, la autovía A-2 se orienta en dirección sureste (hacia Barcelona)–noroeste (hacia Igualada y Lleida), conectando con la B-40 en el TM de Abrera, vía que desde la margen izquierda de la autovía se dirigirá hacia el este hasta

Terrassa. Comprende varias actuaciones para aumentar la capacidad y mejorar la seguridad vial, ante el previsible aumento de tráfico cuando se complete la B-40:

- Mejora del trenzado desde la B-40 a la A-2 sentido Lleida.
- Ampliación a dos carriles del acceso de la A-2 sentido Barcelona a la B-40 sentido Terrassa.
- Mejor del acceso a la A-2 desde el enlace Esparreguera sur.
- Carril de salida a Can Amat en la salida 585.
- Refuerzo de firme en 5 km.
- Demolición y nueva ejecución de pasos superiores sobre la A-2 en pk 580+200 y 580+800.
- Demolición y nueva ejecución del paso superior de la C-55 sobre la autovía, para aumentar el gálibo.
- Nueva pasarela peatonal sobre la A-2 en Esparreguera.

Ya que se trata de unas modificaciones de la infraestructura existente, se han analizado además de la alternativa 0 de no actuación, que se descarta porque no es capaz de absorber el tráfico futuro previsto, dos posibles variantes en las actuaciones de la margen izquierda (sentido Lleida):

- Para evitar el trenzado en la vía colectora por la que se incorpora el tráfico de la B-40 en sentido Lleida, se plantea que esta incorporación se haga por la izquierda de la vía colectora, bien cruzando bajo el ramal de incorporación, solución que se descarta por generar fuertes pendientes, o bien sobre el ramal, que es la opción seleccionada.
- Entre los enlaces de Olesa y Esparreguera (sentido Lleida) se amplía con un tercer carril, más un cuarto que permite el trenzado, en una longitud de 2 km; se analizó como variante la prolongación de la vía colectora en la que se conecta la B-40, que se descarta por su mayor ocupación de espacio.

Las actuaciones en sentido Barcelona no admiten variantes, ya que en todas ellas el espacio está muy limitado y no permiten cambios significativos sobre la ubicación de las estructuras nuevas ni de los carriles que hay que ampliar o remodelar.

El documento ambiental estima un consumo de recursos que alcanza los 18.500 m³ de hormigón, 53.700 t de mezclas bituminosas y 49.000 m³ de áridos, al tiempo que se generarán unos residuos de construcción y demolición que sitúa en unas 21.500 t de hormigón, 36.300 t de mezclas bituminosas y unos 93.400 m³ de tierras sobrantes, para los más relevantes.

b) Ubicación del proyecto:

El proyecto se localiza en los términos municipales de Abrera y Esparreguera, en la provincia de Barcelona.

A 1 km hacia el este discurre la ZEC Río Llobregat (ES5110012). El tramo inicial del proyecto coincide con el borde de la IBA 139 Serralades Prelitorals de Barcelona, si bien esta se encuentra muy modificada en la zona más próxima al vial en servicio.

Según indica en su informe la DG de Polítiques Ambientals i Medi Natural del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat, el Plan territorial metropolitano de Barcelona, aprobado por el Gobierno de la Generalitat el 20 de abril de 2010, establece la redacción de un Plan Director Urbanístico (PDU) de la Rótula de Martorell y Abrera, que se aprobó el 24 de julio de 2020; este documento debe tenerse en cuenta en la resolución ambiental del proyecto. El promotor ha contestado a este informe indicando que las actuaciones proyectadas no modifican sustancialmente la disposición de las infraestructuras actuales, por lo que, en general, considera que las futuras actuaciones incluidas en el PDU son compatibles.

c) Características del potencial impacto:

A continuación, se exponen los potenciales impactos más significativos y las medidas protectoras y correctoras recogidas en el documento ambiental para su prevención o minimización.

