CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

direcció de serveis d'urbanisme

PLA ESPECIAL VIARI DEL II CINTURÓ de Ronda de Barcelona

EN EL TRAM RIU BESÓS - AUTOPISTA A - 19

MEMÒRIA, NORMES URBANÍSTIQUES I ESTUDI ECONÒMIC

TEXT REFOS que incorpora les esmenes de l'Acord del Consell Metropolità de 7 de Maig de 1987

JUNY 87

CORPORACIÓ
METROPOLITANA
DE BARCELONA

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

PLA ESPECIAL VIARI DEL II CINTURÓ DE RONDA DE BARCELONA TRAM RIO BESOS -AUTOPISTA A-19.

MEMORIA

TEX REFÓS SET. 87.

CMB
CARRER 62 NÚM 420 SECTOR A, ZONA FRANCA. 08004 BARCELONA
TEL. (93) 336 61 61 - TÉLEX 53276 CMBC E

CORPORACIÓ METROPOLITANA BARCELONA

Aprovat definitivament pel Consell Metropolità en sessió de amb les observacions expressades en la notificació de acord aprovatori a l'Ajuntament. Acord publicat en el B.O.P. num. , de data . Exemplar esmenat d'acord amb les observacions. Acord de en sessió de data publicat en el B.O.P. num. de data
EL SECRETARI GENERAL,

PLA ESPECIAL VIARI DEL II CINTURÓ DE RONDA DE BARCELONA. TRAM RIO BESOS - AUTOPISTA A-19.

MEMORIA

1. Antecedents.

La concepció del II Cinturó de Barcelona amb caràcter de cintura metropolitana o supra-municipal no figurava en el primer Pla Comarcal de 1.953.

No obstant, la constant presència d'un anell circulatori a peu de muntanyes i a tot l'ample del modern terme municipal de Barcelona, ja des del Pla de Jaussely, era quelcom que demanava una continuitat cap al Maresme de la mateixa manera que l'esmentat Pla 53 l'assenyalava cap al sud fins a la Gran Via.

Obviament, doncs, el Pla de 1974-76, avui vigent va ser el primer en incloure el tram Nord del II Cinturó en el seu programa viari; però així com en el terme municipal de Barcelona havien proliferat en els darrer anys els avant-projectes i projectes de traçats per tramades parcials, en canvi la prolongació Nord es mantenia pràcticament inèdita si hom exceptúa la calçada lateral de llevant recentment construïda en el sector de Pomar de Badalona.

Amb això no volem pas dir que s'ignorés el II Cinturó.

Al llarg de tot el seu traçat, les reserves de sòl es mantenien i s'han mantingut fidelment incòlumes de qualsevol construcció que pogués condicionar-lo, de tal manera que en l'estudi que hem realitzat només són sis petites edificacions unifamiliars aïllades les que en resulten afectades (cinc a Tiana i una a Montgat), que ja ho estaven al P.G.M.

2. Caràcter i objectius.

La Corporació Metropolitana de Barcelona amb data de 1er. d'octubre de 1.985 contractà "la redacció de l'avant-projecte d'ordenació urbana del 20n. Cinturó i del seu entorn (Rondes de Dalt) en el tam Nord (de Montgat a Barcelona)" amb caràcter de "Pla Especial d'Ordenació viària Estudi Informatiu". Així és com literalment pot llegir-se el punt I dels Antecedents del Contracte base en l'acord de la Comissió Permanent de la C.M.B. d'onze de juliol de 1.985.

Avant-projecte d'ordenació urbana del vial i del seu entorn és també la titulació que porta un estudi homòleg referit al tram Meridiana-Diagonal i tramitat a iniciativa de l'Ajuntament de Barcelona.

La Corporació, no obstant, s'inclinà per la figura del Pla Especial emparada directament pels arts. 17.2 i 20 de la

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

Llei del Sòl. Però també fent referència a la Llei de Carreteres s'hi esmenta el títol d'Estudi Informatiu amb el qual la Llei configura els estudis previs que, com el present, han de passar a informació pública.

L'exposició de motius que acabem de fer justifica doncs la titulació de l'estudi com a Pla Especial viari i d'ordenació urbana, subtitulat però també com a Estudi Informatiu.

Per tant, el seu caràcter participa del d'un Pla Especial del Cinturó i del seu entorn, preocupat doncs no solament per la traça viària-definida fins allà on hom pot arribar amb la base cartogràfica rebuda sino també del fregadís de la traça amb els fragments urbans i no urbanitzables que travessa, donant sentit a les fatxades urbanes o paisagístiques que genera, situant i dissenyant les portes d'accés -els enllaços o nusos- en funció de l'estructura de la Ciutat a la qual pertanyen, i, anàlogament establint i donant forma a les vies urbanes desdoblades del Cinturó que l'acompanyen en la major part del seu traçat.

No està explícitament dit però sí implícitament que la vialitat troncal del II Cinturó que en el present estudi hom aborda és la pròpia d'una autopista segregada, perquè el II Cinturó de Barcelona-metropoli és abans que cap altra cosa un element funcional de connectivitat. Reconeixem i no cal amagar-se'n que les exigències funcionals no són objetivament neutres sinó que depenen directíssimament del previ planejament. En el nostre cas el plantejament ha estat fet a partir de l'aspirada harmonia dels valors urbans i per això s'anomena Pla Especial d'ordenació urbana. Són valors urbans la coexistència de comunitat i privacitat, la compatibilitat dels serveis i dels símbols ciutadans, i sobre tot l'harmonització del "dret a la ciutat" que és patrimoni de totes les classes socials, amb el reconeixement del dret de les majories a un model d'ús no abusiu del patrimoni comú.

A partir d'aquí es pretén discutir traçat, enllaços, grau d'urbanitat, molèsties i eficàcia dels serveis: però seria imperdonable desatendre la funció connectiva. La hipòtesi de demandes de trànsit per a 1995 en la longitud no inclosa a la prognosi de la Sub-Comissió d'Estudis de Trafic per a la Xarxa Arterial de Barcelona i Comarca, o sia al Nord del Besòs, ha estat facilitada pel Servei de Vialitat i Transports de la Corporació. Les dades rebudes estableixen intensitats mitjanes diàries en 30 i 40.000 vehicles de tota mena a l'any horitzó. Això justifica doncs, l'adopció d'una secció transversal uniforme de quatre carrils troncals que el Pla Especial assumeix i proposa, en àmplia consonància amb la prognosi de trànsit esmentada, (V. Memòria tècnica).

3. Mètode.

CMB
CARRER 62 NÚM 420 SECTOR A, ZONA FRANCA 08004 BARCELONA
TEL. (93) 336 61 61 - TÈLEX 53276 CMBC E

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

La base topogràfica utilitzable ha estat, en la majoria dels més de deu quilometres traçats, el plànol a escala 1/2.000 de la Corporació.No obstant, tant sobre una part de terme municipal de Sta. Coloma (Avda. Pallaresa) com en el sector contigu al Pla Parcial de Batlloria-Montigalà hom ha pogut disposar de plànols a escala 1:500 per tal de comprobar les determinacions del traçat en el sectors que tenen més complexitat degut a les seves característiques urbanes.- Amb l'ajut de la cartografia i del fotoplànol de 1984 l'estudi ha anat avançant alhora sobre les bases legals (Pla General Metropolità i Plans parcials o de reforma interior que afecten l'entorn) i sobre la realitat del territori. Per la primera constatació han estat de gran utilitat les consultes a l'Arxiu del Servei d'Urbanisme de la Corporació, ampliant amb els planejaments en curs de realització facilitats pels Ajuntaments.

Pel que fa a la realitat física, un primer grau de participació ha estat i és la constant "lectura" del territori, amb freqüents "re-lectures" de les qüestions puntuals a resoldre. Com és obvi, cal entendre l'acció de lectura en sentit ampli, no limitada a la forma del territori sinó també a la interpretació dels testimonis afectats.

Les propostes elaborades han estat progressivament exposades i discutides als locals de la Corporació amb els tècnics d'aquest organisme però també amb els dels quatre Ajuntaments afectats, és a dir, els de Sta. Coloma, Badalona, Tiana i Montgat. Els resultats acordats en el decurs d'aquestes sessions de treball han estat exposades en quatre sessions de la Comissió de seguiment presidida pel Conseller metropolità encarregat de l'Urbanisme.

4. Contingut.

El Pla Especial està compost per:

a. La presente Memòria
b. La Memòria tècnica
c. L'Ordenança
d. Annex I: Informe
e. Annex II: Planejament urbanístic d'àmbit local
f. Avanç de pressupost
g. Els plànols.

Número	Títol	Escala	Núm.fulla
0	Fotoplànol	1: 5.000	1
1	Situació i àmbit	1: 5.000	1
2	Topogràfic	1: 2.000	3
3	Pla General Metrop.	1: 2.000	3
4	Model xarxa viària	1: 5.000	1
5	Proposta viària	1: 5.000	1

5
CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

6	Proposta viària	1: 2.000	3
7	Zonificació	1: 200	1
8	Model urbà proposat	1: 2.000	3
9	Definició geomètrica del traçat	1: 2.000	3
10	Perfiles longitudinals tronc central	1: 2.000/1:200	3
11	Perfils longitudinals calçades laterals	1: 2.000/1:200	3
12	Perfils longitudinals ramals d'enllaç	1: 2.000/1:200	5
13	Perfils longitudinals vials de través	1: 2.000/1:200	1
14	Seccions tipus	1: 200	1

5. Descripció per sectors i discussió de les solucions adoptades.

5.1. Sector comprès entre el riu Besós i el Túnel de St. Jeroni de la Murtra.

Terme municipal: Santa Coloma de Gramanet.

La proposta original d'aquest Pla Especial es referia a un alternància de trams coberts i descoberts, limitant els primers a un màxim de 350 m. a fi d'assegurar una ventilació còmoda. No obstant, l'aprovació per la Corporació de l'anomenat "Pla Especial del II Cinturó" promogut per l'Ajuntament de Santa Coloma, impulsà a la Comissió de Seguiment del present Pla a recomanar l'adopció del mateix esquema, enriquit però amb llurs variacions de les quals la més important va ser l'adició d'un nou parell entrada-sortida situat a mig camí entre els dos primerament proposats. Així quedava completada la gran plaça de cobriment i espai lliure de més de 700 m. de longitud que ha d'esdevenir un espai públic de gran utilitat i de la màxima significació visual per a una ciutat tal maltractada fins fa poc com Sta. Coloma.

Més amunt, seguint l'Avgda. de la Pallaresa i a l'indret de la Clínica Mental, el Pla resol l'accés segons l'esquema present avui dia -i per tant amb absolut respecte per a un espai públic de gran utilitat i de la màxima significació visual per a una ciutat tal maltractada fins fa poc com Sta. Coloma.

Més amunt, seguint l'Avgda. de la Pallaresa i a l'indret de la Clínica Mental, el Pla resol l'accés segons l'esquema present avui dia i per tant amb absolut respecte per a l'obra de l'arquitecte Goday. No obstant caldrà construir un pont per tal de permetre l'accés al recinte sanitari.

Finalment, la disposició del Túnel de St. Jeroni de la Murtra -altrament, ja previst en el Pla General Metropolità- obliga a modificar lleugerament el començament del nou

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

accés al nucli escolar de la Bastida i del mateix camí de St. Jeroni. Això s'ha fet per tal de portar l'eix del Cinturó cap al Barranc de la banda de muntanya, evitant la partició del futur Parc de La Bastida a que el P.G.M. condemnava amb el seu traçat indicatiu, i satisfent així sense necessitat d'allargar el Túnel, les aspiracions colomenques.

5.2. Tram comprès dins el terme de Badalona.

Aquesta proposta és la presentada per l'Ajuntament de Badalona, aprovada pel Consistori en sessió de 27 de març de 1.987 i que l'Ajuntament demana s'incorpori al Pla Especial del segon Cinturó.

No obstant, per tal de millorar les condicions d'adaptació topogràfica i reduir l'impacte paisagístic d'alguns nusos de la proposta de Badalona es proposen sengles adaptacions de la mateixa a la cruïlla amb la carretera de la Conreria,a la crüilla amb el Cami Vell de Pomar, al traçat del pont que connecta Bufalà amb Bonavista, a l'intercanviador viari de Montigalà i a l'enllaç amb els túnels entre Sta. Coloma i Badalona.

Aquestes esmenes s'incorporan al text refós en virtud dels apartats 5, 6 i 7 de l'informe de la Direcció de Serveis d'Urbanisme de la C.M.B. de 6 de juny de 1.987 i de l'informe, annex 1, que s'incorpora a aquesta memòria.

Aquesta proposta està fonamentada en l'Avanç del Pla de Vies Metropolitanes i en el Pla de Vies de Badalona.

5.2.1. La proposta del II Cinturó dins el context de l'avanç de Pla de Vies Metropolitanes.

L'Avanç de Pla de Vies Metropolitanes suposa una reconsideració de la vialitat proposada pel P.G.M., integrant propostes sectorials en opcions més generals, convertint-se així en un instrument de requalificació i reequilibri urbà.

Dins d'aquest contexte, el Pla contempla aquesta via com l'última de les vies transversals que atravessen Badalona, vorejant i acabant la ciutat i en la que s'assumeixen les propostes del planejament sectorial desenvolupat.

Aquesta proposta es caracteritza al pas per Badalona per:

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

1. La proposta accedeix al terme municipal per Badalona per dos túnels, l'un d'unió amb Santa Coloma i l'altre d'unió amb Tiana.

2. Es divideix en dos parts clarament diferenciades
a) El tram entre Sta. Coloma, al seu pas per Montigalà i Martí Pujol.
b) El tram entre Martí Pujol i la carretera de la Conreria.

En el primer tram recull la proposta de Montigalà-Batlloria, suprimint el lateral nord i fent una sola via de dues direccions en el sud introduint-se cap a Montigalà i Santa Coloma.

En l'altra tram es proposa una secció simètrica de calçades centrals i calçades laterals separades per una franja de protecció. A la banda sud, el lateral dóna accés a la zona de Pomar Industrial i a la part alta de Bufalà. A la banda nord, el lateral dóna accés a Mas-Ram, al sector de Pomar vivendes i a Bonavista.

Estableix tres nusos o intercanviadors viaris:

a) Montigalà
b) Martí Pujol
c) Carretera Conreria

Aquestes característiques que es donen al segon Cinturó en l'Avanç Pla de Vies Metropolitanes es recull, en allò que es esencial, en la proposta que les desenvolupa i precisa en l'àmbit objecte d'estudi.

5.2.2. Pla de vies de Badalona.

El Pla de Vies es planteja com una eina de desenvolupament del P.G.M. que permeti alhora per una reflexió global sobre la ciutat, per tal de:

1er. Definir el model viari de la ciutat ajustant les determinacions del P.G.M. i adaptant-les a un model urbà.

2n. Coordinar el planejament sectorial que s'ha anat desenvolupant els darrers anys, integrant propostes sectorials en àmbits generals de la ciutat.

3è. Equilibrar la necessària funcionalitat de les vies amb la millora de la qualitat ambiental de la ciutat.

4t. Crear un instrument de requalificació dels barris, de millora de la accesibilitat, augment de la movilitat

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

urbana i de l'eficàcia de la xarxa.

Per tal d'assolir aquests objectius es treballa a dos nivells o escales complementàries que permetin, per un costat, definir el model viari i, per altre, la definició concreta d'aquestes vies, la seva implantació, traçat i imatge.

Aquests dos nivells permeten fer una aproximació al viari bàsic en el qual, s'evalui l'opció general a partir del seu desenvolupament concret i, a l'inversa, adaptar els elements concrets a la discusió general sobre l'estructura de la ciutat.

És per això que, la proposta del cinturó suposa un desenvolupament de les opcions generals del Pla de Vies que te alhora com a referència el Pla General Metropolità i l'Avanç de Pla de Vies Metropolitanes, concretant-se les determinacions d'ambdos.

5.2.3. Descripció de la proposta d'aquest Pla Especial

Per tal de definir el pas del segon Cinturó es parteix de la proposta del P.G.M. ajustant-la i adaptant-la a les característiques topogràfiques i paisagístiques de l'entorn urbà així com a les necessitats funcionals d'aquest tipus de vies establint les solucions particulars a cada fragment en funció d'aquestes variables.

