

TEMA DEL DIA

LES MILLORES MÉS SIGNIFICATIVES



S'ACABARAN ELS GIRS A L'ESQUERRA ▶ El nou projecte preveu fer 15 interjeccions noves a diferent nivell per acabar amb els girs a l'esquerra que es fan actualment.



CINC TÚNELS NOUS, DESDOBLATS ▶ El projecte preveu cinc perforacions a la vora dels túnels actuals. Una de les perforacions és de 850 metres. Tindran dos carrils.

La Generalitat destina 240 milions a ampliar la C-16 de Berga a Bagà a finals de l'any 2025

- ▶ La consellera de Territori, Ester Capella, va explicar el seu compromís als alcaldes del Berguedà reunits, ahir, a Gironella
- ▶ Les obres contemplen la construcció de 5 nous túnels i fer nou el viaducte de Cercs per allunyar-lo del nucli de població

Enric Badia
GIRONELLA

La consellera de Territori, Ester Capella, va prendre el compromís, ahir, a Gironella, davant la trentena d'alcaldes del Berguedà, que es farà la intervenció d'ampliació i millora de la C-16, entre Berga i Bagà. Serà una carretera de tres carrils, amb un de central de reversible, una novetat a Catalunya i a Espanya. Tindrà 5 túnels nous de dos carrils, complementaris als actuals, i un important viaducte a Cercs, més llarg i més allunyat de la població que l'actual. Els primers quilòmetres de l'actuació, fins al túnel de Cercs, suposarà allargar l'autovia, amb un tram de quatre carrils. A partir d'aquí es construirà el comentat carril reversible fins a Bagà.

És una intervenció que s'està redactant novament en aquests moments. El projecte de traçat es basa en el que es va iniciar el 2018, però tècnicament incorpora moltes de les voluntats expressades pels ajuntaments en el període d'alegacions i es pot considerar que l'actual és nou. Ara s'està tramitant l'informe ambiental, amb la idea de poder fer el projecte constructiu aquest any, a finals del 2024. Després vindrà un període de licitació de l'obra per adjudicar-la a una empresa constructora, uns sis mesos, i a la tardor del 2025 haurien de poder començar les obres del primer tram. La consellera Capella vol que no hi hagi aturades entre trams, que es vagin construint els altres trams un darrere l'altre fins a tenir l'obra acabada el 2030. És una



La presentació del projecte de la C-16 als alcaldes del Berguedà

La consellera, Capella, assegura que la diferència respecte a promeses anteriors és que hi ha pressupost

inversió de 240 milions d'euros per fer 20,70 quilòmetres, que surten de recursos propis del departament. «Tenim pressupost, projecte i calendari», va destacar la consellera.

Capella ha assegurat que la diferència amb anuncis anteriors és que

aquesta vegada la idea va acompanyada d'un pressupost. «Tenim pressupost, i és un pressupost amb recursos del departament» i aquesta és la gran diferència, segons la consellera. Capella va explicar que aquesta és una de les obres «prioritàries del departament» i va ressaltar el treball que hi haurà de connectivitat amb la resta de carreteres i nuclis.

David Prat, director general d'Infraestructures, va destacar per la seva part, que l'obra, actualment contempla la construcció de cinc túnels, paral·lels als actuals, un viaducte nou de Cercs (quan aquests

David Prat, director d'Infraestructures, destaca la complexitat del projecte, que passa entre muntanyes

estigui en servei s'ensorrarà l'actual), que tots els enllaços amb la carretera C-16 seran a diferent nivell, amb la qual cosa es millorarà en seguretat i gestió del trànsit (no hi haurà girs a l'esquerra com hi ha ara), i que es faran diferents actuacions de

EL TRAM DE LES OBRES



trams de camins per a bici i per a viants.

Prat també va destacar la dificultat del projecte per l'orografia i perquè per no fer més afectació ambiental s'ha optat per passar la carretera per la traça actual.

L'ampliació de la carretera es justifica pel trànsit del cap de setmana, que pot tenir unes mitjanes de 20.000 vehicles/dia, però amb una diferència molt clara: un 75% d'aquest trànsit es pot arribar a concentrar en un sol carril, de pujada del divendres, i de baixada el diumenge. El col·lapse afecta entre 70 i 75 dies l'any.



