



La Generalitat adjudica projectes i obres en infraestructures i equipaments per un valor de 145 MEUR

La Generalitat ha adjudicat aquest mes d'octubre, per mitjà de l'empresa pública GISA, obres i projectes en matèria de transports, carreteres i equipaments per un valor de 145 MEUR. D'aquests, 136 MEUR corresponen a l'execució d'obres i 9 MEUR a la redacció de projectes constructius, estudis informatius i direccions d'obra.

El Consell d'Administració de GISA ha adjudicat obres en matèria d'infraestructures, carreteres i equipaments per valor de 136 MEUR i projectes constructius, estudis informatius i direccions d'obra per valor de 9 MEUR.

Entre les adjudicacions més destacades en matèria de carreteres es troba la primera fase de les obres de la ronda de Mataró per un import de 59,5 MEUR. D'altra banda, s'ha adjudicat la redacció de l'estudi informatiu de la variant de Sant Pere Pescador i l'estudi informatiu de la nova carretera de connexió entre la C-31 i la C-260 a Castelló d'Empúries.

Pel que fa a les actuacions en matèria de transports s'han adjudicat les obres de remodelació, adaptació i millora de l'estació d'FGC de Gràcia, per un import de 29,3 MEUR.

D'altra banda, s'han adjudicat diverses obres en matèria d'equipaments educatius, com els treballs de nova construcció de l'institut Leonardo da Vinci de Sant Cugat del Vallès (8,8 MEUR), de l'institut Montserrat Miró de Montcada i Reixac (6,8 MEUR), i de l'institut de Segur de Calafell (6 MEUR). Així mateix, s'han adjudicat els treballs de nova construcció de l'escola Agnès de Sitges (4,8 MEUR), les obres de construcció de l'institut de Pineda de Mar (4,6 MEUR) i les de l'escola Bufalà II de Badalona (3,5 MEUR).

Al document adjunt s'amplia la informació sobre les actuacions del DPTOP



Ronda de Mataró

59,5 MEUR

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques ha previst la construcció de la ronda de Mataró, una via que millorarà la connectivitat i la canalització del trànsit a l'entorn de la variant de la C-32. Aquesta infraestructura, de set quilòmetres de longitud, s'insereix en la futura ronda del Maresme, peça clau en la formació d'una vialitat alternativa a l'N-II i la C-32 per tal de millorar la mobilitat a la comarca.



