

**Variant de Sant Miquel  
de Balenyà**  
**Carretera BV-5303, entre  
la C-17 PK 49+500, i la  
BV-5303, PK 7+000**  
**Tram: Balenyà – Seva**

Seva, 11 de desembre de 2013



Generalitat de Catalunya  
**Departament de Territori  
i Sostenibilitat**

# Índex

- 1. Situació actual**
- 2. Estudi informatiu i estudi d'impacte ambiental:**
  - I. Dades generals**
  - II. Alternatives**
  - III. Secció tipus**
  - IV. Estudi de trànsit**
  - V. Impacte ambiental**
  - VI. Cost estimat de les obres**
  - VII. Tramitació**

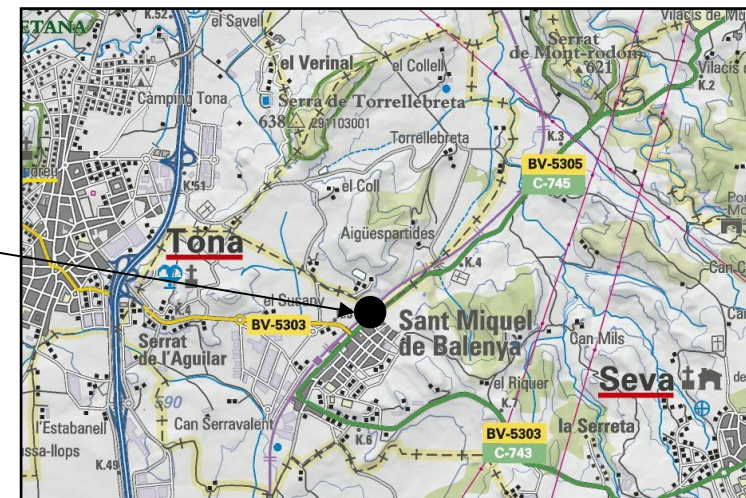
1

SITUACIÓ ACTUAL

# Situació actual

✓ Els moviments amb origen - destí C-17 / Tona - Sant Miquel de Balenyà / Seva / Taradell recorren actualment per un tram de la carretera BV-5303 que presenta els següents inconvenients:

- Es passa per la travessera de Serrat de l'Aguilar
- Es creua la línia de ferrocarril amb un pont estret, previ a una cruïlla sense canalitzar
- Els itineraris a Seva i el Brull han de creuar tot Sant Miquel de Balenyà



