

Actuaciones para el desarrollo del plan de acción contra el ruido de la fase II en la autovía A-2, P.K. 569+000 a 576+000. Provincia de Barcelona" Clave 39-B-5250

A LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

_____, con DNI/CIF número _____

en representación de _____ y domicilio a efectos de notificaciones en _____ de la población de _____ 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 con el PROYECTO "Actuaciones para el desarrollo del plan de acción contra el ruido de la fase II en la autovía A-2, P.K. 569+000 a 576+000. Provincia de Barcelona" Clave 39-B-5250 publicado en el BOE número 268 de 7 de noviembre de 2025, y **NOS OPONEMOS FRONTALMENTE AL PROYECTO APROBADO** dado su impacto ambiental y paisajístico negativo, por ser contrario al derecho constitucional de las personas a disfrutar de un medio ambiente y paisaje adecuado para el desarrollo de la persona, los daños para la salud de las personas, la no consideración de planeamientos territoriales supramunicipales, el mayor fraccionamiento del municipio, la omisión de documentos preceptivos y la existencia de alternativas de menor impacto y de mayor eficiencia, como sería el soterramiento integral de la autovía A2 a su paso por el núcleo urbano de Collbató, en base a las siguientes

A L E G A C I O N E S

ALEGACIÓN PRIMERA: OMISIÓN DEL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO SUPRAMUNICIPAL QUE DEBE SER CONSIDERADO EN EL PROYECTO

La Memoria del PROYECTO en su apartado 4.5 PLANEAMIENTO URBANÍSTICO omite el planeamiento urbanístico supramunicipal que obligatoriamente debe ser tenido en consideración. Concretamente dice:

- *Las actuaciones de proyecto se desarrollan en los términos municipales de El Bruc, Els Hostalets de Pierola y Collbató.*
- *El término municipal de El Bruc cuenta como vigente las Normas Subsidiarias aprobadas en 1990.*
- *El término municipal de Els Hostalets de Pierola cuenta como vigente las Normas Subsidiarias aprobadas en 2006.*
- *El término municipal de Collbató cuenta como vigente el Plan General aprobado en 2005*

Omitiéndose el Planeamiento Territorial Supramunicipal que rige en estos municipios, en especial:

- El Plan Territorial Metropolitano de Barcelona aprobado definitivamente el 20 de abril de 2010
- El Plan Territorial de las Comarcas Centrales aprobado definitivamente el 16 de septiembre de 2008
- El Plan Territorial Parcial del Penedés, en fase de Anteproyecto (diciembre de 2023)
- El Plan Especial del Parque Natural de la Montaña de Montserrat, aprobado definitivamente el 16 de febrero de 1988

Por todo ello, el PROYECTO carece de validez jurídica y debe dejarse sin efecto.

ALEGACIÓN SEGUNDA: IMPACTOS AMBIENTALES, PAISAJÍSTICOS, ECONÓMICOS Y SOCIALES SEVEROS DERIVADOS DE LA ACTUACIÓN:

La autovía A2 divide en dos mitades la zona urbana de Collbató creando un fraccionamiento de la población ya de por sí inaceptable. Es evidente que hay que tomar medidas para evitar tanto esta división como el intenso ruido que afecta a todos los vecinos pero la instalación de pantallas acústicas de hasta 8 metros de altura ubicadas a escasos metros de las viviendas no es en ningún caso la solución sino que se convertirá en problema añadido: la división será ya absoluta y supondrán un impacto paisajístico SEVERO sobre la población totalmente inasumible dado que el paisaje es su Patrimonio más preciado y lo que valoriza las viviendas por su privilegiada situación a los pies de la Montaña de Montserrat al Norte i los

campos agrícolas y bosques al Sur. Estas pantallas ubicadas a escasos metros de barrios residenciales serán una barrera visual a Norte i Sur tanto más críticos cuanto más cercanos sean las edificaciones a la autovía hasta el punto de que todos los edificios situados en la Avda. de Montserrat como la Avda. de Nuria i calles colindantes perderán totalmente cualquier visual paisajística. Ello comportaría la correspondiente pérdida de valor patrimonial de estos inmuebles, problemas sociales e incluso de salud para las más de un centenar de familias afectadas directamente y el deterioro paisajístico del propio municipio.

Este impacto afectaría a todo el municipio y especialmente sectores altamente poblados como Can Dalmases, Can Migrat, Font del Còdol, Les Illes y La Fumada al Sur, así como el Pla del Castell y el Bosc del Misser al Norte, barrios y urbanizaciones todos ellos que sufrirán un impacto paisajístico, económico y social SEVERO.

A esta conclusión llegó precisamente el Estudio de Impacto Ambiental del reciente **Anteproyecto y Estudio de Viabilidad de Adecuación, Reforma y Conservación de la Autovía A-2. Tramo: Igualada - Martorell. P.K. 550,6 al P.K. 585,5 de la Demarcación de Carreteras en Catalunya**, cuando se analizaron los impactos derivados de la denominada alternativa 1 sobre calzada actual. Aunque este estudio se refería a la ampliación en superficie del trazado actual los impactos serían exactamente los mismos aun acrecentados ya que en aquella ocasión se preveían pantallas de 5 m de altura y la propuesta actual está en 6 y 8 m en los tramos que atraviesan el núcleo urbano:

“ANEJO 24 - Análisis Multicriterio. Punto 24.14.5.2.4 - Conclusiones y propuesta de alternativa

MEMORIA del Anteproyecto punto 4.25.2.7. Conclusiones y propuesta

*.../... El problema actual que tiene el municipio de Collbató en materia de contaminación acústica en la alternativa 1-Sobre calzada actual podría resolverse con la disposición continua de pantallas acústicas del entorno de los 5 m de altura, lo que **generará un elevado impacto visual a lo largo toda autovía en el entorno urbano.***

*Asimismo, se ha explicado la problemática de permeabilidad territorial que tiene lugar actualmente el municipio de Collbató por el doble uso (vehicular/peatonal y desagüe como obras de drenaje) que tienen las conexiones existentes entre las márgenes de la autovía. Esta circunstancia supone un **riesgo potencial para la población** que la alternativa 1 no resuelve.”*

Por todo ello, debe implantarse ya y con urgencia otra alternativa que resuelva el problema del ruido al tiempo que acabe con la división del municipio, como lo sería la “alternativa 2-Falso Túnel” que recoge el propia Anteproyecto citado.

