

Nevasport, 26/02/24

Un sistema de carril reversible eliminará atascos para ir a esquiar a la Cerdanya y Andorra



Máquina para carriles reversibles a demanda

Un tramo de 20,7 kilómetros de la C-16 entre Bagà y Berga, muy utilizado en invierno para llegar a las estaciones de esquí de la Cerdanya y Andorra, va a ser ampliado para mejorar la fluidez del tráfico, que en invierno comporta fuertes atascos.

Llegar hasta las estaciones de esquí de La Molina y Masella en la Cerdanya, así como las de Grandvalira Resorts en Andorra, será más cómodo cuando se estrene la transformació del Eix del Llobregat (C-16) entre Berga y Bagà. Un tramo de 20,7 kilómetros que comportará la construcción de varios túneles y que como novedad incluye un sistema de carriles reversibles pionero en España. La inversión estimada es de unos 240 millones de euros y se espera poder licitar todo para 2025 y estrenar en 2030

La C-16 entre Berga y Bagà es un eje vertebrador del Berguedà, y la vía principal de conexión del área de Barcelona y la Catalunya Central con el túnel del Cadí, la Cerdanya y Andorra. En este tramo, el Eix del Llobregat registra entre 6.100 y 10.800 vehículos al día; sin embargo, los fines de semana de temporada de esquí se alcanzan puntas del entorno de los 20.000 vehículos, que se producen principalmente, viernes y domingos por la tarde, con una fuerte asimetría; es decir, los viernes mayoritariamente en sentido norte y los domingos en sentido sur.

En la mayor parte de este tramo, la carretera cuenta con un carril por sentido y, como consecuencia de estas puntas de tráfico, se producen grandes atascos que, además, dificultan la movilidad local. Hay que tener en cuenta, por otra

parte, la compleja orografía del entorno por donde transcurre la vía y su valor natural y paisajístico.

Teniendo en cuenta estos factores, el Departamento ha elaborado un proyecto de trazado que ha sometido a información pública y tramitación ambiental, al tiempo que ha trabajado con los agentes del territorio para consensuar el encaje de la propuesta. Como resultado, ha introducido mejoras ambientales y técnicas y prevé aprobarlo durante esta primavera, ha anunciado la consellera Capella, y licitar el primer trimestre del próximo año las primeras obras, en el tramo Berga-Cercs.

Carril reversible a demanda

Dado que el tráfico es muy intenso en determinadas franjas horarias sólo en uno de ambos sentidos, el tercer carril será reversible; funcionará en un sentido o en otro en función de las necesidades y para separar los sentidos de la circulación, se ha optado por la implantación de una barrera móvil.

Este sistema funciona mediante una máquina de transferencia, que mueve la barrera, de hormigón, y la va reposicionando mientras circula a unos 8-16 km/h. Esta operativa se efectúa en el sentido en el que se cierra el carril y, en condiciones normales, en horarios de poco tráfico.

Por otra parte, la actuación contempla un diseño de los carriles que permite un espacio suficiente en caso de que se produzca alguna incidencia en el sentido de carril único.

Así, esta actuación comportará un incremento de la fluidez en esta vía, adaptándose además al comportamiento del tráfico característico de este tramo, a la vez que mejorará la seguridad vial, ya que aumentarán las zonas de adelantamiento e instalará una separación física de ambos sentidos de la circulación. Asimismo, se transformarán las 15 intersecciones que actualmente tienen giros a la izquierda en enlaces a distinto nivel, lo que también incidirá en la seguridad y funcionalidad de la carretera.

En total, el proyecto incluye la construcción de cinco túneles, que entre todos ellos suman una longitud total de 2,3 kilómetros, entre los que cabe remarcar el de la Nou de Berguedà, de 870 metros de longitud. En cuanto a estructuras, se prevé la construcción de una treintena, que suman una longitud de 2,2 kilómetros. Sobresale el nuevo viaducto que se construirá a su paso por Cercs, más ancho que el actual (tendrá un tercer carril reversible con barrera móvil) con una longitud de 290 metros.

Esta es la enésima propuesta de un proyecto que debía haberse ejecutado a continuación de la construcción de la autopista hasta Berga. Eso sí, este ahora es muchísimo más económico. Joaquim Nadal, por aquella época consejero de Política Territorial, planetó seguir con los cuatro carriles y un presupuesto en aquel tiempo de 700 millones de euros. En 2003 fue el turno de Felip Puig, titular de la consejería ese año, quién defendía un proyecto cifrada en 270 millones de euros que también se desestimó.