Efectos sobre el clima y la calidad del aire

En el proyecto se estima que la fase de construcción supondrá la emisión de 4.500 t de CO₂, mientras que en la fase de explotación calcula que las emisiones pasarían de unas 52.500 t de CO₂ en 2017 a 88.800 t en el año horizonte (2042), consecuencia de un aumento del tráfico de más del doble, aunque se compensará en gran parte por la mejora de la tecnología de los vehículos.

La Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic e igualmente la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi, del Departament de Territori i Sostenibilitat, indican en sus informes que, en el caso de existir iluminación, deberá cumplir con el Decreto 190/2015, de 25 de agosto, de desarrollo de la Ley 6/2001, de 31 de mayo, de ordenación ambiental del alumbrado para la protección del medio nocturno, en función de la zona de protección frente a la contaminación lumínica.

En este sentido, el promotor ha informado que el proyecto no contempla incluir iluminación en nuevos tramos de carreteras y las actuaciones se limitan a retranquear aquellas luminarias que se ven afectadas por las ampliaciones o modificaciones de viales planteadas, por lo que se considera que situación final será muy similar a la actual. En todo caso, en su definición se tendrá en cuenta la normativa que sea de aplicación.

Medidas preventivas y correctoras: utilizar maquinaria que cumpla la regulación actual respecto a las emisiones de contaminantes atmosféricos, vigilando su correcto estado de mantenimiento; regar las pistas y zonas de trabajo para evitar el polvo; estabilizar los vertederos temporales con riegos o plantaciones, y reducir la velocidad de los camiones de obra y cubrirlos con lonas o toldos.

Efectos sobre los suelos y el relieve

Según el Inventario de Espacios de Interés Geológico de Catalunya, en el entorno de las actuaciones no se encuentra ninguno, estando las Falles de la Fossa del Vall a más de 1 km al norte.

La obra generará unos 93.400 m³ de tierras sobrantes, que se trasladarán a vertedero. No se precisarán materiales naturales de procedencia externa a la obra.

Hay que añadir la creación de 42.900 m² de nuevos taludes, que deberán ser objeto de adecuación e integración ambiental y paisajística, y la remoción y posterior reutilización en la obra de 25.500 m³ de tierra vegetal.

La Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural del Departament de Territori i Sostenibilitat solicita la recuperación de los tramos de vía asfaltada existentes que queden fuera de uso o anulados con la nueva definición del proyecto, donde sería necesaria la retirada del antiguo firme y la definición de las tareas necesarias para la restauración de los mismos y su revegetación.

Según informa el promotor, el proyecto incluirá el desmantelamiento de los viales en desuso por la nueva definición del proyecto, donde se contemplará como mínimo el desmantelamiento de la zona, limpieza, descompactación del terreno, extendido de tierra vegetal e hidrosiembra, estudiándose para cada caso concreto la revegetación con especies arbustivas y/o arbóreas autóctonas.

Asimismo, el proyecto de construcción analizará la posible restauración de todos aquellos tramos residuales existentes actualmente, dentro del ámbito de actuación del presente proyecto, que se encuentren asfaltados y fuera de uso, análisis que se realizará en fase de proyecto constructivo.

Medidas preventivas y correctoras: recuperación y restauración paisajística de las instalaciones de obra; impermeabilizar el terreno en la zona de instalaciones generales

para evitar la infiltración de derrames accidentales; jalonamiento de las zonas ocupadas y caminos de obra, en especial al atravesar las zonas de mayor valor ambiental; extensión de tierra vegetal sobre nuevos taludes y superficies desbrozadas; descompactación de suelos degradados.

Consumo de recursos naturales. Generación de residuos

El documento ambiental estima que el consumo de recursos más relevante corresponde a hormigones (18.500 m³), mezclas bituminosas (53.700 t), agua (35.000 m³) o áridos y tierras (49.000 m³), mientras que como consecuencia de las demoliciones se espera generar unos 9.300 m³ de hormigón, 36.300 t de mezclas bituminosas y 93.500 m³ de tierras sobrantes.

