Configura un arc que uneix el Prat de Llobregat amb Montgat

El II Cinturó: una via per a completar la urbanització de Barcelona

Pau Nobell
ENGINYER DE CAMINS, CANALS I PORTS

La mobilitat és, dins l'àmbit del transport, una de les característiques que més ha evolucionat en aquest segle. La facilitat de desplaçament dels mitjans de transport i les possibilitats d'intercomunicació i l'abundància d'itineraris que tenen a l'abast els viatgers són alguns dels avantatges de les àrees metropolitanes. Tots els problemes que genera la mobilitat en aquestes àrees han d'estar, però, en connexió amb la resta del planejament, com ara per mitjà d'un Pla integral de transports, on la xarxa arterial es perfila com el traçat d'unió de la xarxa interurbana i la xarxa urbana de la ciutat.

A causa del creixement de la motorització i de la modernització dels transports públics, els plans d'ordenació s'han anat adaptant per tal de facilitar els viatges als ciutadans.

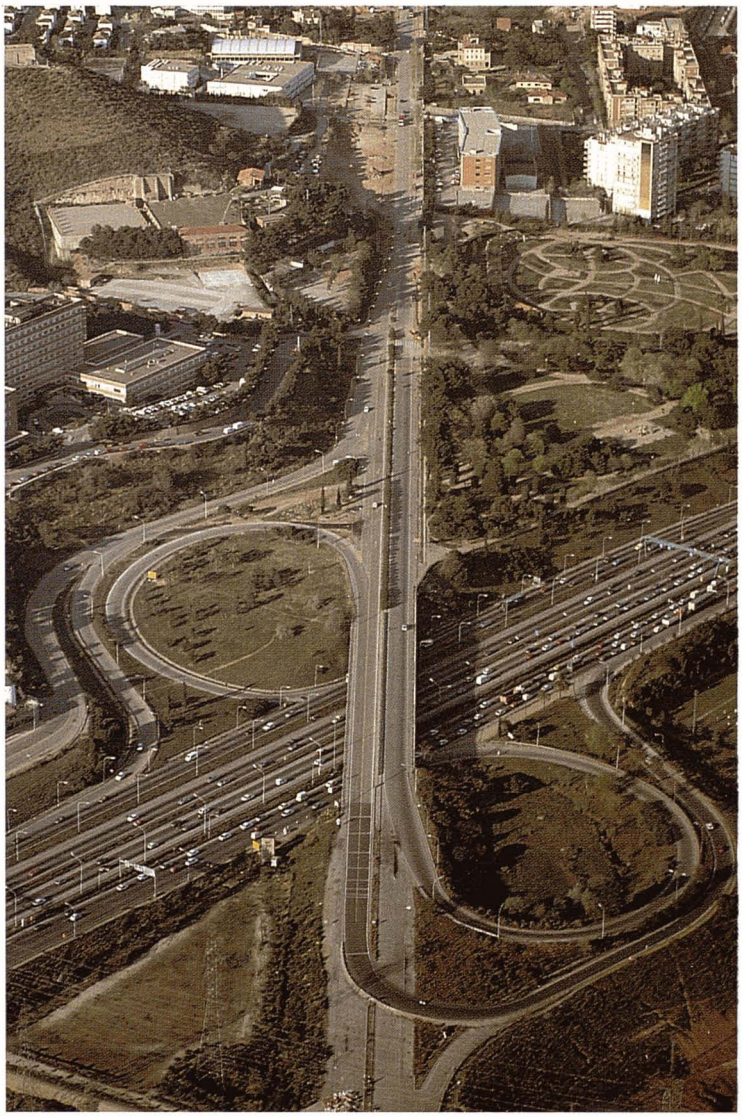
Evolució històrica de l'obra

El primer Pla en el qual va aparèixer el II Cinturó és el Pla Comarcal de 1953. Partia de l'autopista de Castelldefels al seu pas pel riu Llobregat i acabava entre Santa Coloma de Gramenet i Badalona.

