



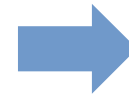
Projecte d'implantació d'un carril reversible entre Berga i Bagà

Berga, gener de 2019



Generalitat de Catalunya
**Departament de Territori
i Sostenibilitat**

Objectius del projecte



Objectius

- Millorar significativament la capacitat
- Millorar substancialment la seguretat viària
- Millorar significativament l'oferta de trams d'avançament
- Màxima integració ambiental
- Cost assumible

Objectius del projecte

Proposta

Ampliació plataforma a 3 carrils. Barrera mòbil



Situació actual

- Demanda estacional i molt asimètrica. Congestió de trànsit en festius. Convivència trànsit local amb el de llarg recorregut

- Interseccions a nivell

- Cal millorar la seguretat

- Pocs trams d'avançament

- Orografia muntanyosa

Solucions

- Ampliació a 3 carrils. Barrera mòbil. Capacitat en festius segons la demanda

- Enllaços a diferent nivell

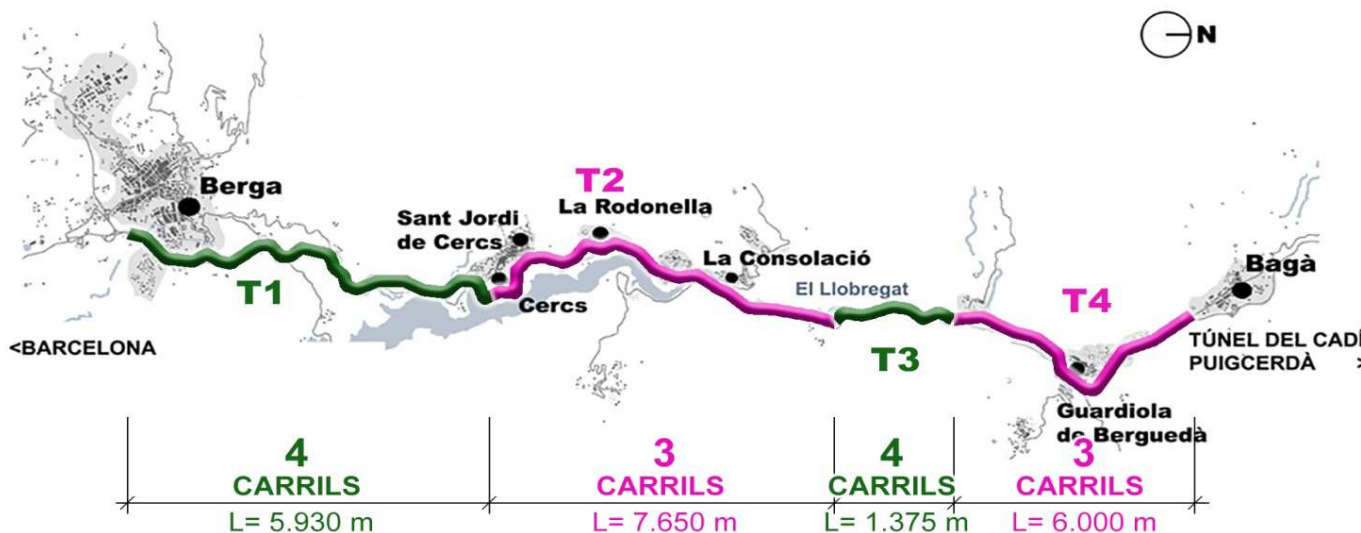
- Barrera física separadora

- S'incrementa notablement l'oferta de trams d'avançament

- S'aprofita el mateix corredor

Plantejament general

Plantejament general



- Orogràficament, dues zones diferenciades:

- Entre Berga i Cercs
- Entre Cercs i Bagà

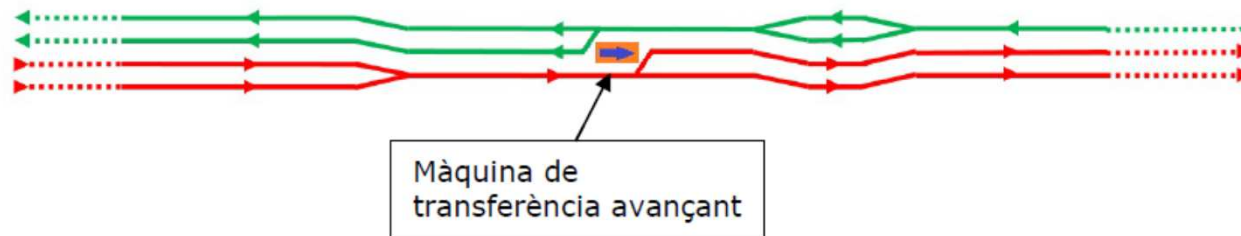
- Entre Berga i Cercs, atesa la orografia i l'amplada actual de la plataforma que ja és de 3 carrils, el cost de fer un **desdoblament 2+2** incloent nous túnels, és molt similar a ampliar a 2+1 i posar barrera mòbil

- Entre Cercs i Bagà, l'orografia dificulta l'actuació, i és molt **més sostenible ampliar a 2+1**

- S'aprofita un petit tram on és possible ampliar a 2+2 per disposar de dos trams diferenciats de barrera mòbil i **poder oferir en hores vall trams d'avançament en els 2 sentits**

Esquema funcionament

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 la **pròpia barrera garanteix la seguretat del trànsit durant l'operació de transferència.**

Smart road

Gestió Intel·ligent



- S'instal·laran 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.