2

## ESTUDI INFORMATIU I ESTUDI D'IMPACTE AMBIENTAL

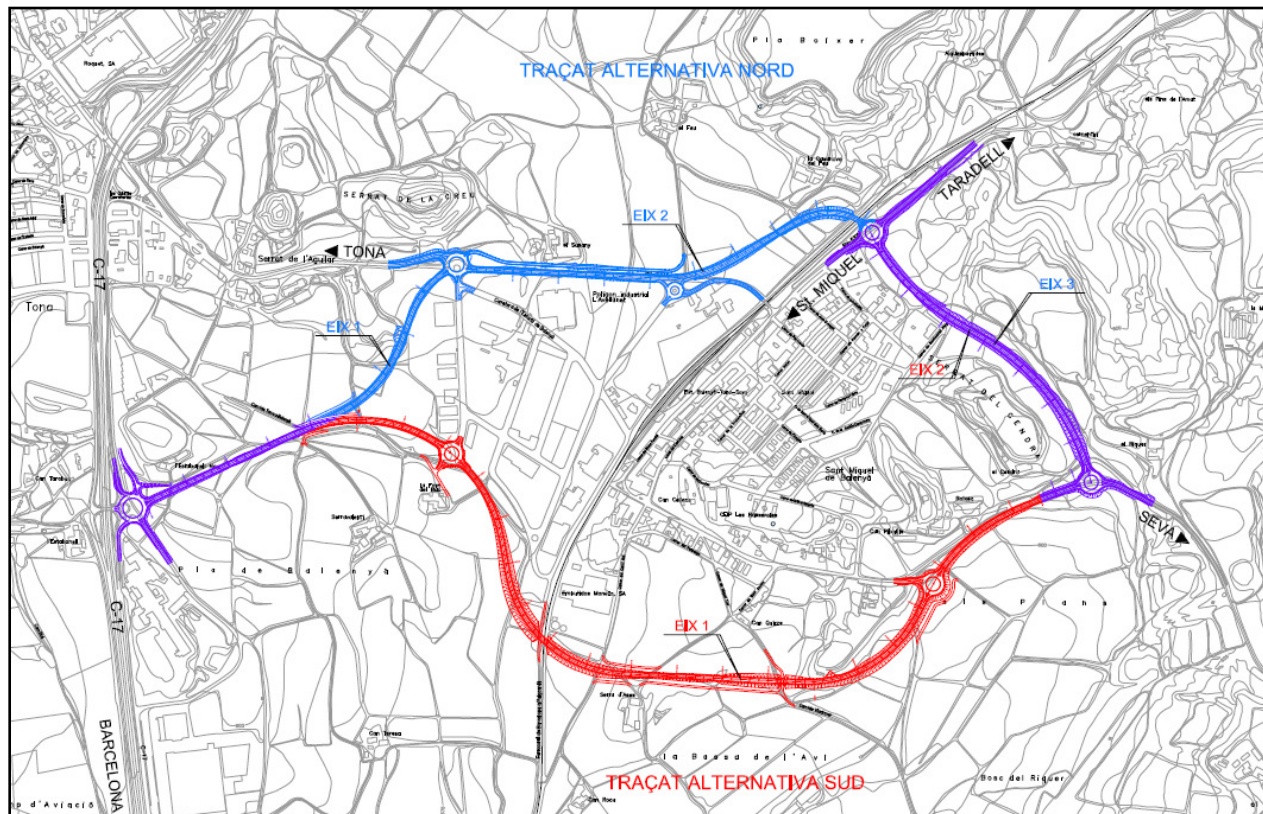
## I Dades generals

✓ L'agost de 2012, el Departament de Territori i Sostenibilitat encarregà a Infraestructures.cat la redacció de l'Estudi informatiu i Estudi d'impacte ambiental de “millora general. Variant de la carretera BV-5303 entre l'enllaç de la C-17, PK 49+500, i el PK 7+000 de la BV-5303. Tram: Balenyà – Seva”, amb els paràmetres de disseny:

- Tipus de xarxa : Comarcal
- Tipus de via: Carretera convencional de calçada única
- Velocitat de projecte: 80 Km/h
- Secció de calçada tipus 7 /10

