

# Les carreteres al Berguedà

ABANS DE L'ANÀLISI DE LA XARXA viària de Catalunya i d'exposar les bases i els resultats del Pla de Carreteres de Catalunya que portarem a l'aprovació del Parlament català el 25 d'octubre de 1985, cal fer un ràpid repàs dels antecedents d'aquesta xarxa, si més no en forma d'unes pinzellades que serviran per centrar l'escenari que ens trobarem l'any 1980 en fer-nos càrrec dels traspassos de carreteres de l'Estat a la Generalitat.

## Evolució històrica de la xarxa viària catalana

La primera xarxa pròpiament dita amb què ens trobem és la *xarxa romana*, ja que tot l'anterior eren vies de travessera pirenenca que establien camins de penetració i conquesta. Pel contrari les vies romanes no sols denoten una planificació racional sinó que en la seva construcció ja s'hi adopten solucions tècniques de traçat i afermat prou estudiades.

En l'època feudal es perd aquella racionalitat i només s'estableixen vies radials voltant els nuclis dels castells senyorials, formant unes xarxes incoherents que semblen el precedent del que modernament es faria al voltant de les grans metròpolis. També en aquesta època neix un costum que podria ser un trist precedent de les posteriors polítiques de peatge i és el cobrament del dret de pas contra lliuraments en espècies que, curiosament, en molts casos eren sacs de sal.

Durant la Reconquesta es nota un fort impuls en els assentaments riberecs que afavoreixen el trànsit fluvial i que, pel que fa a les vies rodades, justifica el seu traçat per les diverses valls, el que motiva, donada la constitució geogràfica del nostre país, una profusió d'itineraris N-S i una mancança de

transversals, precedent que, unit a la dificultat de construir aquests últims (amb viaductes, túnels i grans moviments de terra), persistirà fins als nostres dies.

En els segles XV a XVIII arriba una notable *decadència* a Catalunya per diverses fallides del nostre comerç exterior i per la imposada no participació en les relacions comercials amb Amèrica. D'aquesta època les úniques referències que ens han arribat d'actuacions en carreteres, són els arranjaments inherents a viatges de la reialesa (circumstància que ens fa recordar unes reparacions vials que la cultura popular va qualificar de «passa-Franco» i que es feien en els anys 40 i 60 quan el Dictador visitava Catalunya). En aquella època, l'abundància del bandolerisme motivà que les carreteres es tracessin per la carena de les serralades enlloc de discórrer per les valls com anteriorment i, òbviament, això es feia a fi d'impedir que els assalts es produïssin atacant de dalt a baix; una consideració similar motivarà pocs anys més tard que la carretera del Bruc a Manresa, prou coneguda pels habitants del Bages i el Berguedà amb el sobrenom de «carretera d'en Napoleó» es tracés per la carena ja que així l'exèrcit francès d'invasió es cobria millor dels atacs dels guerrillers durant la guerra de la independència espanyola. Cal remarcar que a partir del segle XVIII, l'evolució mundial en matèria de carreteres és gran amb els avanços tècnics sobre paviments de Mac-Adam, Pelfort i Tresseguet, membre que a Espanya, quan alguns innovadors com el Marquès de la Ensenada promouen millores tècniques d'infraestructures, reben grans crítiques per haver enviat tècnics a l'estranger a aprendre «química, canals de reg i altres obres igualment

*inútils*». (Allò de «que inventen ellos...», que tan de mal ha fet a Espanya).

Amb l'arribada de la *industrialització i el liberalisme*, es nota un nou interès per les comunicacions i a Espanya es redacta el 1r Pla de Carreteres signat per Ward, que realment no és més que un programa d'actuacions i, per tant, no es pot considerar un vertader Pla, però que conté l'anècdota que el seu finançament es proposa que es faci mitjançant una taxa sobre el preu de la sal. (Ja hem vist abans la importància economicofinancera de la sal que potser justifica que el seu propi mot estigui en la rel etimològica d'un concepte tan econòmic com el de *salari*). Mentrestant, a Catalunya sí que preocupa la racionalització de les comunicacions i així l'any 1848 es redacta un veritable Pla de Carreteres on no sols es justifiquen i defineixen totes les actuacions per realitzar sinó que es detalla la forma de finançar-les. Aquest Pla, redactat per la Junta Delegada de Carreteres creada l'any 1816 per la Junta de Comerç de Catalunya, preveu ja la necessitat de l'Eix Transversal i estableix, pel que afecta al Berguedà, les vies de connexió d'aquell Eix amb aquesta comarca i la construcció de la carretera de Solsona a Berga.

