

ANEJO N° 1: ANTECEDENTES

Índice:

1. Antecedentes4

 1.1. Objeto y justificación del Estudio4

 1.2. Principales hitos del tramo en Estudio5

 1.3. Documentación técnica.....6

 1.3.1. Proyecto de Trazado y Construcción de
ampliación de capacidad de la Ronda Litoral en el tramo entre
la Zona Franca y El Morrot.6

 1.3.2. Proyecto de Calzadas Laterales del Ayuntamiento
de Barcelona, elaborado por Barcelona Regional.13

 1.3.3. Orden de estudio.17

 1.3.4. Anteproyecto de Reunificación de las puertas 28 y
29 del Puerto de Barcelona20

1. Antecedentes

1.1. Objeto y justificación del Estudio

La ciudad de Barcelona, como gran área metropolitana, se encuentra caracterizada por la gran densidad de tráfico que presentan sus accesos viarios, muchos de ellos totalmente saturados a ciertas horas punta del día.

Este hecho es apreciable en el corredor que permite el acceso a Barcelona por la zona sur a través de la Ronda Litoral (B-10), con intensidades cercanas a los 100.000 vehículos diarios que en algunos casos han de discurrir por secciones de dos carriles por sentido de circulación (tal y como ocurre en el tramo a analizar dentro del presente Estudio Informativo) con una punta de tráfico muy marcada durante la mañana que genera colas que interfieren en el correcto funcionamiento del tronco de la Ronda y de los diferentes enlaces.

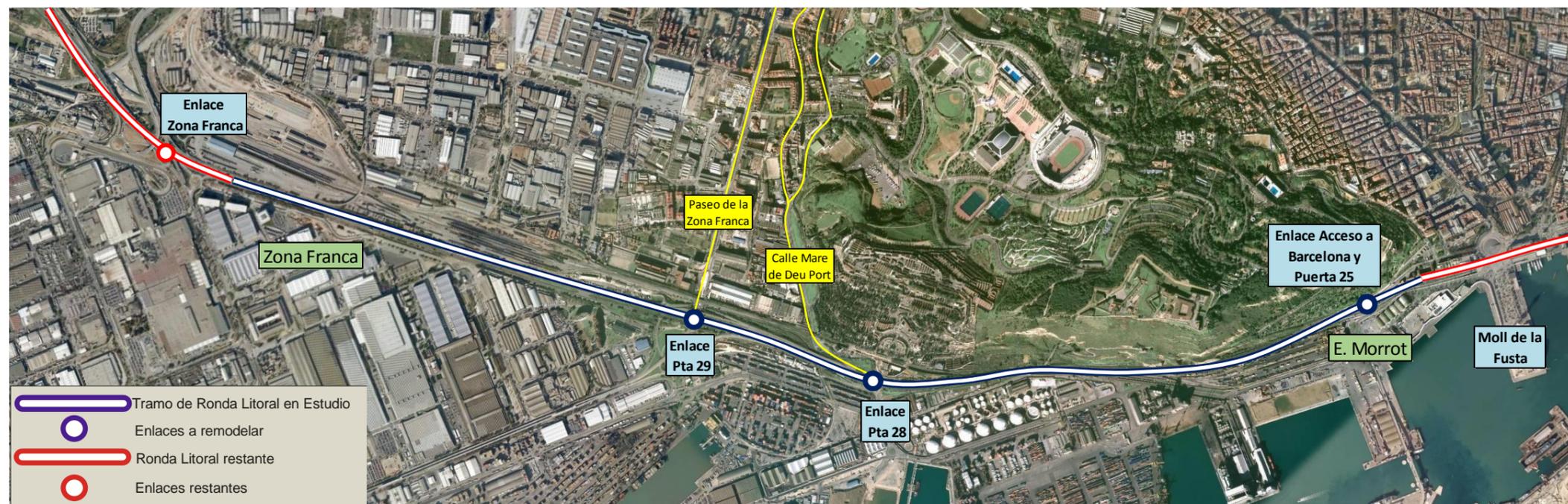
El tramo en Estudio está comprendido entre los P.K. 11,5 y 18 de la Ronda Litoral, con una longitud de 6,5 kilómetros. Se inicia en el entorno del enlace de acceso a la Zona Franca y al Puerto de Barcelona desde la salida 18 de la Ronda y concluye en las proximidades de la estación ferroviaria de mercancías del Morrot, punto a partir del cual la Ronda discurre de forma soterrada bajo el Moll de la Fusta durante aproximadamente 1,5 kilómetros para proseguir bordeando el entramado urbano de Barcelona en dirección la localidad de Besos.

Cabe destacar que en los terrenos ubicados a ambos márgenes del tramo en Estudio se está llevando a cabo una profunda renovación urbanística (con desarrollos previstos en terrenos liberados al oeste de la Ronda) e industrial (con la implantación de la nueva Zal del Puerto de Barcelona al este de la Ronda).