ALEGACIÓN TERCERA: OMISIÓN DE LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO, DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL Y DEL ESTUDIO DE IMPACTO E INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, cuyo artículo 5, al definir “Evaluación ambiental” a los efectos de esta ley, la define como *“proceso a través del cual se analizan los efectos significativos que tienen o pueden tener los planes, programas y proyectos, antes de su adopción, aprobación o autorización sobre el medio ambiente, incluyendo en dicho análisis los efectos de aquellos sobre los siguientes factores: **la población, la salud humana, la flora, la fauna, la biodiversidad, la geodiversidad, la tierra, el suelo, el subsuelo, el aire, el agua, el clima, el cambio climático, EL PAISAJE, los bienes materiales, incluido el patrimonio cultural, y la interacción entre todos los factores mencionados**”*

El PROYECTO carece del que entendemos preceptivo Estudio de Impacto e Integración Paisajística tal cómo se establece en el artículo 3.1 del Documento **“Normas de Ordenación Territorial y Directrices del Paisaje”** del Plan Territorial Metropolitano de Barcelona que el presente PROYECTO omite en todo momento:

Artículo 3.1 Estudio de impacto e integración paisajística

1. De acuerdo con el artículo 19 del Reglamento de la Ley de protección, gestión y ordenación del paisaje ***“El Estudio de impacto e integración paisajística es un documento técnico destinado a considerar la consecuencia que tiene sobre el paisaje la ejecución de actuaciones, proyectos de obras o actividades y a exponer los criterios adoptados para su integración”***.

2. Además de los casos que establece directamente el artículo 20 del citado reglamento, y de acuerdo con lo señalado en el apartado 1.b de este artículo, ***el Estudio de impacto e integración paisajística debe formar parte de la documentación técnica necesaria para la solicitud de licencia en los siguientes casos:***

- ***Infraestructuras e instalaciones que deban tener una presencia visual significativa en el territorio.***
- ***Transformaciones de suelo que deban afectar sustancialmente al paisaje rural.***
- ***Todos los casos en que se exige preceptivamente el informe de impacto e integración paisajística.***

3. El contenido del estudio de impacto e integración paisajística es el establecido en el artículo 21 del Reglamento de la ***Ley de protección, gestión y ordenación del paisaje***. Cuando a criterio de la administración que debe conceder la licencia o debe emitir el informe, la integración paisajística no sea satisfactoria, se denegará la aprobación o la autorización en aquellos casos en que se considere que no hay ninguna fórmula

razonable que solucione los problemas constatados. En los demás casos, se requiere al promotor de la construcción, edificación o instalación para que introduzca las enmiendas necesarias para que la integración sea satisfactoria. La resolución de la administración especificará los aspectos a modificar del proyecto para hacerlo paisajísticamente aceptable.

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental establece la obligatoriedad de someter a Declaración de Impacto Ambiental todos aquellos planes y proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, garantizando en todo el territorio del Estado un elevado nivel de protección ambiental, con el fin de promover un desarrollo sostenible, mediante:

- a) La integración de los aspectos medioambientales en la elaboración y en la adopción, aprobación o autorización de los planes, programas y proyectos;*
- b) el análisis y la selección de las alternativas que resulten ambientalmente viables;*
- c) el establecimiento de las medidas que permitan prevenir, corregir y, en su caso, compensar los efectos adversos sobre el medio ambiente;*
- d) el establecimiento de las medidas de vigilancia, seguimiento y sanción necesarias para cumplir con las finalidades de esta ley.*

la **Directiva 2011/92/UE**, Anexo III, regula los criterios a aplicar en el establecimiento de umbrales por parte de los Estados miembros para la determinación del régimen de evaluación ambiental aplicable a los distintos tipos de proyectos, tales como:

- a) las características y ubicación de los proyectos;*
- b) la sensibilidad medioambiental de las áreas geográficas que puedan verse afectadas;*
- c) las características de los potenciales impactos, entre estos el área geográfica y tamaño de la población afectada, la magnitud y complejidad, probabilidad, duración, frecuencia, reversibilidad del impacto, la contaminación y otras perturbaciones.*

En cuanto a la ubicación de los proyectos, **la Directiva establece que la sensibilidad medioambiental de las áreas geográficas que puedan verse afectadas por los proyectos deberá considerarse teniendo en cuenta, entre otras:**

- a) el uso existente del suelo;*
- b) áreas de montaña y de bosque,*
- c) reservas naturales y parques,*
- d) áreas clasificadas o protegidas por la legislación de los Estados miembros; áreas de protección especial designadas por los Estados miembros en aplicación de las Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres (1) y la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (2),*
- e) paisajes con significación histórica, cultural y/o arqueológica.*

El PROYECTO de instalación de barreras acústicas de hasta 8 metros de altura y más de 2 Km de longitud afecta de forma SEVERA el paisaje de Espacios Naturales protegidos tales como

la Red Natura 2000 y el Parque Natural de la Montaña de Montserrat al Norte y suelos de Especial Protección de la Viña al Sur donde se ubican masías centenarias incluidas en el Plan Especial de Catálogo de Masías y Casas Rurales de Collbató, y en consecuencia paisajes todos ellos con *significación histórica, cultural y/o arqueológica*.

La omisión de este procedimiento no permite analizar con rigor los efectos e impactos producidos, efectos que solo pueden ser determinados con un análisis multicriterio de alternativas como podrían ser, de carácter temporal, la reducción de velocidad y, de carácter definitivo, el soterramiento de la autovía a su paso por Collbató.

A pesar de ser tan evidente la necesidad de redactar tanto el Estudio de Impacto Ambiental como del Estudio de Impacto de Integración Paisajística el Documento del PROYECTO en su Anejo 21 – Tramitación Ambiental descarta ambos considerando que son innecesarios, afirmación a la cual nos oponemos frontalmente por estimarla contraria a Ley.

La medidas de mitigación del impacto paisajístico que se indican en la MEMORIA son a todas luces insuficientes ya que se limitan a actuaciones de reposición de tierras, vegetales pero no atacan el problema de fondo que no es otro que los que acabamos de mencionar.

ALEGACION CUARTA: GRAVE RIESGO PARA LA SEGURIDAD VIAL Y LA PROTECCIÓN CIVIL OMISIÓN DEL ANALISIS DE RIESGO EN RELACIÓN CON LA EVACUACIÓN EN CASO DE ACCIDENTE.

La instalación de pantallas acústicas continuas de hasta 8 metros de altura y peso de hasta 2.000 Kg cada una en márgenes con espacio limitado, tal y como se desprende de la documentación del proyecto, genera un confinamiento físico de la vía a su paso por el núcleo urbano de Collbató que vulnera principios básicos de seguridad y protección civil.