Si bien la obra es excedentaria de tierras, se ha previsto habilitar preventivamente un préstamo no mayor de 200.000 m³, que precisará la autorización de minas y un plan de restauración al final de los trabajos. Igualmente, se ha previsto la utilización de antiguas explotaciones como vertederos de inertes, caso de ser necesarios; deberán contar con un plan de restauración.

Medidas preventivas y correctoras: acopiar la tierra vegetal procedente del desbroce para su recuperación posterior, formando caballones de menos de 2 m.

Efectos sobre la hidrografía

La A-2 cruza en las proximidades de la zona del proyecto la Riera Margarola (pero no en la zona de actuaciones) y el Torrent del Mal, en el que se van a realizar protecciones para evitar inundaciones en las zonas urbanas.

Pueden producirse impactos sobre la calidad de las aguas superficiales por los movimientos de tierras y maquinaria en la fase de construcción y la potencial afección a la vegetación de ribera asociada. Especialmente las actuaciones realizadas en las inmediaciones de drenajes y en obras para salvar cauces (se amplía un marco sobre el Torrent del Mal), pueden dar lugar a la ocurrencia de vertidos accidentales sobre ellos.

También pueden producirse vertidos accidentales que afecten a los acuíferos «Cubeta de Abrera», «Acuífero detrítico miocuaternario del Penedès» y «Acuífero detrítico cuaternario de Esparreguera», si bien los materiales superficiales son de permeabilidad media o baja. En el caso del acuífero de Abrera, único protegido, la superficie ocupada sobre él es del orden de 6 ha, no siendo previsible que el movimiento de tierras afecte al nivel freático.

Durante la ejecución de esta obra podrían ocurrir derrames de sustancias contaminantes procedentes de la maquinaria, que puedan llegar a afectar al suelo y a los cauces que se cruzan.

La Agència Catalana de l'Aigua indica en su informe que deberán hacerse controles analíticos periódicos de la calidad del agua de cara a obtener una autorización de vertido. Se respetará la permeabilidad transversal de la fauna asociada a riberas, en las actuaciones junto a los cauces, y se restaurarán los cauces aguas arriba y aguas debajo de la zona de actuación. En la reposición de líneas eléctricas afectadas por las obras se estudiará la posibilidad de instalar sistemas antielectrocución y balizas salvapájaros.

Según dicho informe, deben justificarse mediante cálculos las zonas de inundación en la situación proyectada; en particular, en el Torrent de Mal se invade la zona de flujo preferente y la zona inundable. Recuerda, también, que deberán cumplirse las limitaciones a los usos e implantación de obras en ambas zonas, según el Reglamento del Dominio Público Hidráulico. Recomienda establecer mecanismos de laminación de la escorrentía procedente de la plataforma, para no concentrar el flujo después de las obras de drenaje. Se comprobará que no se supera la capacidad hidráulica de los cauces naturales a donde se desaguan, o se establecerán balsas de laminación.

Por último, señala que se deberá realizar un inventario de fuentes y manantiales, en los que se controlará la calidad del agua mediante un seguimiento, al menos, desde tres meses antes de iniciar las obras.

Medidas preventivas y correctoras: excluir aquellos terrenos con vulnerabilidad alta para la ubicación de zonas de acopio e instalaciones auxiliares para evitar la contaminación por vertidos accidentales en el acuífero; crear una plataforma impermeabilizada para impedir filtraciones al terreno; colocar barreras de retención de sedimentos; ejecutar balsas de decantación para la extracción de sedimentos antes de su vertido; realizar el mantenimiento de la maquinaria en áreas habilitadas para ello.

Efectos sobre la flora y vegetación

La vegetación presente en el entorno del proyecto está muy modificada por las actividades humanas, destacando los acebuchales, bosques de ribera, mezclas de coníferas y frondosas, pinares y terrenos no arbolados.