La nueva configuración prevista representará un aumento considerable del número de vehículos que discurren diariamente por la Ronda Litoral, por lo que resulta imprescindible el aumento de capacidad de dicha infraestructura buscando alternativas que permitan satisfacer la nueva demanda generada por dicho proceso de renovación.

El **objeto** del presente contrato por tanto, consiste en desarrollar, a nivel de Estudio Informativo, la alternativa más adecuada que permita aumentar la capacidad actual de la Ronda Litoral (B-10) resolviendo los problemas de funcionalidad existentes en la actualidad y los que se prevén como consecuencia de los desarrollos comentados. Esta alternativa surgirá como resultado del análisis comparativo de las diferentes opciones viables consideradas dentro del Estudio.

A continuación se incluye un gráfico donde puede apreciarse el tramo objeto de Estudio comentado.



1.2. Principales hitos del tramo en Estudio

Con el propósito de tener una visión global de todos los trámites y documentos realizados hasta el momento relacionados con el tramo objeto de Estudio, se incluye a continuación una breve descripción de los hitos más relevantes con su fecha correspondiente.

- ✓ Con fecha **14 de Febrero de 2000** se autoriza la Orden de Estudio del “*Proyecto de Trazado y Construcción de ampliación de capacidad de la Ronda Litoral en el tramo entre la Zona Franca y el Morrot*” que implicaba la ejecución de un tercer carril por sentido de circulación así como la adecuación de los enlaces afectados como actuaciones más relevantes.

Durante la redacción del Proyecto fue necesario además plantear actuaciones no directamente previstas en la Orden de Estudio que fueron expuestas a los diferentes organismos implicados: Autoridad Portuaria y Ayuntamiento de Barcelona. Este último mostró su disconformidad proponiendo algunas líneas de actuación que implicaban cambios sustanciales en el planteamiento original del Proyecto.

- ✓ Ante la falta de consenso, con fecha **8 de Noviembre de 2007**, se modifica la Orden de Estudio reduciéndose el alcance del Proyecto original a varias actuaciones locales estrictamente necesarias desde el punto de vista de la seguridad vial, cuyo Proyecto pasa a denominarse “*Mejoras Locales de la Ronda Litoral. Tramo: Enlace de Bellvitge – El Morrot*”.

Se concluye que el mejor documento para analizar la mejora de capacidad de la Ronda Litoral es un Estudio Informativo.

- ✓ Así con objeto de retomar la idea de aumentar la capacidad de la Ronda Litoral, el **22 de noviembre de 2007** se autoriza la Orden de Estudio del “*Estudio Informativo de la Ampliación de la Ronda Litoral (B-10). Tramo: Zona Franca – El Morrot*”. El Estudio Informativo fue licitado el 29 de Julio de 2009, siendo finalmente **adjudicado a APIA XXI el 29 de Diciembre** del mismo año.
- ✓ Con fecha de **6 de junio de 2013** se remitió a la subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente el *Documento Inicial*, que recogía las principales consideraciones medioambientales de la

actuación para poder **iniciar el trámite de Evaluación de Impacto Ambiental**.

Con fecha de **01 de julio de 2013** dicha Subdirección General remitió un escrito en el que indicaba una serie de carencias en el documento que debían ser subsanadas para la realización de las consultas a las administraciones públicas afectadas y público interesado. En **octubre de 2013** se remitió el **Documento Inicial** corregido iniciándose el trámite de **consultas previas** el 15 de enero de 2014.

Tras el pertinente trámite de consultas previas el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente remitió el **16 de junio de 2014** la “**Notificación de decisión de someter a evaluación de impacto ambiental, comunicación del alcance del estudio de impacto ambiental, traslado de consultas y cumplimiento del artículo 9**”. Dicha notificación llegó al Ministerio de Fomento el **26 de junio de 2014**. En este escrito se especifica la amplitud y nivel de detalle mínimos que debe darse al estudio de impacto ambiental, así como las respuestas a las consultas realizadas.

- ✓ Respecto a la entrega del contenido restante del Estudio Informativo, cabe destacar que en una primera etapa se trabajó a escala 1:25.000 tal y como especificaba el Pliego, sin embargo al desarrollarse el Estudio dentro de un ámbito de carácter urbano en el que se requiere un grado de detalle muy preciso se acordó con la Dirección del Estudio cambiar el enfoque inicial y trabajar directamente a escala 1:5.000. En este sentido, la **fase 1:5.000** (comúnmente denominada Fase B) **fue presentada al Ministerio de Fomento en Julio de 2014**.
- ✓ En **Enero de 2016** fue recibido por APIA XXI, a través del área de Planificación del Ministerio de Fomento, el informe de supervisión de esta Fase 1:5.000 cuyas observaciones fueron atendidas en una nueva entrega de la Fase, realizada en Junio de 2017.
- ✓ En **Octubre de 2017** fue recibido, desde el Servicio de Planeamiento, Proyectos y Obras del Ministerio de Fomento, un nuevo informe de supervisión de la fase B cuyas observaciones, han sido debidamente cumplimentadas dentro de la presente entrega del Estudio Informativo.