5.2.4. El traçat.

L'arribada a Badalona pel Segon Cinturó, es preveu a través de dos túnels: l'un entre Montigalà i Santa Coloma i l'altre per sota la carretera de la Conreria.

Les característiques topogràfiques d'aquests dos punts aconsellen la solució no sols per la netedad respecte del paisatge, ja que s'eviten els grans talusos d'una solució a cel obert, sino que també permeten clarificar i imprimir un caràcter univoc i diferenciat del pas del cinturó per Badalona.

S'han diferenciat dos trams pel que fa referència al traçat.

1er. El tram que recorre el sector de Montigalà.
2n. Des de Martí Pujol fins la carretera de la Conreria.

En el primer tram, i fins a la Riera Martí Pujol desapareix el lateral nord passant a doblar-se el lateral sud, per configurar la via parc de Montigalà. Aquesta via deixa de tenir el caràcter de via de servei del lateral per convertir-se en un vial intern del sector que permet la connexió de Santa Coloma amb el Segon Cinturó i separa

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

l'àrea residencial de Montigalà de la zona Industrial. La part nord de cinturó en aquest tram està vorejada per sòl lliure i per tant aquest vial no tindria cap tipus de servei i en canvi suposaria un impacte greu al paisatge donades les característiques topogràfiques del turó de Montigalà. Es recull, per tant en aquest tram la resolució del P.E.R.I. de Montigalà ajustant-ne algunes determinacions en quant a traçat per raons topogràfiques.

En el segon tram i donat que es situen usos residencials i industrials a ambdos costats del cinturó es proposa una secció simètrica amb una banda central per la circulació ràpida en els dos sentits i dues bandes laterals, una a cada costat, amb servei de caràcter local de distribució.

5.2.5. Els nusos i enllaços.

Pel que fa referència als nusos, aquests s'han homogeneitzat a tot el llarg per tal de donar unitat a la via, colocant-los sensiblement equidistants, per tal d'establir un ordre. Aquests nusos prenen una forma circular i permeten tot els moviments d'intercanvi entre els dos laterals.

Entre aquests nusos n'apareixen alguns de menor importància i que, al no ésser entesos com intercanviadors sino com a punts de pas, es simplifiquen al màxim.

Pel que fa referència als enllaços entre laterals i la banda central, es preveuen 3 punts:

1er. Montigalà.
2n. Martí Pujol.
3é. Camí Vell de Pomar.

des de on es pot accedir i sortir de la banda central de circulació ràpida amb totes les direccions. Aquests dos punts extrems i el central semblen els més adequats com connexió als elements verticals d'estructuració urbana més importants.

Per l'accés del Camí Vell de Pomar es dóna servei a la part nord de la ciutat, per Martí Pujol a l'àrea del centre i per Montigalà a la part sud.

5.2.6. Els perfils longitudinals.

En quant a la secció longitudinal del traçat s'ha previst que aquest sigui el més continu possible i sempre amb pendents inferios al 3% per la banda central. Donades les característiues de vial de servei dels dos laterals, aquest s'han ajustat a la topografia existent prenent una forma ondulada que segueix la forma del territori i s'adapta a les

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

rasants dels vials que hi arriben.

En els perfils verticals acords són pel kv convex 10.000-15.000 i pel kv concau 10.000 - 25.000 en l'eix central i de B50 - 3.000 pel kv concau i de 1.000 - 5.000 pel kv convex en els laterals.

5.2.7. Les seccions transversals.

Pel que fa a la secció tranversal es preveuen dos tipus de seccions corresponents a cada tram.

Al pas per Montigalà, en la seva major part transcorre per zones verdes i no té calçades laterals, per la qual cosa només es es preveu un tram central amb secció de 27 metres que comprèn dues bandes de circulaci"o de 11,5 metres separades per una mitjana de 4 metres.

La segona secció correspon al tram entre Martí Pujol i la Conreria es preveu de la següent manera:

- Dos calçades laterals de secció de 22 mts. corresponents a 6 mts. de vorera en la banda de l'eficació, una calçada de 8 mts. i un passeig a la part interior de 8 mts.

- La calçada central igual que la prevista per Montigalà.
- Entre les calçades laterals i la central es preveu una separació de 16 mts. a cada costat.

I tanmateix, l'edificació es separa un mínim de 25 mts. de l'eix central en la zona de Montigalà i de 16 mts. respecte de la voravia en la resta del cinturó, la qual cosa representaria una separació de 66 mts. de l'eix central del cinturó.

5.2.8. Consideracions paisagístiques.

Per disminuir l'impacte en el paisatge, la banda central es proposa semienterrada en tots aquells trams que sigui possible pero donades les característiques del terreny no s'ha pogut evitar que en alguns punts passi aixecada a través de viaductes.

En el tram de Montigalà el cinturó es converteix en una via de mitja pendent en el tram que voreja el turo de Montigalà.

Finalment, es preveu que a tot el llarg de la via les zones lliures i espais de protecció estiguin arbrats i ajardinats convenientment, per reduir l'impacte tan visual com acustic que una via d'aquest tipus produeix.

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

5.3. Tram comprès entre la carretera de Montgat i l'enllaç amb l'autopista A-19.

Terme municipals: TIANA i MONTGAT.

Aquest tram és el de major compromís paisagístic, sobre tot en el primer sub-sector que atravessa el futur parc metropolità de Ca'n Sariol, una vall molt ampla que escorre les seves aigues per la Riera de Tiana a través de l'estret pas situat entre el Barri de les Costes i el Convent dels Claretians.

S'ha procurat d'ajustar al màxim el traçat al relleu existent per tal d'evitar terraplens excessius i també per a amagar, en els punts que això era possible, el trànsit als usuaris de les zones residencials situades al costat de muntanya.

A l'altra ribera de l'amplia vall hi ha els estreps muntanyosos sobre els quals s'aferra l'actual carretera de Montgat a Tiana. El Cinturó salva amb viaducte la Riera de Tiana, però immediatament passa a una posició profunda de túnel, paral.lel al Camí de les Bateries que puja cap al Barri de Ca'n Ciurana. En aquest troç, per tal d'alterar mínimament la configuració i enllaços del Barri, els carrers han de passar en pont sobre el túnel del II Cinturó fins a arribar al punt en que aquest aflora a nivell del terreny, precisament en un indret pròxim a la plaça circular que fa de rótula entre tots els barris allí existents, uns de Tiana, altres de Montgat.

En aquest punt s'organitza un nús en diamant connectant per un intercamviador circular amb la xarxa viària local.

Els nús, que no figurava al Pla Metropolità, haurà de ser l'accés més usual per als habitants de Montgat i també per als de Tiana.

5.4. Tram comprès entre l'enllaç amb l'autopista A-10 i el límit dels termes municipals Montgat-Alella.

En aquest tram es pot dir que hom segueix les indicacions del traçat del P.G.M. amb lleugeres modificacions de les calçades laterals.

Un futur aixecament topogràfic mostrarà el grau en que és aprofitable el pont de Ca'n Regent per tal de passar-hi per sota, a triple nivell, la bifurcació o escomesa del Segon Cinturó sobre la A-19 així com ambdues calçades laterals. La resta, és a dir, la fusió entre ambdues vies arterials està ja prevista i preparada en l'obra que va fer-se per construir l'Autopista de Mataró.

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

Aquest tram és però fonamental per tal de descongestionar la N-II al seu pas per Montgat. En efecte, l'accés projectat al cap d'amunt de l'anomenat Pla d'Alella (terme municipal de Montgat) alliberat de peatge farà que el trànsit procedent de l'autopista lliure Plaça de les Glòries Montgat s'acabi com a tal via sense peatge precisament en aquest nús, i així, l'enllaç amb l'actual N-II (o bé amb la que pugui construir-se, paral.lelament pel costat de mar a l'Autopista del Maresme), es faci lluny del casc de Montgat i així descarregui el pas per davant de l'Ajuntament de Montgat que avui és, sovint, extremadament congestiu.

Per al disseny del ramal d'enllaç a través del Pla d'Alella hom ha acceptat substancialment la traça que figura al Pla General Metropolità.

6. Característiques globals de disseny i coherència amb els objectius exposats.

A partir de la descripció que es fa a l'epigraf n. 5 anterior hom pot descobrir sense massa esforç quins sóns els principis o criteris sobre els quals s'han adoptat les opcions definitives, les quals han passat a ser disseny normatiu d'acord amb l'ordenança d'aquest Pla Especial.

Les solucions adoptades són coherents amb el caràcter diversificat dels trams i sub-trams. Així, aquest Segon Cinturó o Rondes de Dalt en el seu tram Nord metropolità comença des del Sud amb un tram absolutament urbà, a banda i banda del seu eix, a banda i banda del Besós, segueix per un breu trajecte rústic fins a haver atravessat el túnel de St. Jeroni de la Murtra, i torna a esdevenir urbà, però ara desigualment a cada costat del seu eix, fins a entrar en el terme municipal de Tiana. Aquí perd les calçades laterals i així flanqueja el barri de Ca'n Ciurana per a perdre's novament en el paisatge intersticial però dominantment rural del Pla d'Alella.

Hom pot dir que en atravessar el límit municipal Badalona-Tiana canvien llurs característiques. No solament es tracta de les calçades laterals, sinó també de les distàncies entre enllaços aproximadament un quilómetre de separació en el sub-sector Avda. Meridiana - Carretera de la Conreria, en front d'un quilómetre i mig de separació intermèdia en el sub-sector més septentrional. En total, vuit portes de quatre o més punts d'accés o sortida cada un al llarg dels 10,390 Km. de traçat, que com ja està dit en altres punts d'aquesta Memòria és de secció transversal de 4 carrils constants reforçats amb una via de vehicles lents quan la pujada supera el 3% durant més de 100 m. de longitud, i amb un límit del 5% en els pendents màxims, així com de 450 m. en els radis mínims.

CMB
CARRER 62 NUM 420 SECTOR A, ZONA FRANCA 08004 BARCELONA
TEL. (93) 336 61 61 - TELEX 53276 CMBC E

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

Assegurada l'eficàcia de la connectivitat, cal ressaltar les plurals solucions pel que fa a les calçades laterals i xarxa local limítrofe. Podriem repetir aquí els comentaris fets a 5.1. sobre el tractament paisatgístic del Pla del Besós. Després, l'adopció del Pla Especial de Sta. Coloma que configura la recuperació d'un espai estratègic per a l'estructura i símbol de la ciutat, precisament a partir i al damunt de la traça. Més enllà el trànsit dels parcs de la Bastida i de Sant Jeroni de la Murtra, així com el joc de les calçades laterals passant a una i altra banda del tronc del Cinturó segons que ho exigeixin els aspectes de panoràmiques de passeig o simplement d'accés als barris. Finalment, el trànsit obligat pel mig del Parc de Ca'n Sariol i pel costat del nucli de Ca'n Ciurana fronterer entre Tiana i Montgat. Tot plegat són manifestacions del que allí (epígraf 5.1.) es deia sobre l'aspirada harmonia dels valors urbans i del dret de les majories a un model d'ús no abusiu del patrimoni comú amb la compatibilització dels serveis i dels símbols d'estètica urbana.

7. Regularització i ajust de l'ús del sòl a l'entorn del Cinturó.

Els esforços per tal de fer compatible el disseny d'una via segregada amb la privacitat i el dret a la ciutat dels veinats afectats ha obligat en algun punt a introduir ajustos i regularitzacions dels límits de zona totes grafiades en el plànol de zonificació d'aquest Pla Especial.

Si hom les observa detingudament veurà que cap d'elles és substancial, i per això diu l'article 5 de l'Ordenança que l'aprovació del Pla Especial ha de comportar automàticament l'ajust de límits de zones del Pla General, d'acord amb la doctrina repetidament defensada i aplicada sobre la capacitat dels Plans Especials per a introduir regularitzacions i ajusts de poca entitat.

En efecte hom comprova en primer lloc que hi ha moltes més desafeccions que no pas al contrari, i en segon lloc que la gran majoria dels canvis de zona corresponen a intercanvis superficials entre zones, 4 (sistemes de serveis tècnics), 5, (sistemes viaris), 6 (parcs i jardins públics), 7 (Equipaments comunitaris i dotacions), 8 (Verd privat) i 9 (Protecció de sistemes generals entre els quals el viari).

Són úniques excepcions a aquesta darrera constatació:

a). Alguns retalls lineals a l'extrem N.O. dels barris projectats a banda del c/ Independència al barri badaloní de Bufalà, és a dir a la banda de mar del Segon Cinturó, a

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

costat i costat de la Carretera del Canyet o de Montcada (BV 5011). En ells la zonificació és d'edificació aïllada pluri familiar (20a/9).

b). A les immediacions del nús del Pla d'Alella en el terme municipal de Montgat, a les quals una petitíssima part del sòl urbanitzable no programat (zona 21) és afectada.

Finalment cal consignar aqui els instruments de planejament urbanístic considerats com antecedents del present Pla Especial i per tant especialment consultats i adoptats com a directrius. Són els següents:

A). Obviament el Pla General Metropolità aprovat definitivament el 14 de juliol de 1.976.

B). El Pla Especial del Segon Cinturó a Santa Coloma de Gramanet, aprovat definitivament el juny de 1.986.

C). El Pla Especial de reforma interior de Montigalà, a Badalona, aprovat definitivament el mes de novembre de 1.986.

D). El P.E.R.I. del Barri de Bonavista, a Badalona.

E i F). Els estudis previs a la redacció dels P.E.R.I. de Ca'n Gusi i de Ca'n Pontons.

G). El Pla Parcial Pomar Nord (Industrial), a Badalona.

H). el Pla Parcial de Mas Ram, a Badalona.

I). El Pla del Parc de Ca'n Sariol, a Tiana i Montgat i un projecte aprovat de modificació dels seus límits redactat per la mateixa Corporació Metropolitana.

J). Un estudi de la Corporació Metropolitana sobre el barri de Ca'n Ciurana.

K). Una proposta oral de l'Alcalde de Tiana sobre la millora i condicionament del Camí dels Francesos en el Trànsit entre el barri de Ca'n Regent i la carretera de la Conreria.

L). L'estudi de Pla Especial d' Equipaments de l'Ajuntament de Montgat.

M). A l'annex II s'inclouen les propostes d'ordenació corresponents al planejament urbanístic d'àmbit local citats en aquesta relació.

8. <u>L'equip redactor.</u>

Sota la direcció i responsabilitat de l'Arquitecte

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

Manuel Ribas Piera, han col.laborat en la redacció, a diferents nivells, del present Pla Especial.

L'Enginyer de Camins, Canals i Ports Sr. Lluis Mestras iPerpinyà, (només per als termes municipals de Sta. Coloma, Badalona, Tiana i Montgat).

Els Arquitectes Srs. Jordi Armengol i Carrasco, Jordi Fortuny i Aguiló i Anna Ribas i Seix.

El Diplomat de Primer cicle d'Arquitectura Sr. Xavier Arriola i Madurell.

El Delineant Sr. Antonio Garcia i Fernández.

La Secretària i mecanógrafa Sta. Joana Muñoz i Balanza.

En el terme municipal de Badalona hi han treballat, sota la direcció de l'Arquitecte Josep M. Martinez Tomás, coordinador del Servei de l'Ajuntament els seguents arquitectes:

Francesc Peremiquel
Montserrat Mendoza
Torstein Oedegaard

El text refós d'aquest Pla Especial ha estat redactat a la Direcció de Serveis d'Urbanisme de la Corporació Metropolitana de Barcelona.

Barcelona, juliol de 1.987

Per la Direcció de Serveis
d'Urbanisme.
L'Arquitecte,

L'Enginyer,

CMB
CARRER 62 NUM 420 SECTOR A. ZONA FRANCA 08004 BARCELONA
TEL (93) 336 61 61 - TELEX 53276 CMBC E

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

PLA ESPECIAL VIARI DEL II CINTURÓ DE RONDA DE BARCELONA TRAM RIU BESÒS - AUTOPISTA A-19.

MEMÒRIA TÈCNICA.