En cuanto a especies vegetales con algún tipo de protección, se listan hasta seis en peligro de extinción y otras doce vulnerables, según la información disponible en el Sistema de información de las plantas de España. Sin embargo, el promotor indica que no se ha detectado ninguna de ellas durante las prospecciones de campo realizadas, lo que no permite descartar que existan en algún punto próximo a las actuaciones.

El impacto que la construcción y puesta en servicio cause sobre la vegetación de la zona vendrá dado, principalmente, por la eliminación o destrucción de la vegetación por el desbroce y despeje de la zona a ocupar. No obstante, se trata de zonas ya degradadas por la proximidad de infraestructuras y terrenos industriales urbanizados.

Medidas preventivas y correctoras: jalonar los caminos de tránsito de la maquinaria de obra; regar los caminos para reducir la emisión de polvo; restaurar la cubierta vegetal mediante siembras y plantaciones, revegetación en zonas de ribera y establecer un plan de prevención de incendios; jalonamiento de zonas arboladas y protección de los ejemplares aislados.

Efectos sobre la fauna

Se han identificado las especies sensibles (vulnerables o en peligro de extinción) que podrían verse afectadas: águila perdicera, milano real, galápago europeo, galápago leproso y murciélago grande de herradura. Se detectaron además diferentes especies de aves en trabajos de campo.

Durante la ejecución de las obras, el principal impacto que se produce es la destrucción de hábitats faunísticos por eliminación de la vegetación y el movimiento de tierras. No obstante, se estima que no se producirá una gran afección sobre las aves, ya que la superficie de bosques afectados es muy limitada y se encuentra próxima a zonas antropizadas. En cuanto a los reptiles, su hábitat son las zonas húmedas, que solo se ven afectadas en el Torrent del Mal; por otra parte las estructuras proyectadas sobre cauces reducirán el efecto barrera.

Como las actuaciones se proyectan sobre unos viales actualmente en explotación y además en un área muy antropizada, no es de esperar la presencia de fauna en las inmediaciones, excepto en los corredores coincidentes con cauces, que cuentan con obras de paso que les dan una permeabilidad adecuada. Durante la explotación pueden ocurrir atropellos de avifauna o quirópteros.

Los niveles sonoros de la maquinaria para la construcción de las obras inciden sobre un entorno de aproximadamente unos 60 metros de radio, y a partir de esta distancia serán inferiores a 55 dBA.

Las actuaciones previstas no tienen efectos sinérgicos apreciables, ya que se superponen al trazado actual de la A-2 coincidiendo además con la existencia de núcleos urbanos, pero en general harán aumentar el efecto barrera.

La Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural propone en su informe como medida de mejora la revegetación con especies que favorezcan la presencia de insectos polinizadores. Asimismo, ante la presencia de nidos de golondrina dáurica (*Cecropis daurica*), recomienda retrasar los trabajos si se detectan parejas en período reproductivo en las obras de fábrica sobre las que se vaya a intervenir.

La Agència Catalana de l'Aigua recomienda en su informe estudiar la posibilidad de instalar sistemas antielectrocución y balizas salvapájaros en la reposición de líneas eléctricas afectadas por el trazado, con vistas a la protección de la avifauna presente en el ámbito de actuación.

El documento ambiental contemplaba como medida a incluir en el proyecto la realización de una prospección faunística en las zonas del trazado próxima a la IBA «Serralades Prelitoral de Barcelona» y en los corredores de «Torrente de L'Alfabrera, Torrente Mal, Riera de Margarola y Torrent Gran D'Abbrera», donde se había considerado con una alta probabilidad la presencia de especies protegidas, de manera previa al inicio de las obras.

Además, el promotor informa de que, en fase de proyecto de construcción, se incluirá que la prospección faunística previa al inicio de las obras también se realice en las estructuras transversales señaladas, y se preste especial atención a la presencia de parejas de golondrina en reproducción, posponiéndose la realización de las obras en estas zonas hasta el momento que abandonen el nido.