1.3. Documentación técnica

Los principales documentos que pueden considerarse como antecedente al presente “Estudio Informativo de la Ampliación de la Ronda Litoral (B-10). Tramo: Zona Franca – El Morrot” son los siguientes:

- ✓ Proyecto de Trazado y Construcción de ampliación de capacidad de la Ronda Litoral en el tramo entre la Zona Franca y El Morrot.
- ✓ Proyecto de Calzadas Laterales del Ayuntamiento de Barcelona elaborado por Barcelona Regional
- ✓ Orden de Estudio autorizada por la Dirección General de Carreteras (Ministerio de Fomento), mediante Resolución de 22 de noviembre de 2007 y de la que se deriva el presente Estudio Informativo.
- ✓ Anteproyecto de Reunificación de las puertas 28 y 29 del Puerto de Barcelona.

A continuación se desarrollan cada uno de los antecedentes mencionados.

1.3.1. Proyecto de Trazado y Construcción de ampliación de capacidad de la Ronda Litoral en el tramo entre la Zona Franca y El Morrot.

La Resolución 47-B-4020, de 14 de febrero de 2000, de la Dirección General de Carreteras (Ministerio de Fomento), por delegación en la Subdirección General de Planificación, autoriza la Orden de Estudio del Proyecto de Trazado. Proyecto de Construcción. “Ampliación de Capacidad de la Ronda Litoral. Tramo: Enlace de Zona Franca – El Morrot”.

Esta Orden determinaba para la actuación un aumento de capacidad mediante la ejecución de un tercer carril por sentido de circulación, así como la adecuación de los enlaces afectados y las actuaciones complementarias para la mejora de conexión con la red viaria local de L`Hospitalet de Llobregat.

Dicho Proyecto a lo largo de su redacción fue objeto de diversas modificaciones en su denominación y alcance, siendo finalmente denominado “Mejoras Locales de la Ronda Litoral. Tramo: Enlace de Bellvitge –El Morrot” mediante resolución de 8 de noviembre de 2007. De esta manera, el alcance del proyecto se redujo a varias actuaciones locales estrictamente necesarias desde el punto de vista de la seguridad vial.

Este ajuste fue motivado por la disconformidad manifestada por el Ayuntamiento de Barcelona a las actuaciones del proyecto frente al futuro escenario urbano y las líneas de actuación solicitadas por el mismo, las cuales suponían un cambio sustancial del espíritu de la Orden de Estudio. Asimismo se consideró que la mejor figura para analizar la capacidad realmente necesaria de acuerdo con la funcionalidad futura de la Ronda era la de un Estudio Informativo.

Las actuaciones desarrolladas finalmente en el Proyecto, “Mejoras Locales de la Ronda Litoral. Tramo: Enlace de Bellvitge – El Morrot”, se enumeran a continuación:

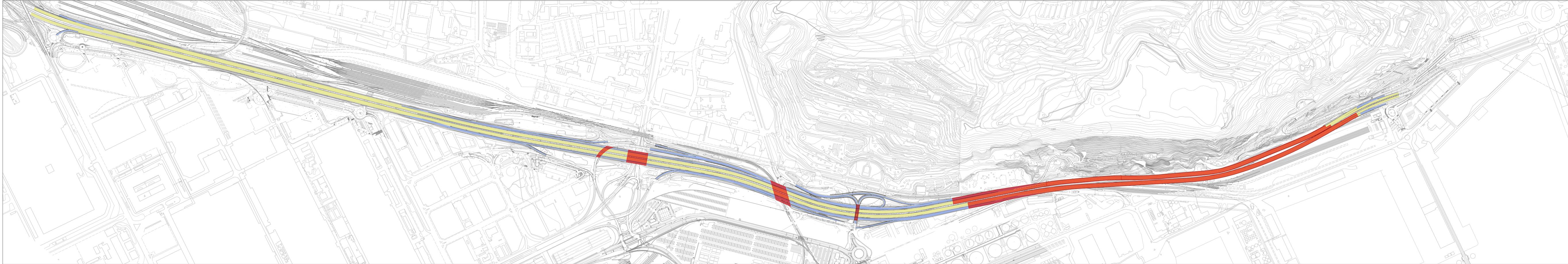
1. Carril de trenzado entre el Enlace de Bellvitge y el Enlace de Zona Franca.
2. Mejora de accesos a la autovía B-10 en el Enlace Puerto Oeste.
3. Acondicionamiento del tramo Zona Franca – El Morrot.