El traçat del tram del II Cinturó de Ronda de la conurbació de Barcelona entre Santa Coloma de Gramanet i Montgat, s'adapta a les Normes Complementàries de la 3.1-I.C. "Trazado de Autopistas" MOPU 1976, i a la "Recomendaciones para el proyecto de Enlaces" MOP 1968, als efectes de garantir la seguretat i comoditat de l'usuari, compatibles amb la funcionalitat, economia i adaptació al paisatge i a l'entorn urbà pel que discorre.

1. El tracat en planta.

El traçat en planta compleix les especificacions corresponents a una autopista A-100, de velocitat específica 100 Km/h., amb radis mínims de 450 metres, éssent els més freqüents superiors als 600 metres.

Des del Pont del Besòs fins a l'enllaç amb l'Autopista A-19 a Montgat, les alineacions geomètriques de la planta del tronc central referides a l'eix de la mitjana o als límits interiors dels carrils de circulació quan les dos calçades es desdoblen, són els de la taula 1.

2. La secció transversal.

La secció característica de la traça del tronc central, presenta dos calçades amb bandes de circulació de 7 i 10,50 metres, quan corresponen a 2 o 3 carrils de circulació (carrils de 3,50 metres), unes andanes ("arcenes") de 2,50 metres l'exterior i 1,0 metres l'interior, i dos bermes de 0,50 metres. La mitjana central característica de separació d'ambdues calçades es de 4,0 metres, que es redueix a 2,0 metres en les obres de fàbrica importants.

La secció transversal de la traça del tronc central presenta doncs varies tipologies, en funció del "com" s'insereix la via a l'entorn pel que discorre:

a: Al tram de Santa Coloma, després del Pont sobre el Besòs, discorre en trinxera, coberta per una llosa en un tram urbà de 786 metres, al descobert en 555,50 metres fins al túnel entre els termes municipals de Santa Coloma i Badalona. Aquesta secció és simètrica, de 12 + 12 metres. Aquesta mateixa secció es repeteix a Tiana - Montgat entre el viaducte sobre la riera de Tiana i el tram cobert del tronc central.

b: Just a l'inici del túnel artificial, les dues calçades es separen a fi de lograr dos túnels constructius

Exp. A 57/86 - IMPRENTA MUNICIPAL

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

suficientment separats. En aquest tram de transició d'ambdues calçades, la secció de cada una d'elles es la mateixa que el tram anterior; en el túnel propiament dit, es conserva l'amplada dels carrils de circulació, i es redueix la de les andanes - voràvies fins a 1,0 metres a cada cantó. Així pel túnel de dos carrils tenim una secció de 9,0 metres, i de 12,50 pel de tres carrils. Aquesta secció es repeteix al tram en túnel entre Badalona i Tiana.

c: Al tram de Badalona, la secció de la traça es constant i igual a la característica, és a dir, dos carrils de 3,50 metres, unes andanes exteriors de 2,50 i interiors de 1,0 metres, una berme interior de 0,50 metres així con l'exterior, i una mitjana de 4,0 metres; en total 27 metres. Aquesta es repeteix al tram a cel obert de Tiana i Montgat.

3. El perfil longitudinal.

El perfil longitudinal -establert normalment a l'eix de la mitjana quan la secció és simétrica respecte a aquest eix-, defineix la rasant del límit interior dels carrils de circulació de cada alçada. Aquesta rasant és la mateixa per cada calçada, excepte el tram entre la riera de Canyet i el túnel de Mas Ram a Tiana, a Badalona, en que la calçada muntanya s'aixeca 1 metre per sobre la calçada mar.

El pendent longitudinal màxim del tram és del 5,0%, al túnel ente Santa Coloma i Badalona, en un tram de 490 metres, i a Montgat, en dos trams de menys de 100 metres. Aquesta pendent només es supera a l'entrada al tram cobert de Santa Coloma des del Pont del Besòs, on s'asoleix el 5,10% en un tram de 90 metres.

Només s'ha establert un carril adicional al tram de pujada al túnel entre Santa Coloma i Badalona, coincident amb la continuitat del carril d'incorporació de la calçada lateral mar de Santa Coloma, fins a la sortida de Montigalà, a Badalona. Als trams de pujada del 5% a Montgat, no s'hi estableixent carrils adicionals doncs la intensitat de tràfic previsible (inferior als 30.000 vh/dia) i la longitud (inferior a 100 metres) no ho aconsellen.

Els acords entre pendents constants, es realitzen amb valors mínims dels paràmetres kv de 6.000 pels convexes, i de 3.500 pels còncaus, amb longituds mínimes de 100 metres. Només al tram entre el pont sobre el riu Besòs i la trinxera coberta de Santa Coloma, es redueix al paràmetre kv de l'acord convex a 3.500 -que equivaldria al mínim establert per una autopista A-80-, a fi d'admetre el gàlib mínim de 4,50 metres sobre la via del Besòs.

4. Els ramals de sortida i entrada.

Exp. A-57-86 - IMPRENTA MUNICIPAL

18
CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

El traçat dels ramals d'entrada i sortida del II Cinturó, s'han projectat d'acord amb les especificacions de les "Recomendaciones para el proyecto de enlaces" (MOP 1968). Els ramals de sortida compleixen les especificacions mínimes establertes per la categoria A-II i per lo normal les de la categoria A-I, mentre que els d'entrada compleixen les establertes per la categoria A-III i per lo normal la A-II.

5. L'estructura del paviment.

La previsió que es fa en aquest estudi de l'estructura del paviment, a la d'un paviment flexible per tràfic pesat, format per 20 cm. de sub-base granular, 20 cm. de base de formigó pobre, 10 cm. de base d'aglomerat asfàltic tipus II, 6 cm. d'aglomerat tipus IV, i 4 cm. de capa de rodament tipus V.

6. El drenatge.

Es manté el pas natural dels torrents i rieres que discorren transversalment a la traça des de la serralada litoral al mar, be amb viaducte, o amb obra de fàbrica de drenatge. El drenatge de la via s'evacua superficialment o entubat a aquests elements de drenatge natural sense més problemes.

L'únic tram de la via que discorre longitudinalment a un dels canals naturals de drenatge es el tram de Santa Coloma, des del túnel fins el riu Besòs. Això representa disposar un gran colector a lo llarg d'aquest tram que reculli les aportacions transversals de la conca natural. En aquest mateix tram, just al començament de la llosa coberta pel costat del riu Besòs, es presenta un punt baix a 1,50 metres per sobre la cota natural del riu, i a 370 metres de distància, de difícil drenatge cap al riu en moments d'avinguda. Aquest punt, representa una conca d'escorrentiu de uns 5.000 m2. fàcilment infiltrables naturalment al terreny a través d'un tub porós assentat sobre un llit de material granular filtrants (rasa filtrant).

Revisió de tràfic. Verificació de capacitat de les seccions propostes. (Extret de la memoria del projecte de Manuel Ribas Piera, signat per l'Enginyer Lluís Mestres).

L'estudi de tràfic es centra en les previsions de la Corporació Metropolitana per aquest tram a l'any 1995 i en l'evolució dels indexs de creixement de les I.M.D. en aquest sector des de l'any 1970 fins a 1985.

Les dades de què disposem són les següents:

Exp. A-57/86 - IMPRENTA MUNICIPAL

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

Valors I.M.D.	1960	1970	1975	1980	1981	1984
Autopista A-19						
Barna-Montgat (p.k. 9,20)	----	----	----	61.047	63.409	68.330
Montgat-Alella	----	----	16.305	19.704	----	----
Alella-Mataró	----	13.904	14.932	15.326	15.664	17.287
Carretera N-II						
E-72 Premià-Vilasar	16.300	25.059	32.629	34.566	35.440	37.660
Malgrat	----	16.170	19.418	19.472	----	22.401

Els percentatges d'augments anyals acumulatius van amainant-se des de la dècada dels 60 a la dels 70, amb increments menors des de l'any 1975 a l'any 1980. A partir de l'any 1980 s'experimenta una nova activació dels tràfic amb increments considerables.

L'evolució total del tràfic en el corredor del Maresme, suma de l'autopista A-19 i de la carretera N-II és la següent:

I.M.D.	Barcelona-Montgat	Montgat-Mataró		
		A-19	N-II	Total
1960		0	16.300	16.300
1970		13.904	25.059	38.963
1975		14.932	32.629	47.561
1980	61.047	15.326	34.566	49.892
1984	68.330	17.287	37.660	54.947

Increment anyal acumulatiu.

Anys	Barcelona-Montgat	Montgat-Mataró	Malgrat
1960/70		9,1%	
1970/75		4,05%	3,65%
1975/80		0,95%	0,03%
1980/84	2,85%	2,40%	3,49%

Segons les previsions de distribució de tràfic de la Corporació Metropolitana de Barcelona, quan estiguin en servei el II Cinturó i el Cinturó Litoral, els valors de la I.M.D. en el tram objecte d'estudi seran per a l'any 1995.

Previsió I.M.D. any 1995

CMB
CARRER 62 N.M. 420 SECTOR A, ZONA FRANCA. 08004 BARCELONA
TEL. (93) 339 61 61 - TÈLEX 53276 CMBC E

Exp. A-37-86 - IMPREMTA MUNICIPAL

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA 20

Sta. Coloma de Gramanet	40.000
Badalona	33.000
Montgat	28.000

En base a aquestes dades, estudiarem la capacitat, els nivells de servei i els anys que tardarà en saturar-se el tram del II Cinturó de Sta. Coloma de Gramanet a Montgat.

A les Normes Americanes (Highway Manual Capacity), els nivells de servei considerats són:

Nivell A: tràfec fluid
Nivell B: tràfec estable amb superior escala de veloc.
Nivell C: Tràfec estable
Nivell D: Aproximació a tràfec inestable
Nivell E: Tràfec inestable
Nivell F: tràfec forçat.

Segons la Instrucció d'autopistes del M.O.P.U. el nombre de carrils en cada sentit de circulació es fixarà d'acord a les previsions de tràfec, així com el nivell de servei desitjat. Es projectarà per l'hora de projecte de l'any horitzó 20 anys després de la data prevista d'entrada en servei.

El nivell de servei mínim per autopistes del tipus A-100 es el D, i per autopistes urbanes el nivell de servei mínim serà l'E.

Tram de Sta. Coloma de Grament.

I.M.D.: 40.000 veh/dia.

Per tractar-se d'una autopista en zona urbana amb forta intensitat en les hores puntes, adoptem un factor d'hora 30 de 0,11.

I.H. 30: 0,11 x 40.000= 4.400 veh/hora

Intensitat per carril: 4.400 : 4 = 1.100 veh/carril/hora

Factor tràfic pesat: 10% camions. Per rampes fins 4% les equivalències són:

Nivell servei D i E 1 camió = 2 turismes $T=\frac{100}{90+2.10}=0,91$

Nivell C 1 camió = 3 turismes T = 0,83

Nivell A i B 1 camió = 5 turismes T = 0,71

Factor per distància dels obstacles a la vorera del carril. Carrils de 3,50 m.

Exp. A.57 RE. IMPRENTA MUNICIPAL

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

Carril junt a voravia, obstacle a un costat.

Nivell E	W = 0,84
Nivell B	W = 0,81

Carril junt a mitjana, obstacle a cada costat.

Nivell E	W = 0,77
Nivell B	W = 0,71

Valor mitjà d'ambdos carrils.

Nivell E	W = 0,80
Nivell B	W = 0,76

Capacitat de càlcul dels nivells de servei:

Nivell E	2.000 x 0,91 x 0,80	=	1.456
Nivell D	2.000 x 0,91 x 0,78	=	1.420
Nivell C	2.000 x 0,83 x 0,77	=	1.279
Nivell B	2.000 x 0,71 x 0,76	=	1.079
Nivell A	2.000 x 0,71 x 0,75	=	1.065

Intensitats admisibles	Coeficient $\frac{i}{c}$	Intensitat de servei. / capacitat
Nivell E	v - 30 M.P.H.	i = 1.456 x 1 = 1.456
Nivell D	v - 45 M.P.H.	i = 1.420 x 0,67 = 951
Nivell C	v - 50 M.P.H.	i = 1.279 x 0,56 = 716
Nivell B	v - 60 M.P.H.	i = 1.079 x 0,40 = 431
Nivell A	v - 70 M.P.H.	i = 1.065 x 0,20 = 213

Per tant amb un creixement del 2% anyal acumulatiu és superarà el nivell E en les 30 hores de més tràfec del any en :

$$1.456 = 1.100 \times 1{,}02t.$$
$$t = 14{,}15 \text{ anys}$$

Si el creixement que es considera és de solament l'1% la saturació és produirà en:

$$1.456 = 1.100 \times 1{,}01t$$
$$t = 28{,}17 \text{ anys}$$

Tram de Badalona.

I.M.D. = 33.000 veh/dia

I.H. 30 = 0.11 x 33.000 = 3.630 veh/hora

Intensitat per carril: 3.630 : 4 = 907 veh/carril/hora

Exp. A-57-85 - IMPRENTA MUNICIPAL

22
CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

Per tant a l'any 1995 s'estarà en valors corresponents a nivell de servei entre C i D en les 30 hores de més tràfec de l'any i es produirà la saturació: amb un creixement anyal acumulatiu del 2%:

$$1.456 = 907 \times 1{,}02^t$$
$$t = 23{,}91 \text{ anys}$$

per un creixement anyal acumulatiu de l'1%, es saturaria als 47,56 anys.

Tram de Montgat.

I.M.D. = 28.000 veh/dia

I.H. 30 = 0,11 x 28.000 = 3.080 veh/hora

Intensitat per carril 3.080 : 4 = 770 veh/carril/hora

Valor pròxim al nivell C per les hores punta amb un creixement anyal acumulatiu del 2%, la saturació es produirà:

$$1.456 = 770 \times 1{,}02^t$$
$$t = 32{,}17 \text{ anys}$$

Si la taxa de creixement que es considera és l'1% la saturació es produirà:

$$1.456 = 770 \times 1{,}01^t$$
$$t = 64{,}02 \text{ anys}$$

Conclusió.

Amb hipòtesi de creixement de trànsit de l'1% anyal, mai no s'arriba al nivell E en menys de 20 anys sobre les seccions transversals proposades i si el creixement fos del 2% anyal només el tram de Sta. Coloma de Gramenet arribaria al nivell E en un periode inferior a 20 anys (14,15 anys).

Barcelona, setembre de 1.987.

CMB
CARRER 62 NUM 420 SECTOR A, ZONA FRANCA 08004-BARCELONA
TEL (93) 336 61 61 - TELEX 53276 CMBC E

Exp. A 57/86 IMPRENTA MUNICIPAL

CORPORACIÓ
METROPOLITANA
DE BARCELONA

CORPORACIÓ
METROPOLITANA
DE BARCELONA

PLAN ESPECIAL VIARIA DEL II CINTURÓ DE RONDA DE BARCELONA TRAM RIU BESÓS -AUTOPISTA A-19.

ORDENANÇA.

CMB
CARRER 62 NUM 420 SECTOR A, ZONA FRANCA, 08004 BARCELONA
TEL (93) 335 51 61 - TÈLEX 53276 CMBC E

Exp. A57/86. IMPRENTA MUNICIPAL

CORPORACIÓ
METROPOLITANA
DE BARCELONA

PLA ESPECIAL VIARI DEL II CINTURO DE RONDA DE BARCELONA TRAM RIU BESOS AUTOPISTA A-19.

Ordenança.

Art. 1er. 1. El Pla Especial d'Ordenació Urbana del II Cinturó de Barcelona i el seu entorn s'acull a la configuració pròpia dels Plans Especials de desenvolupament de les infraestructures bàsiques viàries, en el cas concret del II Cinturó de Barcelona, tram comprés entre el Riu Besos i l'entroncament amb l'autopista A-19 a Montgat fins al límit del terme municipal d'Alella.

2. El Pla s'ajusta al que està prefixat en el Pla General Metropolità vigent, i a les exigències dels arts. 76.1 a) i b), i 77, del Reglament de Planejament de la Llei del Sòl, així com el que preceptúa l'art. 27 del Reglament General de Carretera de la Llei 51/1974 de 19 de desembre.

