

Finalizado el tramo Martorell - Cinturón Litoral de la autovía del Baix Llobregat

POR LA REDACCIÓN



Cinco de los enlaces tienen forma de diamante con glorieta elevada.

La autovía del Baix Llobregat discurre por el valle del río del mismo nombre y se configura como una variante a la N-II, conectan-

do la autovía Lleida - Barcelona (a la altura de Martorell) con el enlace entre la A-2 y el Cinturón Litoral en Barcelona.

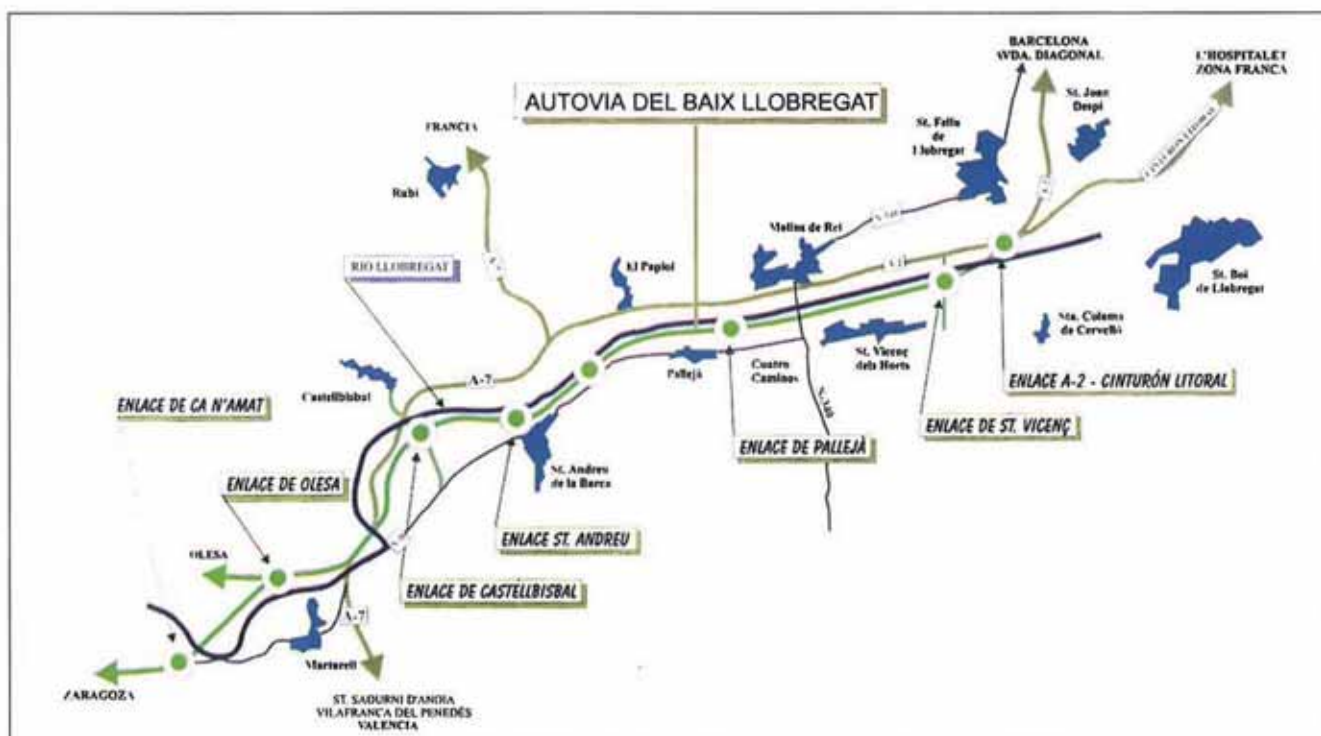
Con esta inauguración se con-

sigue dotar de un nuevo acceso a Barcelona y a las nuevas infraestructuras que se están construyendo dentro del Plan del Delta del río Llobregat, a la vez que que descarga de tráfico la N-II, que se convierte en una vía de tráfico interurbano entre las poblaciones de la margen derecha del río (Martorell, Sant Andreu de la Barca, Pallegá, y Sant Vicenç dels Horts) y de acceso a las poblaciones situadas en la margen izquierda como Castellbisbal, Molins de Rei y Sant Feliu de Llobregat.

El tramo, de 20,3 km de longitud, ha supuesto una inversión de 25 827 699 747 pts y discurre en su mayor parte por la margen derecha del río Llobregat, actuando en algunos puntos como mota de su encauzamiento. El trazado ha tenido en cuenta el cumplimiento de una serie de exigencias, como la disminución al máximo de la ocupación del territorio, compatibilizándolo con la avenidas del río y de las rieras, homogeneizando los enlaces y minimizando el impacto ambiental.