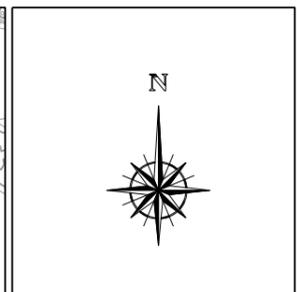
4. Mejora de la seguridad del Viaducto del Morrot mediante las siguientes actuaciones:

- a. Sustitución de los sistemas de contención existentes por pretilos homologados, incluidos en la OC 23/2008, si son metálicos.
- b. Ejecución de una mediana estricta de hormigón.
- c. Readaptación de la anchura de los arcenes, manteniendo el ancho de la sección transversal actual.
- d. Sustitución de pretilos en todas las estructuras localizadas en el ámbito del proyecto.

A continuación, se incluyen dos planos, en el primero puede observarse el plan inicial del Proyecto de Trazado. Proyecto de Construcción. "Ampliación de Capacidad de la Ronda Litoral. Tramo: Enlace de Zona Franca – El Morrot".

En el segundo muestra la localización de las principales actuaciones incluidas en el proyecto "Mejoras Locales de la Ronda Litoral. Tramo: Enlace de Bellvitge – El Morrot", que modifica al primero.





LEYENDA TEMÁTICA

- 1 CARRIL DE TRENZADO ENTRE EL ENLACE DE BELLVITGE Y EL ENLACE DE ZONA FRANCA
- 2 MEJORA DE ACCESOS A LA AUTOVÍA B-10 EN EL ENLACE PUERTO OESTE
- 3 MEJORA DE LA SEGURIDAD DEL VIADUCTO DEL MORROT

ESTUDIO INFORMATIVO
 AMPLIACIÓN DE LA RONDA LITORAL (B10)
 TRAMO: ZONA FRANCA - EL MORROT

ANTECEDENTES
 Proyecto de Mejoras Locales de la Ronda Litoral
 Tramo: Enlace de Bellvitge - El Morrot

Escala: 1:20.000
 Hoja 1 de 1

1.3.2. Proyecto de Calzadas Laterales del Ayuntamiento de Barcelona, elaborado por Barcelona Regional.

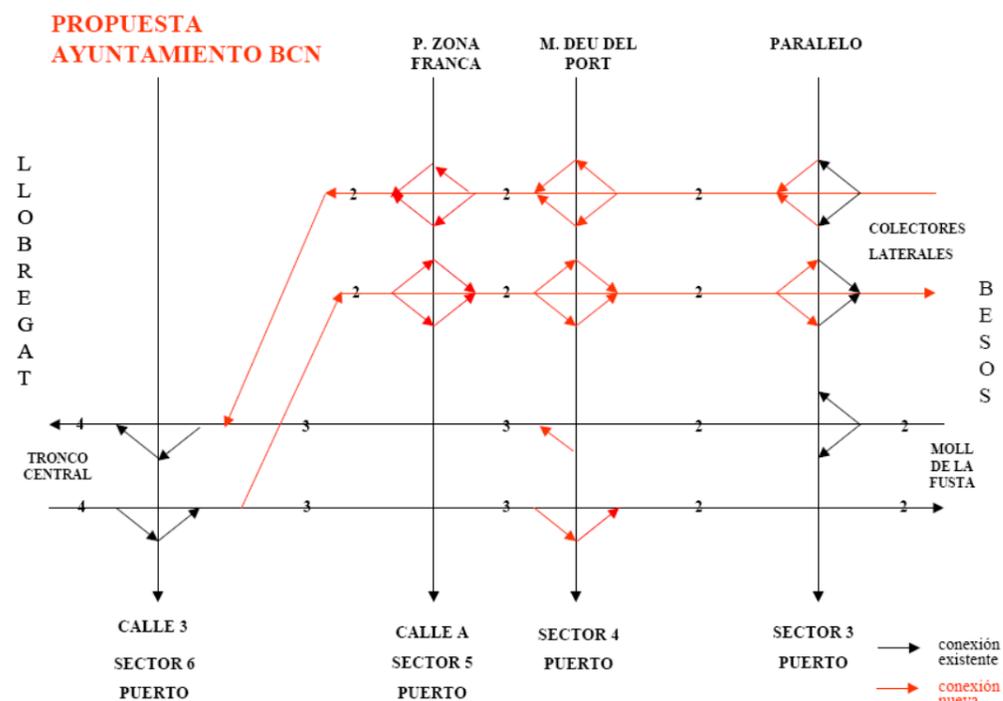
La configuración propuesta por el Ayuntamiento tiene por **objetivo** por un lado, establecer un tronco central libre de interferencias para el tráfico de paso, y por otro, crear unos laterales que recojan los movimientos de entrada y salida a la Ronda y por donde circule el tráfico más urbano de conexión interna de la ciudad.