Enllaços



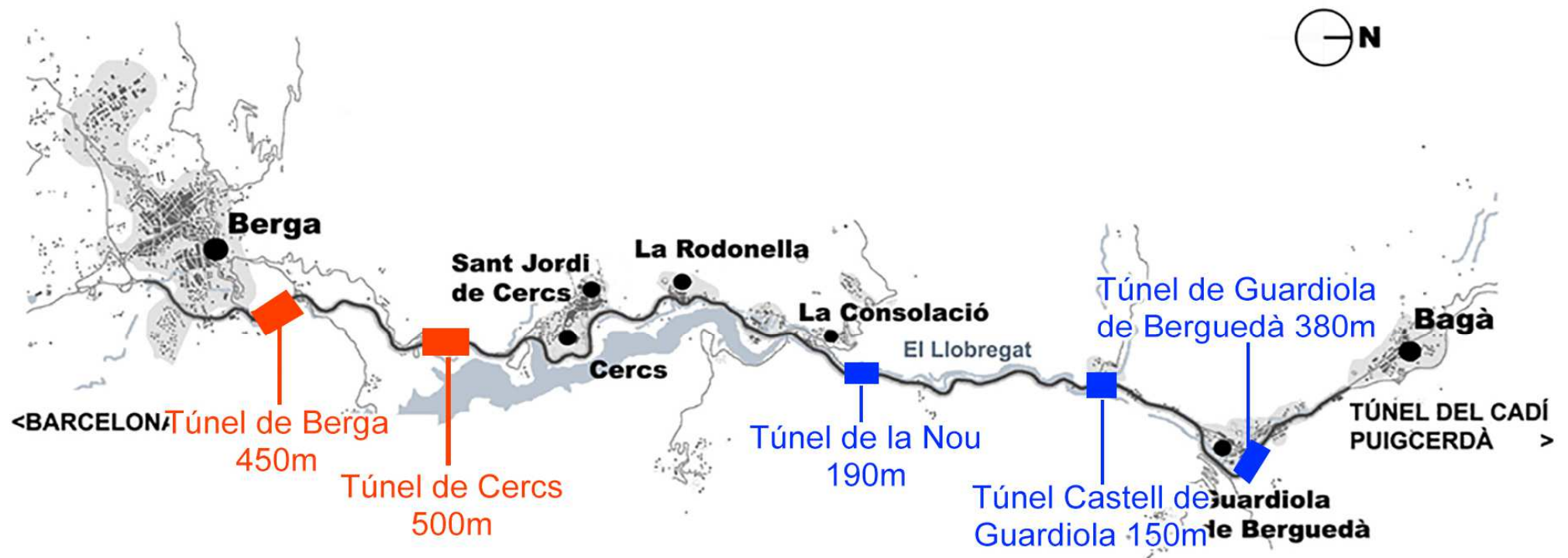
Actual

- 8 interseccions a nivell
- 7 enllaços a diferent nivell

Proposta

- 15 enllaços a diferent nivell

Túnels

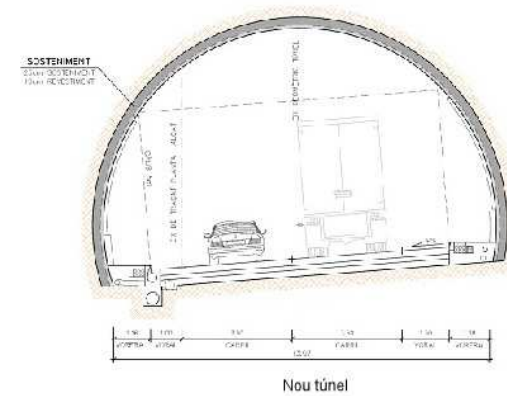
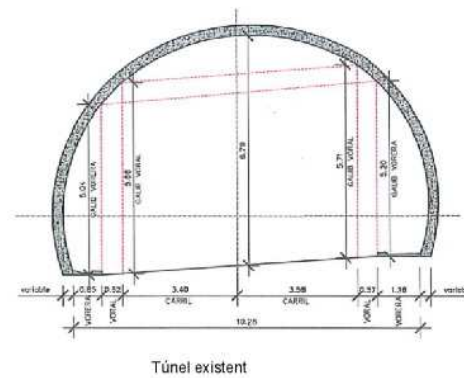
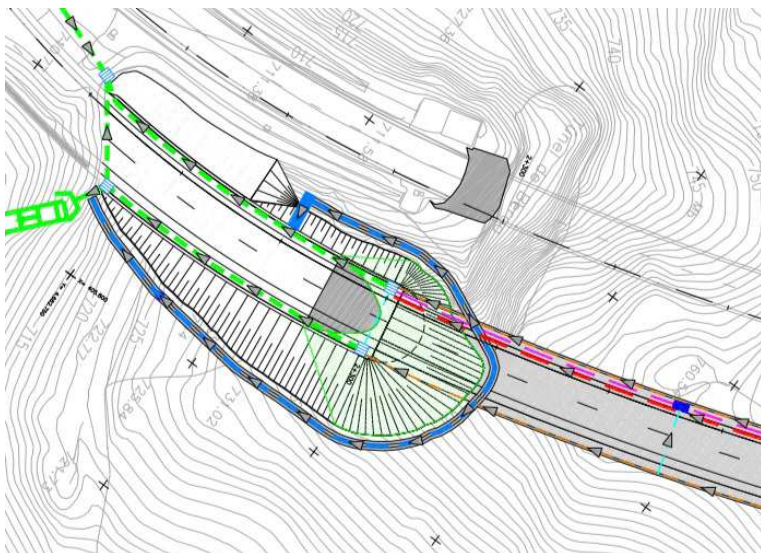


Túnel desdoblant: 950 m.
Túnel ampliat a 3er. carril: 720 m.