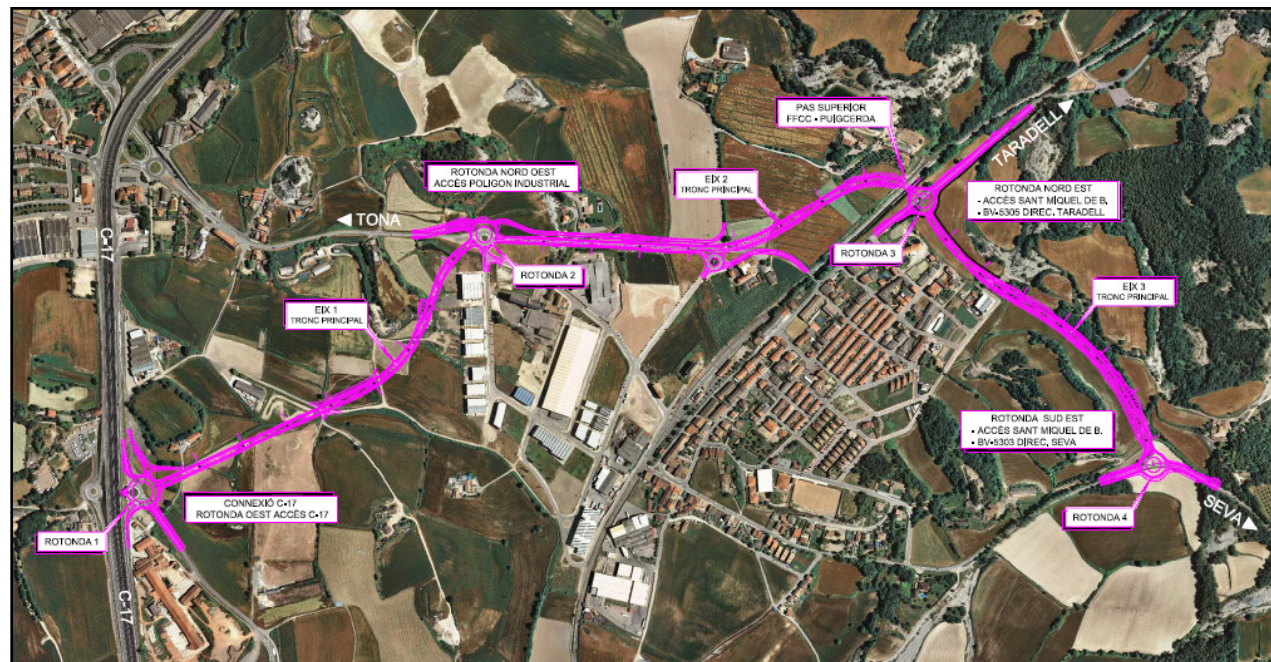
## II Alternatives

S'ha estudiat una alternativa pel nord de St. Miquel, aprofitant en part l'actual carretera, i una variant de nova traça pel costat sud.



## II Alternativa nord

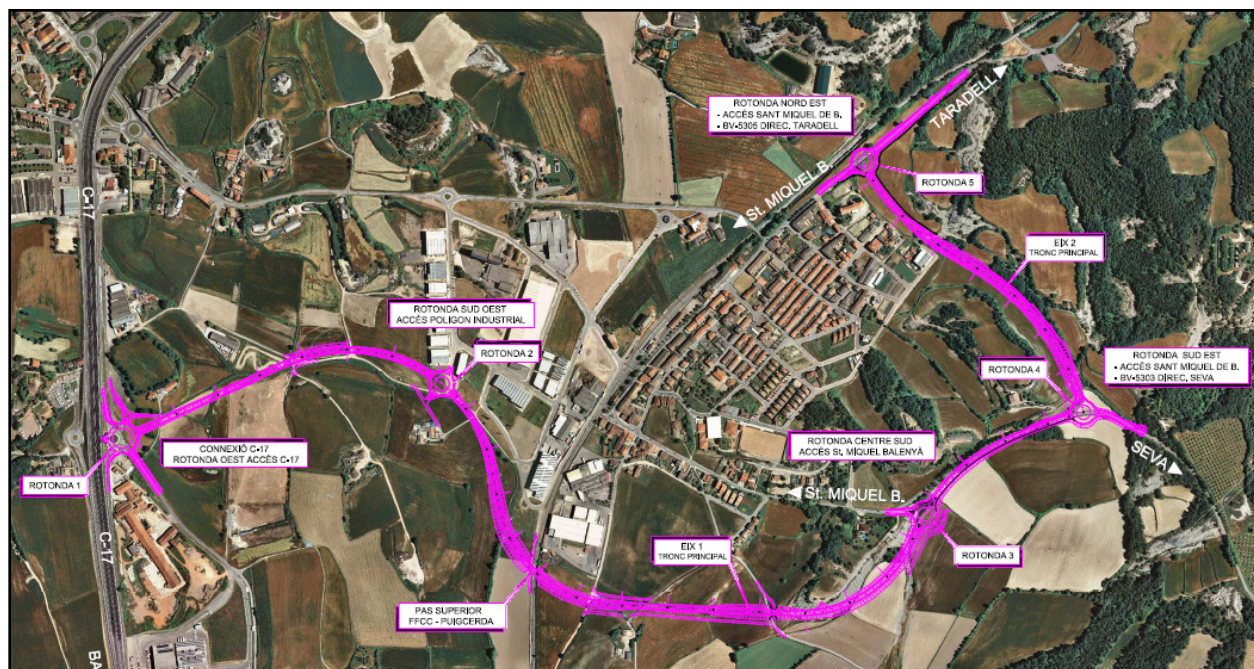
L'alternativa nord té una longitud de 1.894 m entre la C-17 i el creuament del ferrocarril (rotonda 1 – rotonda 3), i de 753 m el ramal d'accés a Seva (rotonda 3 – rotonda 4)



