

ACABA EL DESDOBLAMENT DE L'EIX BARCELONA–VIC

El desdoblament de la carretera N-152 de Barcelona a Vic va quedar completat el mes d'octubre passat amb l'entrada en servei del tram entre Mollet del Vallès i Parets del Vallès, d'1,96 km. L'obra, que ha comportat l'ampliació de la calçada i la construcció d'enllaços amb Parets del Vallès i amb els polígons industrials de la zona, va ser inaugurada pel president de la Generalitat, Jordi Pujol, i pel conseller Artur Mas. El mateix dia va entrar en servei la variant de la Cúbia, entre Vic i Ripoll.

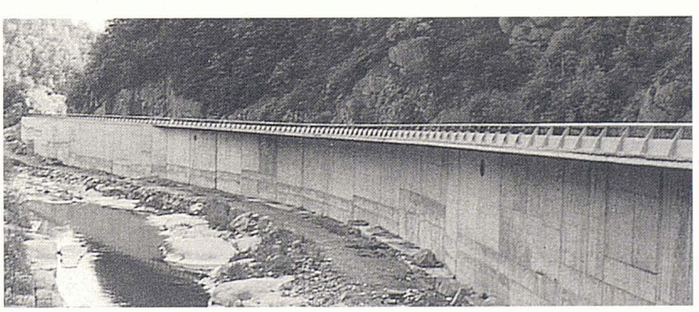
L'eix Barcelona-Vic-Ripoll va ser un dels objectius prioritaris d'actuació de la Generalitat atès que representa un enllaç directe entre les comarques interiors del Ripollès i d'Osona amb el Vallès i el mar. Al tram de Barcelona a Vic, amb una intensitat d'uns 25.000 vehicles diaris, es va optar per construir-hi una via desdoblada; al tram Vic-Ripoll, que té una intensitat de trànsit menor, es va optar per una carretera de dos carrils amb característiques de xarxa bàsica que permeti una circulació còmoda i un nivell de servei adequat al trànsit que hi circula (formació de tercers carrils per a vehicles lents, construcció de variants de les poblacions, construcció de túnels a les zones d'orografia complexa, etc.). Les inversions realitzades en aquest eix sumen més de 28.000 MPTA, incloent-hi les obres pròpiament dites, les expropiacions i els treballs de serveis.

El desdoblament als termes municipals de Mollet del Vallès i Parets del Vallès es va construir mantenint les característiques generals de l'eix. La plataforma és formada per dues calçades, amb dos carrils de 3,50 m cadascuna, separades per una mitjana de 2,50 m. Als trams amb tercer carril s'ha col·locat a la mitjana una barrera de seguretat rígida de 0,60 m. La velocitat específica de la carretera és de 80 km/h, d'acord amb el Pla general de carreteres. El radi mínim en planta és de 500 m i el pendent màxim de 3,78%.

El desdoblament d'aquest tram va obligar a construir un pas soterrat per salvar la via del ferrocarril i un nou viaducte sobre el riu Tenes. A més, per tancar la xarxa de vials de servei que connecten amb les dues poblacions i amb els polígons industrials, es van construir un pas elevat sobre la carretera N-152 i dos viaductes sobre el riu Tenes. Finalment, es va canalitzar el riu Mogent entre els ponts del Tenes nord i del Tenes sud, amb una longitud de 1.000 m. Com a totes les obres públiques s'ha mirat de reduir l'impacte ambiental, recuperant terra vegetal (11.000 m3) per sembrar els talussos i plantant arbres (3.300 unitats) d'espècies autòctones. El pressupost destinat a reduir l'impacte fou de 66 MPTA.

En el cas de la variant de la Cúbia, situada en una zona més sensible des del punt de vista ambiental, es van destinar 136 MPTA a mesures correctores de l'impacte, el 18 % del total invertit. S'hi van utilitzar 2.500 m3 de terra vegetal, s'hi van fer hidrosembres sobre 6.000 m2 i s'hi van plantar 3.000 arbres i arbustos. En la inauguració de la variant, el conseller Mas, al·ludint al moviment ciutadà que els anys vuitanta va insistir perquè es fessin les obres, va afirmar que el condicionament i la millora del traçat de la carretera Vic-Ripoll havia estat un exemple de la col·laboració entre la gent de la comarca i la Generalitat.pressupostats en 2.407 MPTA.





La variant de la Cúbia inclou dos viaductes de 108 i 102 m de llargada, respectivament, i un túnel de 100 m. Així, la calçada passa sobre elements estructurals en una part important del trajecte per tal de reduir l'impacte mediambiental