

Abiertos al tráfico los tramos 6 y 7 y parcialmente el 8 del Cinturón Litoral de Barcelona



Tramo 6. Cinturón Litoral entre c/ Bilbao - c/ Josep Pla.

EL Cinturón del Litoral, concebido y diseñado sobretodo no sólo desde la perspectiva funcionalista de una vía urbana rápida y descongestionadora sino desde una perspectiva urbanística y territorial como elemento vertebrador de ese territorio, ha representado uno de los más claros ejemplos de la progresiva ampliación del ámbito de actuación. En junio de 1988 fue encomendada a Vila Olímpica, S.A. el proyecto, dirección y gestión de las obras del tramo 5 (Vila Olímpica) del Cinturón, en julio de 1989 del tramo 6 (Poblenou) y con la creación de la Sociedad holding Barcelona Holding Olímpica, S.A. (HOLSA), y la integración de VOSA en la misma, se amplió el encargo al tramo 7 (Sant Adrià 1) en febrero de 1990 y el tramo 8 (Sant Adrià 2) en enero de 1991. Los tramos del Cinturón del Litoral cuya gestión se ha encomendado a Vila Olímpica, S.A. son pues los que figuran en el cuadro anejo nº 1.

La longitud total del Cinturón del Litoral a construir en base a los convenios de 1987 es de 12 km y su financiación corresponde al MOPU,

en cuanto a la obra civil, y a HOLSA (en Barcelona) o la Mancomunidad Metropolitana de Municipios (en Sant Adrià de Besós) en cuanto a la obtención de suelo (expropiaciones) y coste de los traslados de servicios. Estos acuerdos sobre la financiación se establecieron en los mencionados convenios MOPU/Ayuntamiento de Barcelona de 30-10-87 y 29-07-90 y MOPU/CMB de 30-10-87.

Las dificultades técnicas

Las principales dificultades técnicas para la ejecución de este con-

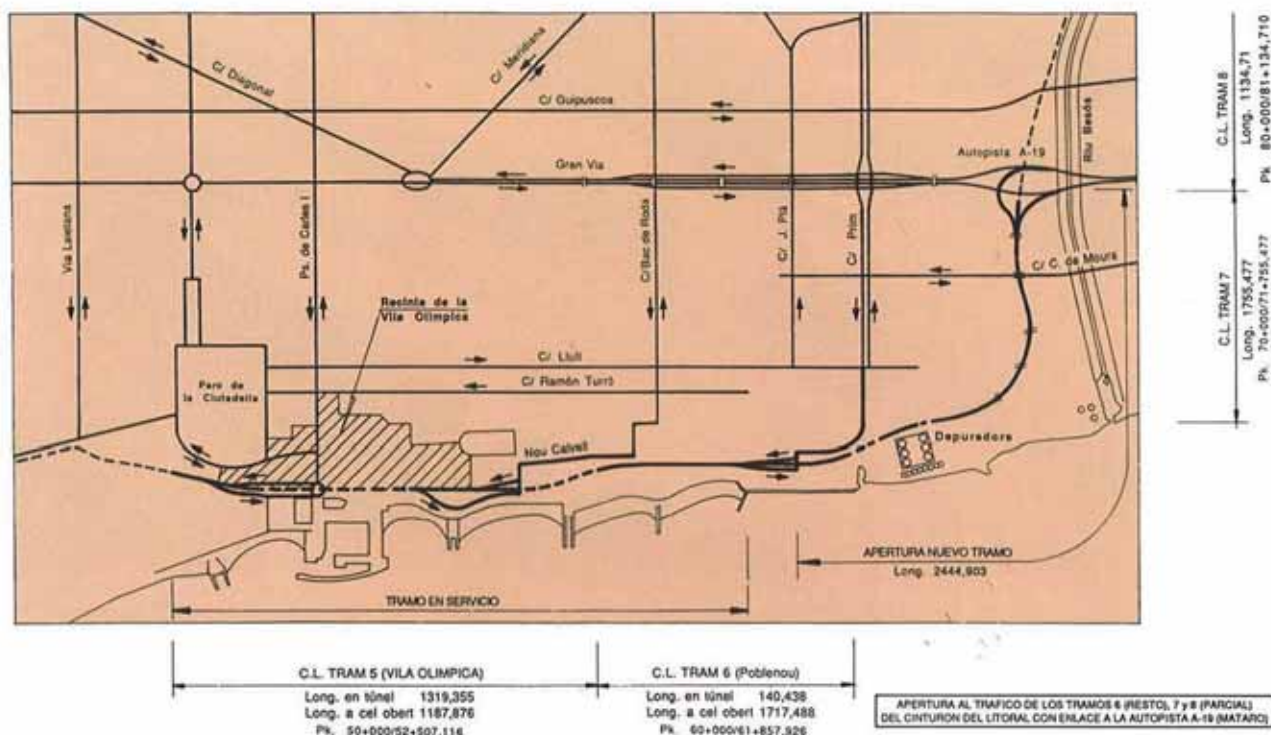
junto de obras (tramos 5 a 8) han sido las características del subsuelo, que en la mayor parte del recorrido ha sido objeto de extracciones de arenas y sustitución por escombros. Esto ha obligado a realizar saneos del terreno y/o precargar el mismo en algunos sectores y a construir cimentaciones profundas en otros (estructuras y túneles). Por otro lado también cabe destacar la dificultad derivada de construcción de los túneles parcialmente bajo el nivel freático y las dificultades de impermeabilización y drenaje que ello ha conllevado.