L'any 1964 el MOPU va redactar un estudi de trànsit de la xarxa arterial a partir del qual va establir el Pla viari, amb una configuració semblant a la de l'actual pel que fa al II Cinturó.

El Pla director de l'àrea metropolitana de l'any 1966 va recollir també aquesta via, igualment que el Pla general metropolità de l'any 1976. (Vegeu ESPAIS, números 11 i 12, de maig-juny i juliol-agost de 1988, respectivament, l'article "El II Cinturó: una llarga i procellosa història", de José María Milagro).

El Pla de Carreteres de Catalunya projecta la xarxa arterial de Barcelona en l'horitzó de l'any 2000, fixant-hi una xarxa de 215 km d'autopistes urbanes entre les quals es troba el II Cinturó



II Cinturó.
Tram en construcció, del nus de la Diagonal amb la carretera d'Esplugues de Llobregat

Estudis de trànsit

Els estudis de trànsit efectuats entre els anys 1984 i 1986 van demostrar la necessitat que aquesta xarxa es dissenyés com una via segregada respecte al trànsit local, preveient que, a més de les calçades centrals, n'hi hagués unes altres de laterals per a la distribució del trànsit. Segons uns d'aquests estudis de l'any 1986, quan aquesta via sigui

oberta el 1992, el trànsit interior a les xarxes principals de la ciutat disminuirà un 14% respecte al trànsit actual.

Per a l'any 1992 hi ha previst que en el II Cinturó entre el nus de la Trinitat i la Diagonal el volum de trànsit oscil·li entre 100.000 i 120.000 vehicles/dia i en el tram anomenat "Pota Sud" entre 70.000 i 90.000 vehicles/dia.

El II Cinturó, entre el nus de la Trinitat i el nus de la Diagonal, tindrà 1.688 km dels quals actualment són oberts al trànsit 2,30 km entre l'anell Valldaura i el carrer de Juan de Mena.

Principis de disseny

Qualsevol construcció d'una nova via urbana modifica el funcionament de tota la seva àrea. Aquesta modificació afecta tant l'organització dels viatges com l'entorn urbà mateix.

Els efectes que cal tenir en compte són, doncs, els següents:

- Satisfacció de l'usuari.

S'ha avaluat a partir de l'anàlisi de les modificacions dels viatges segons les diferents categories d'usuaris, distingint entre els vehicles pesants i els lleugers, i estudiant específicament l'impacte sobre els transports collectius.

- Efecte sobre el desenvolupament de la ciutat.

Vam estudiar l'efecte en les condicions d'accessibilitat al centre urbà i als centres d'activitat, l'impacte als barris residencials alliberats del trànsit de pas, els equipaments d'interès general, les zones d'esbarjo, etc.

- Integració en l'entorn urbà.

S'han tingut en compte els accessos interromputs, com també la seva reposició i la pertorbació dels serveis públics.

- Influència sobre la circulació i el repartiment entre els diferents modes de transport.

S'ha estudiat la influència de la nova via dins el Pla circulatori de tota l'àrea metropolitana, i s'ha arribat a la conclusió que en el centre disminueix el trànsit de pas



Eugeni Bofill per IMPUSA

Collserola - Avinguda Jordà

(la qual cosa representa una descongestió del 14% en el trànsit urbà de la ciutat), efecte que tindrà transcendència en l'organització futura dels transports públics.

- Impacte ambiental.

S'han fet estudis sobre nivells de soroll i insonorització. Tenint en compte el pas ensorrat d'aquesta via pels barris més poblats, s'aconsegueix minimitzarne els efectes sobre l'entorn.

En els trams en què passa per zones perimetrals de la ciutat s'ha tingut en compte l'afectació a les masses forestals i, en especial, la preservació del parc públic de l'Oreneta i l'entorn del monestir de Pedralbes.