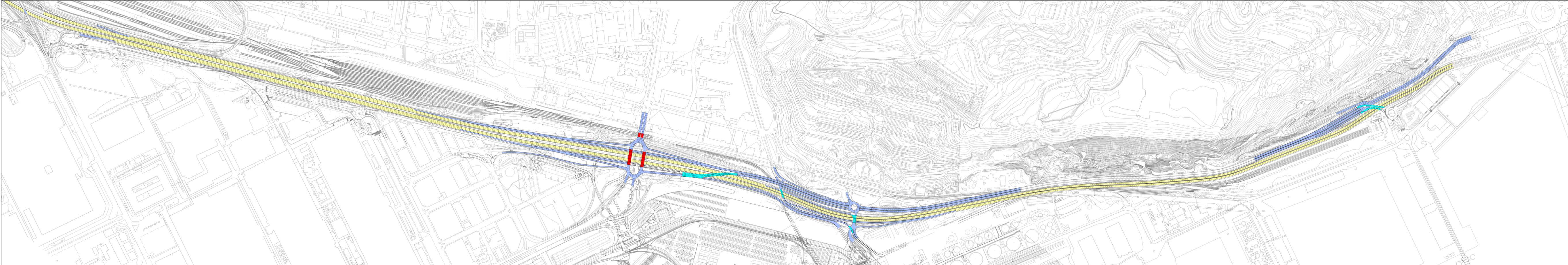
Inicialmente la propuesta planteada por el Ayuntamiento consistía en eliminar todos los accesos en los dos sentidos al tronco central de la Ronda Litoral desde el Paseo de la Zona Franca y la calle A del polígono industrial, hasta las proximidades de la Pl. Drassanes, donde se mantiene la salida al Sector 3 del Puerto en sentido Sur. La propuesta planteaba nuevos accesos a la Ronda, en los dos sentidos, desde el sector 4 del Puerto. Los movimientos suprimidos se han de realizar a través de los colectores laterales de nueva creación que cuentan con una sección de dos carriles por sentido de circulación.

La sección del tronco central es de tres carriles desde el nudo viario de la calle 3 hasta la entrada al Sector 4 del Puerto, a la altura de Mare de Déu del Port, donde el tercer carril nace y muere. Es decir, desde este punto en adelante la sección del tronco central de la Ronda se mantiene como en la actualidad, con una sección de 2 carriles por sentido de circulación.

Esta propuesta inicial (que se presenta en un plano al final del presente apartado) difería radicalmente de la idea original del Ministerio de Fomento consistente en una ampliación de carriles del tronco de la Ronda Litoral. El análisis detallado de la misma permitió detectar problemas importantes de funcionalidad que motivaron su rechazo.

Comenzó entonces un proceso de reuniones periódicas buscando un acercamiento de posturas con intercambio de documentación entre ambas partes dando como resultado final las dos alternativas consideradas en el presente Estudio Informativo.





1.3.3. Orden de estudio.

Con objeto de retomar la idea de aumentar la capacidad de la Ronda Litoral, la Resolución de 22 de noviembre de 2007 autoriza la Orden de Estudio del “Estudio Informativo de la Ampliación de la Ronda Litoral (B-10). Tramo: Zona Franca – El Morrot” de código EI4-B-21.

El análisis de la Orden de Estudio establece que sus objetivos son recopilar y analizar los datos necesarios para definir, con el grado de detalle exigible a un estudio informativo, las diferentes alternativas viables para la ampliación de capacidad de la Ronda Litoral en el tramo señalado, teniendo en cuenta el nuevo desarrollo urbano previsto y el desarrollo industrial del Puerto y de la Zona Franca, y asimismo la remodelación de los enlaces y accesos existentes. Además, el Estudio Informativo tendrá en cuenta las actuaciones acordadas en el proyecto “Mejoras Locales de la Ronda Litoral. Tramo: Enlace de Bellvitge – El Morrot” y las respetará, proyectando en función de éstas las nuevas alternativas.

En la redacción del Estudio Informativo, se mantendrá, desde las primeras fases de trabajo, una estrecha colaboración con las diferentes administraciones implicadas, especialmente con el Ayuntamiento de Barcelona, con el objetivo de buscar de forma consensuada las opciones más propicias para el aumento de capacidad de la Ronda.

Así, las características más relevantes de la Orden de Estudio son:

Situación: Ronda Litoral, B-10

Tramo: Enlace de Zona Franca - El Morrot.

Longitud aproximada: 6,5 km.

Clase: Aumento de capacidad y otras actuaciones complementarias

Instrucciones particulares:

- 1.El estudio informativo se someterá a Información Pública.
- 2.El estudio informativo se someterá a procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental, de acuerdo a lo establecido por la

Ley 6/2001 de 8 de mayo de modificación del RDL 1320/1986, de 28 de junio.

- 3.- Se realizará un estudio de tráfico actual y futuro.
- 4.- Se estudiarán las conexiones de la Ronda Litoral con la red viaria local de L'Hospitalet de Llobregat y con las zonas industriales del Puerto y de la Zona Franca.
- 5.- El Estudio Informativo incidirá en dar continuidad a las actuaciones en la Zona del Moll de la Fusta.
- 6.- Se tendrá en cuenta el planeamiento urbanístico existente en los municipios afectados.
- 7.- Se mantendrá la coordinación con las entidades y organismos que pudieran verse afectados o pudieran aportar datos de interés (especialmente Ayto. Barcelona y A. P. del Puerto de Barcelona).
- 8.- Las opciones propuestas se someterán a comparación mediante método multicriterio. Todas las opciones se compararán con la opción cero a efectos de análisis de rentabilidad económico-financiera.
- 9.- Se estudiará con detalle la reposición de servicios que resulten afectados.
- 10.- El estudio deberá coordinarse con el proyecto de clave 47-B-4020/T7-B-4020 “Mejoras locales de la Ronda Litoral. Tramo: enlace de Bellvitge – El Morrot”.