CUADRO Nº 1

SECTORES FRENTE MARITIMO Y LITORAL BESOS

Dirección y Gestión: Vila Olímpica, S.A.

TRAMO	Longitudes en m			Inversión en Mpts			Inicio	Final
	En túnel	A cielo abierto	total	MOPU	HOLSA	MMM		
5. Vila Olímpica	1.319,30	1.187,70	2.507,00	6.278	1.272	-	Mediterrània	Bilbao
6. Poblenou	140,40	1.717,50	1.857,90	4.023	609	-	Bilbao	St. R. Penyafor
7. Sant Adrià 1	-	1.755,50	1.755,50	4.060	114	506	St. R. Penyafor	A-19
8. Sant Adrià 2	-	1.134,00	1.134,00	3.518	30	490	A-19	Pereda
TOTAL	1.459,70	5.794,70	7.254,40	17.879,00	2.025,00	996,00		



“**E**l margen derecho del río Besós (barrio La Catalana) en término de Sant Adrià pasará de ser una zona aislada e inundable, cercada por dos líneas de ferrocarril y el río, a ser una zona bien comunicada, urbanizada y equipada.”

A estas dificultades técnicas hay que sumar las logísticas y de gestión derivadas de la superposición parcial con el ramal ferroviario de Marina (inicio del tramo Vila Olímpica), las afecciones al tráfico en la Avenida Icaria, Autopista de Mataró y calle Guipúzcoa y la multiplicidad de servicios a desviar, especialmente en los nudos con estas vías básicas.

Características del diseño viario del Cinturón Litoral

Los distintos tramos del Cinturón del Litoral adaptan su diseño a las características cambiantes de su entorno urbano con la finalidad de conseguir una óptima inserción urbana



Conexión Cinturón Litoral tramo 6 y 7 c/ Josep Pla - c/ Lluís.

y potenciar el indudable papel estructurante del mismo. Distinguimos siempre entre las calzadas segrega-

das (vías rápidas, especializadas en tráfico local y sin semáforos) y calzadas laterales semaforizadas.

Por este motivo se pasó de la sección tipo con calzadas segregadas (2 carriles por sentido) más calzadas laterales semaforizadas (3 carriles por sentido) de los tramos Vila Olímpica y Poblenou a una sección tipo en el término municipal de Sant Adrià en que desaparecen estas calzadas laterales mientras se aumenta la capacidad de las calzadas segregadas (3 carriles por sentido).