Establerta la *Mancomunitat de Catalunya*, l'any 1922 es fa un Pla-Selecció de nous camins entre els quals s'aprovenen en el Berguedà els de Bagà Gisclareny-Brocà, La Nou-Malanyeu, accessos a Capolat i a Castell de l'Areny, Sagàs-la Guàrdia i Peguera-Fumanya. L'existència d'aquest precedent, no desenvolupa abans perquè la *dictadura de Primo de Ribera* (que fou fructífera per a les carreteres de la resta d'Espanya però no per a les catalanes)

ho va impedir, ens permeté tot col·laborant amb el diputat del Berguedà, portar a terme, des de la Diputació i al llarg dels anys 70, diverses actuacions en camins del Berguedà que, malgrat les poques inversions de que disposàrem, permeteren corregir, almenys mínimament, les tradicionals mancances al respecte.

Calgué esperar la proclamació de la República i l'aprovació de l'*Estatut de Catalunya de 1932* perquè, tot impulsant les infraestructures del nostre país, es redactés l'exemplar Pla de Carreteres de Catalunya de 1935 redactat per l'enginyer Victorià Muñoz Oms: els qui, al cap de 50 anys, hem tingut l'oportunitat de treballar en el nou Pla de Carreteres, no podem deixar d'admirar la meritòria i àrdua tasca que aleshores amb mitjans tan elementals, van desenvolupar, i podem constatar l'encert dels resultats a què arribaren, la immensa majoria dels quals encara són vigents ara mateix. Per exemple i concretant-nos en el Berguedà, cal remarcar la definició de l'Eix del Llobregat amb un possible túnel, aleshores tan difícil de preveure, la necessitat de l'Eix Prepirinenc de Solsona a Berga i Ripoll, així com l'establiment de l'Eix Transversal com a peça bàsica de la xarxa viària de Catalunya.

Malauradament la *Guerra Civil* i la trista *Postguerra* impossibilitaren el desenvolupament d'aquell ambiciós Pla i a Catalunya, com encara recordem els que ho vam viure directament, vàrem entrar en una època molt pobra pel que fa, també, a les inversions en infraestructures viàries.

La *recuperació econòmica* no va iniciar-se fins ben entrada la dècada dels 50 i, pel que fa al transport, podem datar-la en l'any 1953 quan va sortir de la factoria de la Zona Franca de Barcelona el primer cotxe Seat, aquell mític 600 en què quasi tots els de la meua generació aprenguérem a circular per les nostres carreteres. Les exigències del boom turístic, els Planes de Desenvolupament i l'interès del Banc Mundial van provocar una lleugera millora en les inversions estatals en les infraestructures catalanes viàries que, tanmateix, no prengueren major transcendència fins que, traspassades les atribucions de carreteres a la nova Generalitat de Catalunya, es van poder planificar des de casa nostra i per a les nostres necessitats

els programes d'actuacions en la xarxa viària catalana.

Resumint aquest repàs històric poguérem concloure, en disposarnos a estudiar el nou Pla de Carreteres, que els únics antecedents vàlids a considerar eren els tres següents: la xarxa romana del segle I, el Pla de la Junta de Carreteres de Catalunya del 1848 i el Pla de Carreteres de Catalunya de la Generalitat del 1935.

### Situació de les carreteres catalanes l'any 1980

En produir-se, el setembre de 1980, el traspàs a la Generalitat d'aquelles carreteres del MOPU que no eren de la Red de Interés General del Estado, l'*anàlisi comparativa* de la situació existent ens donava els percentatges i índexs següents:

Longitud de carreteres de Catalunya respecte a les de tota Espanya: 7,14%

Percentatge d'utilització de les carreteres (vehicles x km) a Catalunya respecte a tota Espanya: 16,50%

Població catalana respecte a la població de tota Espanya: 15,80%

Percentatge d'inversió en carreteres catalanes respecte a les, de tota Espanya: 9,60%

Índexs de:

Nombre d'habitants dividit per kms. de carretera  
Catalunya: 544  
Espanya: 255

Nombre de vehicles dividit per kms. de carretera  
Catalunya: 218  
Espanya: 77

Nombre de vehicles dividit per nombre d'habitants  
Catalunya: 0,35  
Espanya: 0,27

Intensitat de trànsit, és a dir nombre de vehicles-km dividit per kms. de carretera.  
Catalunya: 2,88  
Espanya: 1,63

Autopistes: Catalunya tenia ja el 1980 (cal recordar que encara no s'havia fet la gran inversió d'autovies a la resta de l'Estat) un 4% menys d'autopistes lliures que la mitjana espanyola i, en canvi, un 22% més d'autopistes de peatge.