Túnel de Berga

Desdoblament túnel

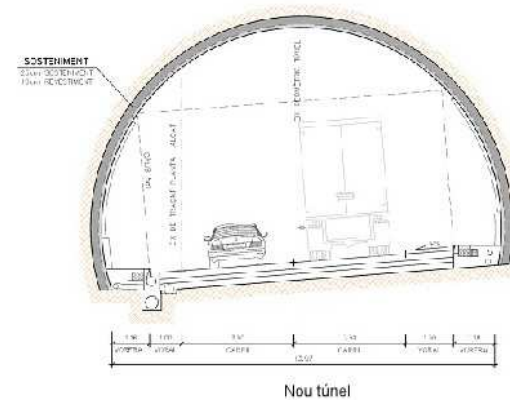
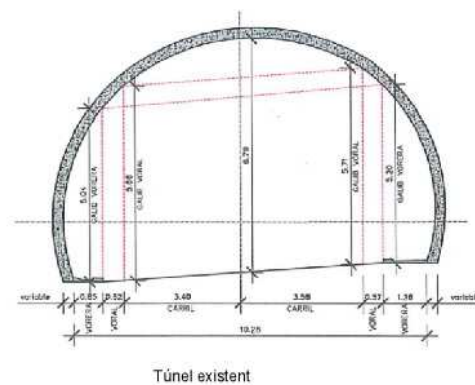
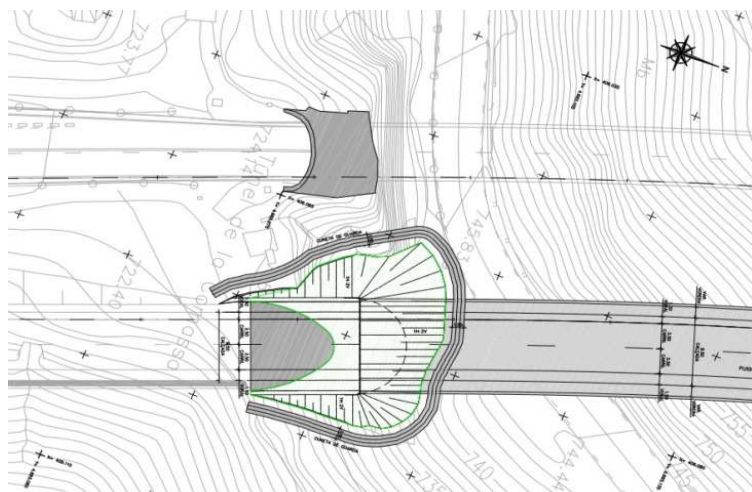
- Longitud túnel 448 m.
- Dos carrils de 3,5 m.
- Gàlib mínim de 5 m



Túnel de Cercs

Desdoblament túnel

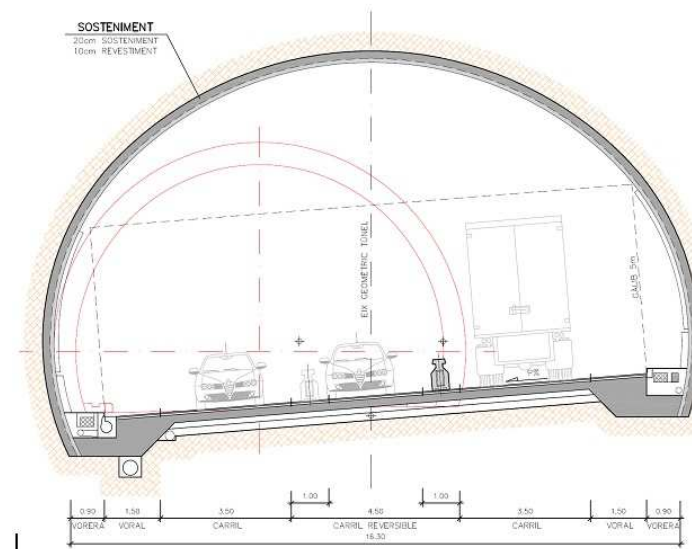
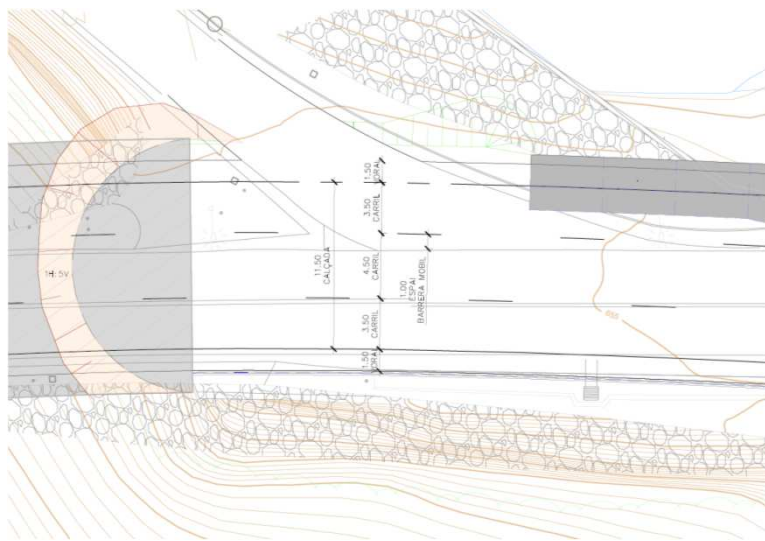
- Longitud túnel 461 m.
- Dos carrils de 3,5 m.
- Gàlib mínim de 5 m