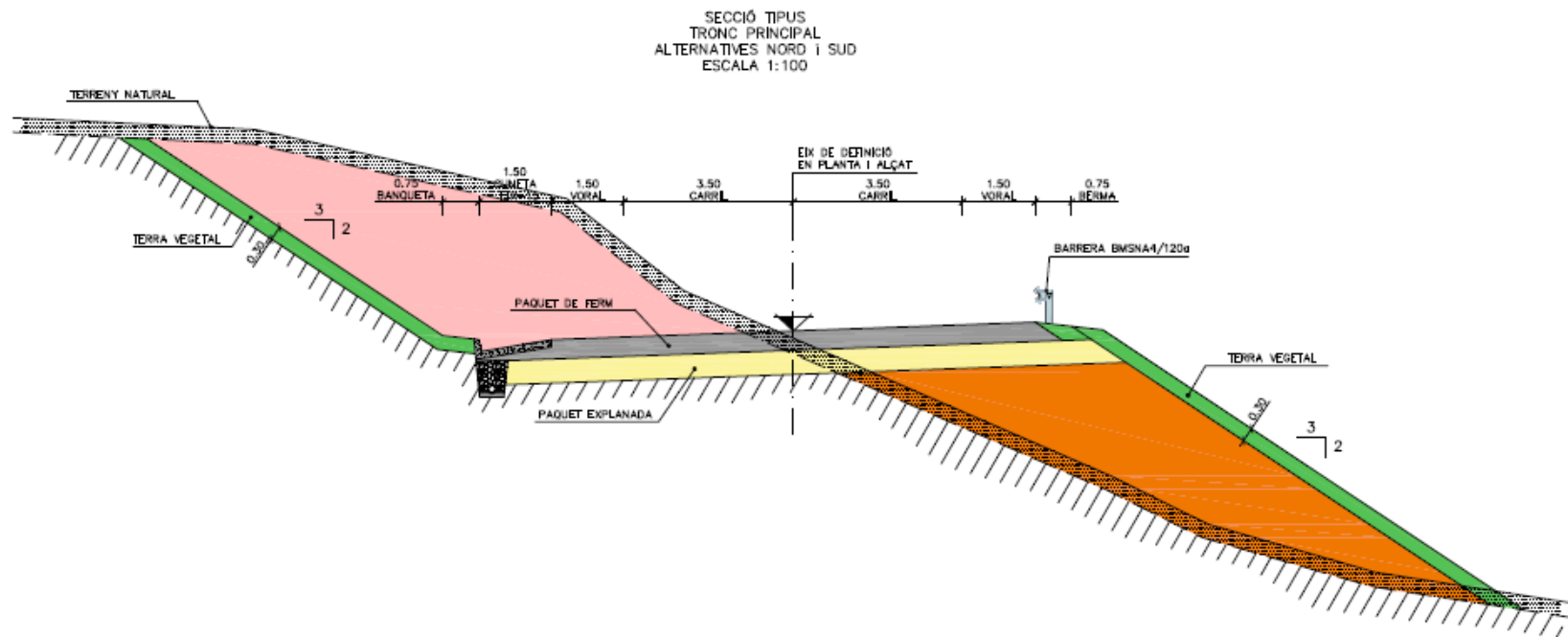


## II Alternativa sud

L'alternativa sud té una longitud de 2.549 m entre la C-17 i l'accés a Seva (rotonda 1 – rotonda 4), i 753 m en el ramal d'accés a Seva (rotonda 3 – rotonda 4).