Art. 2on. La finalitat del present Pla Especial és la de regular amb un instrument urbanístic adequat la futura redacció dels projectes d'execució de les vies troncals del Segon Cinturó de Barcelona, Rondes de Dalt, en l'àmbit del Pla Especial, així com les vies laterals i complementàries especificades en els plànols.

Art. 3 er. 1. El traçat en planta detallat a escla 1:2.000 en els plànols que comprèn vies troncals, enllaços i vies laterals i secundàries incloses, així com els perfils tranversals indicats al plànol n. 5, i les seccions longitudinals que hom precisa en els plànols n. 3, 3' i 3" són pauta obligada a seguir en la redaccio dels futurs projectes d'execució parcial o total.

2. La definició dels elements d'obra tals com falsos túnels, túnels, ponts o viaductes, així com dels moviments constructius de terres en terraplens i desmunts és òbviament la missió dels futurs projectes d'execució que tindran com a pauta orientativa el present Pla Especial.

3. En el desenvolupament en projectes seran d'obligat compliment les determinacions d'aquest Pla Especial en tot alló que són trets bàsics de disseny tant en planta com en el pla vertical, i també en l'organització dels enllaços i en la disposició de les vies laterals i secundàries. Les determinacions del projecte podran corregir i

CMB
CARRER 62 NÚM 420 SECTOR A, ZONA FRANCA, 08004 BARCELONA
TEL. (93) 336 61 61 - TÈLEX 53276 CMBC E

Exp. A 57 86 - IMPRENTA MUNICIPAL

ajustar la situació i característiques geomètriques i de disseny dels traçats, però només en allò que sigui necessari i justificable i mai en canvis que impliquin desplaçaments superiors a deu metres (10 m.) en qualsevol direcció de la planta horizontal i a dos metres (2 m.) en un o altre sentit de la direcció vertical.

Art. 4. L'ús del sòl a les zones i sistemes situades a l'entorn del Segon Cinturó enllaços i vies secundàries, serà el del Pla General Metropolità vigent, amb les modificacions introduïdes pel present Pla Especial indicades al plànol de zonificació.

S'enten per entorn dues faixes d'amplitud de quatre-cents metres (400 m.) situades en un costat i a l'altre de l'eix de la mitjana de les vies troncals. Aquestes faixes s'interrompen en els túnels però no en els falsos túnels.

Art. 5. L'aprovació del present pla Especial comporta l'ajust de límits de zones del Pla General Metropolità expressada en el plànol de zonificació, en atenció a l'escassa entitat de les altercions ocasionades que fa superflu el tràmit de modificació de Pla General.

Art. 6. La vigència d'aquest Pla Especial finirà amb la total execució de les obres que empara i comprèn, connectades totes elles, directa o indirectament, amb el Segon Cinturó (Ronds de Dalt), excepte en el cas d'aprovació d'un altre Pla Especial que el substituís.

Art. 7. En tot allò no determinat per la present Ordenança seran d'aplicció les Normes del Pla General Metropolità i les Ordenances d'Edificació dels municipis afectats.

Barcelona, juliol de 1.987.

Per la Direcció de Serveis
d'Urbanisme.
L'Arquitecte,

L'Enginyer.

CORPORACIÓ
METROPOLITANA
DE BARCELONA

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

26

PLAN ESPECIAL VIARIA DEL II CINTURÓ DE RONDA DE BARCELONA

TRAM RIU BESÓS AUTOPISTA A-19

ESTUDI ECONÒMIC AVANÇ DE PRESSUPOST

CMB
CARRER 62 NÚM 420 SECTOR A, ZONA FRANCA. 08004 BARCELONA
TEL (93) 336 61 61 - TÈLEX 53276 CMBC E

Exp 4.578/B - IMPRENTA MUNICIPAL

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

PLA ESPECIAL VIARI DEL II CINTURÓ DE RONDA DE BARCELONA TRAM RIU BESOS AUTOPISTA A-19.

ESTUDI ECONÓMIC.

Com correspon al nivell d'un Pla Especial, aquest estudi econòmic no és pròpiament un pressupost en el sentit estricte de la paraula, sino no-- més una avaluació estimada i orientativa dels costos previsibles.

En efecte, la mateixa base de treball (plànols a escala 1/2.000 i -- 1/1.000) no ofereixen garantia suficient d'exactitud sino d'aproximació -- i orientació a les grans xifres del resultat.

No obstant, l'estudi s'ha portat rigurosament. Pel que fa als movi-- ments de terres i a la formació de paviments; en canvi, la manca de concre ció que és intrínseca a un avant-projecte ha obligat a estimar els costos- unitaris d'estructura, túnel, unllumenat i jardineria a partir d'uns preus compostos mitjans que són fruit de l'experiència.

En cap moment no es fa referència al cost del sòl expropiat, però -- cal tenir present que aproximadament una bona part dels terrenys afectats- han passat ja a ser vial o bé sòl municipal a l'espera de l'obra urbanitza dora, i que la incidència dels preus del sòl, en aquest tram Nord, no ha - de ser massa elevada.

Criteris d'avaluació.

Cal advertir que si bé l'aplicació de preus elaborats com s'ha dit - significa l'obtenció de resultats que en estricta lògica caldria matisar - degudament també s'ha de dir que l'envergadura de l'obra que va implícita- en el present Pla Especial justifica la contenció en els preus aplicables.

CMB
CARRER 62 N.U 420 SECTOR A, ZONA FRANCA. 08004 BARCELONA
TEL. (93) 335 6[illegible] 61 - TÈLEX 53276 CMBC E

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

No s'han tingut tampoc present els costos per remoció i conversió de serveis existents, en particular de línies aèries d'A.T., per les adduïtes raons basades en l'escassedat de bases informatives.

Els amidaments s'han fet en quatre trams, de longitud propera als 2 kilómetres cada un d'ells, que corresponen a segments del projecte que tenen una certa autonomia funcional.

Tram I: Del Riu Besòs a l'enllaç amb Montigalà.

Tram II: De Montigalà a l'enllaç amb la carretera de la Conreria.

Tram III: De la boca Nord del túnel de la Conreria a l'enllaç amb l'autopista A-19.

Tram IV: Calçades laterals Autopista A-19 fins la seva connexió amb la carretera N-II.

Els amidaments inclouen a més de l'obra estricte del segon Cinturó, totes les obres de caràcter complementari, com calçades laterals, enllaços amb altres vies de la xarxa local dels nuclis que travessa, o tractament enjardinat i regularització de talusos de la nova topografia resultant de l'execució de la dita infraestructura.

Els amidaments inclouent també la urbanització del camí dels francesos i d'un tram de 800 m. de llargada de la variant de la carretera BV 500 per la riera de Tiana.

Imp. A.5716. IMPRENTA MUNICIPAL

			TRAM 1	TRAM 2	TRAM 3	TRAM 4	Preu unitari	Cost
1	M 3	Excavació a cel obert en roca	97.000	57.600	108.000	-------	700 Pts/m3.	183,82 M.
2	M3	Excavació a cel obert en sol qualsevol tipus	404.550	432.500	377.000	-------	250 Pts/m3.	303.5125 M.
3	M3	Formació de terraplé incloent el transport dins l'obra	82.800	268.700	314.800	-------	200 Pts/m3.	133,26 M.
4	M3	Transport abocador	321.750	233.800	62.200	-------	400 Pts/m3.	247,1 M.
5	Ml.	Moviment de terres, excavació formació terraplé i transport abocador. Estimació global - (vial 21 m.)	------	------	850	600	30.000 Pts/ml.	43,5 M.
6	Ml.	Moviment de terres, excavació formació terraplé i transport abocador. Estimació global (vial 15 m.)	------	------	1.500	------	20.000 Pts/ml.	30,- M.
7	Ml.	Moviment de terres, excavació formació terraplé i transport abocador. Calçades laterals - Autopista A-17 (vial 10 m.)	------	------	-----	4.930	45.000 Pts/ml.	221,85 M.

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

			TRAM 1	TRAM 2	TRAM 3	TRAM 4	Preu unitari	Cost
8	Ml.	Canonada de drenatge transversal Ø 60 cm.	70	------	------	------	6.000 Pts./ml.	0,42 M.
9	M2.	Caixó puntó de drenatge de formigó armat de 6 x 3 m.	150	690	------	------	50.000 Pts./m2.	42.- M.
10	M2	Caixó puntó de drenatge de formigó armat de 6 x 5 m.	8.000	950	4.750	------	58.000 Pts./m2	794,6 M.
11	M2	Viaducte estreps negligibles - de uns 25 ml.de llum. Inclosa-pavimentació	3.200	4.050	------	2.000	50.500 Pts./m2.	467,125 M.
12	M2.	Viaducte d'estreps negligibles de uns 35 ml. de llum. Inclosa pavimentació	7.120	------	------	------	60.000 Pts./m2.	427,2 M.
13	M2.	Viaducte d'estreps considera-- bles de uns 35 ml. de llum. - Inclosa pavimentació	------	5.250	5.750	------	75.000 Pts./m2.	825,- M.
14	M2.	Viaducte de més de 50 m. de -- llum inclosa pavimentació	10.600	------	1.750	1.000	75.000 Pts./m2.	1.001,25 M.

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

			TRAM 1	TRAM 2	TRAM 3	TRAM 4	Preu unitari	Cost
15	M2.	Mur pantalla de formigó armat entre 0 i 5 m. d'alçada	------	1.900	------	------	24.000 Pts/m2.	45,6 M.
16	M2.	Mur pantalla de formigó armat entre 5 i 10 m. d'alçada	8.960	------	------	------	36.600 Pts/m2.	327,936 M.
17	M2.	Estructura de túnel artificial de sostre pla, de 7-8 m. de -- llum.	2.400	------	2.100	-----	55.000 Pts/m2.	247,5 M.
18	M2.	Estructura de túnel artificial de 12 m. de llum i sostre pla	20.280	------	------	------	62.000 Pts/m2.	1.257,360 M.
19	M2.	Estructura de túnel articial de 9 m. de llum i sostre en volta.	2.070	2.700	10.800	------	50.000 Pts/m2.	747,- M.
20	M2.	Estructura de túnel articial de 12 m. de llum i sostre en volta	2.760	------	------	------	57.000 Pts/M2.	157,32 M.
21	Ml.	Execució i sosteniment túnel constructiu de 2 carrils --- (9 m.)	450	790	------	------	950.000 Pts/ml.	1.178,- M.
22	Ml.	Execució i sosteniment túnel constructiu de 3 carrils -- (12 m.)	420	------	------	------	1.320.000 Pts/ml.	[illegible] M.

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

			TRAM 1	TRAM 2	TRAM 3	TRAM 4	Preu unitari	Cost
23	M2.	Impermeabilització túnel amb làmina EPEX osimilar. 7 m2/ml - tres carrils 5,3 m2/ml - dos carrils	5.325	------	------	------	2.500 Pts./m2.	13,125 M.
24	M2.	Acabat túnel amb plaques prefabricades de formigó ------ 12 m2/ml.	10.440	9.480	------	------	5.000 Pts./m2.	99,6 M.
25	M2.	Pavimentació i drenatge de -- calçada del tram central sobre explanació	23.208	70.470	45.500	61.900	4.800 Pts./m2.	965,174 M.
26	M2.	Pavimentació i drenatge de -- calçada del tram central dins el túnel	36.370	9.810	1o.800	------	7.500 Pts./m2.	427,35 M.
27	M2.	Pavimentació i drenatge calçades laterals d'accés i demésvies	28.590	5.310	68.400	------	4.000 Pts./m2.	409,2 M.
28	M2.	Pretall de talusos boca túnel	1.500	630	210	------	1.400 Pts./m2.	32,76 M.
29	Un.	Bulons de reforç boquilla túnel (200 ud/boca)	800 Ud.	800	-----	------	12.500 Pts./un.	20,- M.

32

			TRAM 1	TRAM 2	TRAM 3	TRAM 4	Preu Unitari	Cost
30	Ml.	Enllumenat tram cobert llosa i túnel (tot inclós)	3.170	790	1.200	------	45.000 Pts./ml.	232,2 M.
31	P.U.	Ventilació tram cobert i untúnel de longitud 300 m.	4	2	2		30.000.000 Ud.	240,- M.
32	Ml.	Enllumenat tram cobert (totinclós)	970	2.800	2.110	600	15.000 Pts./ml.	97,2 M.
33	Ml.	Enllumenat enllaços i demésvies annexes (tot inclós)	2.960	5.580	4.670	4.930	8.000 Pts./ml.	145,12 M.
34	Ml.	Senyalització barreres i demés acabats	2.650	3.200	2.720	3.065	20.000 Pts./ml.	232,7 M.
35	M2.	Pavimentació superficial e - impermeabilitzacióllosa trams coberta	37.900	-----	-----	-----	10.000 Pts./m2.	379,- M.
37	M2.	Acondicionament part superior túnel, arbrat i regularitza-- ció del terreny	7.200	-----	80.800	-----	3.000 Pts./m2.	264,- M.
38	M2.	Acondicionament de talusos i- arbrat.	6.000	128.000	75.300	98.600	1.000 Pts./m2.	37,9 M.

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

39	Imprevistos 10%	1.324,6 M.
	COST D'EXECUCIÓ MATERIAL	14.570,99 M.
	Despeses Generals i Benefici Industrial 21%	3.059,9079 M.
	TOTAL	17.630,897 M.
	I.V.A. 12%	2.115,7076 M.
	TOTAL CONTRATA AMB I.V.A.	19.746,6041 M.

Barcelona, Juny 1.987

L'ARQUITECTE

L'ENGYNIER DE CAMINS

COL·LEGI OFICIAL D'ARQUITECTES DE BARCELONA

CORPORACIÓ
METROPOLITANA
DE BARCELONA

PLA ESPECIAL VIARI DEL II CINTURO DE RONDA
DE BARCELONA TRAM RIO BESOS-AUTOPISTA A-19

ANNEX I

INFORME TEXT REFÓS 10 SET. 87

CMB
CARRER 62 NÚM 420 SECTOR A, ZONA FRANCA, 08004 BARCELONA
TEL. (93) 336 61 61 - TÈLEX 53276 CMBC E

PLA ESPECIAL VIARI DEL SEGON CINTURÓ DE RONDA DE BARCELONA EN EL TRAM RIU BESOS - AUTOPISTA A-19 (TEXT REFOS, SETEM.87)

INFORME.

Antecedents.

1. Aquest Pla Especial, promogut per la Corporació Metropolitana de Barcelona, va ésser redactat per un equip de tècnics sota la direcció de l'Arquitecte Manuel Ribas i Piera i va incorporar les propostes del "Pla Especial del Segon Cinturó" redactat per l'Ajuntament de Santa Coloma de Gramanet i aprovat definitivament el 20.3.86.

   El text refós d'aquest Pla Especial que ha estat redactat a la Direcció de Serveis d'Urbanisme de la Corporació de Barcelona incorpora a l'anterior document:

   1.1. II Cinturó. Proposta de traçat del pas per a la ciutat. Ajuntament de Badalona.

   1.2. Les esmenes introduides a l'acord d'aprovació definitiva del Consell Metropolità de 7 de maig de 1.987 i més concretament.

   a). Es corregeixen les indicacions sobre zonificació en els plànols, per tal de que siguin compatibles amb les del Pla Especial d'iniciativa municipal a Santa Coloma de Gramanet.

   b). S'adapten els dos parells d'intercanviadors tronc-laterals en el terme municipal de Santa Coloma, segons estableix el Pla Especial municipal.

   c). Es formalitza definitivament l'adaptació de la proposta asumida, referent al terme municipal de Badalona.

   d). Les calçades laterals, en el nus de la carreterera de la Conreria, s'entreguen sensa afectar al pavelló de porteria del Mas Ram amb una solució que redueix l'impacte paisagístic sobre la vall de Tiana.

   e). Es desdobla el túnel entre Sta. Coloma i Badalona per raons estructurals i geotècniques tot verificant l'idoneitat dels perfils longitudinals resultants.