UN NOU VIADUCTE A CERCS ▶ És una de les grans obres a fer. Serà més llarg que l'actual i més separat del nucli de Cercs. L'actual s'enderrocarà quan entri en servei el nou.



CARRETERA SINUOSA I CARA ▶ La inversió de 240 milions s'explica per la necessitat de resoldre molts punts conflictius d'un traçat sinuós que passa encaixonat entre muntanyes.

CRONOLOGIA

9 de març del 2009 ▶ L'aleshores conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal, anunciava, a Bagà, que la Generalitat volia fer una autovia de Berga fins a les portes del túnel del Cadí. De fet, aleshores es pensava en una comunicació amb característiques d'autovia o autopista des de Barcelona fins a Tolosa.

29 de novembre del 2013 ▶ El conseller de Territori Sant Vila va rebaixar plantejaments. La idea de Nadal queia per cara. Es plantejava projecte de tres carrils, amb un de reversible, que permetia mantenir la traça.

11 de desembre del 2016 ▶ Santi Vila, conseller en funcions, promet els primers sis quilòmetres de millora de la carretera a partir de Berga. Tampoc no es va fer.

16 de novembre del 2022 ▶ El conseller Juli Fernández anuncia el carril reversible entre Berga i Bagà. Tampoc no es va fer aquesta vegada. El 2019, ell mateix va presentar la idea del carril reversible. (El projecte inicial era del 2018).

Un sistema de fer reversible la C-16 que no s'ha vist fins ara a tot el país

▶ La Generalitat considera que es millora la seguretat amb la tanca central i els enllaços a doble nivell

ENRIC BADIA. GIRONELLA

■ Ni a Catalunya ni a l'Estat no existeix cap carretera amb un sistema de carril central reversible, que es canvia amb una màquina, automàticament. Si que hi ha carrils reversibles a ciutat, canviat per la senyalització, o trams que es canvien manualment, però el Berguedà estrenarà aquesta màquina que va col·locada sobre de la tanca de formigó i que va movent els mòduls lentament. L'operació a la C-16 tindrà una durada de 2 hores.

El carril reversible «és una solució que resol el tema d'un trànsit tan asimètric que té aquesta carretera», explicava ahir el director general de Mobilitat, el berguedà David Prat. Els dies feiners, la mitjana diària de trànsit se situa als 6.000 vehicles dies i, per tant, la carretera actual és suficient. Però els caps de setmana s'eleva per sobre dels 22.000 vehicles/dia, i aleshores la carretera no engoleix i es col·lapsa, amb cues quilomètriques per pujar els divendres i els diumenges, de baixada. Aquí la asimetria.



Simulació de la màquina treballant i canviant el carril reversible

GENCAT

Aquest sistema funciona mitjançant una màquina de transferència, que agafa la barrera –que és de formigó– i la va traslladant mentre circula a uns 8-16 km/h. Aquesta operativa s'efectua en el sentit on estan-

ca el carril i, en condicions normals, en horaris de poc trànsit. D'altra banda, l'actuació preveu un disseny dels carrils que permet un espai suficient en el cas que es produeixi alguna incidència en el sentit de car-

ril únic.

Així, segons va explicar ahir Prat, aquesta actuació comportarà un increment de la fluïdesa en aquesta via i alhora que millorarà la seguretat viària, ja que augmentaran les zones d'avançament i s'instal·larà una separació física dels dos sentits de la circulació. La tanca, segons Prat, té el mateix grau de seguretat que una de fixa.

La seguretat també millorarà perquè es transformaran les 15 interseccions que actualment tenen gir a l'esquerra. Amb la nova carretera hi haurà enllaços a diferent nivell.

Berga tindrà un d'aquestes nous enllaços a l'entrada centre. Aquí es fa l'enllaç amb una rotonda elevada per sobre de la calçada. Això permetrà fer un nou accés al barri de Casampons. I a la zona de l'institut Guillem de Berguedà, on la carretera queda encaixonada, hi haurà una coberta lleugera per millorar la vida dels estudiants, perquè no sentin el soroll del trànsit de la carretera, segons el nou projecte.