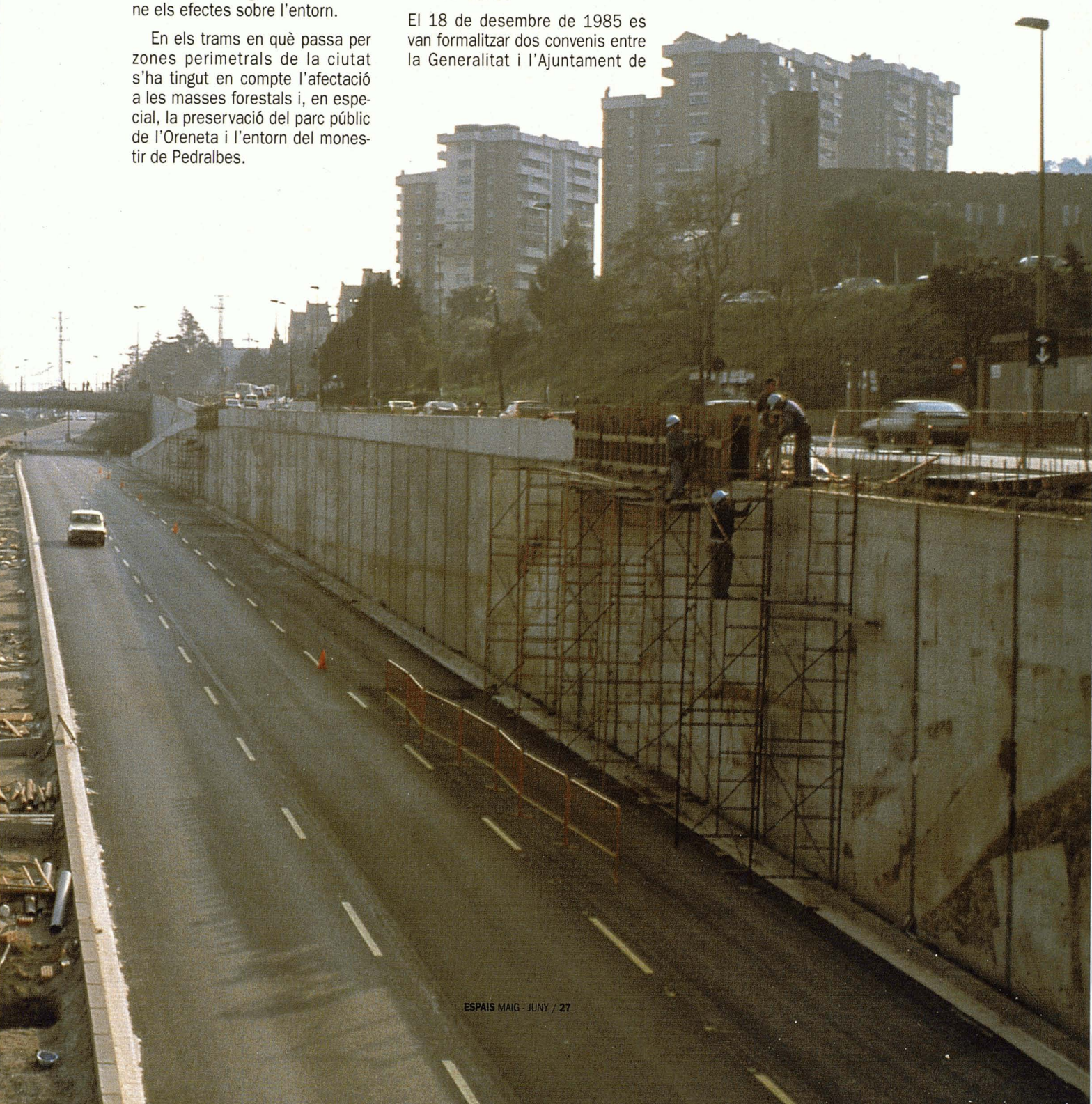
- Seguretat.

S'ha valorat l'efecte beneficiós que aquesta via tindrà en la disminució d'accidents, atès que és una via segregada i amb enllaços a diferent nivell, i que tindrà un efecte molt beneficiós sobre el trànsit de pas.

Convenis per a l'execució de les obres

El 18 de desembre de 1985 es van formalitzar dos convenis entre la Generalitat i l'Ajuntament de Barcelona, l'un per a l'acabament de l'obra entre Montbau i l'Anell de Valldaura i l'altre per a la via d'enllaç entre el I cinturó i el II a través del túnel de la Rovira.