El PROYECTO en su ANEJO Nº 20. SISTEMAS DE CONTENCIÓN. SEÑALIZACIÓN VERTICAL, HORIZONTAL Y BALIZAMIENTO concluye que en la zona de actuación que nos ocupa “**se deberá considerar las posibilidades de riesgo de accidente muy grave o grave**”

A. RIESGO DE ACCIDENTE GRAVE POR LAS HIPÓTESIS:

*b.3) Vp superior a 60 Km/h y en las proximidades existencia de Elementos en los que un choque pueda producir la caída de objetos de gran masa sobre la plataforma (tales como pilas de pasos superiores, pórticos o banderolas de señalización, estructuras de edificios, **pantallas acústicas** y otros similares).*

A. RIESGO DE ACCIDENTE GRAVE POR LAS HIPÓTESIS:

a.5). Nudos de dos carreteras cuando la de nivel superior tenga una intensidad media diaria de vehículos pesados igual o superior a 2000. La intensidad media diaria a considerar será la correspondiente al año de puesta en servicio en vías en fase de proyecto o construcción

a.6). Estructuras singulares, entendiendo como tales las que tienen luces superiores a 200 m, así como aquellas de menor longitud que salvan zonas singulares.

Las medidas correctoras que se contemplan en el PROYECTO se limitan a prever barreras de seguridad y contenciones, pero no se contemplan vías de evacuación rápida convenientemente señalizadas, como lo serían pantallas acústicas dotadas de salidas de emergencia y que se deberían prever como mínimo cada 150 o 200 metros.

Se fundamenta esta alegación en los siguientes puntos técnicos y legales:

1. **Real Decreto 345/2011.** El Real Decreto 345/2011 sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias exige que las actuaciones en la red de carreteras no introduzcan nuevos riesgos. La instalación de un cerramiento continuo de tal altura convierte el tramo en una "**trinchera artificial**". En caso de accidente grave, incendio de vehículo o mercancías peligrosas:
 - Imposibilidad de auto evacuación: Los ocupantes de los vehículos atrapados no tendrían posibilidad física de escapar lateralmente de la zona de peligro (humo, llamas, tóxicos), dado que la altura de las pantallas (de 4 a 8 metros) impide la escalada y no se han previsto puertas de emergencia a intervalos regulares.
 - Atrapamiento de colectivos vulnerables: Niños, personas mayores o personas con movilidad reducida quedarían fatalmente atrapados sin ruta de escape.
2. **Ley 17/2015 del Sistema Nacional de Protección Civil.** La configuración propuesta dificulta o imposibilita el acceso lateral de los servicios de bomberos, sanitarios y protección civil. Al carecer de arcones con anchura suficiente en todo el tramo urbano (hecho reconocido en la Memoria del Anteproyecto de la A-2), si la calzada queda bloqueada por un accidente, los servicios de emergencia no pueden acceder desde los viales laterales urbanos debido a la barrera física infranqueable que suponen las pantallas. Esto contraviene el principio de accesibilidad para la intervención inmediata ante emergencias.
3. **Real Decreto 635/2006.** Las pantallas verticales de 8 metros a ambos lados generan una acumulación térmica y de gases tóxicos en caso de incendio mucho más rápida, comportándose el tramo, a efectos de dinámica de fluidos y termodinámica, de manera análoga a un túnel, pero sin las instalaciones de seguridad (ventilación, salidas de

emergencia, bocas de incendio) que exige el Real Decreto 635/2006 para túneles. Se está creando una infraestructura con riesgos de túnel sin las medidas de seguridad de un túnel.

4. **Norma UNE-EN 1794-2.** Esta norma europea, referente a la seguridad en pantallas acústicas, contempla explícitamente la necesidad de prever salidas de emergencia en las pantallas para permitir la evacuación de los usuarios de la vía y el acceso de los servicios de socorro. El proyecto sometido a información pública no detalla la ubicación, frecuencia ni accesibilidad de dichas salidas de emergencia, lo que representa una deficiencia técnica de seguridad.

- **Artículo 18 (Contenido de las inspecciones):** Establece explícitamente que *"La Dirección General de Carreteras realizará también comprobaciones de las posibles repercusiones de las obras viarias sobre la seguridad del flujo de tráfico en dichas carreteras y velará por que se adopten las medidas de seguridad pertinentes"*.
- **Artículo 6 (Evaluación de impacto de las infraestructuras viarias en la seguridad):** Si se considera que la obra es una "variación sustancial" de la vía, este artículo obliga a analizar *"el efecto que las diferentes alternativas [...] tendrán sobre la seguridad viaria"*.

CONCLUSIÓN DE LA ALEGACIÓN:

La solución propuesta crea una "ratonera" en caso de siniestro mayor sin aportar medidas correctoras para la correcta evacuación de los conductores o para la entrada de equipos de protección civil, bomberos y asistencia sanitaria en caso de accidentes graves, colisiones múltiples, incendios o condiciones meteorológicas adversas (temporal de viento, nevadas, etc). Por tanto, el Proyecto es insuficiente por carecer de un **estudio específico de seguridad y evacuación (análisis de riesgo)** que garantice salidas de emergencia accesibles y frecuentes.

Se ha constatado que la memoria del proyecto hace referencia explícita a la norma **UNE-EN 1794-1** para garantizar la estabilidad mecánica de las pantallas, pero omite referenciar y cumplir la norma **UNE-EN 1794-2**, obligatoria para garantizar la seguridad de los usuarios en caso de incendio y la posibilidad de evacuación. Esta omisión documental evidencia que no se ha estudiado el riesgo de atrapamiento, convirtiendo la actuación en una infraestructura deficiente en materia de seguridad vial y protección civil.

ALEGACION QUINTA: FALTA DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN GRÁFICA RELATIVA A LA IMPLANTACIÓN DE LAS PANTALLAS ACÚSTICAS SOBRE EL TERRENO.

