



Col·legi d'Arquitectes  
de Catalunya  
Demarcació de les Comarques Centrals

**Hble. Sr. Damià Calvet i Valera**

Conseller de Territori i Sostenibilitat

Assumpte : Projecte de traçat “Millora general. Eix del Llobregat. Implantació d’un tercer carril reversible a la carretera C-16. Tram Berga-Bagà” (clau TA/IA-NB-01134.F1)

Honorable Conseller,

La Demarcació de les Comarques Centrals del COAC, com a entitat vinculada al territori i a les actuacions i dinàmiques que en ell es produeixen, vol fer-li arribar amb el present escrit, les consideracions sobre el recentment presentat Projecte de traçat i Estudi d’impacte ambiental sobre la “Millora general de l’Eix del Llobregat, per a la implantació d’un tercer carril reversible a la carretera C-16 (tram Berga – Bagà)”, dins del període d’informació pública. En aquest cas, la iniciativa sorgeix des de la seu de Manresa, antigament delegació del Bages-Berguedà, com a àmbit territorial on es produeix l’actuació proposada. Aquest escrit vol aportar la visió que tenim el col·lectiu dels arquitectes del Berguedà i del Bages sobre aquesta actuació presentada a primers d’any al consell d’alcaldes del Berguedà.

Aquest escrit pretén mostrar la opinió del nostre col·lectiu al territori, adoptant la forma de comentaris, valoracions, i consideracions, amb voluntat d’aportar valor afegit i aclariments sobre la nostra visió territorial de les infraestructures plantejades. Per tant, tot i presentar-se dins del període d’informació pública, aquest document no pretén ser una presentació d’al·legacions, sinó la aportació d’una visió general amb els nostres criteris i diferents sensibilitats.

Consideracions generals:

Les successives ampliacions de l’eix del Llobregat, tot i representar una millora de les comunicacions del Berguedà amb el Bages i Barcelona, responen en origen a donar sortida a la població de l’Àrea Metropolitana cap a les pistes d’esquí de la Cerdanya, Andorra, i la resta d’atractius turístics del Pirineu. Per tant, la seva lògica principal es la de servei a les necessitats lúdiques de cap de setmana dels tres milions de residents de Barcelona i municipis de les diferents corones metropolitanes.



Històricament, la demanda d'accés a les àrees lúdiques i turístiques de la Cerdanya ha generat dues de les infraestructures de mobilitat més cares de Catalunya, finançades amb capital privat mitjançant concessions a termini. El túnel del Cadí i la C-16 són els exemples clars d'aquest model de negoci. Ambdues inversions se sostenen pel trànsit generat els caps de setmana i festius. Aquestes dues infraestructures fa temps que haurien d'estar amortitzades i recuperada la seva titularitat pública, però s'han anat allargant els terminis de les respectives concessions, en detriment dels interessos dels usuaris locals.

La C-16 és una via aliena en origen a les necessitats dels territoris que travessa, que es converteixen en territoris de pas. La servitud que genera aquesta via no compensa el necessari equilibri de càrregues i beneficis sobre el territori afectat. La manca en accessos (i Manresa n'és un exemple), i el seu altíssim cost de peatge, cavall de batalla constant de les administracions locals, dels consells comarcals i del Consorci viari de la Catalunya Central, en són un clar exemple.

És evident que la C-16 respon a estratègies vinculades a la revitalització econòmica de la Cerdanya, però també a interessos immobiliaris importants, lligats a un perfil de client de classe mitja-alta, amb capacitat d'influència i pressió per a la millora de les problemàtiques de retencions i aturades que es generen els caps de setmana en aquesta infraestructura.

És evident que per a les necessitats del Berguedà, en període laboral, de dilluns a divendres, amb una via d'un carril per sentit, amb vorals suficients i amples, i una mitgera del tipus "New Jersey" de separació entre sentits, i trams per avançar, seria una infraestructura suficient per a la capacitat local. Per tant, la millora d'aquesta infraestructura, no ha estat una reivindicació històrica del territori, sinó una conseqüència necessària per resoldre els conflictes dels caps de setmana i festius.

Aquest origen lúdic de la C-16, i l'actuació que es planteja per resoldre les seves problemàtiques, estan apartats de les reivindicacions territorials històriques, que resten encara pendents. El desdoblament efectiu de la C-55, la supressió del peatge de la C-16, el desdoblament de l'Eix Diagonal entre Manresa, Igualada i Vilafranca, la millora de la C-26 en sentit oest (entre Berga i Solsona) i en sentit est (entre Berga i Ripoll), la construcció de la variant de Sagàs (carretera C-62 de Berga a Vic), o la consolidació del polígon comarcal d'Olvan (Rocarodona), són actuacions amb origen i justificació de caràcter productiu i d'activitat econòmica, que tan el Berguedà com el Bages entenen prioritàries per al desenvolupament de les seves economies. Per tant, es fa estrany prioritzar l'actuació de desdoblament plantejada per davant d'altres més necessàries pel territori.



Les autovies com la C-16 és evident que milloren les comunicacions dels territoris que travessen, però a la vegada generen que el trànsit de pas no interaccioni amb els municipis i el territori afectat, creant barreres físiques i econòmiques.

Potenciar el desdoblament de la C-16 entre Berga i Bagà s'hauria de contemplar dins un context més ambiciós de materialitzar la E-9 com a via de penetració a Europa, estudiant un desdoblament real fins a la Tor de Querol, per enllaçar amb el túnel de Puymorens. És cert que si no hi ha voluntat política per la banda francesa pot semblar una visió estèril, però en tot cas caldria que les actuacions que ara es proposen es dissenyin com una fase primera de possibles futures ampliacions, molt més ambicioses. Cal pensar que aquest tram Berga-Bagà pugui tenir en un futur un desdoblament real efectiu, i per tant, l'actuació ara plantejada en el projecte de traçat cal que prevegi aquesta necessitat per optimitzar la solució dins d'aquest context més ampli.