Medidas preventivas y correctoras: realizar una prospección previa al inicio de las obras; limitar los trabajos ruidosos en los períodos de mayor sensibilidad para la fauna; (100) limitar los trabajos en época reproductiva del galápago (de marzo a agosto) en las inmediaciones de los cauces; iniciar los trabajos antes de la época reproductiva favoreciendo que se desplacen a zonas alejadas; acondicionamiento de la obra de drenaje transversal para favorecer su uso por la fauna; disponer alumbrado con bajas emisiones ultravioletas y evitar zonas encharcadas para alejar a los quirópteros del entorno y reducir así el riesgo de atropello.

Efectos sobre los espacios naturales y hábitats de interés comunitario

El proyecto no se encuentra sobre ningún espacio natural perteneciente a la Red Natura 2000, siendo el más próximo la ZEC Río Llobregat (ES5110012), que discurre aproximadamente en paralelo a la A-2, a más de 1 km hacia el este. Tampoco afecta a otros Espacios Naturales de Protección Especial, siendo el más próximo el Parque Natural de la Muntanya de Montserrat, situado a más de 3 km hacia el noroeste del extremo de las actuaciones.

En el entorno de la Riera Margarola existen los hábitats 3250 «Ríos mediterráneos con vegetación del *Glaucion flavi*» y Pinares mediterráneos 9540 «Pinares mediterráneos de pinos mesogeanos endémicos», pero el único afectado por las actuaciones es el 9340 Encinares y carrascales, anexo a la infraestructura existente, si bien la franja más próxima está colonizada por especies arbustivas sin interés.

La IBA más próxima a la zona de actuación, 139 Serralades Prelitorals de Barcelona, es colindante al tramo objeto de análisis en sus primeros km (término municipal de Esparreguera).

El tramo inicial también coincide con un área de interés faunístico y florístico de Cataluña.

Efectos sobre la población

Durante la fase de ejecución, el impacto se deberá al ruido producido por la maquinaria utilizada durante las operaciones de desbroce, movimiento de tierras, explanación y extensión del nuevo firme. Además, habrá cortes de carretera y desvíos de tráfico, así como en servicios varios, que supondrán molestias para la población.

El documento ambiental estima que el ruido generado por la maquinaria de construcción afectará a un entorno situado a unos 50 m de distancia, más allá de los cuales el nivel sonoro será inferior a 65 dB en horario diurno, mientras que si se realizaran trabajos nocturnos, a distancia mayor de 60 m el nivel sonoro será inferior a 55 dB.

Se estima que durante la ejecución de las obras las diferentes zonas urbanas próximas sufrirán una contaminación acústica de naturaleza intermitente y de diversa intensidad y frecuencia, que puede generar en puntos cercanos al lugar de trabajo un aumento respecto a los niveles normales de emisión en el entorno.

Durante la fase de explotación el ruido será debido al tráfico. Por ello, se ha realizado un estudio acústico mediante modelización numérica, con objeto de determinar las medidas correctoras necesarias para garantizar que los niveles sonoros cumplan con los objetivos de calidad acústica. Se ha analizado la situación de diferentes receptores (viviendas, edificaciones), resultando que en el horizonte 2042 se superarán los límites establecidos en 21 edificios en el período nocturno, situados en las proximidades de la A-2 en Esparreguera. Para estos casos se proponen medidas correctoras (pantallas acústicas, pavimento fonoabsorbente), tras las cuales el impacto residual resultaría moderado.

No obstante, el proyecto constructivo contemplará mediciones acústicas que permitan ajustar la modelización numérica realizada a la realidad. Asimismo, deberán evaluarse los niveles sonoros cuando entren en servicio las nuevas actuaciones, comprobando que se reducen según se había previsto, o se modificará el diseño de las pantallas anti ruido donde sea necesario.

El Ayuntamiento de Abrera considera en su informe que el proyecto puede provocar un gran impacto ambiental en el núcleo urbano con aumento de la contaminación atmosférica, acústica y luminosa, y un impacto negativo en la movilidad del núcleo urbano, que no se han evaluado suficientemente ni se han considerado en el documento ambiental ni en el estudio acústico.

La Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic e igualmente la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural indican en sus informes respectivos que el proyecto constructivo deberá incluir un estudio acústico de detalle con las medidas necesarias para alcanzar los objetivos de calidad acústica establecidos en el anejo 1 de la Ley 16/2002 de protección contra la contaminación acústica, modificado por el Decreto 176/2009, medidas que deberán aplicarse durante la ejecución de las obras, pues actualmente ya se están superando los valores límites establecidos. Dicho estudio deberá ser validado por el Servei de Prevenció i Control de la Contaminació Acústica i Lumínica.

El promotor ha respondido a este informe indicando que el proyecto no contempla incluir iluminación en nuevos tramos de carreteras, solo se reubicarán las luminarias afectadas por las ampliaciones o modificaciones de viales, y en todo caso, se tendrá en cuenta la normativa de aplicación.

Medidas preventivas y correctoras: limitar los trabajos al horario diurno; utilizar maquinaria que cumpla la reglamentación en materia de ruidos. Para la reducción de ruidos durante la explotación el proyecto propone la instalación de pantallas acústicas en las zonas donde se superaban los niveles admisibles según el estudio acústico. Reponer los caminos rurales y pasos superiores afectados.

Efecto sobre el planeamiento urbanístico y sobre las infraestructuras

Las actuaciones proyectadas se realizan sobre zonas calificadas como sistema viario (el actual de la propia A-2). La actuación en el entorno del Enlace de Olesa ocupará suelos calificados como urbanizables. En conjunto, el 73 % del área afectada está formada por viales, un 10 % por suelo industrial, y el resto por terreno natural.

La mejora del trazado tiene un carácter positivo sobre la red de infraestructuras de los núcleos de población por donde discurre.

El Ayuntamiento de Abrera indica en su informe que no se ha tenido en cuenta la problemática de la intensa circulación de vehículos por los diferentes ramales de conexión que el proyecto pretende modificar, estimando que en algunos casos se van a producir retenciones por la concentración o proximidad de entradas o salidas desde o hacia la población y la zona industrial, por modificación o incluso por supresión de los viales actuales.

La Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural del Departament de Territori i Sostenibilitat recuerda en su informe que deberá tenerse en cuenta el Plan Director Urbanístico de la Rótula de Martorell y Abrera, aprobado por la Comisión de Territorio del Departament de Territori i Sostenibilitat el 24 de julio de 2020.

El promotor considera que las actuaciones proyectadas serán compatibles en general con el Plan Director Urbanístico, ya que no modifican sustancialmente las infraestructuras ya existentes.

Efecto sobre el patrimonio cultural

Se han detectado dos yacimientos arqueológicos, el «Polígono Barcelonés», afectado por la ampliación de la vía de servicio sentido Barcelona, y el «Calaix d'Abrera» y el «Camps Can Morral». Aunque el informe de prospección arqueológica concluye que no hay impedimentos para desarrollar las obras, propone un seguimiento intensivo durante los movimientos de tierra.

En la fase de consultas previas se solicitó informe en dos ocasiones al órgano autonómico competente respecto a la potencial afección del proyecto sobre el patrimonio cultural, pero no ha habido respuesta.

Medidas preventivas: realizar prospecciones previas al inicio de los trabajos, incluyendo sondeos mecánicos en el Polígono Barcelonés, vigilancia durante el movimiento de tierras ante la posible aparición de restos arqueológicos, comunicar los hallazgos a la DG de Patrimonio Cultural de la Generalitat.

Efecto sobre el paisaje

La unidad de paisaje en el ámbito de estudio, el Pla de Montserrat, pertenece a la Región Metropolitana de Barcelona, cuyo elemento más representativo es la montaña de Montserrat, que la limita por el lado norte. El tramo inicial del proyecto viene a coincidir con el límite entre esa unidad y la unidad Valls d'Anoia, en la que destacan los viñedos del Penedès.