La documentación del PROYECTO no contiene información precisa de la ubicación de las pantallas acústicas ni de los impactos que esta puede tener sobre el territorio y más concretamente la zona urbana de Collbató. El ANEJO 14 – TRAZADO Y REPLANTEO en su apartado 2 – ESTUDIO DE VISIBILIDAD indica lo siguiente: *“... para verificar que la instalación de los elementos de la pantalla acústica no afecta a la conducción, con objeto de garantizar la seguridad para la velocidad actual de las vías, se ha realizado un estudio de la visibilidad de parada en las zonas de actuación. La visibilidad de parada se calculará siempre para condiciones óptimas de iluminación /../ Si del estudio resulta que hay visibilidad, no se considera realizar ninguna intervención adicional. Sin embargo, si al situar las pantallas acústicas deriva en un obstáculo para la conducción, se consideran varias medidas mitigadoras como sería:*

- *Desplazar la pantalla.*
- *Reducir la velocidad máxima de la vía”*

Y en las conclusiones a partir de las velocidades de proyecto se establece:

*“El análisis de los resultados indica que **las pantallas acústicas son obstáculos visuales a esas velocidades. Este inconveniente se podría resolver alejando las pantallas del borde de la carretera. Sin embargo, en algunos tramos, el entorno de la vía no permite esa solución porque no hay espacio disponible, debido a que hay vías de servicio en parte de su recorrido. Por lo tanto, en este tramo, se retranquean las pantallas donde es posible por las condiciones del entorno, siendo, además, necesario reducir la velocidad por falta de visibilidad de la forma siguiente:***

- *90km/h. Calzada derecha del PK 572+850 al 574+300 y del PK 574+707 al 575+000.*
- *80 km/h. Calzada izquierda del PK 574+820 al 574+390.*

Dadas pues la necesidad expuesta de alejar las pantallas del borde de la carretera, y teniendo en cuenta que los laterales de la autovía, consideradas vías de servicio y que de hecho son calles urbanas con accesos a las parcelas y que en su borde más cercano a la autovía existen canales a cielo abierto para la recogida de aguas pluviales, es deducible que podrían derivarse afectaciones importantes para las parcelas confrontantes con las mismas y por tanto el **PROYECTO resulta insuficiente para su comprensión debiéndose aportar planos de detalle acotados a escala que**

permita su fácil interpretación por los afectados acerca de la ubicación exacta de los ejes de las pantallas en todo su trazado.

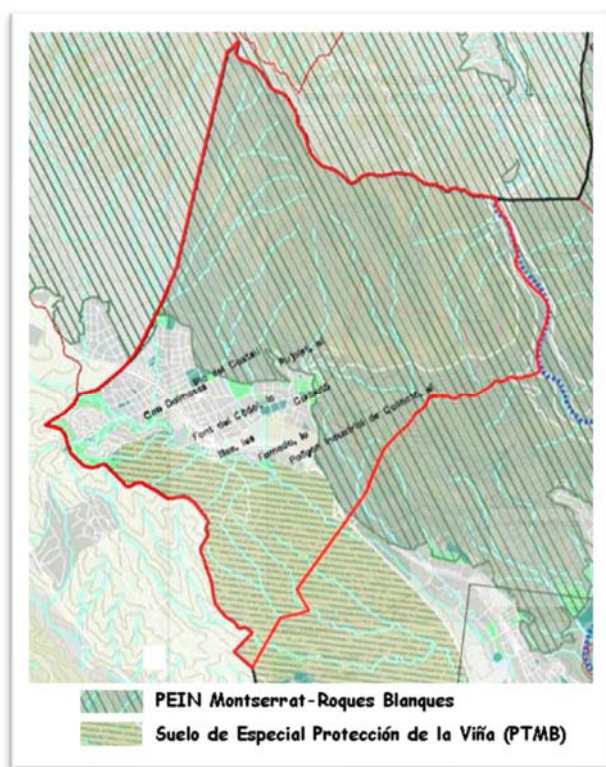
ALEGACION SEXTA: FALTA DE INFORMACIÓN Y DE ANÁLISIS EN RELACIÓN CON LOS IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES EN LA FASE DE OBRA.

En la MEMORIA del PROYECTO se determina como se realizará la fase de obra, obra que **durante 10 meses** según se indica en el Plan de Obra, implicará cortes de carriles e incluso desvíos de la carretera que se efectuaran fundamentalmente de horario nocturno y se dice que se “adoptaran medidas” para evitar **molestias a los vecinos derivados de ruidos, emisiones de gases producidos por camiones de obra y maquinaria, vibraciones**, etc pero al no existir un Estudio de Impacto Ambiental estas molestias ni se caracterizan ni evalúan, tan solo en el ANEJO 22 de INTEGRACIÓN AMBIENTAL se dice *“Durante la realización de estas actuaciones es inevitable la emisión de partículas, por lo que las medidas preventivas están encaminadas, fundamentalmente, a la protección de los trabajadores, mediante las protecciones individuales y colectivas indicadas para este tipo de operaciones, frente a las distintas situaciones de riesgo derivadas de la emisión de partículas, como inhalación de polvo, asfixia y reacciones asmáticas”*

No habiéndose realizado un Estudio de Impacto Ambiental hay una falta absoluta de certeza en lo que se indica, inadmisibles para una actuación de tanta magnitud que sin lugar a dudas va a perturbar durante 10 meses la vida, la salud y el descanso de los vecinos de los municipios afectados. Es evidente y hay muchas experiencias recientes que ratifican que maquinaria pesada abriendo zanjas para las cimentaciones de hormigón y la instalación de pantallas de gran peso y tamaño va a provocar enormes ruidos en horario nocturno. Precisamente estos días estamos asistiendo a las protestas vecinales en el municipio de Roda de Barà por la realización de los trabajos de instalación de paneles acústicos en el entorno de las vías del tren.

Es preciso por tanto que un estudio de impacto ambiental evalúe los impactos en fase de obra y las medidas a adoptar. A falta de ello, el PROYECTO debe ser dejado sin efecto.

ALEGACION SÉPTIMA: EL ESTUDIO DE RUIDO EN FASE DE EXPLOTACIÓN OMITE LAS LIMITACIONES DE RUIDO EN LAS ZONAS DE PROTECCIÓN ESPECIAL DEL MUNICIPIO DE ALTA SENSIBILIDAD ACÚSTICA. DEFECTO DEL PROYECTO POR INFRACCIÓN DEL PLAN TERRITORIAL PARCIAL METROPOLITANO DE BARCELONA (PTMB).



Collbató está rodeado de zonas de especial protección, como el PEIN Montserrat-Rocas Blancas y el Suelo de Especial Protección de la Viña contemplado en el Plan Territorial Metropolitano de Barcelona, Plan que el PROYECTO omite tanto en el ANEJO Nº 10 PLANEAMIENTO URBANÍSTICO Y CATASTRO V02 cómo en el PLANO 2.12 INTEGRACIÓN AMBIENTAL y, en general, en toda la documentación y por tanto no se ha tenido en cuenta a la hora de redactar el Estudio de Ruido (documento R1 ESTUDIO DE RUIDOS V03) ni tampoco en el documento R5 ZONIFICACIÓN ACÚSTICA V01.