## III Secció tipus



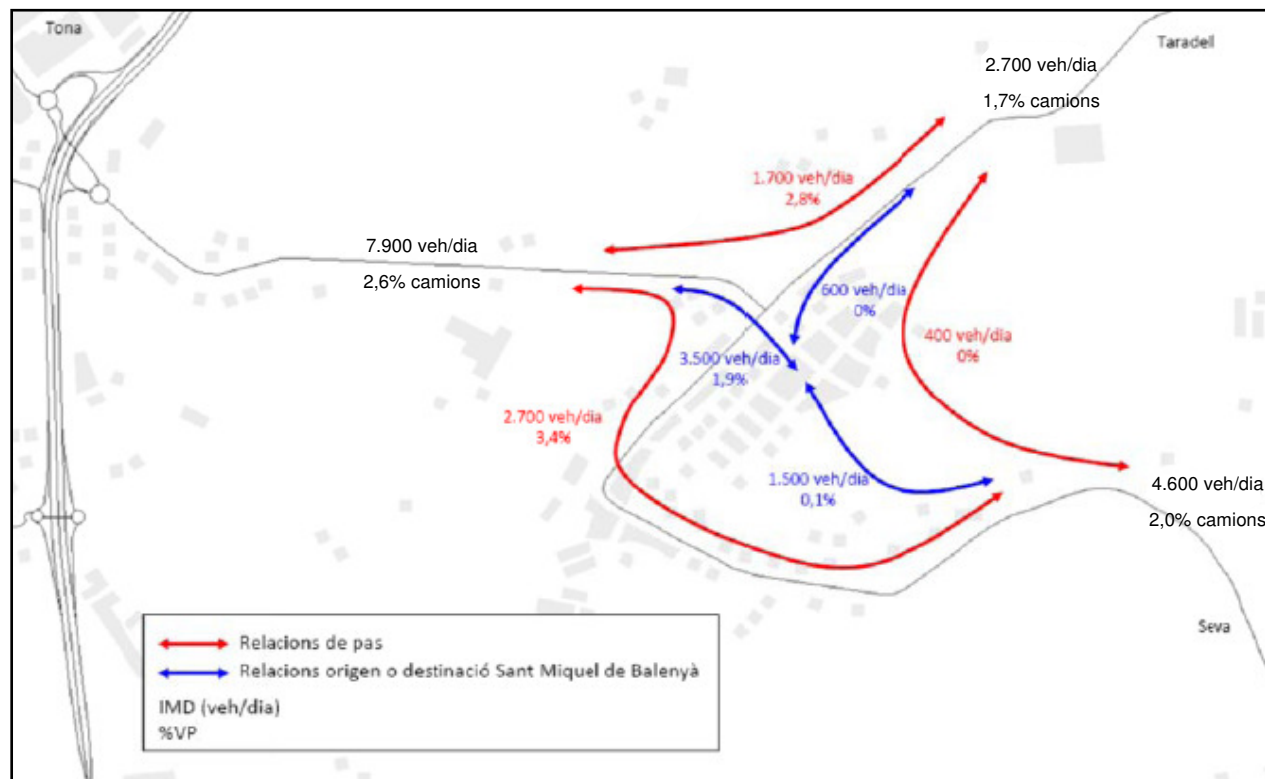
Amplada calçada de dos carrils de 3,50 metres i vorals de 1,50 metres

## IV Estudi de trànsit

### 1. Moviments actuals

S'ha realitzat un Estudi de trànsit específic per a conèixer la demanda que serviria cadascuna de les alternatives, de cara a ajudar en la presa de decisió d'elecció d'alternativa.

El primer punt ha estat determinar el comportament del trànsit en la situació actual:

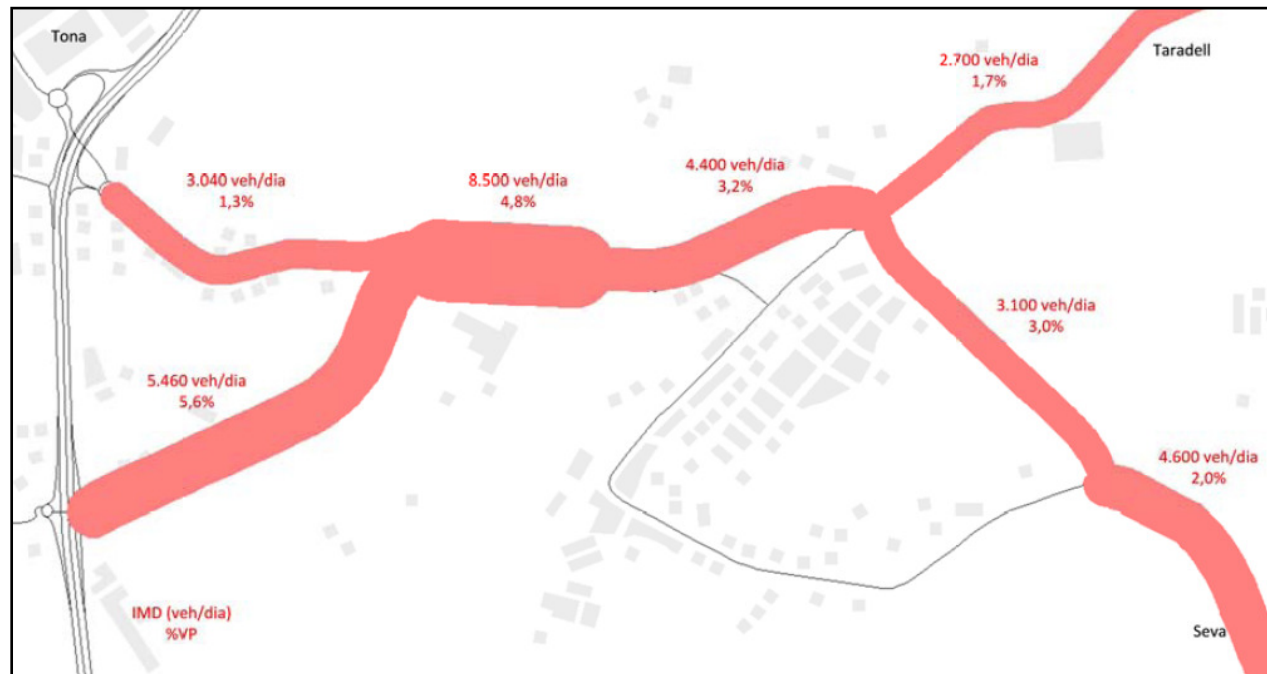


- El moviment més important és el que té origen/destí a St. Miquel de Balenyà des de la C-17 (Tona + Vic + Barcelona): 3.500 v/d
- En segon terme: trajectes de pas per St. Miquel de Balenyà: en primer lloc, l'accés a Seva des de la C-17 (2.700 v/d), i després l'accés a Taradell (1.700 v/d)

## IV Estudi de trànsit

### 2. Alternativa nord

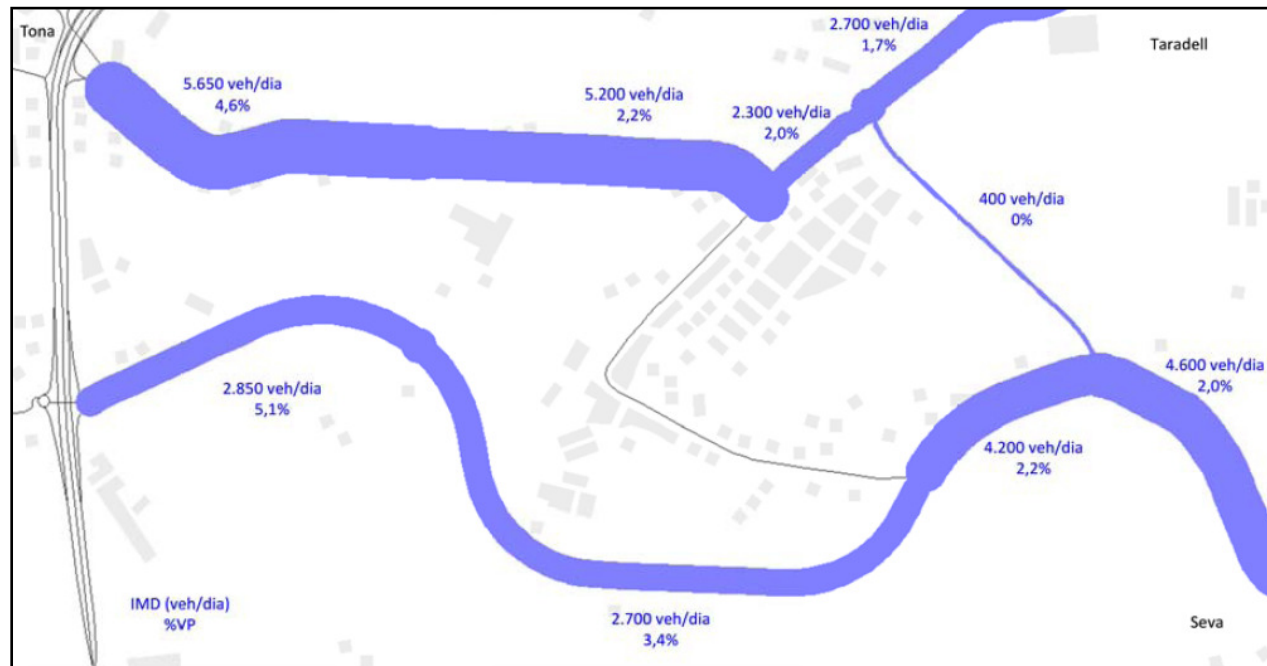
- El nou accés a la C-17 captarà un trànsit de 5.460v/d. La travessera de Serrat d'Aguilar es restringiria a trajectes locals
- El tronc de la variant recolliria una IMD màxima de 8.500 v/d al seu pas pel P.I. l'Avellanet
- El nou pas sobre el ferrocarril captaria un flux de 4.400 v/d.