A continuación se incluye escaneada la mencionada Orden de Estudio.



MINISTERIO
DE FOMENTO

EI4B21

Resolución de la Dirección General de Carreteras, por delegación en la Subdirección General de Planificación, por la que se autoriza:

Orden de Estudio. Estudio informativo.

“AMPLIACIÓN DE LA RONDA LITORAL (B-10). TRAMO: ZONA FRANCA-EL MORROT”.

Red de Carreteras del Estado.

BARCELONA

Con fecha 14 de febrero de 2000 se autorizó la Orden de Estudio del proyecto de trazado y construcción de ampliación de capacidad de la Ronda Litoral en el tramo entre la Zona Franca y el Morrot, de clave 47-B-4020/T7-B-4020. La Orden determinaba para la actuación un aumento de capacidad mediante la ejecución de un tercer carril por sentido de circulación, así como la adecuación de los enlaces afectados y las actuaciones complementarias para la mejora de la conexión con la red viaria local de L'Hospitalet de Llobregat.

Durante la redacción del proyecto se comprobó que las actuaciones a proyectar tenían una fuerte relación con la funcionalidad futura de los enlaces existentes, de forma que se plantearon actuaciones no directamente previstas en la Orden de Estudio, como son, fundamentalmente, la remodelación de los enlaces y accesos, con estudio de dos nuevos enlaces al final del tramo, y la ejecución de nuevos tramos de vías colectoras. Se mantuvieron contactos con la Autoridad Portuaria y con el Ayuntamiento de Barcelona; este último mostró su disconformidad con las actuaciones del proyecto, por no considerarlas idóneas frente al futuro escenario urbano. Asimismo el Ayuntamiento de Barcelona propuso algunas líneas de actuación que suponían un cambio sustancial del espíritu de la Orden de Estudio.

A la vista de la falta de consenso, con fecha 8 de noviembre de 2007, la Dirección General de Carreteras resolvió modificar la Orden de Estudio del proyecto de construcción, en el sentido de reducirlo a varias actuaciones locales estrictamente necesarias desde el punto de vista de la seguridad vial, considerándose que podría analizarse la mejora de capacidad realmente necesaria de acuerdo con la funcionalidad futura de la Ronda en un estudio informativo que, por otra parte, es el documento más adecuado como soporte para la participación institucional.

A la vista de todo lo anterior, y examinada la propuesta enviada por la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, **RESUELVO:**

Que, bajo la dirección de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, sea redactado el siguiente estudio:

Tipo: Estudio Informativo.

Clave: EI4-B-21.

Situación: Ronda Litoral, B-10.

Tramo: enlace de Zona Franca- el Morrot.

SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL
DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PLANIFICACIÓN



EI4B21

Longitud aproximada: 6,5 km

Clase: Aumento de capacidad y otras actuaciones complementarias.

Objeto del estudio:

Recopilar y analizar los datos necesarios para definir, con el grado de detalle exigible a un estudio informativo, las diferentes alternativas viables para la ampliación de capacidad de la Ronda Litoral en el tramo señalado, teniendo en cuenta el nuevo desarrollo urbano previsto y el desarrollo industrial del Puerto y de la Zona Franca, y asimismo para la remodelación de los enlaces y accesos existentes.

Contenido:

El estudio informativo deberá contener los documentos especificados en el Artículo 25 del vigente Reglamento General de Carreteras. Asimismo, se tendrán en cuenta las Recomendaciones de la Dirección General de Carreteras para la redacción de este tipo de estudios y, en cualquier caso, lo que se determine en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares que en su momento se apruebe como base para su redacción.

Características:

Las características serán compatibles con las de la vía existente, respetando en lo posible lo dispuesto en la norma 3.1.- IC “Trazado”.

Instrucciones particulares:

1. El estudio informativo se someterá a Información Pública, de acuerdo con lo previsto en el Artículo 10 de la Ley 25/1988, de 29 de Julio, de Carreteras.
2. El estudio informativo se someterá a procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental, de acuerdo con lo establecido por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto legislativo 1320/1986, de 28 de junio.
3. Se realizará un estudio de tráfico actual y futuro, que incluirá demanda y movimientos de origen y destino, y que se extenderá a todo el área de influencia de este tramo, considerando las actuaciones previstas en el mismo.
4. Se estudiarán las conexiones de la Ronda Litoral con la red viaria local de Hospitalet de Llobregat y con las zonas industriales del Puerto y de la Zona Franca.
5. El estudio informativo incidirá igualmente en la forma de dar continuidad a las actuaciones en la Zona del Moll de la Fusta.
5. Se tendrá en cuenta el planeamiento urbanístico existente en los Municipios afectados, indicando su situación administrativa y determinaciones.
6. Se mantendrá la coordinación adecuada con las entidades y organismos que pudieran verse afectados o que puedan aportar datos de interés para la redacción del

MINISTERIO
DE FOMENTO



EI4B21

estudio, y especialmente con el Ayuntamiento de Barcelona y la Autoridad Portuaria del Puerto de Barcelona.