Sección tipo

Se compone de dos calzadas independientes de tres carriles de



Esquema de situación de la autovía del Baix Llobregat.

3,5 m de anchura por sentido de circulación con arcenes exteriores de 2,5 m e interiores de 1 m, salvo, entre otros, en el tramo entre el enlace de San Vicenç dels Horts y el de la A-2 con el Cinturón Litoral, en el que la sección se amplía a cuatro carriles por calzada con el fin de adaptarse a la futura ampliación del propio Cinturón Litoral.

Enlaces y estructuras

A lo largo del tramo se han construido un total de siete enlaces: cinco centrales en forma de diamante con glorieta elevada (Olesa, Castellbisbal, Sant Andreu de la Barca, Pallejà y San Vicenç dels Horts), diseñados para una Intesidad Media Diaria de 30 000 vehículos; y dos extremos (Can' Amat y el de conexión con la A-2 y el Cinturón Litoral) habituales de unión con tramos de autovía existentes.

En cuanto a las estructuras, se han diseñado un total de 56 de diferentes tipologías: 7 viaductos de sección mixta y tablero continuo para los cruces con el río Llobregat; 10 pasos

superiores de sección mixta para la realización de cinco enlaces con la tipología antes reseñada; y dos túneles ligados a las variantes de la N-II y de los Fe-

Ficha técnica

Titular: Ministerio de Fomento. Demarcación de Carreteras del Estado en Catalunya.

Director de las obras: D. Jesús Vidal, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Gerente UTE: D. Pablo Díez Vila-San Juan, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Empresa constructora: UTE Baix Llobregat (Dragados y FCC).

Asistencia técnica: GPO, Ingeniería S.A.

rocarrils de la Generalitat de Catalunya en la zona del Roc de l'Adroc. El primero de 231 m de longitud y el segundo de 311 m.

Acondicionamiento hidráulico del río Llobregat

Dado que la autovía discurre en gran parte en paralela al río Llobregat, la coordinación entre ambos elementos fue necesaria. Para ello, la construcción de la autovía debía tener en cuenta el acondicionamiento hidráulico del propio río, lo que ocasionó una serie de actuaciones en su cauce, recuperando la pendiente natural del río y permitiendo el desagüe de la avenida de diseño, con una clara reducción de los niveles de inundación en dicha situación. Entre otras medidas adoptadas, se derribaron las presas de Sedó, de Capdevila y del Canal de la Margen Derecha, y se protegieron con escollera los taludes del acondicionamiento hidráulico.

Tratamiento ambiental

Otro de los factores que hay que destacar en esta obra ha sido la realización de plantaciones de

Unidades más importantes

Movimientos de tierras:

Desbroce	650 000	m ²
Excavación	6 200 000	m ³
Terraplén	7 500 000	m ³

Mezclas bituminosas:

Subbase	520 000	m ³
G-25	420 000	t
PA-12	60 000	t
S-20	198 000	t

Estructuras, túneles y muros:

Acero estruct.	13 200 000	kg
Acero pretens.	91 300	kg
Acero AEH-500	14 500 000	kg



Viaductos del Llobregat.

ejemplares autóctonos y de diversas especies en los taludes de la autovía para una adecuada restauración ambiental y paisajística. Además, y en paralelo a las actuaciones de tipo hidráulico, se han realizado otras actuaciones

como la revegetación de las márgenes y la regeneración del tramo presa de Sedó - presa de Capdevilla, creándose una lámina permanente de agua que potenciará la recolonización de la zona por especies animales y la implantación de sistemas de recarga artificial del acuífero del río. Así mismo, y con la necesaria coordina-

ción con otros organismos, se han realizado trabajos de prospección arqueológica en las inmediaciones del Pont del Diable.

En conjunto, se han hidrosembrado 250 000 m² y se han plantado un total de 205 000 unidades de plantas y árboles, habiéndose sembrado manualmente más de 1 200 000 m². ■



C/. Industria, s/n
Póligono Industrial Conde de Sert
Teléfono 937 721 339
Fax 937 721 910
08755 CASTELLBISBAL (Barcelona)
www.givasa.com

SEÑALIZACIONES Y BALIZAMIENTOS VIALES

GIVASA. S.A. HA COLABORADO EN LA OBRA AUTOVÍA DEL BAIX LLOBREGAT, TRAMO MARTORELL-CINTURÓN DEL LITORAL, EN:

- BARRERA RÍGIDA DE HORMIGÓN TIPO NEW-JERSEY.
- CUNETAS, BORDILLO Y CAZ DE HORMIGÓN.
- SEÑALIZACIÓN VERTICAL.
- BARRERA SEMIRRÍGIDA DE SEGURIDAD.
- BARANDILLAS METÁLICAS DE SEGURIDAD.