Habrà una afección sobre el paisaje debido a la construcción del proyecto, si bien al llevarse a cabo sobre unas infraestructuras existentes esa afección ya se ha producido en su mayor parte.

La Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural recomienda en su informe que para facilitar la integración ambiental de los tramos que queden fuera de servicio, deberían retirarse las capas de aglomerado y realizar hidrosiembras o plantaciones adecuadas. También sugiere aprovechar el proyecto para realizar idéntica integración ambiental sobre algunos desmontes colindantes con los enlaces entre la A-2 y la B-40, que actualmente carecen de ella y que provocan un efecto estético negativo.

El promotor contesta a este informe indicando que en el proyecto de construcción se incluirá el desmantelamiento de los viales que queden fuera de uso, donde se hará como mínimo la limpieza, descompactación del terreno, extendido de tierra vegetal e hidrosiembra. Se estudiará para cada caso la revegetación con especies arbustivas y/o arbóreas autóctonas. Se analizará también la posible restauración de los tramos residuales existentes dentro del ámbito de actuación, que se encuentren asfaltados y fuera de uso.

Medidas correctoras: restaurar las zonas ocupadas temporalmente por las instalaciones de obra, revegetar superficies sin cobertura vegetal.

Vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes o catástrofes

El documento ambiental analiza la vulnerabilidad del proyecto ante el riesgo de accidentes graves o catástrofes naturales y sus efectos sobre el medio ambiente, concluyendo que no genera impactos severos o críticos sobre el medio natural, excepto para los casos de:

- Incendios, estimándose una probabilidad de incendio muy alta en el tramo situado en el TM de Abrera, con un nivel de riesgo alto según el estudio de vulnerabilidad, especialmente en la fase de construcción;
- Transporte de mercancías peligrosas en fase de explotación, con probabilidad muy alta y un nivel de riesgo alto, según el mismo estudio;
- Inundaciones al paso del Torrent del Mal, donde se prevé una actuación para mejorar la protección a la zona urbana.

El proyecto contempla que el contratista elabore un plan de prevención de incendios para la fase de construcción.

Prescripciones ambientales

Teniendo en cuenta el informe de la Agència Catalana de l'Aigua, se incorporarán al proyecto las siguientes consideraciones técnicas:

- Se deberá realizar un inventario de fuentes y manantiales, en los que se controlará la calidad del agua mediante un seguimiento, al menos, desde tres meses antes de iniciar las obras.
- Los cálculos hidráulicos justificativos para dar cumplimiento a la legislación de aguas vigente, en relación con las zonas de inundación en la situación proyectada.
- El drenaje longitudinal de la carretera solo se desaguará en cauce natural público si éste tiene capacidad hidráulica suficiente para absorber este caudal o no se producen afectaciones a terceros. En caso contrario, como posible solución, propone realizar balsas de retención de agua antes del vertido a cauce a fin de garantizar una mínima laminación de caudal y disipación de energía. El mantenimiento de estas balsas irá a cargo del titular de la infraestructura.
- Será necesario que se incorporen al proyecto medidas para minimizar el tiempo de exposición de los terraplenes a la erosión causada por el agua en caso de lluvias, para evitar el arrastre de sedimentos hacia los cursos fluviales, como por ejemplo coberturas de tierra vegetal e hidrosiembra de los taludes una vez acabados los trabajos.

En los informes de la Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic y de la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural se indican las siguientes prescripciones:

- Las vías asfaltadas que ya están fuera de uso en el entorno de actuación, así como las que se prevea anular, deberán desmantelarse retirando el antiguo firme y añadiendo las tareas necesarias para la restauración de los mismos mediante hidrosiembra o revegetación con especies arbustivas o arbóreas.
- Posponer las intervenciones en estructuras donde se detecte la presencia de golondrina dáurica hasta el momento en que abandonen los nidos.
- Se deberá incluir en el proyecto constructivo un estudio acústico de detalle con las medidas necesarias para alcanzar los objetivos de calidad acústica establecidos en el anejo 1 de la Ley 16/2002 de protección contra la contaminación acústica, modificado por el Decreto 176/2009, medidas que deberán aplicarse durante la ejecución de las obras, pues actualmente ya se están superando los valores límites establecidos. Dicho estudio deberá ser validado por el Servei de Prevenció i Control de la Contaminació Acústica i Lumínica.