Túnel de La Nou

Ampliació túnel

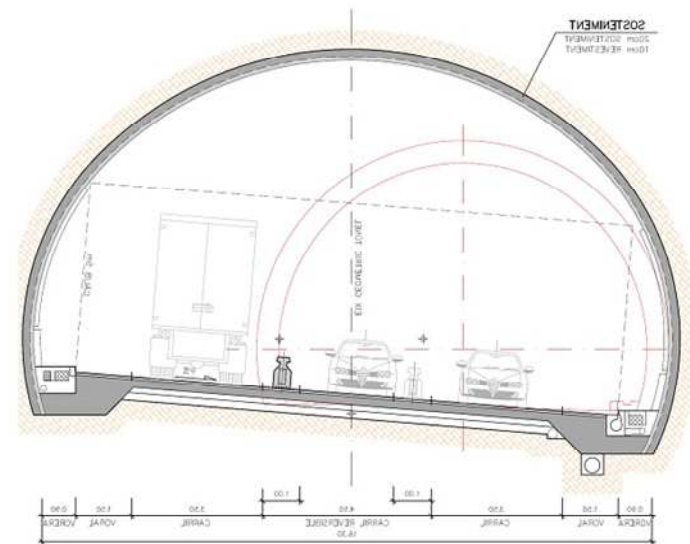
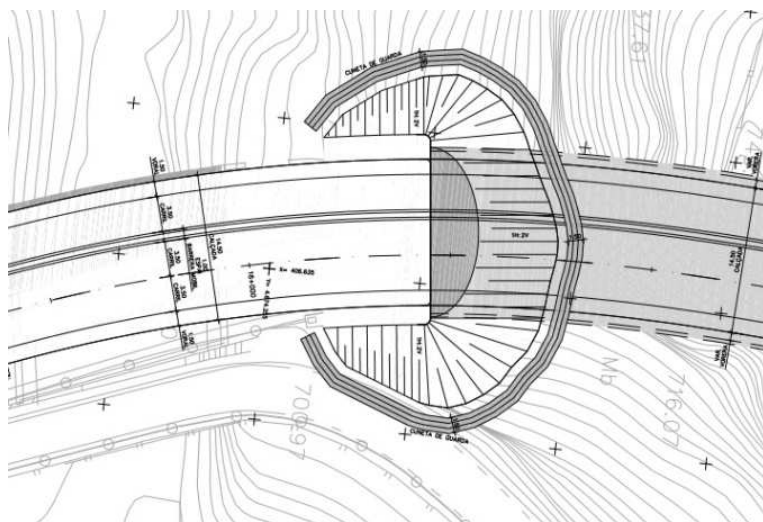
- Longitud túnel 185 m.
- Dos carrils de 3,5 m i carril central de 4,5 m reversible.
- Gàlib mínim de 5 m



Túnel de Castell de Guardiola

Ampliació túnel

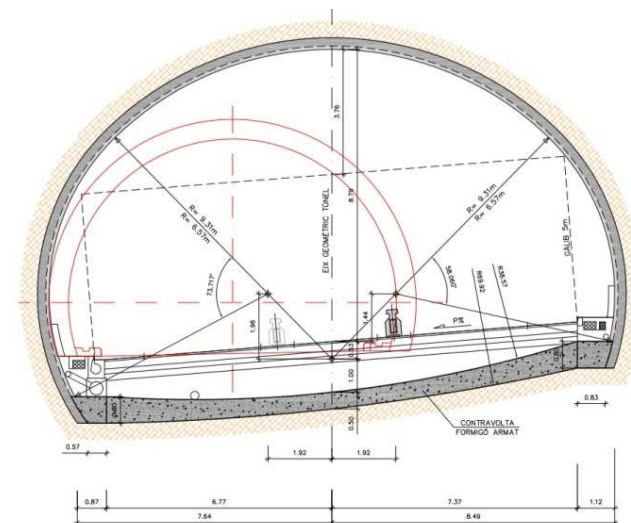
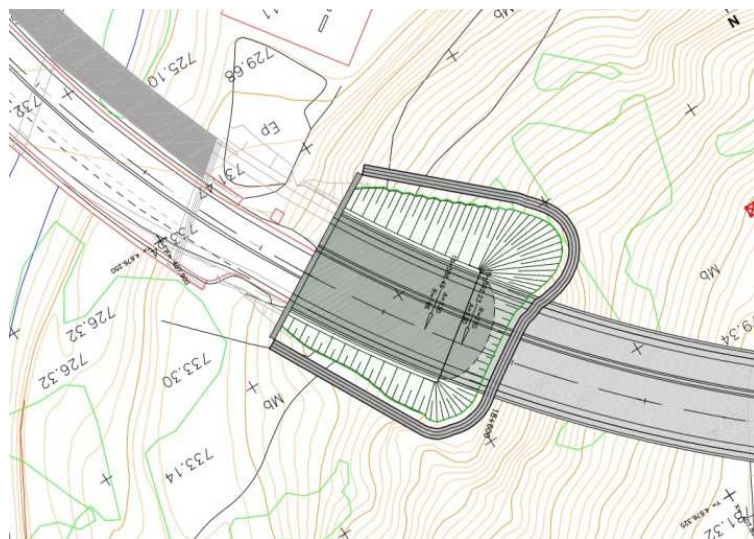
- Longitud túnel 150 m.
- Dos carrils de 3,5 m i carril central de 4,5 m reversible.
- Gàlib mínim de 5 m