CORPORACIÓ
METROPOLITANA
DE BARCELONA

1.3. Les esmenes introduides al text refós que es relacionen i fonamenten en aquest informe i més concretament:

a). El plànol de zonificació del Pla Especial.

b). Ampliació del pont sobre el Besos, que connecta amb Barcelona, a sis carrils, tres per a cada sentit de circulació. Aquesta esmena s'incorpora en motiu de la proposta que en data de Juny de 1.987 ens entrega l'Ajuntament de Barcelona.

c). L'ampliació al tercer carril del ramal, costat de mar, del túnel entre Sta. Coloma i Badalona i la regularització del límits de zona en aquest indret, per permetre la continuitat dels "arcens" laterals del tronc.

d). L'adaptació topogràfica i soterrament del tronc central en el nus de la Conreria que comporta el desplaçament dels intercanviadors a l'intersecció amb el Camí Vell de Pomar.

e). L'adaptació topogràfica i soterrament del tronc central en 600 m. de longitud del tram Montgat-Tiana i el redisseny de l'enllaç amb la xarxa local.

2. <u>El plànol de zonificació del Pla Especial.</u>

Per a la regulació precisa del règim jurídic aplicable a cada tipus de sòl s'incorpora el plànol de zonificació que substitueix el plànol número 7 del document aprovat definitivament.

Aquest plànol, en els tres fulls estableix de forma inèquivoca el règim jurídic de tot el sòl inclós dins l'àmbit del Pla Especial del Segon Cinturó. Per comparació amb el plànol de PGM es poden identificar totes les regularitzacions de límit, concreció de zones de reserva viària i d'ocupació de franges de protecció de xarxa viària, en relació amb la solució viària adoptada per aquest Pla Especial.

Els codis d'identificació de cada zona així com el règim jurídic de cada zona corresponen als del Pla General Metropolità, llevat de les zones II i XI. Els codis d'aquestes zones i el règim juridic aplicable es elque per a elles s'estableix en el Pla Especial de reforma Interior de Montigalà.

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

a). A Sta. Coloma de Gramanet.

S'ha de tenir en compte que a Sta. Coloma de Gramanet s'ha tramitat amb anterioritat a aquest Pla Especial un "Pla Especial del Segon Cinturó" i una "Modificació de Pla General Metropolità del Segon Cinturó". Les notables diferències que hi ha entre la zonificació del PGM, per una banda, i la d'aquest Pla Especial per l'altra, estan fonamentades amb la plena vigència, després de l'aprovació definitiva del Pla Especial i la Modificació de PGM comentades.

La zonificació establerta en aquests documents s'incorpora aquí en el text refós del Pla Especial.

b). A Tiana - Montgat.

Pel que fa al tram Tiana-Montgat hi ha alguns desajustos entre la proposta viària contemplada per aquest text refós i desenvolupada en l'apartat 6 d'aquest annex i les regularitzacions de límits de zona tramitades en aquest Pla Especial.

Per tal d'aclarir i completar la proposta de traçat i característiques del II Cinturó, en aquest tram, s'adjunta un plànol de model urbà que sintetitza i coordina les diferents propostes bé generals o bé sectorials que s'han donat en aquest indret:

1). Xarxa viària i regulació dels usos del sòl del PGM.

2). Proposta viària i d'ordenació dels usos del parc del Turó d'en Sariol.

3). Les calçades laterals i l'intercanviador amb el tronc central i la connexió amb tots els nusos mar-muntanya proposta en aquest text refós.

El plànol de zonificació d'aquest text refós recull les propostes corresponents a aquest model urbà que han estat degudament tramitades. Per tal de completar, regular i coordinar l'execució de la proposta s'ha de tramitar i aprovar un altre Pla Especial que reculli d'una forma integrada les propostes viàries d'aquest Pla Especial amb les d'ordenació dels sistemes d'espais lliures, d'equipaments i l'ordenació de l'edificació que es proposa en el model que s'adjunta.

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

3. La previsió a sis carrils del pont per sobre el Besós.

La proposta presentada per l'Ajuntament de Barcelona -amb data de juny de 1.987- per a l'execució del "Nus Trinitat" connecta el Cinturó Litoral i el Segon Cinturó amb un pont de tres carrils per a cada sentit de circulació.

Les estimacions del volum de tràfic en el tronc central del cinturó preveu un major volum en la connexió Barcelona-Sta. Coloma que en la resta del traçat, entre el Besós i Montgat, degut a la importància dels desplaçaments obligats amb origen o destí a Sta. Coloma de Gramanet, ciutat amb una població propera als 150.000 habitants. S'ha de tindre en compte que aquesta és l'única connexió prevista d'aquesta ciutat amb la xarxa d'autopistes urbanes previstes al Pla General Metropolità.

4. L'ampliació a tres carrils del ramal del costat de mar del tunel entre Sta. Coloma i Badalona.

La longitud de la rampa del tronc central en el terme de Sta. Coloma de Gramanet, -3,4% durant 1.100 m. i 5% durant 700 m.-, així com la darrera incorporació en el sentit Sta. Coloma - Mataró, fa aconsellable l'amplició de la calçada per incorporar un carril lent en aquest sentit de circulació fins al canvi de rasant que es produeix a l'altre costat de la sortida del túnel. Aquest tercer carril facilita també el moviment de sortida a Badalona a l'alçada de Montigalà.

La incorporació del tercer carril juntament amb la necessitat de mantindre la continuitat dels "arcens" del tronc central fa necessari un ajust de límits de zona a ambdós costats del Cinturó, per tal de preveure una franja viària de suficient amplada per incloure els arcens i el tercer carril.

Es proposa, també, allargar uns 100 metres el túnel a la boca Oest, per tal d'evitar desmonts i talusos pròxims als 20 m. en aquest indret.

5. El soterrament del Tronc Central a la Conreria i la connexio dels intercanviadors al Camí Vell de Pomar.

Amb l'objectiu de preservar el valor paisagístic de la vall de Tiana es proposen les esmenes que es descriuen en l'apartat 6 d'aquest informe.

Per tal de mantindre el valor paisagístic de les carenes que emmarcan la vall de Tiana i per tal de permetre la

CMB
CARRER 62 NÚM 420 SECTOR A, ZONA FRANCA. 08004 BARCELONA
TEL. (93) 336 61 61 - TÈLEX 53276 CMBC E

CORPORACIÓ
METROPOLITANA
DE BARCELONA

permeabilitat a ambdós costats del cinturó d'una manera semblant a la prevista a la proposta de parc del Turó d'en Sariol es preveu el soterrament del tronc central en la intersecció amb la carretera de la Conreria i el desplaçament del diamant d'intercanviadors tronc-laterals sobre l'eix del camí vell de Pomar.

D'aquesta manera s'anula el fort impacte paisagístic que provocarien les calçades laterals més al Nord de la carretera de la Conreria i es manté la continuitat del terreny per damunt del túnel.

El model de xarxa viària de Badalona gairebé no es modifica físicament i la claredat de la xarxa prevista al Pla de Vies accepta molt bé la lleugera disfuncionalitat de l'enllaç segon Cinturó - carretera de la Conreria.

6. <u>El tram Tiana - Montgat.</u>

6.1. El model de xarxa viària a Tiana.

a). La xarxa viària prevista al PGM contempla dos principals en direcció Mar-Muntanya.

1). La variant de la carretera de la Conreria per la Riera de Tiana.

2). L'avinguda Onze de Setembre-Passeig de Vilesa que coincideix amb el carrer sobre el que s'assenta el nucli de Tiana.

En sentit transversal, paral.lel al mar, el PGM només preveu una connexió: el Camí dels Francesos.

En sentit transversal també el segon Cinturó es preveu com una autopista sensa cap connexió amb la xarxa local.

b). La xarxa viària prevista en aquest Pla Especial.

Per tal de tindre en compte les al.legacions formulades durant el tràmit d'audiència per els Ajuntaments de Tiana i Montgat en el sentit d'incorporar uns enllaços des del tronc central del Cinturó amb la xarxa local es proposa en aquest Pla Especial la creació d'un nou eix tranversal que connecti àquests intercanviadors amb els dos eixos mar-muntanya comentats.

Aquest nou eix recupera elements de la xarxa viària local:

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

a). Un tram de la carretera Montgat-Tiana.
b). L'avinguda de Jordana.
c). Una calçada de l'avinguda de Sant Jordi
i els incorpora com "calçades laterals del Cinturó"

A prop de la carena, sobe l'eix de l'avinguda D'Onze de Setembre i del carrer de Matas es preveu una rotonda de 70 m. de diàmetre a la que entreguen els interconnectadors de les calçades laterals amb el tronc central. Aquesta rotonda permet tots els moviments de connexió amb la xarxa viària local.

Per completar aquest esquema es preveu una nova connexió d'aquesta rotonda amb el camí del cementiri de Montgat que té un petit pont sobre l'autopista A-19.

La connexió del parell Onze de Setembre-Carrer d'en Mates amb el Turó del Mar de Montgat es preveu, per tant, a través de la "rotonda" i de la calçada lateral del costat del mar.

c). La xarxa de camins del Turó d'en Sariol.

Aquest model es completa, i així s'ha tingut en compte, amb la proposta del Pla Especial del Parc del Turó d'en Sariol que encara que no està totalment tramitada. Es la idea més solvent i completa que tenim d'ordenació del Parc.

La xarxa de camins i de recorreguts interiors del Parc formaran un anell que relliga la vessant de mar del Turó d'en Sariol i les dues vessants de la vall de la Riera de les Costes. Aquests camins peatonals i de recorreguts de servei donaran accés i vertebraran els diferents àmbits del Parc.

Per acedir a aquest camí es preveuen, dins de cada terme municipal Montgat-Badalona-Tiana, sengles placetes i aparcaments connectats amb eixos viaris rellevants:

a). El Camí dels Francesos.
b). La carretera de Montgat-Tiana.
c). La carretera de la Conreria..

6.2.El Segon Cinturó.

Es preveu el soterrament i el pas en túnel per sota la carena on s'asenten els nuclis de Tiana i de C'an Ciurana. El soterrament, en una longitud de 600 m., entre la carretera actual i la rotonda prevista, permet millorar les pendents del tronc central i evitarà el fort impacte

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

inicial d'uns talusos de 20-25 metres que comportaria la solució a cel obert.

El pas en túnel per sota la carretera de la Conreria i els dos viaductes per salvat la lleugera depresió de la vall de Can Mogas i de la Riera de Tiana permeten mantindre un tractament paisgístic i unitari de les dues vessants.

6.3.El model d'ordenació.

Per tal d'il.lustrar les hipòtesi en que es fonamenta el model de xarxa viària proposat s'adjunta un plànol de model d'ordenació que integra amb el tractament urbà de la xarxa viària l'ordenació del parc del Turó d'en Sariol, i dels espais lliures previstos entre les dues calçades laterals. Les propostes d'aquest plànol no tenen contingut normatiu i algunes d'elles, no tramitades en aquest Pla Especial i que no son totalment coincidents amb les del PGM requeriran per a la seva implementació la redacció d'un Pla Especial que les reculli.

Barcelona, 10 Setembre 1.987

Per la Direcció de Serveis
d'Urbanisme
L'arquitecte,

CMB
CARRER 62 NÚM 420 SECTOR A, ZONA FRANCA, 08004 BARCELONA
TEL. (93) 336 61 61 - TELEX 53276 CMBC E

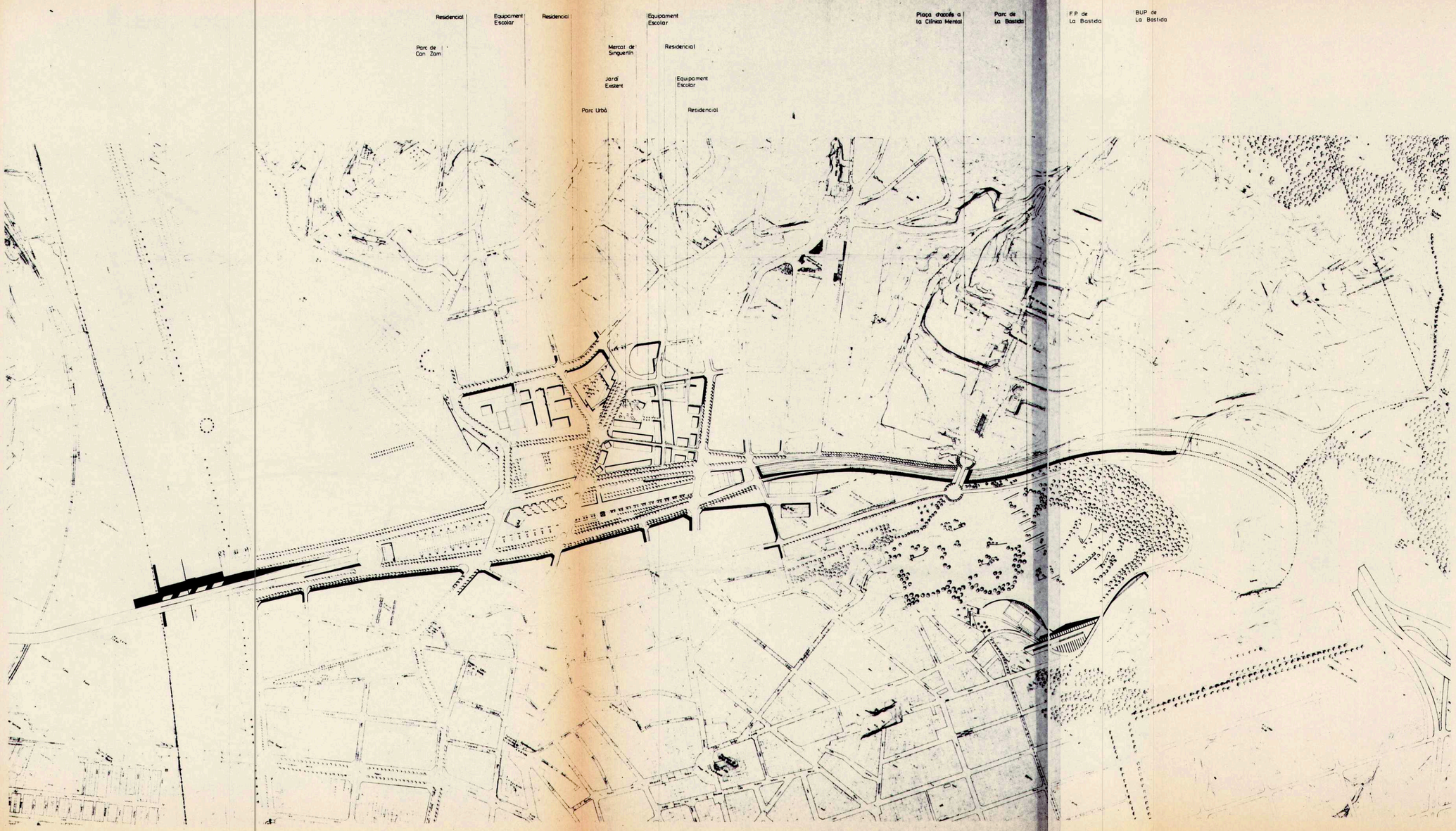
CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

PLA ESPECIAL VIARI DEL II CINTURO DE RONDA
DE BARCELONA TRAM RIU BESÒS - AUTOPISTA A-19

ANNEX II

PLANEJAMENT URBANÍSTIC D'ÀMBIT LOCAL.