7. Las opciones propuestas se someterán a una comparación mediante un método multicriterio que incluirá, al menos, criterios de rentabilidad económica, ambientales, socio-económicos y funcionales. Todas las opciones se compararán con la "opción cero" a efectos de análisis de la rentabilidad económico-financiera.
8. Se estudiará con detalle la reposición de servicios que resulten afectados, incluyendo en el estudio las actuaciones que se estimen necesarias para su correcta reposición.
9. El estudio deberá coordinarse con el proyecto de clave 47-B-4020/T7-B-4020, que actualmente se denomina "Mejoras locales de la Ronda Litoral. Tramo: enlace de Bellvitge-el Morrot", y asimismo se tendrán en cuenta las conclusiones alcanzadas durante la redacción del proyecto original.

Asistencia Técnica:

Se autoriza, previo cumplimiento del Artículo 202 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, la Asistencia Técnica que resulte necesaria para la redacción del Proyecto.

Programación del Proyecto:

Veinticuatro (24) meses contados a partir de la fecha del contrato de adjudicación de la Asistencia Técnica.

Presupuesto base de licitación de las obras aproximado:

Según las estimaciones de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, el presupuesto base de licitación de las obras podría ascender a **NOVENTA Y CUATRO MILLONES QUINIENTOS MIL EUROS (94.500.000€)**.

El estudio, una vez redactado conforme a lo establecido en la presente Orden de Estudio, será remitido para su supervisión a la Subdirección General de Planificación de la Dirección General de Carreteras.

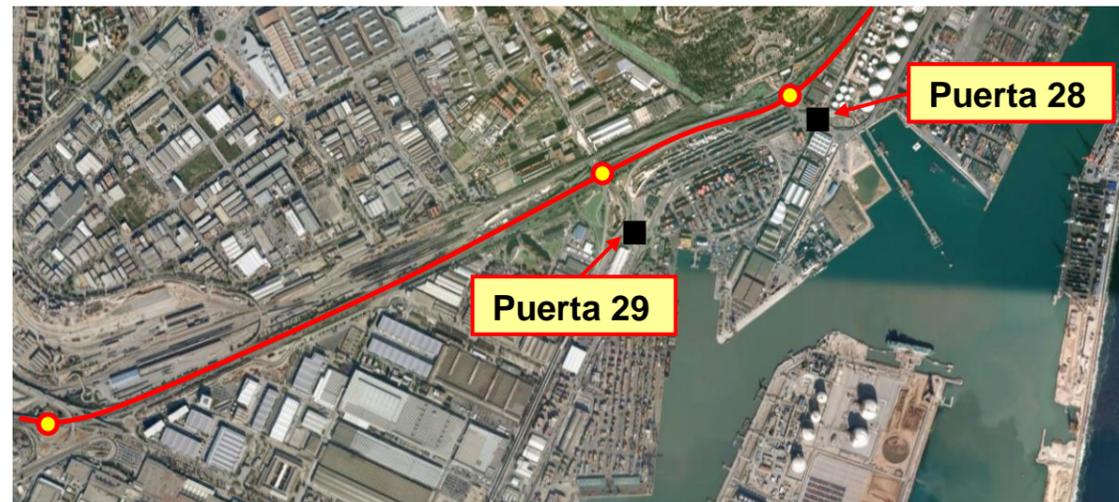
Madrid, 22 de NOVIEMBRE de 2007
EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS

P.D. EL SUBDIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACIÓN
 Fdo.: Aureliano López Heredia
 (Resolución Delegación de Atribuciones 12-01-94)

MINISTERIO DE FOMENTO

1.3.4. Anteproyecto de Reunificación de las puertas 28 y 29 del Puerto de Barcelona

El objeto del Anteproyecto consiste en analizar la posibilidad de fusionar las puertas 28 y 29 del Puerto de Barcelona en un único acceso, aumentando su capacidad global, mejorando igualmente la conexión Puerto-Ronda Litoral, de forma que se eviten afecciones (colas derivadas de la actividad del Puerto) a la Ronda Litoral (B-10).