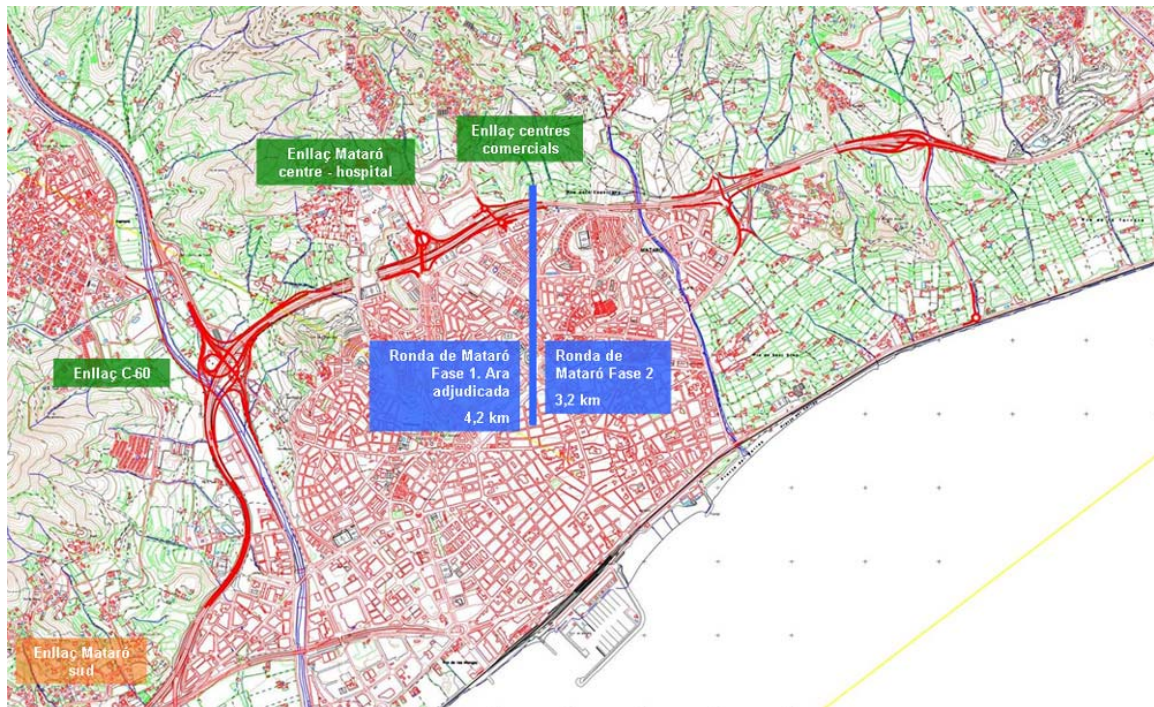
Imatge virtual de la ronda de Mataró

Ara, el DPTOP, per mitjà de l'empresa pública GISA, ha adjudicat les obres de la primera fase d'aquesta actuació, per un import de 59,5 MEUR. Aquesta fase correspon a un primer tram de la ronda, de quatre quilòmetres, des de l'enllaç amb la C-60 fins al nou enllaç de Mataró Parc. Es preveu que els treballs comencin durant el primer trimestre de 2011 i tinguin una durada de 27 mesos. Paral·lelament, la segona fase de la ronda està en redacció del projecte constructiu. La futura ronda de Mataró comportarà una inversió total estimada en uns 115 MEUR.

L'obra consistirà en la construcció de calçades a banda i banda de la C-32, que canalitzaran el trànsit local, mentre el tronc central de l'autopista recollirà el trànsit de pas. Així mateix, es remodelaran els accessos existents per tal de dotar-los de noves possibilitats de moviments i se'n construirà un de nou. D'aquesta manera, s'afavorirà l'accessibilitat i la fluïdesa del trànsit.



El tram que ara s'adjudica s'ha prioritzat, d'una banda, pel flux de trànsit que registra la C-32 en aquest àmbit, de l'ordre dels 92.000 vehicles diaris i, de l'altra, per afavorir la connectivitat en aquest entorn. En aquest sentit, cal indicar que es preveu remodelar l'enllaç entre la C-32 i la C-60, fet que permetrà dotar-lo de major fluïdesa i seguretat.



Esquema de les fases de la ronda de Mataró

Els principals elements que conformaran l'actuació que ara s'adjudica són els següents:

- **La ronda:** Les noves calçades tindran una longitud d'uns 2,7 quilòmetres cadascuna, als quals s'afegeix el tram inicial d'alentiment a la sortida del tronc central de l'autopista i el tram d'acceleració per incorporar-s'hi de nou, que sumen una longitud d'1,2 quilòmetres.

Es construirà una calçada a cada costat de l'autopista, cadascuna de les quals tindrà dos carrils de circulació de 3,5 metres, un voral esquerre d'un metre i un dret de 2,5 metres d'amplada, a més d'una cuneta transitable d'1,5 metres. En alguns trams, es formarà un tercer carril per garantir la seguretat en entrades i sortides. L'espai de separació entre el tronc de l'autopista i les calçades paral·leles serà variable, entre els 2 i els 5,5 metres.

- **Remodelació dels enllaços:** Els enllaços que es remodelaran comunicaran amb les calçades paral·leles i no amb el tronc central de la C-32. La incorporació a aquest s'efectuarà pels dos extrems de les noves calçades. En aquest tram, així, pel que fa als enllaços, les principals actuacions previstes són:



- **Enllaç amb la C-60:** es remodelarà totalment per a permetre el pas de les noves calçades i s'hi afegirà el moviment de sortida de la calçada des del costat mar cap al nucli urbà de Mataró, que fins ara no era possible.
- **Enllaç Mataró centre-Hospital:** uneix les places de Gran Bretanya i França i dóna accés al centre de Mataró i a l'Hospital de Mataró. A més de la seva remodelació, un dels moviments del costat muntanya passarà a fer-se des d'un nou enllaç que es construirà a continuació.
- **Enllaç centres comercials:** aquest accés de nova construcció s'ubicarà a uns 600 metres de l'anterior, a la riera de les Piques, i tindrà una rotonda a cada costat de les calçades. D'altra banda, el tronc central de la C-32 es desplaçarà uns 10 metres en un tram posterior de 550 metres de longitud. Aquest enllaç donarà accés als diversos centres comercials de la zona.



