

Conveni Generalitat-Ajuntament. Punt final a les rondes de Barcelona

Redacció

El conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, Josep M. Cullerell i l'alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall van signar l'acord per al finançament de la liquidació de les obres de la xarxa arterial de Barcelona. Aquest acord estableix un apèndix al conveni signat entre la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona, el mes d'octubre de 1987. D'acord amb l'annex del conveni, el total de les inversions previstes ascendeix a la quantitat de 3.146.551.191 pessetes. L'aportació de la Generalitat de Catalunya és de 2.167.779.284, i la de l'Ajuntament de Barcelona mitjançant l'Institut Municipal de Promoció Urbanística, SA. (IMPUSA) és de 978.771.907 pessetes. Del conjunt de les obres que formen part de la xarxa arterial de Barcelona cal destacar, de manera especial les que afecten la ronda de Dalt, en el tram comprès entre la Diagonal i el nus de la Trinitat.



La Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona van signar, en data 30 d'octubre de 1987, un Conveni de finançament de la xarxa arterial de Barcelona, de la qual forma part la ronda de Dalt en el tram comprès entre la Diagonal i el nus de la Trinitat. Posteriorment, la gestió de determinades actuacions a càrrec de l'Ajuntament de Barcelona d'acord amb l'esmentat conveni van ser assumides per IMPUSA.

En aquest conveni va quedar estipulat que el finançament de les actuacions incloïa tant la totalitat de les obres com les seves incidències, per la qual cosa i per reflectir-les es preveia la formació d'un apèndix addicional al conveni.

Aquestes obres es troben en l'actualitat realitzades, per bé que, en el seu decurs, han estat objecte de determinades modificacions i

actuacions complementàries a proposta de la Comissió Mixta de Seguiment, integrada per membres de les parts representades en el conveni.

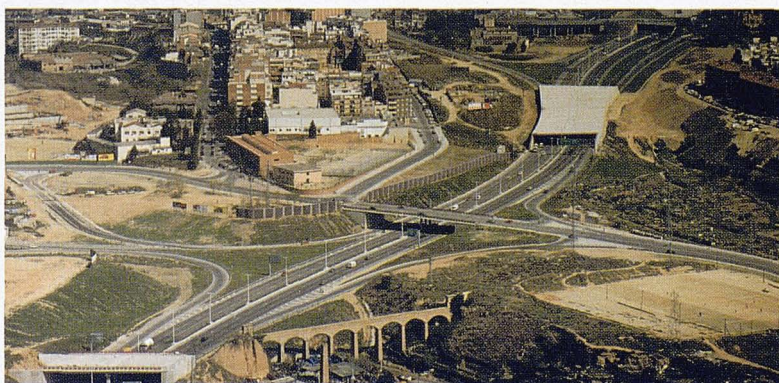
El passat mes de juliol, amb la signatura de l'acord per al finançament de la liquidació de les obres de la xarxa arterial de Barcelona, per part del conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Josep M. Cullerell i l'alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall, es va establir que el còmput global de les inversions previstes ascendeix a la quantitat de 3.146.551.191 pessetes, cosa que implica una aportació de la Generalitat de Catalunya de 2.167.779.284 pessetes i una aportació de l'IMPUSA de 978.771.907 pessetes.

Es va acordar que l'aportació a càrrec de la Generalitat de Catalunya es fes mitjançant una transferència a

L'IMPUSA de 1.067.956.502 pessetes, durant l'any 1995, amb la presentació prèvia de les certificacions d'obra corresponents conformades.

Antecedents de les rondes de Barcelona

L'any 1964 el MOPU va redactar un estudi de trànsit de la xarxa arterial i a partir d'aquest va establir el Pla viari amb una configuració semblant a la de les actuals rondes. El Pla director de l'Àrea Metropolitana de l'any 1966 va recollir també aquesta via i, així mateix, el Pla general metropolità de l'any 1976. El Pla de carreteres de Catalunya incloïa ja la xarxa arterial de Barcelona amb horitzó a l'any 2000, fixant una xarxa d'autopistes urbanes de 215 km entre les quals es troben les rondes. Els estudis fets entre els anys 1984 i 1986 van demostrar la necessitat que aquesta xarxa es dissenyés de manera que les calçades centrals quedessin segregades respecte al trànsit local.