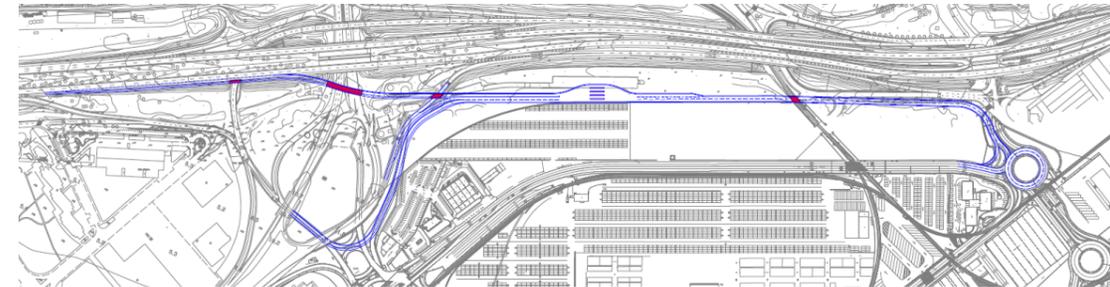


Con tal propósito se realizó una **completa caracterización de la movilidad** en la zona que sirve como base para la definición de las posibles alternativas a desarrollar. En este sentido se realizó una completa **campana de aforos manuales (realizada en 2.008)** en todos los ramales existentes en el ámbito comprendido entre las puertas 28 y 29 y en los propios nodos de acceso/salida al Puerto para determinar las proporciones de giro en los mismos.

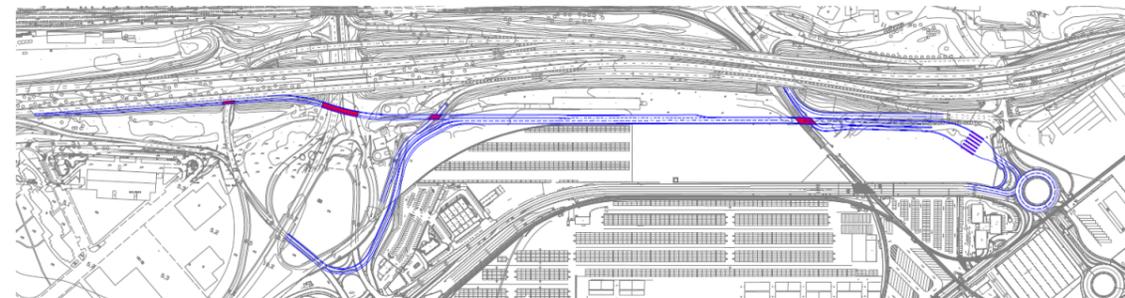
A partir de esta información fue posible obtener la matriz de movilidad que permite obtener la asignación de tráfico sobre la red viaria actual dentro del ámbito de Estudio.

Con respecto a las alternativas, cabe destacar que en fases iniciales se analizaron multitud de opciones desde el punto de vista funcional, sin embargo tras conversaciones mantenidas con la Autoridad Portuaria fueron tres las que finalmente fueron analizadas con mayor detalle, cuyos trazados en planta se muestran a continuación.

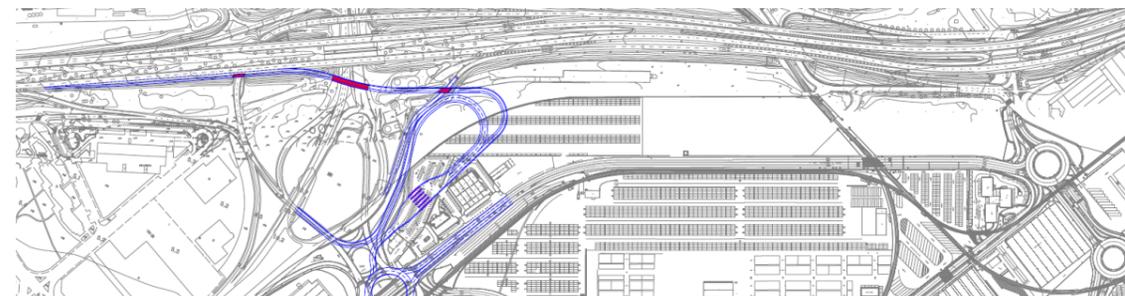
Alternativa 1



Alternativa 2



Alternativa 3



Las tres alternativas fueron comparadas desde varios puntos de vista (funcional, económico, etc) deduciéndose finalmente que el acceso principal al Puerto debía realizarse por la actual puerta 28 con el propósito de establecer un vial con gran capacidad de cola para evitar interferencias sobre el tronco de la Ronda Litoral. La alternativa 3, que plantea el acceso por la Puerta 29, no permitía establecer un acceso con capacidad suficiente por lo que fue descartada por este motivo.

Cabe destacar que dentro del **presente Estudio se ha tomado como base de partida** (de acuerdo con las preferencias del Puerto) **la alternativa 2** siendo modificada para adaptarla a las nuevas necesidades del Puerto de Barcelona. A continuación se incluye el plano de detalle de la alternativa seleccionada.



LEYENDA
TEMÁTICA

Anteproyecto de Reunificación
de las puertas 28 y 29
de acceso al Puerto de Barcelona
desde el Cinturón Litoral

Alternativa 2