Las zonas de especial protección de Collbató son las indicadas en la imagen adjunta.

Así pues, el PROYECTO incurre en un defecto preliminar o previo, en cuanto al análisis general del planeamiento aplicable al ámbito afectado, olvidando el análisis de las principales determinaciones del planeamiento de ordenación del territorio aplicable al caso.

Plan de ordenación del territorio, que es un instrumento superior jerárquicamente a los planes urbanísticos municipales, que contiene las Normas de ordenación territorial aplicables, el régimen de protección especial del SNU a escala supramunicipal, así como las Directrices de Paisaje. Y Plan de ordenación del territorio, que, en el caso que nos ocupa, viene constituido por el Plan Territorial Metropolitano de Barcelona, aprobado definitivamente por el Gobierno de Catalunya en fecha 20 de abril de 2010 y publicado en el DOGC número 5627 de fecha 12 de mayo de 2010.

El Plan Territorial Parcial Metropolitano es de obligada y directa aplicación, y cuyo análisis y consideración es determinante para establecer la compatibilidad urbanística y territorial –o no- del PROYECTO en trámite.

Pues bien, en el caso que nos ocupa, dicho instrumento de ordenación del territorio no ha sido valorado, aplicado ni tenido en cuenta, de forma que deberá revisarse toda la documentación técnica, incorporarse dicho análisis y enmendarse tal defecto y omisión.

Concretamente el Plan Territorial Parcial Metropolitano de Barcelona establece que la totalidad del suelo no urbanizable del municipio de Collbató ubicado al Sur de la autovía es Suelo de Especial Protección de la Viña.

La Ley 16/2002, de 28 de junio, de protección contra la contaminación acústica, regula las medidas necesarias para prevenir y corregir la contaminación provocada por los ruidos y las vibraciones, y establece los mecanismos necesarios para fijar los objetivos de calidad acústica en el territorio y para dar respuesta a la problemática producida por este tipo de contaminación. Su objetivo primordial es velar para que las actuaciones que se llevan a cabo en el ámbito de los núcleos urbanos no afecten a la salud, el bienestar y la calidad de vida de los ciudadanos y ciudadanas, el derecho a la intimidad y el derecho a tener un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona. El Decreto 176/2009, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 16/2002, de 28 de junio, de protección contra la contaminación acústica, establece las siguientes zonas de sensibilidad acústica:

ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA ALTA (A)		Valores límites dB(A)
(A1)	Espacios de interés natural i otros (zonas de Especial Protección)	-
(A2)	Predominio del suelo de uso sanitario, docente i cultural	45 dBA
(A3)	Viviendas situadas en el medio rural	47 dBA
(A4)	Predominio del suelo de uso residencial	50 dBA

Así pues, todo el suelo no urbanizable al sur de la autovía es zona de sensibilidad acústica alta por dos motivos:

- a) Es un Espacio de Protección Especial
- b) Contiene viviendas situadas en el medio rural (urbanización de Can Guineu) y Masías catalogadas en el PLA ESPECIAL DE CATÀLEG DE MASIES I CASES RURALS DE COLLBATÓ, concretamente Can Guineu, Can Dolcet, Cal Po, Can Mati Joan i Can Perellonc

Por este motivo estos suelos deben ser incluidos en los estudios de ruido y dotados de las correspondientes medidas de protección contra el ruido, con los límites de inmisión acústica indicados en el cuadro anterior. A falta de ello el PROYECTO debe ser dejado sin efecto.

ALEGACION OCTAVA: INFRACCIÓN DE LOS CRITERIOS DEL ARTÍCULO 15 DE LA LEY DE CARRETERAS SOBRE EVALUACIÓN COSTE-BENEFICIO DE LA OBRA.

Se invoca en este Apartado, la vulneración por parte del PROYECTO aprobado, del artículo 15 de la Ley 37/2015 de 29 de septiembre de Carreteras sobre evaluación coste-beneficio, análisis multicriterio y viabilidad financiera.

Dice, a la letra, el artículo 15 de la Ley de Carreteras:

ARTÍCULO 15 LEY CARRETERAS: Evaluación coste-beneficio, análisis multicriterio y viabilidad financiera.

“1. Con carácter previo a la aprobación de cualquier estudio o proyecto en materia de carreteras que suponga una modificación significativa de la longitud de la Red de Carreteras del Estado o una variación sustancial de las características geométricas, técnicas o estructurales de alguno de sus tramos, se deberá llevar a cabo un análisis coste-beneficio del mismo, en el que quede suficientemente acreditada la procedencia de su ejecución y la inexistencia de alternativas más económicas y eficientes, y que servirá para la priorización de la actuación en relación con el resto de actuaciones incluidas en el mismo programa.”

Infracción que se produce al existir en estudio por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible **modificaciones substanciales al trazado**, de acuerdo con el “**Anteproyecto y Estudio de Viabilidad de Adecuación, Reforma y Conservación de la Autovía A-2. Tramo: Igualada - Martorell. P.K. 550,6 al P.K. 585,5 de la Demarcación de Carreteras**” actualmente en fase de revisión en el tramo Martorell-El Bruc y que cualquiera que sea la solución que se adopte, implicará el derribo total de la obra contemplada en el presente PROYECTO que tiene un coste de más de 34 millones de euros a los que habrá que sumar los costes de derribo cuando se ejecute la obra definitiva de Adecuación, Reforma y Conservación de la Autovía A-2 anteriormente citada.

ALEGACION NOVENA: LA ACTUACION VULNERA LA CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA EN LO RELATIVO AL DERECHO DE LAS PERSONAS A DISFRUTAR DE UN MEDIO AMBIENTE ADECUADO.