El 30 d'octubre de 1987 es va firmar el conveni entre la Generalitat i l'Ajuntament per a l'execució del tram entre el nus de la Trinitat i l'avinguda Diagonal en el qual s'establia que la Generalitat en pagaria



Els quatre projectes que conformen el traM nus de la Diagonal-Cinturó Litoral

Diagonal-Carretera de Collblanc

El nus de comunicació interrelaciona Barcelona i Esplugues de Llobregat i hi apareixen un seguit de ramals d'enllaç que connecten les vies principals amb la trama urbana, cosa que es fa mitjançant l'aparició de dues rotondes que recullen i distribueixen el trànsit i milloren la viabilitat de la zona.

Falsos enllaços amb la carretera de Collblanc permetran també de connectar amb una zona esportiva de pròxima construcció que se situa més enllà de les pistes universitàries.

Amb aquest projecte es completa també la unió entre el II cinturó i l'autopista de sortida de Barcelona cap a Molins de Rei. Es projecta perquè tingui una secció de tres carrils per banda.

Carretera Collblanc-via de RENFE

El recent Pla especial d'ordenació de comunicacions del 2n cinturó de Ronda, als termes municipals d'Esplugues de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat i Cornellà de Llobregat, ha posat els punts de partida per a aquest projecte.

D'acord amb els objectius del Pla especial de reduir al mínim l'impacte sobre els barris i respectar tant com sigui possible l'ordenament urbanístic vigent, el traçat en planta s'ha fet passar per dins la reserva prevista pel Pla general metropolità. Per aconseguir de fer minvar l'impacte i donar un bon accés als barris de Sant Ildefons, Sant Feliu, el Canyet, Pubilla Cases i Can Clota, s'han reduït els laterals del II Cinturó, reservats pel Pla general metropolità, i, per tant, es disminueix l'afectació d'habitatges, la modificació de l'estructura dels enllaços i es dóna continuïtat als carrers confrontats que substitueixen les calçades laterals.

Es preveu que passi per sota de la carretera de Collblanc (Laureà Miró) i s'ha previst el cobriment d'una zona de 270 m al pas pel barri de Sant Feliu, a l'Hospitalet de Llobregat.

Via de RENFE-Camí del Mig

El tram comença en el límit dels termes municipals de l'Hospitalet de Llobregat i de Cornellà de Llobregat. El tronc passa per sobre la via de ferrocarril, mitjançant un viaducte de 134 m, i continua en terraplè fins a la carretera B-200. A partir d'aquest punt hi ha projectats tres passos superiors per permetre el pas de carrers del Pla especial de la zona industrial de Cornellà de Llobregat. En aquest tram es preveuen entrades i sortides des dels carrers laterals al II Cinturó, que s'han fixat d'acord amb la planificació de les zones adjacents.

Camí del Mig-Cinturó Litoral

On finalitza el projecte de traçat del tram anterior (Via de RENFE-Camí del Mig), s'inicia aquest quart traçat, en el P.K. 2+400 del II cinturó, per a enllaçar-lo amb el cinturó Litoral i connectar els ramals de l'actual enllaç del cinturó del Litoral amb la C-246 (autovia de Castelldefels).

Aquest enllaç ha de permetre en el futur la prolongació del II cinturó cap a l'aeroport del Prat de Llobregat saltant el riu Llobregat, obra que s'ha programat que surti a licitació l'any 1992. En la 1a fase del nus que s'ha d'efectuar abans de l'any 92, s'haurà de garantir el trànsit entre el cinturó Litoral i el II cinturó, ja que les necessitats de trànsit exigeixen que els ramals II cinturó-port i port-II cinturó es facin de la manera més ràpida possible.

El trànsit II cinturó-port es canalitzarà mitjançant un ramal de tipus semidirecte amb un radi de 140 m que és el màxim possible sense afectar unes canonades de gas de difícil trasllat.

les obres i l'Ajuntament s'encarregaria d'expropiar els terrenys i realitzaria les obres de desviament dels serveis existents.