El tramo 7 (sant Adrià I) del Cinturón Litoral

Con este tramo se conectará viariamente el término municipal de Sant Adrià con el anillo viario a través de las calles Sant Raimon de Penyafort y Cristofol de Moura, y a través de él con la red de Autopistas. Por otro lado se asegurará permeabilidad y conectividad del Cinturón con la red viaria local con 5 nuevos pasos inferiores para las calles: Albaracín, Lluís, Ramon y Cajal, Cristofol de Moura y el nuevo vial de conexión del barrio de La Catalana con St. Raimon de Penyafort y se crean dos nuevos pasos inferiores bajo el ferrocarril posibilitando la supresión de un paso a nivel ferroviario.

Finalmente se restituirá la vialidad local afectada (carretera de La Catalana) y se dotará al municipio de una importante vialidad local complementaria y se urbanizará el borde derecho del río.



En definitiva el margen derecho del río Besós (barrio La Catalana) en término de Sant Adrià pasará de ser una zona aislada e inundable, cercada por dos líneas de ferrocarril y el río, a ser una zona bien comunicada, urbanizada y equipada.

El desarrollo de las obras

Las obras del tramo 7 se plantearon en dos etapas para optimizar al máximo la dificultad de ejecución de las mismas.

1ª etapa: Consistió en la construcción del paso a distinto nivel del Cinturón con el Ramal Besós del ferrocarril antes de que las circulaciones del ramal Marina se desviaran por ese ramal. Así fue posible construir el paso elevado del Cinturón sin afectar gravemente a los accesos ferroviarios a Barcelona. Las obras se desarrollaron entre julio de 1988 y marzo de 1989. Las circulaciones ferroviarias de las costas se desviaron por el ramal Marina el 29 de mayo de 1989.

2ª etapa: Es la etapa actualmente en curso. Se inició en julio de 1990 una vez culminado el proceso expropiatorio por la Mancomunidad Metropolitana de Municipios estando previsto el final de obra parcial del tronco calzadas segregadas para el 15 de junio de 1991 (1 carril por sentido). Se ha producido pues un avance de dos meses en la ejecución de las obras correspondiente a la conexión con la Autopista de Mataró. La Vialidad local y sus conexiones se ejecutarán a continuación sin interrupción.

La utilidad de la obra parcial de conexión con la Autopista de Mataró

Utilidad de la obra parcial de conexión con la Autopista de Mataró



Conexión Cinturón Litoral tramo 7 c/ Lluís Companys - Conexión A-19.

Tramo 7. Cinturón Litoral. Salida incineradora.

La utilidad de la conexión con la Autopista de Mataró (A-19) es obvia: da una salida de calidad a todos los tramos del Frente Marítimo del Cinturón (6 km), diversifica los accesos a Barcelona desde la Autopista de Mataró y posibilita la conexión de ésta con el Baix Llobregat mediante el Cinturón Litoral evitando el paso por la Gran Vía.

Para cuantificar esta importancia basta tener presente el nivel de tráfico medido en los tramos actualmente en servicio. Las intensidades medias de tráfico registradas son de más de 20000 vehículos/día. Este volumen de tráfico, nada despreciable, se caracteriza por el predominio del camionaje. Por este motivo desciende en verano y los fines de semana y alcanza, en días laborables, 25000 vehículos/día. En base a las simulaciones realizadas por el Área de Transporte y Circulación del Ayuntamiento de Barcelona es previsible que la conexión con la A-19 incremente estas intensidades y reduzca las de la trama urbana situada en el área de influencia de los tramos en servicio (Poblenou).

Empresas constructoras:

- Tramo 5 (Vila Olímpica):	Sector A	CUBIERTAS Y MZOV
	Sector B	OCISA
	Instalaciones	CAMUNSA
- Tramo 6 (Poblenou):	UTE CINTURO POBLENOU	OCISA
		ENTRECANALES
- Tramo 7 (Sant Adrià 1):	UTE FERROVIAL-LAIN	