Calvet: “El de la C-16 és un projecte que respon a les necessitats socials i econòmiques d’aquest eix i del país”

- **El conseller de Territori i Sostenibilitat presenta als alcaldes i alcaldesses del Berguedà el projecte d’ampliació de la carretera a quatre carrils entre Berga i Cercs i la implantació d’un tercer carril amb mitjana de separació mòbil entre Cercs i Bagà**

- **L’actuació, que abastarà una longitud de 21 quilòmetres i comporta una inversió estimada en 178 MEUR, està a informació pública**

El conseller Calvet durant la presentació a alcaldes i alcaldesses del Berguedà.

El conseller de Territori i Sostenibilitat, Damià Calvet, ha presentat avui als alcaldes i alcaldesses del Berguedà el projecte de traçat per a l’ampliació i millora de la funcionalitat de la carretera C-16 entre Berga i Bagà. Aquesta actuació, ara en procés d’exposició pública, permetrà millorar la capacitat, la fluïdesa i la seguretat del trànsit en aquest tram, de 21 quilòmetres de longitud,

en "**una via que cohesiona estructuralment el país, que dona servei a la gent del territori i dona vida a la comarca a través del turisme**", segons el conseller. Es tracta d'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 es divideix 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.

Calvet ha explicat que "**en un moment determinat, s'havia arribat a plantejar una obra d'una dimensió considerable, amb un desdoblament total entre Berga i Bagà, unes condicions d'impacte en el territori considerables, i amb un cost que avui per avui no seria assumible, de 700 milions d'euros"** i que **"per això es va replantejar aquesta obra, un projecte que pensem que respon a les necessitats socials i econòmiques d'aquest eix i del país".**

Una actuació per trams

El projecte abasta els termes municipals de Berga, Cercs, la Nou de Berguedà, Sant Julià de Cerdanyola, Guardiola de Berguedà i Bagà:

- **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 ambientalment. 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 desdobla 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, un sistema pioner

El conseller ha posat en valor el sistema previst a la C-16, que és "**pioner a l'Estat**". 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. Aquest sistema s'ha considerat òptim en aquesta via perquè s'adapta a la mobilitat d'aquest eix, amb un fort volum de trànsit els caps de setmana i festius, i menors els dies laborables.

L'obra comporta la construcció de dos nous túnels en el tram de la carretera que es desdoblarà 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.

Millora de la seguretat

Aquesta actuació abasta un total de 15 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 i que comportaran "**una millora evident de la seguretat**", ha dit Calvet. La resta d'accessos es remodelen.

El projecte 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 la seguretat i la comoditat en la conducció.

9 de gener de 2019

Oficina de Comunicació i Premsa
Departament de Territori i Sostenibilitat
premsa.tes@gencat.cat
93 495 82 34