Finalment, es va firmar un conveni el 17-II-89, entre el MOPU, la Generalitat, els consells comarcals del Barcelonès i del Baix Llobregat i l'Ajuntament de Barcelona, per a la realització de la denominada "Pota Sud".

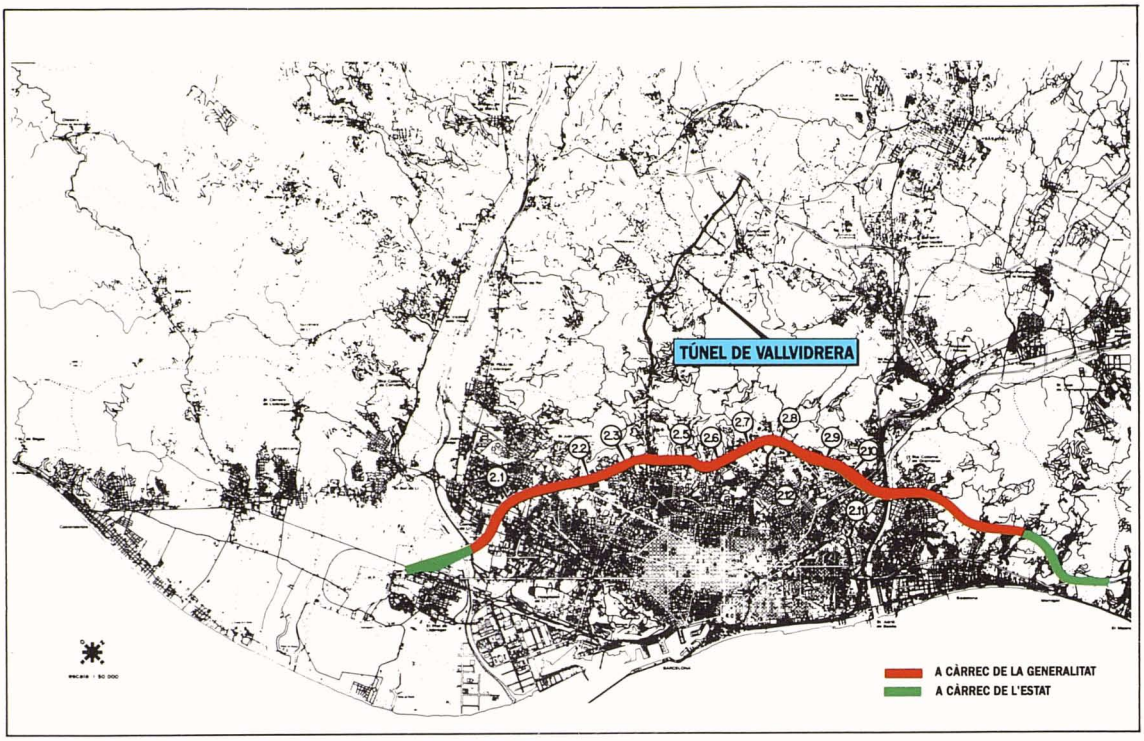
El tram Diagonal-el Prat s'ha subdividit de manera que la Generalitat es fa càrrec, per abans del 1992, des del nus de la Diagonal al cinturó Litoral, amb una longitud de 4,5 km, amb un import d'obra de 9.500 milions de pessetes dels quals l'Estat hi aporta 1.500. El tram des del nus del cinturó Litoral al Prat de Llobregat es construirà després del 1992 a càrrec de l'Estat amb un import estimat de 6.500 milions de pessetes. Les expropiacions i els serveis afectats els gestionaran els consells comarcals, però seran finançades per l'Estat i la Generalitat amb 3.600 milions de pessetes pagats a parts iguals.

L'Estat projecta i construeix, també per abans del 1992, el tram nus de la Trinitat-Montgat.