Imatge virtual de l'enllaç

- **Túnels i estructures:** Les obres inclouran l'execució de dos túnels per al pas de les noves calçades dreta i esquerra sota el monticle per on passa el carrer Galícia. Els túnels tenen una longitud de 209 i 202 metres, respectivament; cadascun estarà format per 3 carrils de 3,5 metres, dos vorals d'1 metre i dues voreres de 0,75 i 0,9 metres.



Les principals estructures projectades corresponen a la prolongació o duplicació de les estructures existents a la C-32. En total, es preveuen 12 ponts, 3 passos superiors i 8 passos inferiors. En aquest sentit, cal remarcar el viaducte que es construirà a l'enllaç entre la C-32 i la C-60, que tindrà una longitud de 270 metres.

- **Tasques complementàries:** Les obres es complementaran amb tasques de senyalització, tancament, enllumenat, barreres de seguretat i d'integració ambiental, com la revegetació de talussos i la formació de barreres acústiques.

Estudi informatiu variant de Sant Pere Pescador

Una altra de les actuacions que aquest mes ha adjudicat el DPTOP, a través de GISA, és la redacció de l'estudi informatiu de la variant de Sant Pere Pescador, per un import de 104.000 euros. La nova variant permetrà reduir el trànsit de vehicles per l'interior de la població, així com descongestionar el pont sobre el Fluvià a l'accés a Sant Pere Pescador.

El pont sobre el riu Fluvià, que dona accés al municipi de Sant Pere Pescador des de la GIV-6303, registra un trànsit de vehicles molt elevat generat sobretot pels diferents càmpings existents a prop de la costa, al sud del seu nucli urbà. Les reduïdes dimensions del pont, amb uns 4,5 metres d'amplada de calçada, van fer que la Diputació de Girona hi habilités un voladís metàl·lic, per tal de facilitar el pas de vianants i bicicletes de forma còmoda i segura. No obstant, la construcció del nou voladís va comportar la supressió dels petits vorals existents fet que dificulta en algunes ocasions l'encreuament de certs vehicles de grans dimensions.

Així mateix, un cop creuat el pont, els vehicles que es dirigeixen cap a Figueres o cap a França, han de travessar el nucli urbà de Sant Pere Pescador per poder arribar a la carretera GIV-6216.

Per tal d'evitar el pas de vehicles per l'interior del municipi i descongestionar, alhora, el pont sobre el Fluvià, el DPTOP ha previst la construcció d'una variant de 3,5 quilòmetres de longitud, que consideri un nou pont amb característiques més adients a la circulació. D'aquesta manera, el pont actual quedaria reservat per al pas dels vianants o molt restringit per al trànsit local.

Es preveu que l'estudi informatiu, juntament amb l'estudi d'impacte ambiental corresponent, estigui enllestit al llarg de l'any vinent, per iniciar, tot seguit, la informació pública. El cost de les obres està previst en 16 MEUR.



Nova carretera entre la C-31 i la C-260 a Castelló d'Empúries

GISA també ha adjudicat la redacció de l'estudi informatiu de la nova carretera que connectarà la C-31 a l'alçada de la Bomba amb la C-260, prop de Castelló d'Empúries. L'estudi informatiu s'ha adjudicat per un import de 122.000 euros, i està previst que estigui enllestit al llarg de l'any vinent, per iniciar, tot seguit, la informació pública.

Millora de la mobilitat

Actualment existeix un itinerari de carreteres que van des de la C-31 fins a la C-260 a Castelló d'Empúries. Una primera carretera és la GIV-6215, que va des de la C-31, a la zona de la Bomba, fins a Riumors. A partir de Riumors, la carretera GIP-6214 arriba a Fortià. Finalment, la carretera GIV-6213 arriba a la C-260, a l'oest del nucli urbà de Castelló d'Empúries. Aquestes carreteres tenen una amplada reduïda de poc més de 5 metres d'ample, sense vorals.

Per tal de millorar la mobilitat en aquest itinerari, el DPTOP ha previst la construcció d'una nova carretera que connectarà la carretera C-31 amb la carretera C-260. Així mateix, la nova via permetrà descongestionar la carretera GIV-6216, que comunica Castelló d'Empúries i Sant Pere Pescador i que travessa els Aiguamolls de l'Empordà.