CMB
CARRER 62 NÚM 420 SECTOR A, ZONA FRANCA 08004 BARCELONA
TEL. (93) 336 61 61 - TÈLEX 53276 CMBC E



CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

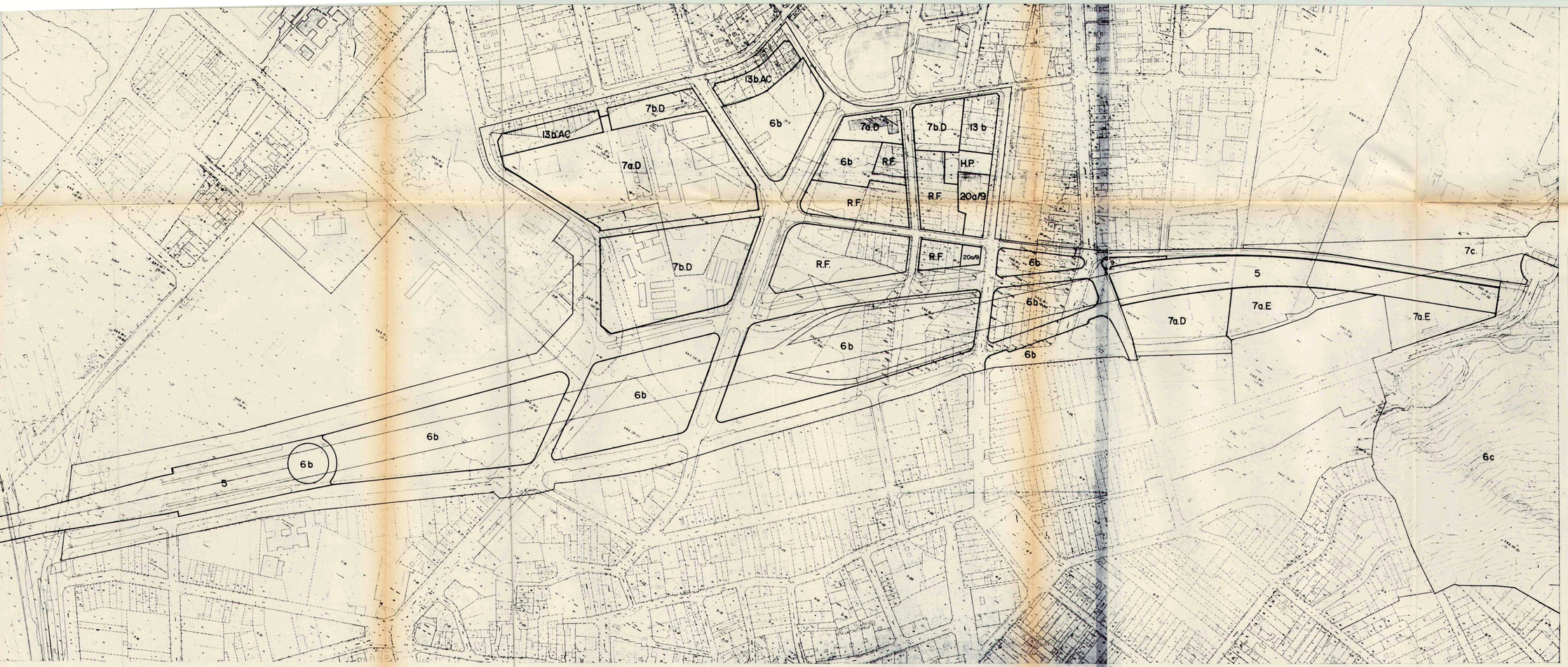
AJUNTAMENT
DE SANTA COLOMA DE GRAMENET

Servei d'Urbanisme
E.P.U.

Pla Especial del Segon Cinturó (text refós)

PLANOL	ESCALA	DATA	Nº EXP	Nº PLANOL
Proposta General	1/2000	NOV. 86	U-PE-26	8

AJUNTAMENT DE SANTA COLOMA DE GRAMENET — PLA ESPECIAL DEL SEGON CINTURÓ — 0 10 20 30 40 50 100 200 — E1/2000 PROPOSTA GENERAL 8



5 Xarxa viària bàsica
6b Parc de nova creació de caràcter local
7(a ò b) D. Equipament docent
7(a ò b) E. Equipament esportiu
9 Protecció de sistemes generals

13b En densificació semiintensiva
13b AC " " Av. Catalunya
20a/9 Edificació aïllada
H.P. Habitatge públic
R.F. Residencial en filera

45

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

Regist 65

AJUNTAMENT
DE SANTA COLOMA DE GRAMENET

Servei d'Urbanisme

Aprovat definitivament pel Consell Metropolità en sessió de 20.3.86 amb les especificacions en l'apartat 4.2.2 de l'informe de la Comissió d'Urbanisme de Barcelona de data 11.12.85 i amb les prescripcions de l'informe de la Ponència Tècnica de data 11.12.85 i de la Comissió Permanent de data 11.12.85 i de la Comissió Permanent de data 20.3.86

EL CAP DE SERVEI DE PLANEJAMENT

EL CAP DE SERVEI D'URBANISME

EL CAP DE SERVEI D'URBANISME

AJUNTAMENT PLÈ 28 Novembre 1985	AJUNTAMENT PLÈ 15 Gener 1986	CORPORACIÓ METROPOLITANA 20 Març 1986
EL SECRETARI GENERAL	EL SECRETARI GENERAL	EL SECRETARI GENERAL

Pla Especial del Segon Cinturó (TEXT REFÓS)

PLANOL	ESCALA	DATA	Nº FAP	Nº PLANOL
Regim del Sol i Sistema Vari	1:1000	NOV. 1986	PE-26	15

L'EQUIP TÈCNIC REDACTOR

EL COORDINADOR

AVANC DE PLANEJAMENT EXPOSAT AL PÚBLIC SEGONS	
ACORD DE PLE	24 - XII - 1982
B.O.P.	5 - I - 1983
APROVACIÓ INICIAL I EXP. PÚBLIC	29 - III - 1984
B.O.P.	16 - V - 1984
APROVACIÓ PROVISIONAL AJUNT. PLE	28 - II - 1985
APROVACIÓ DEFINITIVA PEL COMITÈ METROPOLITÀ	6 - XI - 1986

EL SECRETARI GENERAL

ZONES

I	UNI-BIFAMILIAR AILLADA
II	UNI-BIFAMILIAR EN FILERA
III	UNI-BIFAMILIAR ENTRE MITJERES
IV	INDUSTRIAL - COMERCIAL
V	INDUSTRIAL EN FILERA
VI	INDUSTRIAL AILLADA
VII	PLURIFAMILIAR EN ILLA TENCADA
VIII	PLURIFAMILIAR EN BLOC LINEAL
IX	PLURIFAMILIAR EN TORRE
X	EQUIPAMENT - REHABILITACIÓ
XI	EQUIPAMENT - NOVA PLANTA
XII	EQUIPAMENT - AMPLIACIÓ
XIII	VERD LOCAL
XIV	VERD GENERAL
XV	PARC METROPOLITÀ
XVI	VIARI LOCAL
XVII	VIARI GENERAL

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

EXC. AJUNTAMENT DE BADALONA

PLA ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR

MONTIGALÀ

7

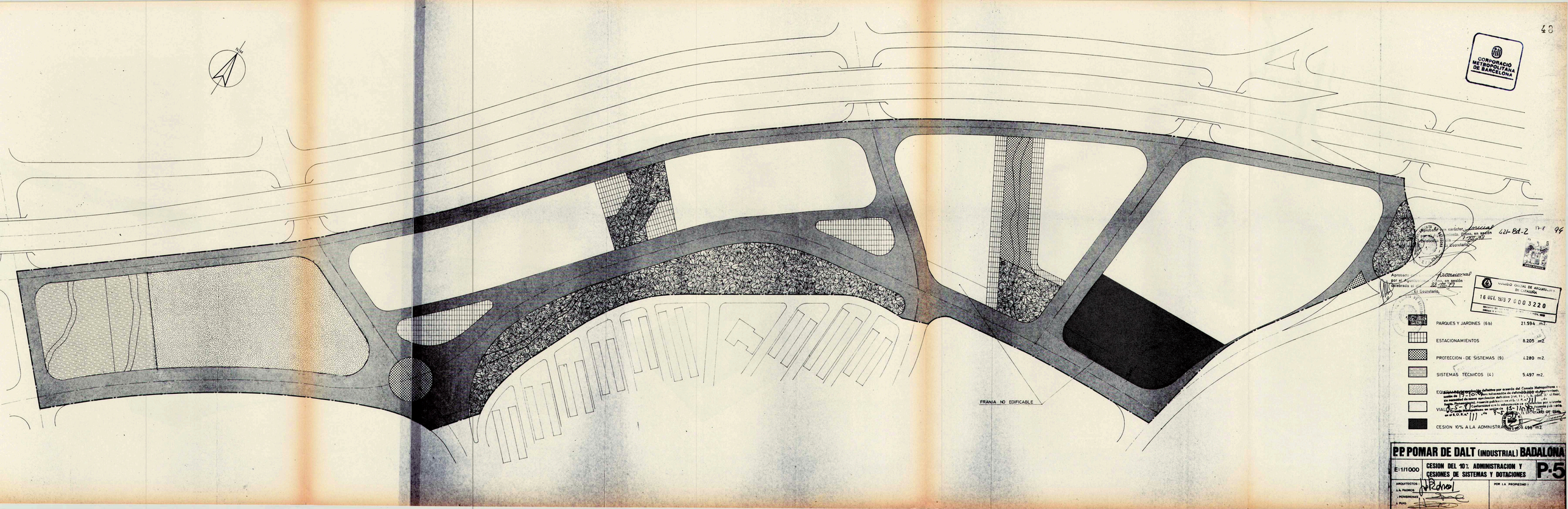
ZONIFICACIÓ I APROFITAMENT POLIGONS

ESCALA 1:2.000

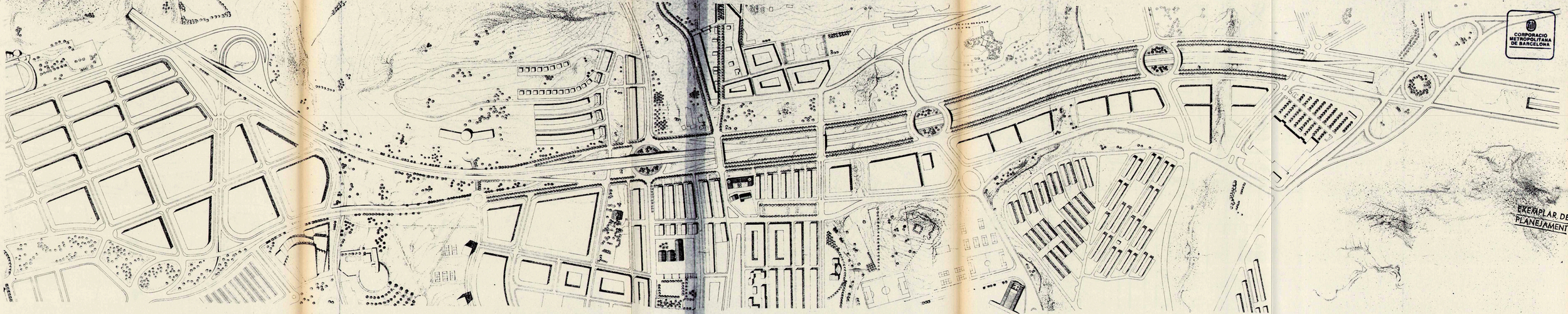
46

30

ADMINISTRATIU
ESPORTIU
Z.V.
CORPORACIO METROPOLITANA DE BARCELONA
directius ordenació
BUFALÀ
13 OPERACIONS PRO-VIVACIES
Z.V.
PLAÇA Rocs i Pi
Z.V.
Antoni Bacas i
Z.V.
Z.V.
Z.V.



48
CORPORACIO METROPOLITANA DE BARCELONA
FRANJA NO EDIFICABLE
PARQUES Y JARDINES (6b) 21.594 m2.
ESTACIONAMIENTOS 8.205 m2.
PROTECCION - DE SISTEMAS (9) 4.280 m2.
SISTEMAS TECNICOS (4) 5.497 m2.
CESION 10% A LA ADMINISTRACION 9.496 m2.
P.P. POMAR DE DALT (INDUSTRIAL) BADALONA
E: 1/1000
CESION DEL 10% ADMINISTRACION Y CESIONES DE SISTEMAS Y DOTACIONES
P-5
ARQUITECTOS:
A.A. PADROS
PONSIRENAS
A. PUIG
POR LA PROPIEDAD:



AJUNTAMENT DE BARCELONA
PLA DE VIES

NIVIRE DE PLANEJAMENT EXPOSAT AL PUBLIC SESSIONS
ACORD DE PLE
B.O.P.
APROVACIÓ INICIAL I EXP PUBLIC
B.O.P.
APROVACIÓ PROVISIONAL AJUNT PLE
APROVACIÓ DEFINITIVA PEL
CONSELL METROPOLITÀ

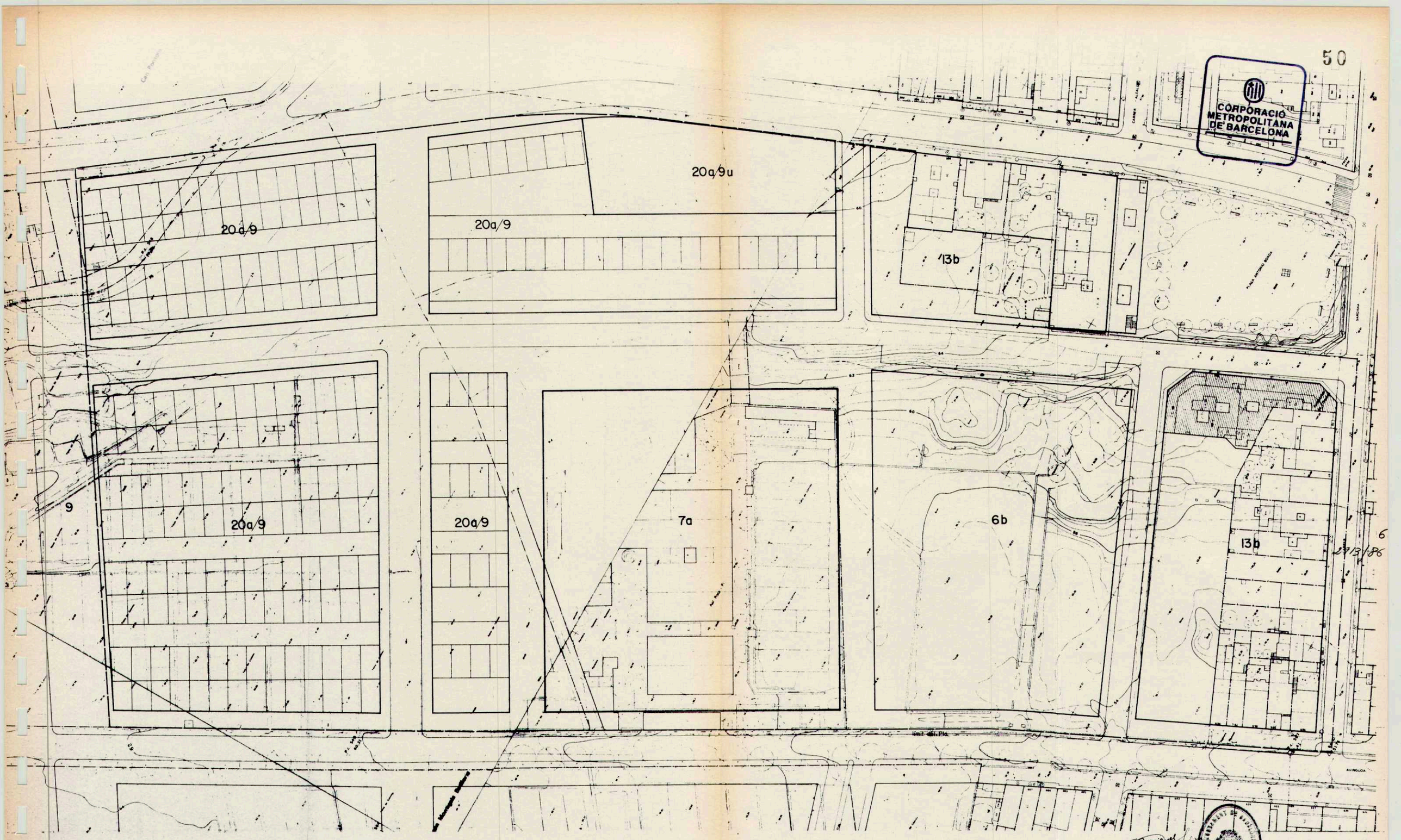
L'EQUIP TÈCNIC REDACTOR
EL COORDINADOR
EL SECRETARI GENERAL