Les obres

Aquesta via, amb una longitud de 27 km, configura un arc que uneix el Prat de Llobregat amb Montgat, connectant l'autovia de Castelldefels per l'un costat i l'A-2 per l'altre. A la zona entre l'avinguda Diagonal i el nus de la Trinitat es troben ja en execució tots els trams a excepció del nus de la Trinitat. Aquest cinturó s'ha projectat perquè tingui tres carrils en cada sentit, separats per una mitjana. Una bona part del traçat passa ensorrat i, en alguns trams es preveu cobrir-lo, a fi de poder ampliar els equipaments del barri o per preservar l'entorn dels efectes de la via.

Els dos punts de trànsit conflictius, el nus de la Trinitat i l'enllaç entre el II cinturó i l'accés al túnel de Vallvidrera han estat objecte d'estudis detallats amb la finalitat de conjugar l'impacte sobre el medi ambient amb les necessitats del trànsit. Aquestes obres han estat la causa d'un conveni entre la Generalitat i l'Ajuntament, pel qual la Generalitat aporta 20.800 milions de pessetes mentre que el pagament de les expropiacions i els serveis afectats, per un valor de 8.000 milions de pessetes, queden a càrrec de l'Ajuntament de Barcelona.



Nou trams

Aquestes obres han d'haver-se finalitzat l'any 1991, per la qual cosa el projecte s'ha dividit en nou trams. Prèviament als projectes constructius, es van realitzar els projectes de traçat, cosa que va permetre que l'Ajuntament de Barcelona avancés les expropiacions i comencés a retirar els serveis afectats.

En l'últim conveni es va acordar, amb l'objectiu de fer-ho abans dels Jocs Olímpics, completar les actuacions iniciades en el tram de "Pota Sud" entre el nus de la Diagonal i el cinturó Litoral dividint-lo en quatre projectes. Els tres primers projectes i les obres respectives serien a càrrec de la Generalitat i el quart el redactaria la Generalitat perquè el construís el MOPU.

Per accelerar-ne els tràmits es van avançar els projectes de traçat que ja es trobaven redactats i es practicà la informació pública que acabava el 24 d'abril. En aquests projectes s'ha inclòs un estudi d'impacte ambiental que ha detectat les possibles afeccions a l'entorn i proposa les correccions que cal fer-hi. Amb aquest projecte de traçat es van iniciar les expropiacions i els desviaments de serveis.

Al *juny hi haurà acabats els projectes constructius* i se n'iniciaran els tràmits de contractació a fi que les obres s'hagin finalitzat abans dels Jocs Olímpics.

P.N. □

TRAMS D'OBRES, IMPORTS I DATES D'ACABAMENT

NUS DE LA DIAGONAL-NUS DE LA TRINITAT

Tram	Adjudicatari	Pressupost en PTA	Acabament Obres
Av. Diagonal-Av. de Pearson	DRAGADOS	2.542,1	9/1991
Av. de Pearson-Can Caralleu	COMSA	3.790,8	12/1991
C. Caralleu-C. d'Iradier	ENTRECANALES-SALA AMAT	2.691,6	12/1991
C. d'Iradier-C. de Collserola	OCISA	2.313,4	9/1991
C. de Collserola-Av. del Jordà	FOCSA	2.480,9	9/1991
Av. del Jordà-C. de Juan de Mena	AGROMAN	560,4	9/1990
C. de Juan de Mena-Valldaura	–	–	construït
Anell de Valldaura-Via Júlia	COMSA	2.380,6	9/1990
Via Júlia-Av. Meridiana	FOCSA	1.874,8	9/1990
Nus de la Trinitat (part Generalitat)		2.300	3/1992
TOTAL		20.934,6	

NUS DE LA DIAGONAL-NUS DEL CINTURÓ LITORAL "POTA SUD"

Tram	Adjudicatari	Pressupost en PTA	Acabament Obres
Av. Diagonal-C. de Collblanc	–	1.690.000.000	5/1992
C. de Collblanc-Via de RENFE	–	3.821.724.225	5/1992
Via de RENFE-Camí del Mig	–	2.669.945.573	5/1992
Camí del Mig-Enllaç Cinturó Litoral	–	1.694.896.366	5/1992
TOTAL		9.876.566.164	