

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DEL TURÓ DE GARDENY
DOCUMENT PER A L'APROVACIÓ PROVISIONAL

ANNEXOS DE LA MEMÒRIA
NOU ACCÉS VIARI OEST



Equip **BCpN, SLP**

Carrer Santa Rosa número 12, baixos, 08012 BCN, TL. 932034867 email. bcpn@arquired.es

Document per l'aprovació provisional**Març de 2013**

Direcció del document

Ricard Pié i Ninot dr. arquitecte**Josep M. Vilanova i Claret** dr. arquitecte

Coordinació del document

Anna Majoral Pelfort arquitecta i Màster en Arquitectura del Paisatge, membre de BCPN

Altres membres de BCPN que han participat:

Purificación Díaz Ameneiro arquitecte i Màster en Projectació Urbanística, **Teresa Pazos** arquitecta, **Marianela Motkoski** arquitecta, **Sergi Obon** filòleg i **Clara Gilibets** secretaria

Equip col·laborador:

Romà Miró advocat**Xavier Testar** biòleg, Universitat de Barcelona i Director del Programa "Barcelona, Recerca i Innovació" de l'ajuntament de Barcelona**(az) Estudis i projectes de medi ambient i de paisatge, slp** medi ambient i paisatge: **Anna Zahonero** biòloga, **Sílvia Martín** ambientòloga, **Sergi Abellán** enginyer tècnic agrícola i paisatgista, **Margherita Neri** arquitecta i paisatgista**Transfer Enginyeria, sa** mobilitat i xarxes de serveis: **Jordi Julià** enginyer de camins, canals i ports, **Álvaro Nicolás** enginyer de camins, canals i ports i Màster en Planificació Urbana i **Clara Baltà** Arquitecta**Xavier Testar** biòleg, Universitat de Barcelona i Director del Programa "Barcelona, Recerca i Innovació" de l'ajuntament de Barcelona**BOMA consultors d'estructures, slp** estabilitat dels talussos: **Miquel Àngel Sala** arquitecte, **Rodrigo Martín** arquitecte.Amb la participació dels **Serveis de Planificació Urbanística i Habitatge de l'Ajuntament de Lleida**

Annex de definició de l'accés Oest al turó de Gardeny, Lleida

1. OBJECTIU DE L'ESTUDI	3
2. ALTERNATIVES ESTUDIADES	3
2.1 Alternativa A	3
2.2 Alternativa B	4
2.3 Alternativa C	5
3. SECCIONS CONSTRUCTIVES ESTUDIADES.....	6

PLÀNOLS

1. OBJECTIU DE L'ESTUDI

Definir a nivell d'estudi de viabilitat l'accés oest al turó de Gardeny.

L'estudi inclou un estudi d'alternatives de configuració final de l'accés i un encaix de la proposta per desenvolupar-la a curt termini.

L'accés oest a Gardeny permet accedir al turó des de l'A-2 i l'AP-2, sense necessitat de passar per la cruïlla de l'Avinguda de l'Exèrcit amb l'entrada de la N-230 o creuar el nucli urbà. Malgrat el punt on es fa referència no és el més favorable pel que fa a condicionants del terreny, és necessari estudiar un nou accés per aquest costat ja que equilibrarà la circulació que actualment hi accedeix per dos altres punts, més propers a la ciutat.

En aquest sentit es considera imprescindible pel desenvolupament del programa científic-logístic previst a la part superior del turó.

2. ALTERNATIVES ESTUDIADES

El turó de Gardeny és un altiplà allargat situat al sud-oest de la ciutat de Lleida i presenta una topografia molt accidentada pel que fa a pendents i alhora molt plana a la part superior. Aquests pendents, que en els costats sud i est arriben a superar el 50%, són el resultat d'unes extraccions que durant molts anys es van dur a terme quan era una cantera. Aquest pendent és superior al pendent natural que el terreny necessita per ser estable, i per tant, en períodes plujosos es produeixen petites esllavissades.

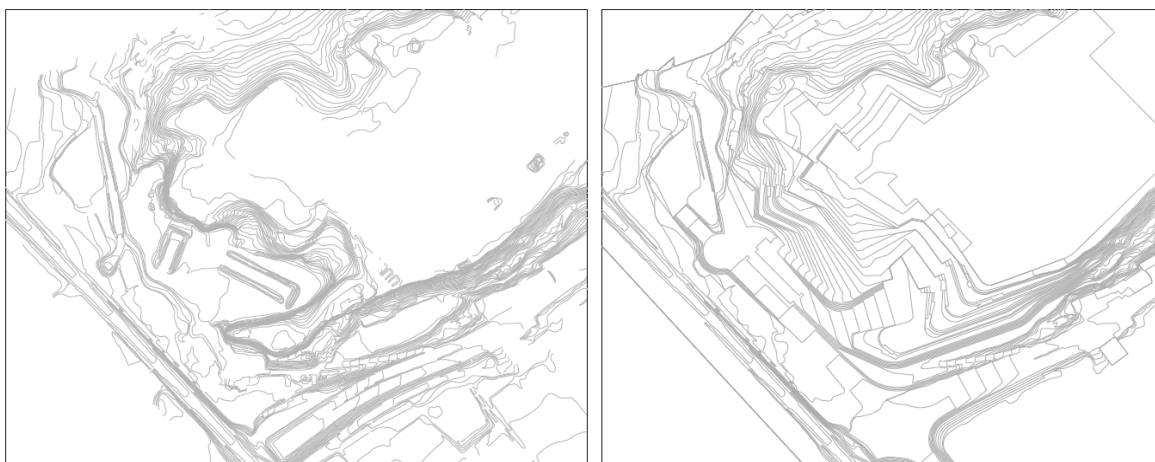
Esquivant els punts més delicats pel que fa a pendents inestables i vegetació existent, es proposen dues alternatives de traçat pel vial:

2.1 Alternativa A

Té un desenvolupament horitzontal de 461,30m, i puja amb un pendent constant del 8%. Discorre pel vessant sud-oest del turó, que té una secció molt vertical. A la secció longitudinal resultant s'aprecia amb molta evidència que el vial discorre sobre un terraplè en pràcticament tot el recorregut. Els moviments de terres no equilibren l'aportació i l'extracció, ja que només s'extreuen 2.633m³ dels 58.819m³ que fan falta aportar.