El PROYECTO vulnera el Artículo 45 de la Constitución Española que establece:

Artículo 45

- 1. Todos tienen el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo.**
- 2. Los poderes públicos velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva.*
- 3. Para quienes violen lo dispuesto en el apartado anterior, en los términos que la ley fije se establecerán sanciones penales o, en su caso, administrativas, así como la obligación de reparar el daño causado.**

De la protección de este DERECHO cabe destacar la **Sentencia de Tribunal Constitucional STC 102/1995 de 26 de junio** cuando establece:

“La Constitución, en su artículo 45, nos brinda algunos de los elementos del medio ambiente, los recursos naturales, aun cuando tampoco los enumere o defina. Es una noción tan vieja como el hombre, dotada de una sugestiva, aparente y falsa sencillez, derivada de su misma objetividad, mientras que el supraconcepto en el cual se insertan es un recién llegado, complejo y propicio a lo subjetivo, problemático en suma. Sin embargo, de lo dicho, hay dos bienes de la naturaleza, el aire o la atmósfera y el agua, cuyo carácter de recurso vital y escaso hemos reconocido (STC 227/1988) con una posición peculiar, en un primer plano /..../

Por otra parte, ligado a todo lo ya inventariado está el PAISAJE, noción estética, cuyos ingredientes son naturales -la tierra, la campiña, el valle, la sierra el mar- y culturales, históricos, con una referencia visual, el panorama o la vista, que a finales del pasado siglo obtiene la consideración de recurso, apreciado antes como tal por las aristocracias, generalizado hoy como bien colectivo, democratizado en suma y que, por ello, ha de incorporarse al concepto constitucional del medio ambiente como reflejan muchos de los Estatutos de Autonomía que luego se dirán. En definitiva, la tierra, el suelo, el espacio natural, como patrimonio de la Humanidad, produce unos rendimientos o «rentas», los recursos, que son sus elementos y cuyo conjunto forman un sistema, dentro del cual pueden aislarse intelectualmente, por abstracción, otros subsistemas en disminución gradual, hasta la célula y el átomo.

En consecuencia, una primera aproximación nos permite una mirada descriptiva, en la cual predominen los componentes sobre el conjunto y que, en cierto modo, nos desvela una vez más cómo los árboles no dejan ver el bosque. Así, el medio ambiente como objeto de conocimiento desde una perspectiva jurídica, estaría compuesto por los recursos naturales, concepto menos preciso hoy que otrora por obra de la investigación científica cuyo avance ha hecho posible, por ejemplo, el aprovechamiento de los residuos o basuras, antes desechables, con el soporte físico donde nacen, se desarrollan y mueren. La flora y la fauna, los animales y los vegetales o plantas, los minerales, los tres «reinos» clásicos de la Naturaleza con mayúsculas, en el escenario que suponen el suelo y el agua, el espacio natural. Sin embargo, ya desde su aparición en nuestro ordenamiento jurídico el año 1916, sin saberlo, se incorporan otros elementos que no son naturaleza sino Historia, los monumentos, así como el PAISAJE, que no es sólo una realidad objetiva sino un modo de mirar, distinto en cada época y cada cultura...”

También la **Sentencia del Tribunal Supremo de 9 de julio de 2013** (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 5ª) establece que:

No debe restarse, a estos efectos, la importancia que tiene el paisaje en las sociedades actuales, pues aunque estemos ante una noción estética, en la que concurre un innegable carácter subjetivo, temporal y cambiante —como señala el Tribunal Constitucional, “no es solo una realidad objetiva sino un modo de mirar, distinto en cada época y cada cultura” (STC 102/1995, 26 de junio)—, que, sin embargo, se proyecta singularmente en la ámbito urbanístico.

Conviene traer a colación el **Convenio Europeo del Paisaje**, hecho en Florencia el 20 de octubre del año 2000, en el seno del Consejo de Europa y ratificado por España

*mediante Instrumento de Ratificación de 6 de noviembre de 2007, publicado en el BOE no 31, de 5 de febrero de 2008, cuando declara que los Estados Miembros del Consejo de Europa reconocen que **"el paisaje es un elemento importante de la calidad de vida de las poblaciones en todas partes: en los medios urbanos y rurales, en la zonas degradadas y de gran calidad, en los espacios de reconocida belleza excepcional y en los más cotidianos "***

Así pues, el PAISAJE es un bien colectivo que las Administraciones están obligadas por imperativo legal a proteger. Los daños sobre el PAISAJE que el PROYECTO produciría son evidentes y notorios afectando a toda la comunidad y especialmente a aquellas familias que viven en primera línea de la autovía, **122 familias de Collbató que verán como su propiedad pierde valor patrimonial y su calidad de vida decae**. Por un lado, tenemos todas aquellas familias (94) cuyos hogares están situados al Sur de autovía y que siempre han gozado del paisaje privilegiado de la montaña de Montserrat, un espacio incluido en los Atlas de Paisaje de España de interés natural, patrimonial, geológico, espiritual i cultural. Por otro lado, están todas la familias (28) cuyos hogares están ubicados en la parte Norte y que actualmente gozan de visuales abiertas a espacios agrícolas y forestales de especial protección. Tanto unas como otras se encontrarán de repente detrás de imponentes muros metálicos de 6 u 8 metros de altura que ocultaran en gran parte e incluso en su totalidad el paisaje del que hasta ahora gozaban.

Como ANEXO 1 se incorporan un reportaje fotográfico compuesto por una serie de fotomontajes desde distintos puntos de observación ubicados frente parcelas edificadas donde se pueden apreciar los efectos del PROYECTO. Este trabajo debería haberse incluido en el PROYECTO tal como rige la **Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental** y la **Ley 8/2005, de 8 de junio, de protección, gestión y ordenación del paisaje**, al efecto del conocimiento de los habitantes de Collbató.

ALEGACION DÉCIMA: LA ACTUACION VULNERA EL ESTATUTO DE CATALUNYA EN LO RELATIVO AL DERECHO DE LAS PERSONAS A GOZAR DEL PAISAJE.

Cataluña, como nacionalidad, ejerce su autogobierno constituida en Comunidad Autónoma de acuerdo con la Constitución y con el Estatuto de Autonomía de Catalunya, que es su norma institucional básica tal como establece el Artículo 1 de la Ley orgánica 6/2006, de 19 de julio, de reforma del Estatuto de Autonomía de Catalunya.

El Estatuto recoge en su Artículo 27 los derechos y deberes que en relación con el medio ambiente y el paisaje tienen todas la personas que viven en Catalunya

Artículo 27. Derechos y deberes con relación al medio ambiente.

1. *Todas las personas tienen derecho a vivir en un medio equilibrado, sostenible y respetuoso hacia la salud, de acuerdo con los estándares y los niveles de protección que determinan las leyes. **Tienen también derecho a gozar de los recursos naturales y del paisaje en condiciones de igualdad y tienen el deber de hacer un uso responsable de los mismos y evitar su despilfarro.***
2. *Todas las personas tienen derecho a la protección ante las distintas formas de contaminación, de acuerdo con los estándares y los niveles que se determinen por ley. Tienen también el deber de colaborar en la conservación del patrimonio natural y en las actuaciones que tiendan a eliminar las diferentes formas de contaminación, con el objetivo de su mantenimiento y conservación para las generaciones futuras.*
3. ***Todas las personas tienen derecho a acceder a la información medioambiental de que disponen los poderes públicos.** El derecho de información sólo puede ser limitado por motivos de orden público justificados, en los términos que establecen las leyes.*

Y el Artículo 46 establece las obligaciones de los poderes públicos en relación con estos derechos de las personas;

Artículo 46. Medio ambiente, desarrollo sostenible y equilibrio territorial.