II CINTURÓ

PROPOSTA DE TRAÇAT DEL PAS PER LA CIUTAT

Aprovat per l'Excm. Ajuntament en sessió celebrada el dia 21.3.24
El Secretari

7
PLANTA D'ORDENACIÓ
ESCALA 1:2.000



CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

6
29/3/86

L'EQUIP TÈCNIC REDACTOR

EL CAP DEL SERVEI

EL SECRETARI GENERAL

- PLANEJAMENT EXPOSAT AL PÚBLIC SEGÚNS ... PLE 22-7-82
- APROVACIÓ INICIAL I EXP. PÚBLIC 29-3-84
- APROVACIÓ PROVISIONAL AJUNT. PLE 31 Octubre 19
- APROVACIÓ DEFINITIVA PEL CONSELL METROPOLITÀ

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

Aprovat definitivament pel Consell Metropolità en sessió de data 18.12.86 Acord publicat en el B.O.P. núm. 19 de data 22.1.87
EL SECRETARI GENERAL

EXCM. AJUNTAMENT DE BADALONA

SERVEI DE PLANEJAMENT I GESTIÓ URBANÍSTICA

ESCALA GRÀFICA 0 10 20 30

ESCALA REFERÈNCIA

ESCALA 1:500

REF. PGU 2 320 P

DATA SETEMBRE 1986

PLANOL Nº P.I

PLA ESPECIAL DE CAN GUSI

ZONIFICACIÓ

SISTEMES

SISTEMA VIARI BASIC

- 5a XARXA VIARIA BASICA
- 5b XARXA VIARIA LOCAL I VIES CIVIQUES

PARCS I JARDINS URBANS

- 6b DE NOVA CREACIÓ DE CARÀCTER LOCAL

EQUIPAMENTS COMUNITARIS I DOTACIONS DE NOVA CREACIÓ

- 7b.1 EQUIPAMENT DOCENT
- 7b.2 EQUIPAMENT ESPORTIU
- 7b.3 EQUIPAMENT SOCI-CULTURAL
- 9 PROTECCIÓ DE SISTEMES GENERALS

ZONES EN SÒL URBÀ

RENOVACIÓ URBANA : REHABILITACIÓ

- 16.1a / 16.1b ORDENACIONS EN EDIFICACIÓ AÏLLADA
- 16.2 ORDENACIÓ EN ILLA TANCADA O SEMITANCADA AMB PATI INTERIOR
- 16.3 ORDENACIÓ EN EDIFICACIÓ CONTINUA
- 16.4 REMODELACIÓ A TRAVES D'ESTUDI DE DETALL
- 17.5 TRANSFORMACIÓ DE L'ÚS A VIAL PEATONAL

PARC FORESTAL

- 27 DE CONSERVACIÓ

L'EQUIP TECNIC REDACTOR

EL CAP DEL SERVEI

EL SECRETARI GENERAL

- AVANÇ DE PLANEJAMENT EXPOSAT AL PUBLIC SEGONS
- ACORD DE PLE 18 DE JULIOL DE 1980
- B.O.P 20 DE SETEMBRE DE 1980
- APROVACIO INICIAL I EXP. PUBLIC 17 DESEMBRE 1981
- B.O.P 26 DE GENER DE 1982
- APROVACIO PROVISIONAL AJUNT PLE 10 JUNY 1982
- APROVACIO DEFINITIVA PEL CONSELL METROPOLITA 10-2-83
- B.O.P.

CORPORACIO METROPOLITANA DE BARCELONA

Aprovat definitivament pel Consell Metropolità en sessió de 10.2.83 amb les observacions expressades en la notificació de l'acord aprovatori. L'Ajuntament. Acord publicat en el B.O.P. num. 39 de data 10.3.83 per esmenat d'acord amb les observacions. Acord de data 18.9.86 publicat en el B.O.P. num. 24 de data 8.10.86 EL SECRETARI GENERAL

EXEMPLAR REFÓS JUNY 1986

AJUNTAMENT DE BADALONA
UNITAT DE PLANEJAMENT I GESTIO URBANISTICA

OBSERVACIONS

ESCALA GRAFICA 0 5 10 20 30 40 50 60
ESCALA REDUIDA

ESCALA 1:1.000

REF

DATA Novembre 81

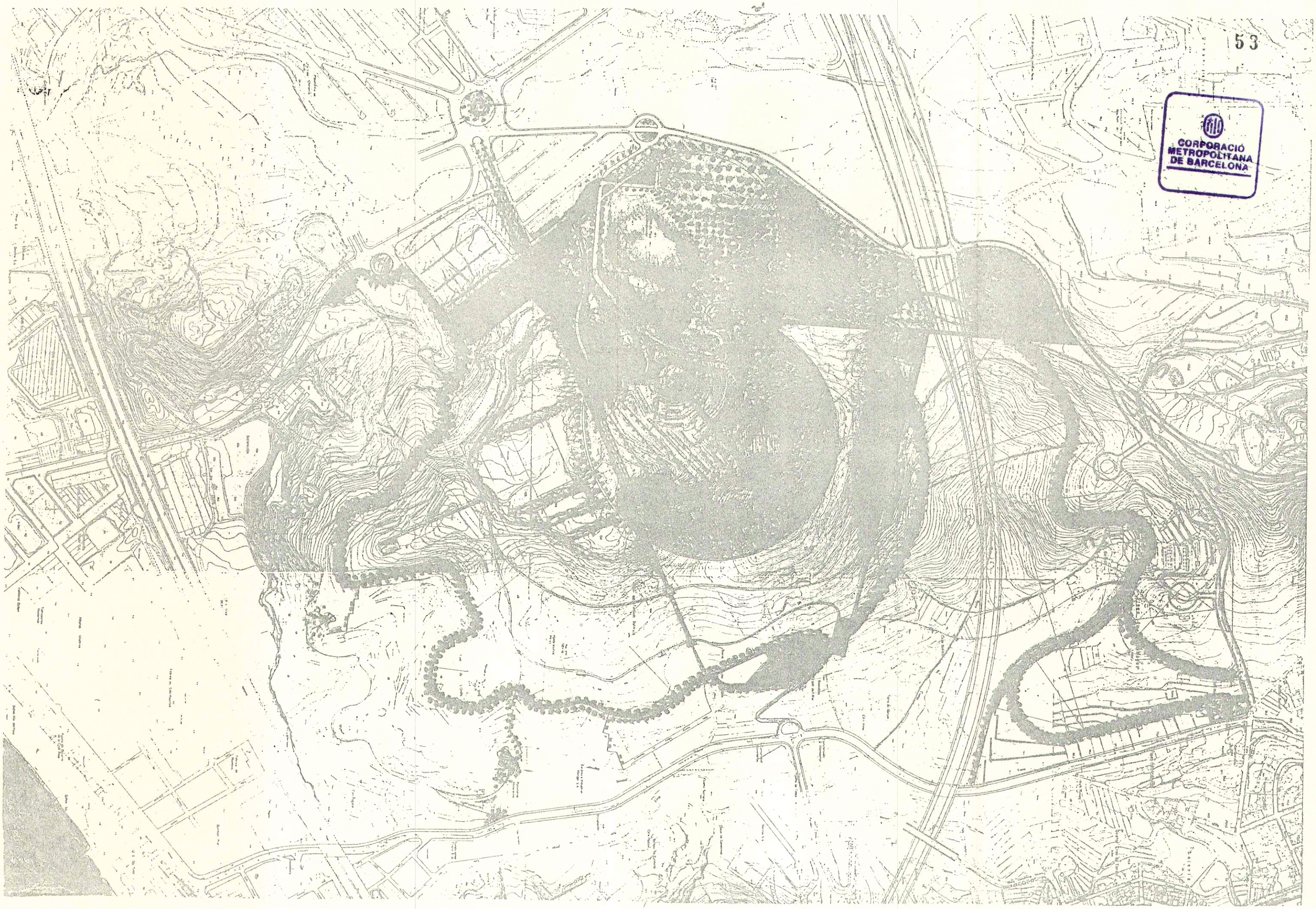
PLANOL Nº 6 Full 7 de 11

P.E.R.I. DEL BARRI DE BONAVISTA

ZONIFICACIÓ

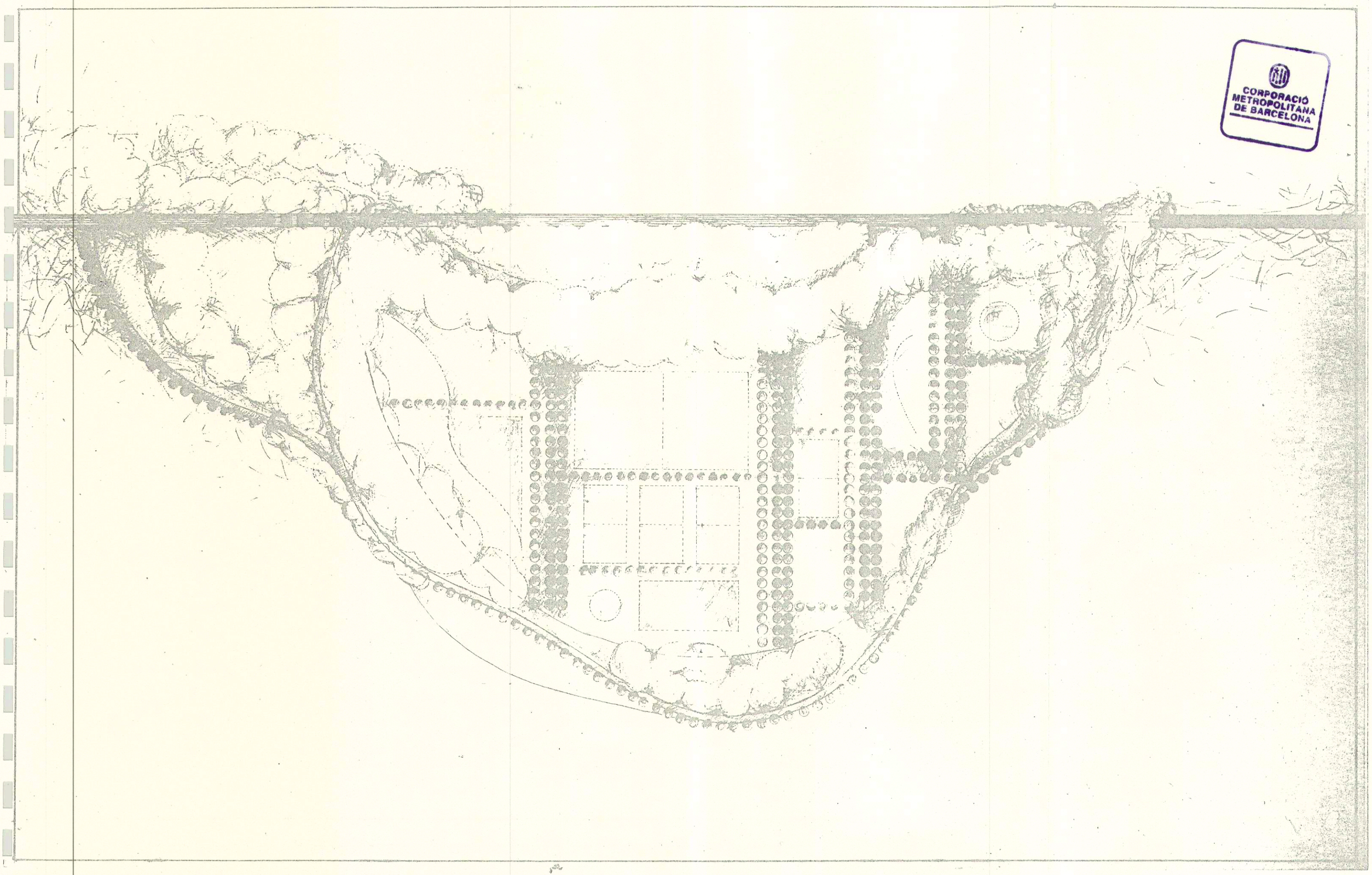
LLAC I PISTES ESPORTIVES – E. 1:500 – TIANA/BADALONA

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA



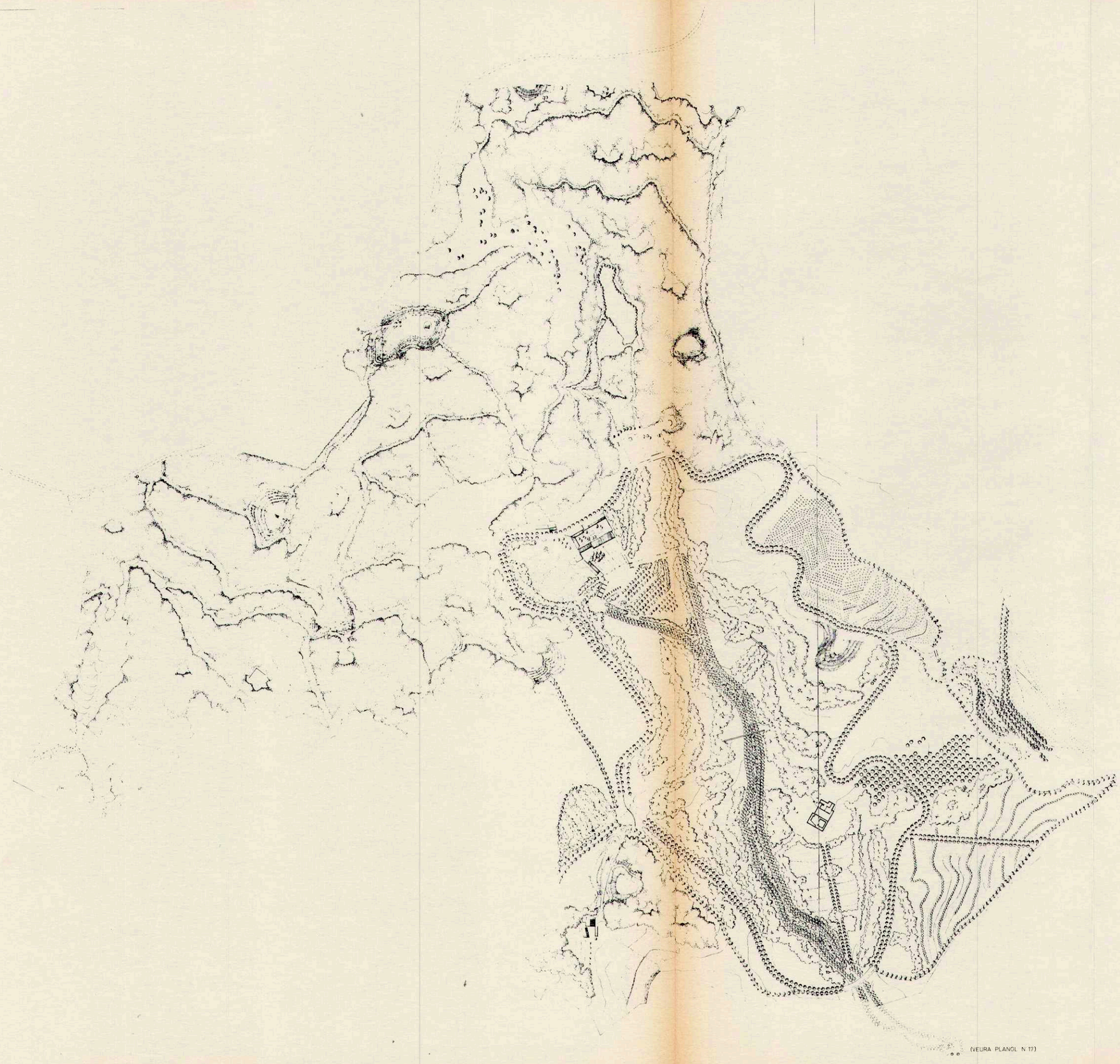
CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