– La iluminación deberá cumplir con el Decreto 190/2015, de 25 de agosto, de desarrollo de la Ley 6/2001, de 31 de mayo, de ordenación ambiental del alumbrado para la protección del medio nocturno, en función de la zona de protección frente a la contaminación lumínica.

La Subdirección General de Programas en Protección Civil de la Generalitat establece que:

– Las infraestructuras en zonas inundables como el Torrent del Mal deben soportar los efectos de las inundaciones sin sufrir daños estructurales, y sin incrementar el riesgo de inundación en zonas próximas. Por ello deberá contar con informe favorable de la Agència Catalana de l'Aigua.

– El proyecto asegurará que no se aumenta significativamente el riesgo de incendio forestal por efecto de la peligrosidad o de la vulnerabilidad asociado al transporte de mercancías peligrosas.

Se elaborará un proyecto específico de restauración y revegetación en el que se identifiquen las superficies sobre las que se pretende actuar, entre las que se incluirán los tramos que queden fuera de servicio y los desmontes ya existentes colindantes con los enlaces entre la A-2 y la B-40 identificados por el promotor en su información complementaria; y se definirán las especies, periodos de plantación, sistemas de protección, calendario de mantenimientos, riegos, reposiciones, seguimiento, etc. que permita un alto grado de eficacia en la medida. Este proyecto deberá ser validado por el órgano autonómico competente.

En la restauración de los hábitats de interés comunitario afectados, se tendrá en cuenta el trabajo «Bases ecológicas preliminares para la conservación de los tipos de hábitats de interés comunitario» (Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, 2009).

Antes del inicio de las obras se contará con el plan de residuos aprobado por la autoridad competente, en el que se concretarán, entre otros, los destinos de los materiales de excavación, sus características y condiciones de gestión y, en su caso, los proyectos de restauración de las zonas utilizadas como vertederos.

Antes de la aprobación del proyecto de construcción se realizará una nueva consulta a la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Generalitat de Cataluña para que analice las potenciales incidencias del proyecto en el ámbito de sus competencias y, en su caso, establezca las medidas adecuadas para su protección, que deberán ser incorporadas por el promotor al proyecto.

En relación con el estudio acústico antes mencionado, tras la puesta en servicio del proyecto se realizarán mediciones de ruido en su ámbito de actuación que permitan contrastar los resultados de la modelización acústica realizada con las medidas previstas. En caso de superación de los umbrales permitidos por la legislación, se aplicarán las medidas correctoras necesarias (pantallas acústicas, aislamiento acústico de viviendas, etc.) para asegurar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica previstos en la normativa. Los resultados de dichas mediciones serán remitidos al Servei de Prevenció i Control de la Contaminació Acústica i Lumínica para que valore las posibles afecciones y la efectividad de las medidas.

Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, establece en el apartado segundo del artículo 7 los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la sección 2.^a del capítulo II del título II de la Ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de

impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo III de la citada norma.

El «Proyecto de construcción: Mejora de la conexión entre la A-2 y la B-40. Término Municipal de Abrera. Fase 1, provincia de Barcelona» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado c) «cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo I o del anexo II, distinta de las modificaciones descritas en el artículo 7.1.c), ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente», de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1.c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General, resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del «Proyecto de construcción: Mejora de la conexión entre la A-2 y la B-40. Término Municipal de Abrera. Fase 1, provincia de Barcelona», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente propuesta de resolución.

Esta resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 5, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 9 de septiembre de 2021.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

SEGURIDAD VIAL. MEJORA DE LA CONEXIÓN ENTRE LA A-2 Y B-40 TM. DE ABRERA. PROVINCIA DE BARCELONA. FASE 1