La nova carretera tindrà una longitud d'uns 6 quilòmetres i se situarà als termes municipals de Siurana, Riumors, Fortià, Castelló d'Empúries a l'Alt Empordà. Així mateix, tindrà una amplada de 9 metres i estarà formada per dos carrils de 3,5 metres i dos vorals d'1 metre.

Les connexions nord de Riumors i sud de Fortià s'hauran d'unificar en una única que connectarà amb l'actual carretera GIP-6214, atesa la curta distància entre totes dues poblacions. La resta d'encreuaments es solucionaran mitjançant interseccions a nivell o rotondes.

La nova carretera seguirà, en la mesura que sigui possible, la traça de les carreteres GIV-6215 i GIV-6213, i també s'analitzarà la conveniència de formar variants a Riumors i Fortià.

Aquesta actuació és concordant amb el Pla territorial de les Comarques Gironines i el Pla d'infraestructures del transport de Catalunya (PITC).

Es preveu que l'estudi informatiu, juntament amb l'estudi d'impacte ambiental, estigui enllestit al llarg de l'any vinent, per iniciar, tot seguit, la informació pública. Les obres compten amb un pressupost estimat de 20 MEUR.



El DPTOP adjudica la remodelació, adaptació i millora de l'estació d'FGC de Gràcia

El DPTOP ha adjudicat aquest mes d'octubre les obres de remodelació, adaptació i millora de l'estació d'FGC de Gràcia, per un import de 29,3 MEUR. L'actuació inclou la instal·lació de 3 ascensors per connectar els diferents nivells de l'estació, l'ampliació i modernització del vestíbul i les andanes, i la modificació de la configuració de les vies existents. També es construirà una nova subestació elèctrica, així com una sortida d'emergència, per a ampliar la capacitat d'evacuació. L'actuació permetrà millorar el servei d'aquesta estació, que registra un alt volum de viatgers, 3 milions a l'any, i adaptar-la a les persones amb mobilitat reduïda.



El DPTOP ha adjudicat les obres de remodelació, millora i adaptació a persones amb mobilitat reduïda de l'estació d'FGC de Gràcia, per un import de 29,3 MEUR.

L'actuació servirà per modernitzar i ampliar el vestíbul i les andanes d'aquesta estació i instal·lar 3 nous ascensors per fer-la accessible a persones amb mobilitat reduïda. Per encabir els nous ascensors, caldrà ampliar les andanes existents, de manera que s'haurà de modificar el traçat de les dues vies laterals de l'estació.



A més, es millorarà la capacitat d'evacuació i les instal·lacions elèctriques per a garantir el subministrament necessari per permetre l'increment de freqüències en el futur.

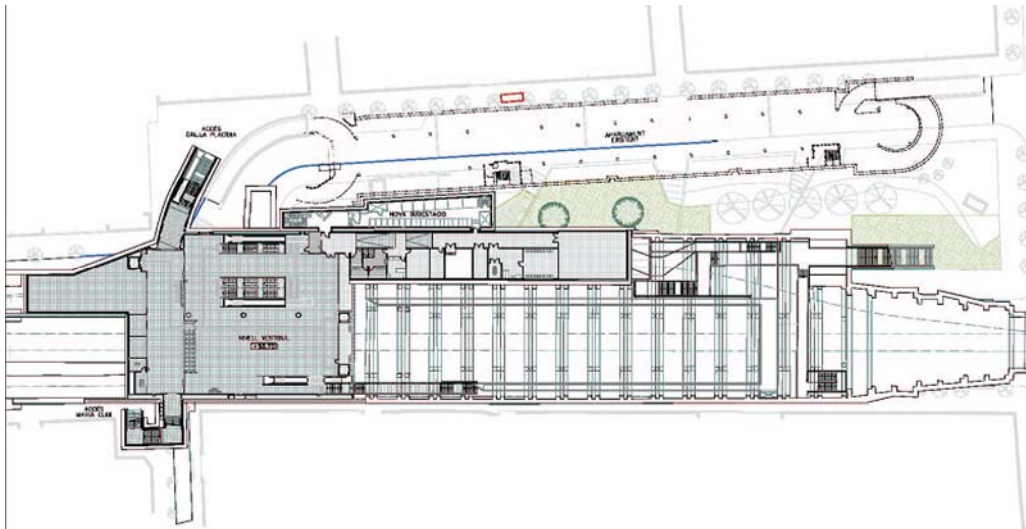
Les obres es duran a terme per fases, amb l'objectiu de minimitzar les afeccions al servei d'FGC, així com al trànsit viari i de vianants en superfície.