La simple contemplació d'aquests valors eximeix altres consideracions sobre els déficits existents respecte a la resta de l'Estat i això sense que ens atrevíssim a com-

a aquella ordenació industrial. Segons un estudi de l'economista A. Flos sobre localització econòmica, el creixement de l'economia catalana basat en la transformació tèxtil i del metall havia recolzat, en el Berguedà, en el factor fluvial com element fonamental de l'activitat industrial, i malgrat l'oposició de la polarització de Barcelona i el seu port, que tan sols es podia combatre amb unes vies de comunicació adequadament ràpides. Les dades vials conegudes les traduirem, en els estudis que efectuarem al respec-

### Estat de moltes de les vies de comunicació als anys 40.

FOTO HUCH



parar-nos amb els altres països europeus.

Un *dictamen* resumit de la situació ens donà les següents conclusions:

- La xarxa existent era radiocèntrica respecte als nuclis metropolitans i les zones costaneres (Ja hem esmentat els precedents de l'època feudal).
- Hi havia una gran mancança de malles tancades i d'itineraris alternatius.
- Existència de desequilibris comarcals que, en alguns casos, provocaven marginacions.
- Característiques fliques poc homogènies en una mateixa via i entre les diverses vies.
- Dèficit de comunicacions transversals (Les carreteres fàcils ja estaven fetes; faltaven les cares i difícils).
- Travesseres urbanes problemàtiques.
- Dèficits de senyalització i abalisament.

Pel que afecta al *Berguedà* calia recordar que ja en els anys 60/70 el polígon industrial de la Valldan, igual que altres de l'INUR a la resta del país, no s'havia desenvolupat d'acord amb les previsions per la manca d'una xarxa viària paral·lela

te, en diversos indicadors entre els quals destacarem els següents:

Característiques bàsiques. (QX) *Qualitat de xarxa*: Per a cada zona es valora: en funció de la longitud de xarxa dividida per la superfície zonal, en funció de l'índex d'habitants dividit per la seva longitud de xarxa i, finalment, tenint en compte el seu índex de motorització. Òbviament aquest indicador assoleix valors més alts quan millor és la qualitat de la zona analitzada.

Indicadors d'accessibilitat. (IT) *Indicador de traçat*: És indicador de distàncies en tant que relació entre la distància real a través de la xarxa i la distància teòrica a vol d'ocell.

(IL) *Indicador de localització, traçat i velocitat*: Valora el temps mitjà de recorregut per la xarxa.

(IV) *Indicador de velocitat fictícia*: Valora la relació entre la distància a vol d'ocell i el temps real de recorregut per la xarxa.

Doncs bé, la comparació d'aquests indicadors per al Berguedà respecte a tot Catalunya era la següent abans de començar a actuar-hi la Generalitat: (Taula 1)

TAULA I

	Qualitat (QX)	Traçat (IT)	Temps (IL)	Velocitat (IV)
Valors en el Berguedà.	867,5	1,51	146,3	41,50
Valors mitjans a Catalunya.	1.205,2	1,38	107,3	55,94

És a dir que, dins la prou deficièntia xarxa de Catalunya, segons ja hem remarcat, la del Berguedà estava apreciablement per sota dels seus indicadors mitjans.