El primer tram que es va construir va ser el de la ronda Litoral, entre l'autopista A-2 i el passeig de Colom (port de Barcelona), a càrrec del Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme, tal com indicava el conveni signat per aquesta Administració i la Corporació Municipal Metropolitana de Barcelona, el 1976.

Arribem així a l'octubre de 1987, data en què la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona van signar el conveni, al qual enguany s'ha

establert l'apèndix per al finançament de la liquidació de les obres de la xarxa arterial de Barcelona (actual conveni signat el 8 de juliol de 1993).

Tenint en compte la gran transcendència que, per al funcionament del conjunt viari havia de tenir el tancament de les rondes al tram comprès entre la Diagonal i la ronda Litoral, es va considerar necessari anticipar la programació d'aquest tram per finalitzar-lo abans de la celebració dels Jocs Olímpics de 1992. El novembre de 1989, la Generalitat de Catalunya, el Ministeri d'Obres Públiques i Transports i els consells comarcals del Barcelonès i el Baix Llobregat van signar un conveni per executar el tram Llobregat-Diagonal de la ronda de Dalt. En aquest conveni el Govern de la Generalitat adquiria el compromís de dur a terme l'enllaç de la ronda de Dalt amb la del Litoral i el nus de la Diagonal, i el MOPT el de fer l'enllaç de la ronda de Dalt amb la del Litoral abans del mes de juny de 1992 i, després d'aquest any, un nou pont sobre el riu Llobregat

i l'enllaç de l'aeroport, anomenat "Pota Sud". Ambdues administracions-Generalitat i MOPT-es feien càrrec del cost de les expropiacions, efectuades pels consells comarcals esmentats.

La Generalitat de Catalunya respectant tots els convenis signats i atenint-se als terminis estipulats, va planificar la construcció de les altres carreteres que han de connectar amb les rondes, com l'autopista A-16. El tram del Baix Llobregat, inaugurat el

passat mes de juliol, actualment no pot connectar amb l'autovia del marge dret del Llobregat, ni amb les rondes, a través del nus del Llobregat, a causa del retard en la construcció de la "Pota Sud", per part del MOPTMA.

Titularitat

Quant a la qüestió del manteniment de les rondes i d'acord amb el conveni de novembre del 89, el tram Diagonal-cinturó Litoral és titularitat de la Generalitat. I no hi ha cap intenció de traspasar o cedir aquesta titularitat a cap altra Administració (de l'Estat o local), atès que forma part de l'itinerari de l'autopista A-16.

La titularitat comporta la responsabilitat de conservació, manteniment i explotació, que no ha estat cedida en cap moment i que no hi ha, tampoc, intenció de cedir.

Pel que fa al tram Diagonal-nus de la Trinitat, construït per la Generalitat i de titularitat municipal, la responsabilitat del manteniment i la conservació durant el període de garantia recau, d'acord amb el conveni d'octubre del 87, en les administracions que l'han finançat: Generalitat de Catalunya i Ajuntament de Barcelona.

Gestió de les obres

Quant a les obres de les rondes, dutes a terme pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques, cal fer referència a la tasca efectuada per Gestió d'Infraestructures, SA. (GISA) Aquesta és una empresa pública creada pel Govern de la Generalitat l'any 1990, per tal d'agilitar la construcció i conservació de les obres públiques d'infraestructura viària relacionades amb els Jocs Olímpics o amb la xarxa bàsica de carreteres de Catalunya, i que en l'actualitat gestiona també diverses obres del Departament.

GISA es va encarregar dels següents trams de la ronda de Dalt: nus Diagonal-Ctra. de Collblanc; Ctra. de Collblanc-via Renfe i via Renfe-Camí del Mig.