Consideracions al projecte presentat:

Es tracta d'un projecte tècnicament complex, molt elaborat, i que per la seva importància per la comarca del Berguedà mereixeria disposar de més temps per a la seva anàlisi, i segurament d'un debat previ més extens i amb una àmplia participació del territori, que segur enriquiria la solució final.

La valoració general de la proposta és positiva en allò referent a la millora de la capacitat de la via, i en la millora de la seguretat al redissenyar-se els 15 enllaços del tram a diferent nivell, així com per l'esforç tècnic per adaptar el traçat a la complexa topografia.

Però es generen dubtes sobre si les actuacions plantejades seran compatibles amb un futur desdoblament real, amb les seves vies de servei complementaries. Els trams 2+1 haurien de tenir estudiada la seva viabilitat d'ampliació a 2+2 en un futur, per tenir la seguretat que les actuacions plantejades son compatibles i amortitzables com a primera fase del desdoblament efectiu. El projecte de desdoblament real hauria de plantejar-se en la ambició d'un eix E-9 fins al túnel de Puymorens, buscant la complicitat francesa d'aquesta infraestructura estratègica. Fer un nou túnel, en lloc d'ampliar els actuals, en dues de les actuacions, aniria en aquest sentit, sempre que es garanteixi la possibilitat de desdoblament en aquest vessant del Llobregat.

Per altra banda, la inversió pública plantejada comporta indirectament la millora de servei i per tant del negoci de les empreses concessionàries. Però, es preveu un cofinançament, o una reducció dels terminis de les concessions de C-16 i del Túnel del Cadí?.

Pel que fa a la utilització d'un sistema de barrera mòbil pioner al nostre país i en el nostre entorn, aquesta solució genera dubtes per la seva inexperiència a Europa, però també per la servitud a



unes patents i a unes empreses molt especialitzades, que poden suposar uns costos molt grans i una dependència excessiva. Quin serà el cost d'implantació d'aquest sistema de transferència, així com el cost anual del servei i del manteniment?

Donat que l'actual via es transformarà en una autovia (2+1), preocupa la manca de disseny de vials de servei paral·lels a la via. La barrera prevista i l'amplada dels tres carrils projectats tallen la connectivitat entre les dues bandes del territori que es travessa, impedit l'accés fàcil a molts camins rurals i secundaris. Aquests camins ramaders són un bé públic d'interès econòmic social i ambiental del Patrimoni Natural del Berguedà. Caldria preveure uns nous vials de servei, que seran imprescindibles per desenvolupar i garantir el futur creixement de l'Alt Berguedà, on ara per ara, activitats com la ramaderia, el turisme esportiu i la gestió dels boscos i l'agricultura depenen directament d'un corredor de baixa velocitat que connecti el territori com ja passa a gran part del Berguedà sud. Aquestes vies de servei de mobilitat local haurien d'unir tot l'Alt Berguedà, des de la carretera B-400 (Vallcebre-Gósol), passant per Guardiola de Berguedà amb la carretera B-402 (La Pobla de Lillet, Castellar de n'Hug i Campdevànol), i amb Bagà.

Pel que fa als accessos a les diferents poblacions, cal fer un esment especial en la proposta de l'enllaç 2 Berga Centre: es modifica l'actual –i perillós– gir a l'esquerra davant de l'Institut, per una doble rotonda a banda i banda de la carretera, i un pont per sobre d'aquesta. La proposta provoca uns talussos molt grans, i un impacte en la futura trama urbana de Berga inadequat. També és desencertat el nou accés a Casanpous, preveient una nova via sobre un carrer estret, en una corba complicada. Aquest nou enllaç 2 no encaixa amb allò previst pel planejament vigent (POUM), imposant una solució impròpia d'un sòl urbà i gens integrada, ni a nivell topogràfic, ni a nivell del sòl residencial. Berga no es pot permetre perdre un accés centre, però cal una millor solució, donat que la proposada no és la indicada.

Un altre enllaç a comentar seria l'enllaç 12 Vallcebre-Pedraforca, situat al nucli del Collet, on es pretén ampliar el túnel existent amb el perill que en aquest turó hi ha el Castell de Guardiola de Berguedà (declarat BCIN-MH Monument Històric, i Bé Cultural d'Interès Nacional), i els dos ponts medievals-romànics sobre el riu Llobregat i del riu de Saldes. En els recorreguts d'entrades i sortides proposats en aquest enllaç no s'ha considerat la zona urbana del Collet, i la seva connexió amb el nucli urbà de Guardiola de Berguedà, així com tampoc s'han considerat els camins ramaders existents, creant-se una barrera a banda i banda de la C-16.

Aquestes mancances dels enllaços 2 i 12 són representatives del marge de millora que encara té el document presentat, a partir de la participació dels tècnics del territori, i es podrien fer extensives a altres enllaços.



Col·legi d'Arquitectes  
de Catalunya  
Demarcació de les Comarques Centrals

Per finalitzar, és preocupant el termini previst pel que fa a la durada de obres, donat que significa estar durant un any i mig com a mínim amb complicacions i restriccions per al transit, sobretot de dilluns a divendres, i no haver-hi rutes alternatives que facin més fàcil la mobilitat local.

Amb el desig que aquestes consideracions serveixin de reflexió per a millorar la solució projectada, i la seva aplicació, si s'escau, us saluda atentament

**Miquel Sitjà i Domènech**

President de la Demarcació de les Comarques Centrals  
del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya

Manresa, 21 de gener de 2019