

Se sotmet a informació pública el projecte d'ampliació i millora de la C-16 entre Berga i Bagà

viurealspirineus | 11 de Desembre de 2018



matge de la C-16, entre Guardiola de Berguedà i Cercs/Gemma Aleman

L'obra consisteix en l'eixamplament de la carretera d'accés a la Cerdanya, pel Túnel del Cadí, a quatre carrils entre Berga i Cercs i la implantació d'un tercer carril amb mitjana de separació mòbil entre Cercs i Bagà

El Departament de Territori i Sostenibilitat ha iniciat el procés d'informació pública del projecte de traçat de l'ampliació i millora de la funcionalitat de la carretera C-16 entre Berga i Bagà. Aquesta actuació permetrà millorar la capacitat, la fluïdesa i la seguretat del trànsit en aquest tram, de 21 quilòmetres de longitud, en un dels eixos més importants de la xarxa viària catalana, ja que discorre des de la costa fins al Pirineu. L'obra comporta una inversió que s'ha estimat en 178 MEUR.

El projecte que ara s'impulsa es divideix, concretament, en dues intervencions: el desdoblament de l'actual carretera entre Berga i Cercs per assolir una calçada amb quatre carrils –dos carrils per sentit, amb una barrera central fixa; i la implantació d'un tercer carril entre Cercs i Bagà, que estarà operatiu en un sentit o un altre mitjançant una barrera mòbil. Aquesta solució constructiva respon a la voluntat del Departament de Territori i Sostenibilitat d'adaptar-se a les característiques i volum del trànsit i també a l'orografia de l'entorn pel qual discorre la C-16 en aquest tram, amb el menor impacte en el territori possible i uns costos econòmics assumibles.

L'actual C-16 entre Berga i Bagà té dos carrils, un per sentit, en la major part del traçat –amb algun tram de tercer carril per avançaments– interseccions a nivell i accessos directes a propietats adjacents. L'orografia és complexa,

amb el traçat encastat en la vall del Llobregat. Té una intensitat de trànsit elevada –uns 14.000 vehicles diaris, de mitjana, amb una particularitat afegida: la seva fluctuació. La demanda és molt estacional i molt asimètrica; els caps de setmana d'hivern, amb unes puntes molt marcades els divendres i dissabtes al matí en sentit túnel del Cadí, i els diumenges a la tarda, en sentit Barcelona.



El projecte abasta els termes municipals de Berga, Cercs, la Nou de Berguedà, Sant Julià de Cerdanyola, Guardiola de Berguedà i Bagà. L'esquema d'aquesta actuació és el següent (veure documentació adjunta):

* **Sud de Berga – pantà de la Baells (Cercs):** En aquest tram, de 6 quilòmetres, el traçat travessa una zona d'orografia difícil, però no es troba encaixat en la vall i, per tant, el desdoblament és viable tècnicament i mediambientalment. D'altra banda, l'existència de dos túnels d'uns 450 metres de longitud cadascun, fan aconsellable l'opció de duplicar la carretera, a partir de la plataforma existent, per assolir quatre carrils de circulació, amb una mitjana fixa de separació.

* **Entre el pantà de la Baells i l'enllaç de Malanyeu:** Al llarg de 7,5 quilòmetres, es construeix un carril addicional a la carretera per implantar una secció 2+1. Atès que el trànsit és molt intens en determinades franges horàries només en un dels dos sentits, aquest tercer carril serà reversible; funcionarà en un sentit o en un altre en funcions de les necessitats, per a separar els sentits de la circulació, s'ha optat per la implantació d'una barrera mòbil.

* **Tram a l'altura de l'enllaç de Malanyeu:** En un petit tram intermedi d'1,5 quilòmetres, on l'orografia ho permet, es desdobra la carretera per a generar una zona d'avançaments en tots dos sentits de la circulació, independentment d'on es trobi la mitjana mòbil en els trams contigus. Aquesta actuació puntual permet afavorir la gestió del trànsit en qualsevol situació, alhora que facilita les transicions del funcionament del tercer carril reversible.

* **Fins a Bagà:** Al llarg de 6 quilòmetres, s'implanta el tercer carril amb barrera mòbil.

La barrera mòbil

El sistema previst a la C-16 és pioner a l'estat espanyol; es tracta d'una barrera que separa els carrils de circulació en funció de les necessitats del trànsit mitjançant una màquina de transferència. La màquina agafa la barrera i la trasllada mentre va circulant a uns 15-20 km/h. Aquesta maniobra s'efectua en el sentit on es tanca el carril i, en condicions normals, en horaris de poc trànsit. D'altra banda, l'actuació preveu un disseny dels carrils que permeti un espai suficient en el cas que es produeixi alguna incidència en el sentit de carril únic.

Túnels, estructures i enllaços

L'obra comporta la construcció de dos nous túnels en el tram de la carretera que es desdoblirà i l'ampliació dels tres túnels existents al llarg del traçat on es construirà el tercer carril addicional. En concret, es construirà un nou túnel com a duplicació del túnel de Berga, amb 448 metres longitud, i un altre com a duplicació del de Cercs, amb 461 metres. Així mateix, s'eixamplaran els túnels de la Nou (185 metres de longitud), Castell de Guardiola (141m) i Guardiola del Berguedà (368 metres).

El projecte inclou la construcció o ampliació d'una vintena d'estructures, de les quals 10 són obres de fàbrica, 7

són passos inferiors i 8 són passos superiors. La major part d'aquests passos formen part d'enllaços.

Aquesta actuació abasta un total de 16 enllaços, que seran tots a diferent nivell. D'aquests, 8 corresponen a encreuaments que ara són a nivell i es transformen en enllaços a diferent nivell per adaptar-se a la nova configuració de la carretera. La resta d'accessos es remodelen.

Carretera “intel·ligent” (*smart road*)

El projecte que ara se sotmet a informació pública també planteja una gestió avançada, intel·ligent, de la infraestructura (*smart road*). En aquest sentit, s'instal·larà un conjunt de pòrtics de senyalització variable que informaran les persones usuàries de les condicions de circulació; el sentit de circulació de cada carril i la velocitat màxima permesa en cada tram. Aquest sistema permetrà afavorir, així, la seguretat i la comoditat en la conducció.