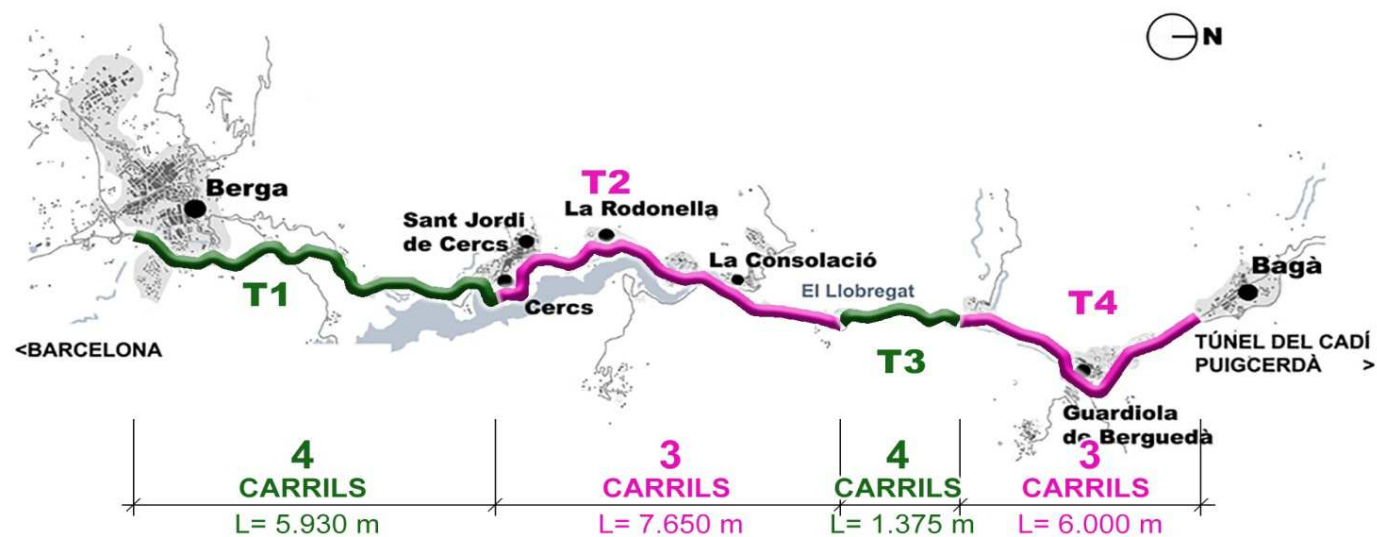
Túnel de Guardiola

Ampliació túnel

- Longitud túnel 365 m.
- Dos carrils de 3,5 m i carril central de 4,5 m reversible.
- Gàlib mínim de 5 m



Pressupost



178 M€

Tramitació

- Informació pública: inici 6 de desembre de 2018
- Informació pública: fins 23 de gener de 2019
- Informació institucional: fins 25 de febrer de 2019
- Anàlisi d'al·legacions
- Declaració d'impacte ambiental
- Resolució d'aprovació definitiva