No obstant això, es planteja una actuació sobre la topografia de tot aquest costat oest del turó de manera que es rebaixen els dos 'morros' que han quedat fruit de les extraccions passades. S'aconsegueix suavitzar la topografia, i així pot acollir fàcilment el nou vial i també camins d'accés pels vianants. A la imatge es mostra la topografia original, a l'esquerra, i el canvi proposat, a la dreta:



2.2 Alternativa B

Té un desenvolupament horitzontal de 288,13m, i puja amb un pendent constant del 9%. El vial neix prop d'unes edificacions que hi ha als peus del turó i que pertanyen al barri de la Mariola. Tot i que la topografia en aquest costat és més suau, la totalitat del traçat discorre en trinxera. El balanç de moviments de terres és negatiu, sent el volum net igual que el volum d'extracció.



Aquestes dues alternatives tenen l'origen en un vial perimetral per la part inferior del turó, i del que actualment ja se n'ha urbanitzat la part més propera a la ciutat. Aquest acabarà en una gran rotonda d'intersecció amb la N-II, prop de les vies del tren d'alta velocitat. Davant la possibilitat que el calendari d'execució d'aquesta rotonda es dilati molt, s'ha previst una tercera alternativa que es lligaria a la carretera amb una rotonda més petita i més allunyada del pas sobre les vies del tren.

2.3 Alternativa C

Aquesta opció neix d'una rotonda sobre la N-II que possiblement es desenvoluparà a curt termini, i que estarà ubicada on actualment hi ha la incorporació d'una carretera secundària. En el primer tram segueix aproximadament el traçat d'un vial existent. Té una longitud de 807m, i el desenvolupament en secció es fa amb dos trams, del 6% i el 8%.

Pel que fa als moviments de terres, s'extreuen dos terços del volum d'aportació necessari, i per tant, només cal una aportació extra d'un terç (11.000m³ aprox.).

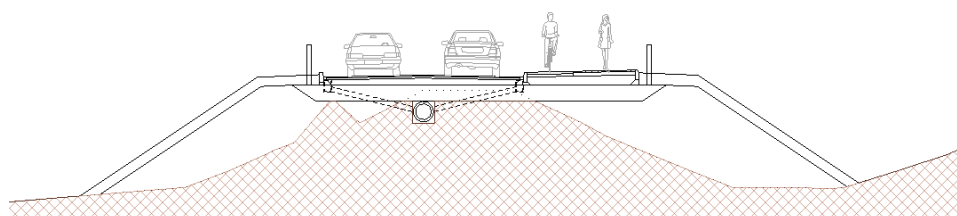


3. SECCIONS CONSTRUCTIVES ESTUDIADES

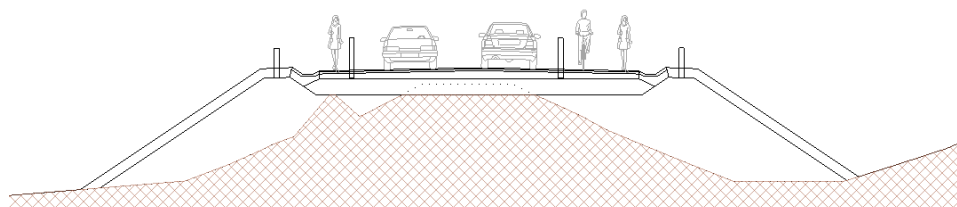
Partint d'una plataforma de 10m de secció, s'han plantejat dues alternatives. La primera busca ser semblant a la secció del vial recentment construït al nord del turó (fotografia), de manera que la calçada rodada d'1 + 1 carrils se situa a un costat, i les bicicletes i els vianants circulen per la vorera de la dreta. El drenatge se soluciona amb un col·lector soterrat que recull l'aigua dels embornals que hi ha als extrems de la calçada. Una barana de fusta fa de protecció a ambdós costats.

L'alternativa 2, en canvi, es resol en una calçada única acabada amb asfalt, i que acull tots els usuaris, separant-los amb unes pilones de fusta. Els cotxes circulen amb carrils 1+1 pel centre, ocupant 6,50m. Al costat esquerra queda un marge d'1m, per a vianants, i al costat dret, 2,5m per a vianants i bicicletes. En aquest cas les aigües pluvials es recullen en cunetes laterals, sense necessitat de fer instal·lacions soterrades.

Al pressupost desglossat a l'apartat 4 es desenvolupa l'alternativa 1.



Alternativa 2



PLÀNOLS

ÍNDIX DE PLÀNOLS

01.	Traçats estudiats	1/5.000
02.	Alternativa A. Planta	1 /2.000
03.	Alternativa A. Longitudinals	1/ 2.000
04.	Alternativa A. Transversals	1/1.000
05.	Seccions constructives estudiades	1/75
06.	Alternativa B. Planta	1 /2.000
07.	Alternativa B. Longitudinals	1/ 2.000
08.	Alternativa B. Transversals	1/1.000
09.	Alternativa C. Planta	1 /2.000
10.	Alternativa C. Longitudinals	1/ 2.000
11.	Alternativa C. Transversals	1/1.000