L'estació de Gràcia, que s'ubica sota la Via Augusta i la plaça Gal·la Plàcidia, entre el carrer de Marià Cubí i la Travessera de Gràcia, dona servei a les línies del Vallès, així com al ramal de Reina Elisenda i de l'avinguda Tibidabo. Disposa de 4 vies, dues centrals (per les línies del Vallès i Reina Elisenda) i dues laterals (només pels serveis de l'avinguda Tibidabo). La comunicació entre el vestíbul i andana es fa mitjançant escales fixes i mecàniques, i amb l'exterior, amb escales fixes. Aquesta estació compta amb 11.200 viatgers al dia.

Adaptació i remodelació de l'estació

Amb l'objectiu de millorar l'accessibilitat i la qualitat del servei en aquesta estació, el Govern ha impulsat un seguit d'obres per reformar-la i renovar-la. Concretament, els treballs que ara s'adjudiquen inclouen les següents actuacions:

- **3 nous ascensors i escales fixes i mecàniques:** l'estació quedarà completament adaptada a persones amb mobilitat reduïda, amb la col·locació de 3 nous ascensors, un a l'exterior, a la Via Augusta, costat Besòs, a l'alçada del carrer Marià Cubí, per enllaçar amb el vestíbul, i dos més per arribar a les andanes. A més, s'ampliarà l'amplada dels trams d'escales fixes, que seran de 2 metres en les escales que connecten el vestíbul i les andanes laterals, i de 4 metres, a les que enllacen el vestíbul i l'andana central. També es col·locaran 4 escales mecàniques.
- **Ampliació del vestíbul i zona d'andanes:** la millora de l'accessibilitat a l'estació comportarà la necessitat de disposar de nous espais per encabir els ascensors i ampliar els trams d'escales. Així, s'ampliarà la superfície del vestíbul dels 250 m² actuals als 1.500 m² i s'aprofitarà l'espai alliberat amb el trasllat de la subestació elèctrica i la nova configuració de vies. Amb aquesta actuació, els passadissos que porten cap al vestíbul actual s'eliminaran i els accessos conduiran directament cap a aquest gran vestíbul projectat. A més, les andanes s'ampliaran i es passarà de les dues andanes actuals, de 4 metres d'amplada cadascuna, a 3 andanes: 4.45 metres la del costat Besòs, els 10.5 metres la central, i 7.35 metres la del costat Llobregat.



- **Renovació de l'arquitectura interior:** a més, a la zona del vestíbul es col·locaran paraments de pedra i tancaments de vidre i acer inoxidable, així com elements retroil·luminats, que aportaran lluminositat i modernitat a aquests espais ampliat. A la zona d'andanes, també es renovaran els acabats interiors, amb materials d'acer inoxidable i vidre. A més, es col·locarà una estructura penjant sobre el sostre, que acollirà les xarxes de ventilació i il·luminació.
- **Modificació del traçat de 2 vies:** l'ampliació de les andanes obligarà a modificar el traçat de les vies laterals al seu pas per l'estació, per on recorren els serveis del ramal de l'avinguda Tibidabo. Així, la via en sentit Avinguda Tibidabo es desplaçarà cap a la banda Besòs, ocupant l'espai destinat ara a la subestació elèctrica. L'andana en sentit Barcelona també s'amplia; per fer-ho, la via descendent de Tibidabo s'enllaçarà amb la via principal abans de l'entrada a l'estació.
- **Nova subestació elèctrica i reforma d'instal·lacions:** la subestació elèctrica actual s'enderrocarà i serà substituïda per una de nova més potent, situada en una altra ubicació, per tal de disposar de l'espai per desviar el traçat de la via ascendent de Tibidabo. Així, la nova subestació se situarà contigua a l'actual, a la banda Besòs i nord de la plaça. A més, es renovaran les instal·lacions elèctriques de mitja i baixa tensió, així com les de comunicacions i senyalització, i la catenària.
- **Nova sortida d'emergència:** finalment, s'habilitarà una nova sortida d'emergència a l'extrem de l'estació costat Plaça Catalunya.

Més informació sobre l'actualitat del DPTOP a <http://blocs.gencat.cat/ptop/>

31 d'octubre de 2010