1. ***Los poderes públicos deben velar por la protección del medio ambiente mediante la adopción de políticas públicas basadas en el desarrollo sostenible y la solidaridad colectiva e intergeneracional.***
2. *Las políticas medioambientales deben dirigirse especialmente a la reducción de las distintas formas de contaminación, la fijación de estándares y de niveles mínimos de protección, **la articulación de medidas correctivas del impacto ambiental**, la utilización racional de los recursos naturales, la prevención y el control de la erosión y de las actividades que alteran el régimen atmosférico y climático, y el respeto a los principios de preservación del medio, la conservación de los recursos naturales, la responsabilidad, la fiscalidad ecológica y el reciclaje y la reutilización de los bienes y los productos.*
3. ***Los poderes públicos deben hacer efectivas las condiciones para la preservación de la naturaleza y la biodiversidad, deben promover la integración de objetivos ambientales en las políticas sectoriales y deben establecer las condiciones que permitan a todas las personas el goce del patrimonio natural y paisajístico.***
4. *Los poderes públicos deben velar por la cohesión económica y territorial aplicando políticas que aseguren un tratamiento especial de las zonas de montaña, **la protección del paisaje**, la defensa del litoral, el fomento de las actividades agrarias, ganaderas y silvícolas y una distribución equilibrada al territorio de los distintos sectores productivos, los servicios de interés general y las redes de comunicación.*
5. *Los poderes públicos deben facilitar a los ciudadanos la información medioambiental y deben fomentar la educación en los valores de la preservación y de la mejora del medio ambiente como patrimonio común.*

ALEGACION UNDÉCIMA: LA ACTUACIÓN PUEDE COMPORTAR DAÑOS PSICOLÓGICOS A LAS PERSONAS.

Los daños psicológicos relacionados con el deterioro del paisaje incluyen la denominada en psicología *solastalgia*, definida como “la angustia por el cambio ambiental sin necesidad de desplazamiento físico”. Se puede sentir al ver cómo un lugar familiar se degrada por la implantación de nuevos elementos físicos que transforman el paisaje.

La magnitud de la destrucción del paisaje que se deriva del presente PROYECTO puede derivar en **estrés, ansiedad, depresión y una sensación de impotencia, rabia y duelo** por la alteración de un entorno que es parte de la identidad personal y comunitaria.

ALEGACION DUODÉCIMA: AFECTACIONES PRODUCIDAS POR LA DISMINUCIÓN DE RADIACION SOLAR DIRECTA

El obstáculo a la radiación solar que representan pantallas de hasta 8 metros de altura provocará una disminución de horas de radiación solar directa sobre las todas las parcelas colindantes a la autovía situadas al Norte de esta. Concretamente para los meses de invierno una parcela de la Avda. Montserrat dispone de unas 9 horas al día de sol directo mientras que después de la actuación se verá reducida a entre 2,5 horas en el punto de acceso a la parcela y 6 horas en la fachada de la vivienda, con la consecuentes **repercusión sobre la vegetación existente y el consumo energético de la vivienda, así como la disminución de producción energética solar en determinadas instalaciones domésticas.**

$$\text{longitud de la sombra} = \frac{\text{altura del obstáculo}}{\tan(\text{elevación del Sol})}$$

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

Tenga por presentado escrito de alegaciones al trámite de información pública del PROYECTO “Actuaciones para el desarrollo del plan de acción contra el ruido de la fase II en la autovía A-2, P.K. 569+000 a 576+000. Provincia de Barcelona” Clave 39-B-5250, publicado en el BOE número 268 de 7 de noviembre de 2025, así como en relación con el procedimiento de evaluación ambiental, y en méritos de cuanto ha quedado dicho acuerde:

1. Tenernos por comparecido y parte en relación con el PROYECTO de instalación de pantallas acústicas en la Autovía A-2 en el TM de Collbató
2. Notificar cualquier resolución que se dicte en dicho expediente.

3. Considerar incompatible con el planeamiento territorial y urbanístico el PROYECTO por los motivos expuestos y, en consecuencia, dejarlo sin efecto
4. Proceder a la redacción y ejecución en la mayor brevedad posible del PROYECTO de soterramiento integral de la autovía A2 con cubierta transitable a su paso por Collbató iniciándose en sentido Lleida en el barrio de la Fumada y terminando a la salida del Bruc Residencial, según el estudio propuesto en 2022 por el Ayuntamiento de Collbató, el cual se adjunta como Anexo II. Es la única solución de consenso ciudadano y la exigible en un trazado de alta intensidad de circulación que divide en dos mitades la zona urbana de Collbató.
5. Provisionalmente y como medida correctora del ruido solicitamos que se desvíe el tráfico pesado a la autopista AP2 y que limite la velocidad en todo el trazado de Collbató a 80 Km/h tal como se establece para las autovías que transcurren por las zonas urbanas en el Artículo 50 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el *Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo* al tiempo que se instalen radares de tramo en todo este trazado.
6. Destinar los recursos económicos de este Proyecto a ayudas a las viviendas más afectadas por el ruido de la autovía para realizar adaptaciones de aislamiento acústico en los hogares tal y como se hace en zonas próximas a los aeropuertos

En _____ a veinticinco de noviembre de dos mil veinticinco.