PLATAFORMES ANTIC ABOCADOR — PISTES I USOS VARIS E:1:1000 — BADALONA



CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

CORPORACIÓ
METROPOLITANA
DE BARCELONA

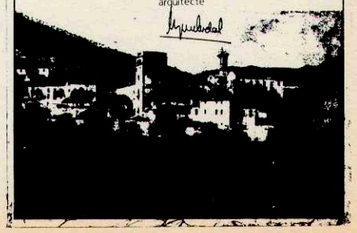


CORPORACIO METROPOLITANA
DE
BARCELONA
PLA ESPECIAL
PARC FORESTAL SANT JERONI DE LA MURTRA

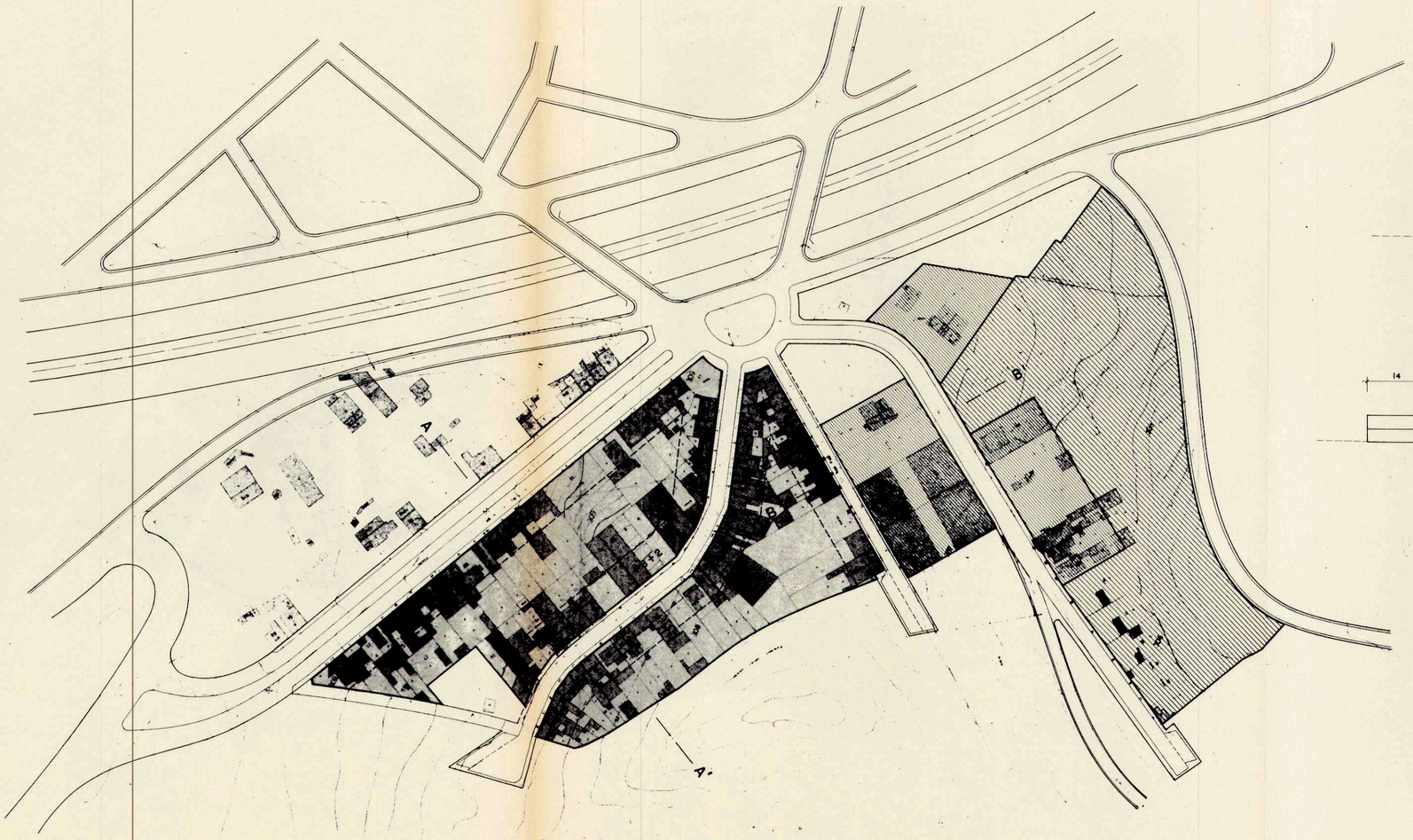
PLANOL: ORDENACIO GENERAL Nº: 12

ESCALA: 1/2000 DATA: JULIOL 1986

MIQUEL VIDAL PLA
arquitecte

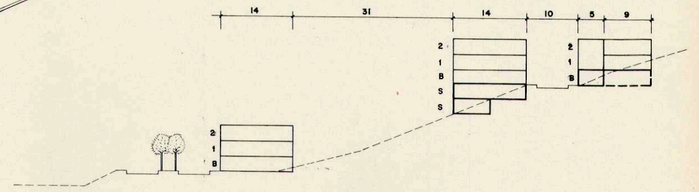


CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA



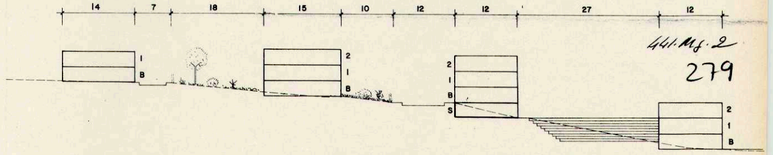
SECCION A-A'

ESCALA 1:500



SECCION B-B'

ESCALA 1:500



441-Mg-2

279

Aprobado inicialmente por Consejo Metropolitano en sesión de 11-6-81 Acuerdo publicado en B.O.P. nº 219 de 12-9-81

AREA DE EDIFICACION SEGUN ALINEACIONES

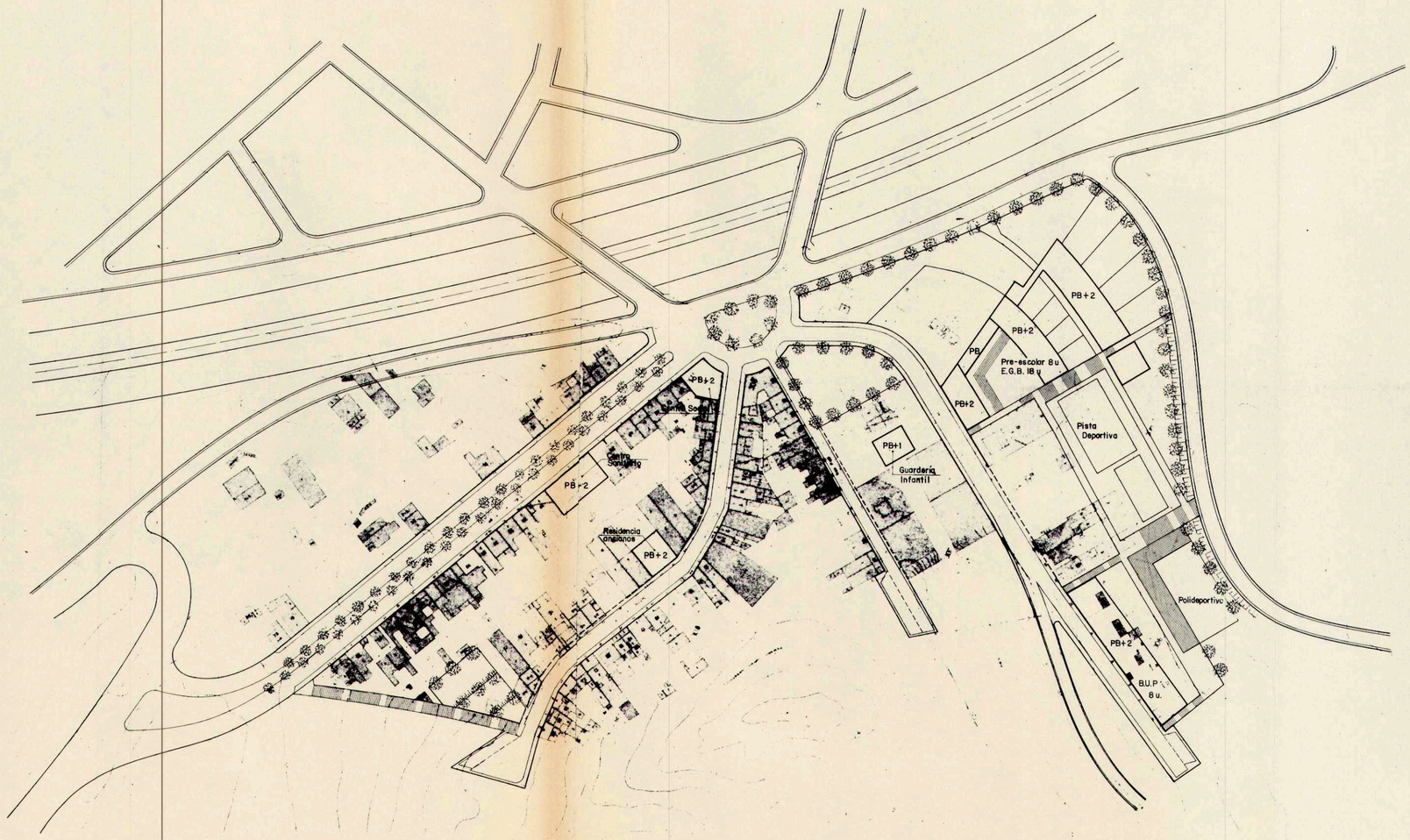
AREA DE EDIFICACION AISLADA

AREA DE EDIFICACION SEGUN VOLUMETRIA ESPECIFICA

Aprobado definitivamente por el Consejo Metropolitano en sesión de 13.5.82. Acuerdo publicado en el Boletín Oficial de la Provincia nº 141 de fecha 14.6.82

EL SECRETARIO

CORPORACION METROPOLITANA DE BARCELONA		
PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR DEL BARRIO DE "CAN CIURANA" (MONTGAT).		
ESCALA 1:1.000	REFERENCIA 441-Mg-1	BARCELONA,
TIPOS DE ORDENACION Y CONDICIONES DE LA EDIFICACION		
DIRECCION DE SERVICIOS DE PLANEAMIENTO URBANISTICO		
	Vº Bº DIRECTOR DE PLANEAMIENTO	EL ARQUITECTO
FECHAS DE APROBACION: APROBACION INICIAL APROBACION PROVISIONAL APROBACION DEFINITIVA	N	PLANO 0.6

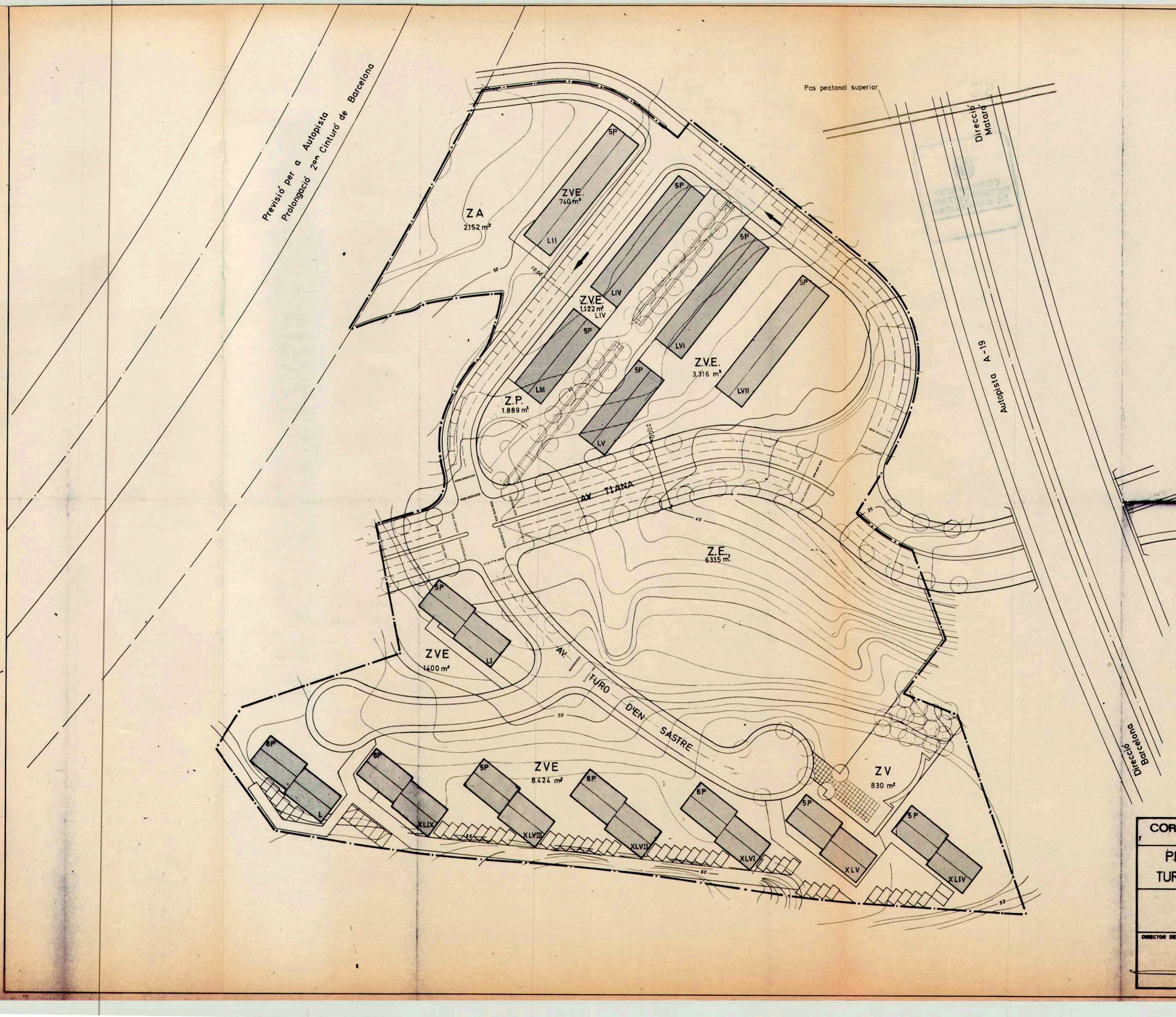


Aprobado inicialmente por el Consejo Metropolitano en sesión de 11-6-81 Acuerdo publicado en el B.O.P. n.º 219 de 12-9-81

441-Mg-2
280

Aprobado definitivamente por el Consejo Metropolitano en sesión de 13.5.82 y hacer lo publicado en el Boletín Oficial de la Provincia n.º 141 de fecha 14.6.82
EL SECRETARIO

CORPORACION METROPOLITANA DE BARCELONA		
PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR DEL BARRIO DE "CAN CIURANA" (MONTGAT).		
ESCALA 1:1.000	REFERENCIA 441-Mg-1	BARCELONA,
CONDICIONES DE USO Y EDIFICACION DE LOS EQUIPAMIENTOS		
DIRECCION DE SERVICIOS DE PLANEAMIENTO URBANISTICO		
	Vº Bº DIRECTOR DE PLANEAMIENTO	EL ARQUITECTO
FECHAS DE APROBACION: APROBACION INICIAL / APROBACION PROVISIONAL / APROBACION DEFINITIVA	N	PLANO 0.7



35

Aprobado definitivamente por el Consejo Metropolitano en sesión de 9.4.81 acuerdo publicado en el Boletín Oficial de la Provincia n.º 124, de fecha 25.5.81

EL SECRETARIO

ZP	(1.889 m²)	ZONA PEATONAL
ZV	(830 m²)	ZONA DE PARC URBÀ
ZE	(6.335 m²)	ZONA D'EQUIPAMENTS
ZA	(2152 m²)	ZONA DE PROTECCIÓ DE VIALS
	(8.900 m²)	VIALITAT
ZVE	(15.092 m²)	ZONA SEGONS VOLUMETRIA ESPECIF.
	35.198 m²	TOTAL DEL SECTOR
LVI		núm. blac
7P		núm. plantes edificades

Topografia transposada del planol topografic de la comarca de Barcelona 1: 2.000

43-14-3

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA
DIRECCIO DE SERVEIS DE PLANEJAMENT URBANISTIC

PLA ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR TURO DEL MAR I LES VILARES (MONTGAT)

ZONIFICACIÓ I ORDENACIÓ
(Sector les Vilares)

DATA: MARÇ 1.981
ESCALA: 1:500
REFERENCIA:
PLANOL Nº: 6

DIRECTOR DEL SERVEI | L'ARQUITECTE INSPECTOR | L'ARQUITECTE