## IV Estudi de trànsit

### 3. Alternativa sud

- La nova variant captaria un trànsit de 2.700 v/d a l'alçada del nou pas sobre el ferrocarril
- El trànsit per l'actual pont sobre el ferrocarril seria més elevat que el de la variant: 5.200 v/d
- El tram de variant que connecta la ctra. de Seva amb la ctra. de Taradell està infrutilitzada



## V Impacte ambiental

En aquests moments s'està a l'espera de rebre el document d'abast per part de la Secretaria de Medi Ambient i Sostenibilitat, que recollirà les conclusions de l'exposició pública del document previ ambiental, i els requeriments/continguts a tenir en compte en la redacció de l'estudi d'impacte ambiental. El tràmit de consultes inicials es va iniciar el mes de juny d'enguany.

En l'esmentat document, no es detecten potencials impactes ambientals significatius que puguin condicionar alguna de les dues alternatives en estudi.



Foto núm. 1. Vista general de la carretera BV-5303 en la zona del pont sobre la línia del ferrocarril d'entrada al nucli urbà de Sant Miquel de Balenyà.



Foto núm. 2. Vista general del tram inicial del nou traçat, amb el Polígon Industrial l'Avellanet i el nucli urbà de Sant Miquel de Balenyà al fons.

## VI Cost estimat de les obres

L'estimació de pressupost per a l'alternativa sud és de 7,8 M€ (IVA inclòs)

L'estimació de pressupost per a l'alternativa nord és de 6,5 M€ (IVA inclòs)

<b>3: ACTIVITAT</b>		<b>SUD</b>	<b>NORD</b>
01.01.10	TREBALLS PREVIS I DEMOLICIONS	49.465,00	70.796,00
01.01.20	MOVIMENTS DE TERRES	1.511.505,73	842.320,63
01.01.30	AFERMATS	1.684.111,29	1.906.226,52
01.01.40	DRENATGE	765.858,26	566.316,25
01.01.50	ESTRUCTURES	442.638,94	249.782,66
01.01.60	SENYALITZACIÓ I SEGURETAT VIÀRIA	200.255,00	176.742,50
01.01.70	OBRES COMPLEMENTARIES	52.812,16	28.620,13
01.01.75	SERVEIS AFECTATS	320.708,00	291.760,00
01.01.80	PARTIDES ALÇADES	403.775,00	386.400,00
<b>01.01</b>	<b>TOTAL Alternativa PEM</b>	<b>5.431.129,38</b>	<b>4.518.964,69</b>
	PEC	6.463.043,96	5.377.567,98
	<b>PEC amb iva</b>	<b>7.820.283,19</b>	<b>6.506.857,26</b>

## VII Tramitació

1. Redacció Estudi informatiu i Estudi d'impacte ambiental
2. Sotmetre els estudis a informació pública
3. Recepció i estudi d'al·legacions
4. Declaració d'impacte ambiental
5. Aprovació definitiva de l'Estudi informatiu
6. Ordre d'estudi del Projecte constructiu
7. Redacció del Projecte constructiu
8. Licitació de les obres
9. Execució de les obres



**Variant de Sant Miquel  
de Balenyà**  
**Carretera BV-5303, entre  
la C-17 PK 49+500, i la  
BV-5303, PK 7+000**  
**Tram: Balenyà – Seva**

Seva, 11 de desembre de 2013



Generalitat de Catalunya  
**Departament de Territori  
i Sostenibilitat**