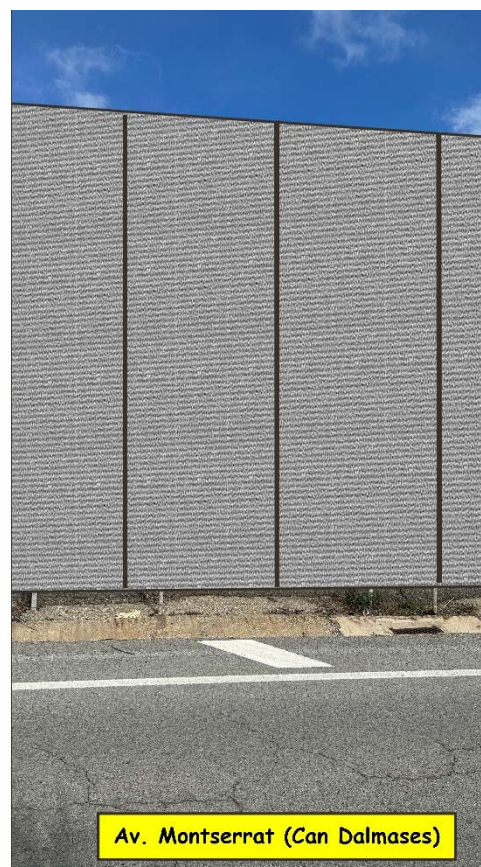
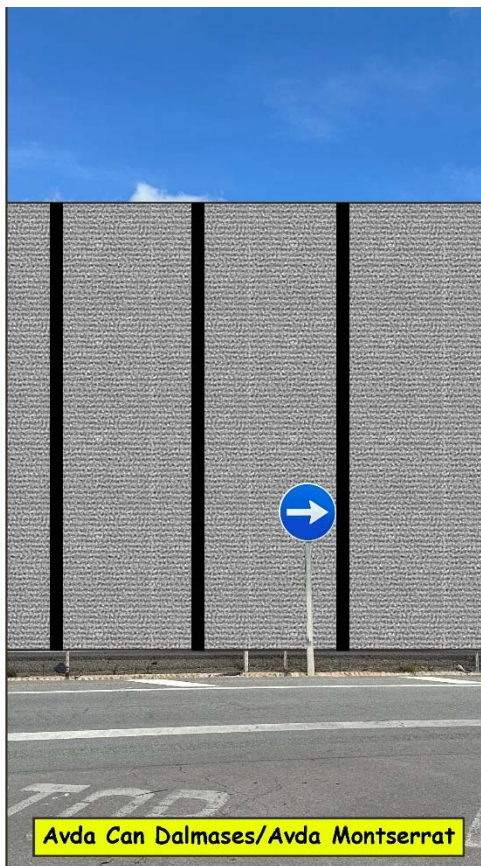
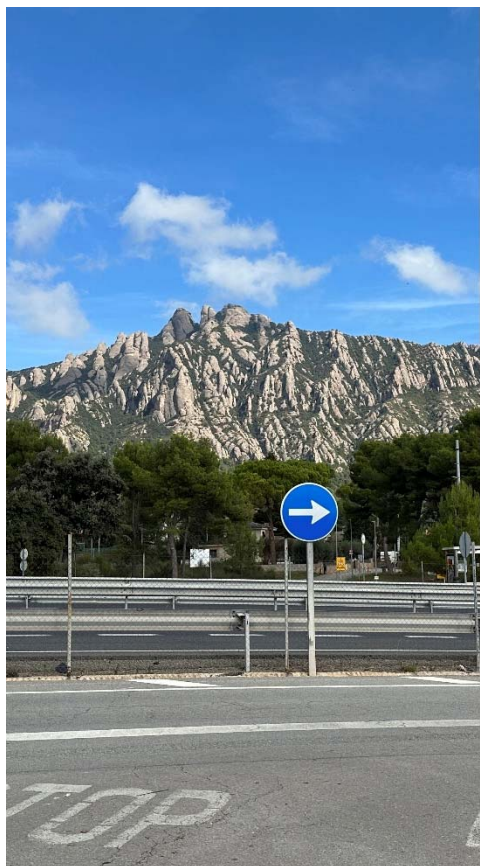
Fdo.: _____

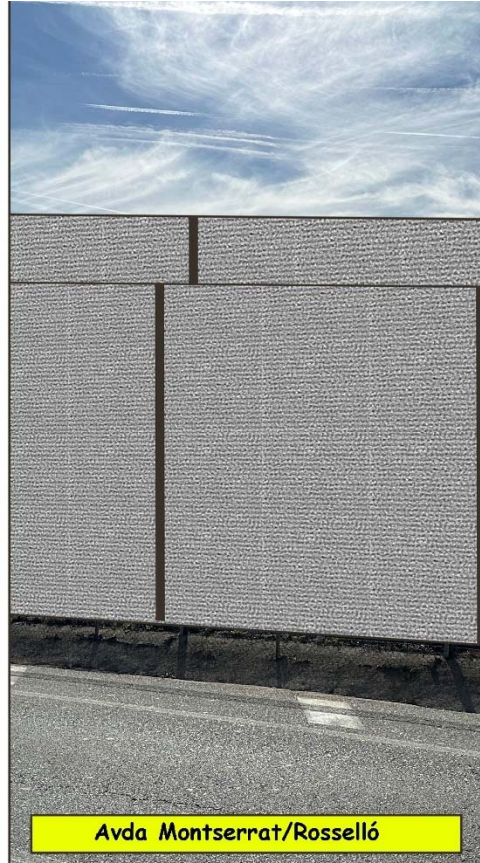
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN CATALUÑA

Calle de la Marquesa, 12 - 08003 Barcelona

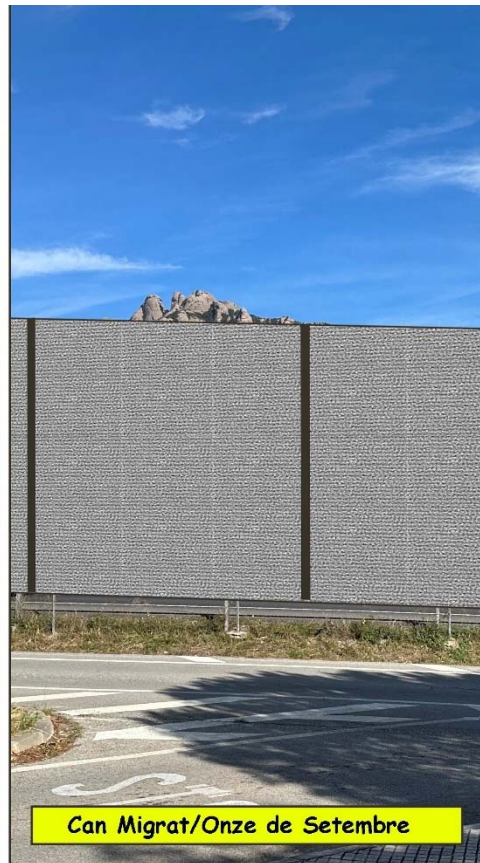
ANEXOS

ANEXO 1: REPOSRTAGE FOTOGRAFICO - SIMULACIÓN DEL IMPACTO PAISAGÍSTICO





Avda Montserrat/Rosselló



Can Migrat/Onze de Setembre