Davant d'aquestes realitats i tot havent rebut les ordres pertinents per a redactar el nou Pla de Carreteres, podíem prendre la postura còmoda, presa òbviament pels responsables viaris de la darrera època franquista, d'esperar els dictàmens i els resultats del nou Pla per a decidir quina *programació d'obres* calia en temps i pressupostos; òbviament no vam actuar així sinó que, simultanejant pla i fets, atacàrem tot seguit el millorament de la xarxa: era tan patent el dèficit existent que qualsevol actuació que es fés, prescindint d'una major o menor prioritat, era prou necessària i per això ningú la discutia. Com que en una Administració correctament gestionada, gastar diners en inversions requereix una tasca prèvia important i poc vistosa, com és la redacció i aprovació de projectes amb complexes tramitacions, la valoració de pressupostos, la justificació i execució d'expropiacions i la licitació de la contractació, ens vàrem posar a treballar tots molt durament perquè l'aleshores responsable polític de la Conselleria pogués reclamar per a Carreteres tots aquells romanents econòmics que els altres Departaments de la Generalitat no aprofitaven per retardaments en aquelles tasques prèvies; personalment puc manifestar que aleshores vaig passar els moments més agraiats de la meua vida professional ja que, contràriament al que és habitual, quan teníem un projecte per a enquadrar ja el preniem als serveis tècnics per a instar la seva tramitació: la gent no estava acostumada a això i, donats els precedents dels anys anteriors, qualsevol obra que es fes, per petita que fos, era rebuda amb grans elogis per tota la població; òbviament tothom s'acostumà al que era lògic i tot seguit el llistó d'exigència anà pujant més amunt i per això ara mateix s'han acabat obres d'una importància tan gran i d'una tècnica punta tan complexa com l'Eix

Transversal i ens han dit: «està bé, però ja era hora que s'acabés...».

Malauradament en aquells moments es produïren les dramàtiques inundacions de la tardor del 82 de greus conseqüències en les comarques de l'Alt Urgell, Cerdanya i el Berguedà que frenaren aquelles inversions en obres noves en haver de derivar els pressupostos a fer front a reparacions urgents, no sols en la xarxa viària pròpia, sinó també en diversos camins veïnals que, pràcticament arrasats, havien deixat incommunicats bastants nuclis habitats: concretament les actuacions que calgué fer en el Berguedà per aquest motiu i per posteriors emergències de nevades i glaçades com-

portaren unes despeses de 1.681 milions de ptes. en la dècada 1982-1992.

### Pla de carreteres de Catalunya.

Cal recordar que a Espanya hom ha estat molt aficionat a qualificar com a Plans de Carreteres documents que no eren altra cosa que exposicions d'intencions seguides de llistes d'obres a executar, més o menys ben valorades. En redactar aquest nou Pla vàrem tenir molt clar que havia d'ésser un document feaent, amb una primera fase d'anàlisi i dictamen, de definició d'objectius i d'aportació de criteris, i una segona fase de propostes justificades i

eix 30 o 100 hores a l'any respectivament. Aquests valors són importants a l'hora de cobrir tan sols la demanda habitual de trànsit.

### Motorització.

S'han criticat les dades de motorització futura adoptades en el Pla, al·legant que en alguns casos concrets, per exemple en l'Eix del Llobregat, les previsions de trànsit per al 2005 ja s'havien assolit l'any 1998. A part que aquesta asseveració es basa en dades errònies, cal considerar un fet indiscutible: la motorització mitjana prevista per a Catalunya per a l'any 2005 fou de 500 vehicles utilitzats per cada 1000 habitants; si d'aquests total de població descomptem els majors i els menors d'edat que no poden conduir i aquells que, tenint l'edat reglada, no volen o no poden fer-ho, surt un promig d'un cotxe per habitant; és obvi que es pot tenir més



Actualment el Berguedà gaudeix d'unes bones vies de comunicació amb l'àrea metropolitana de Barcelona. Enllaç de l'eix del Llobregat amb la ciutat de Berga: Berga-sud. RAMON VILADÉS

valorades i d'avaluació final dels resultats.

En la 1a fase es recolliren les *dades de base* següents a part d'altres menys significatives:

### Dades de trànsit.

Incloent no sols les intensitats mitjanes diàries (IMD) de cada tram considerat, sinó també les respectives (IH30) i (IH100), és a dir les intensitats horàries màximes que resulten després de prescindir del trànsit-punta que només es produ-

d'un vehicle per habitant però, almenys per ara, afortunadament no s'ha inventat encara la fórmula (que si existís, algun «ximple» adoptaria) per a portar dos cotxes a l'hora per una carretera.

### Demografia.

Les previsions demogràfiques que els estudis més recents defineixen per a les diverses comarques catalanes són les que es van aplicar a aquells índexs de motorització.

Indicadors bàsics d'oferta viària i d'accessibilitat. Són els que hem definit anteriorment.

#### Velocitat de règim.

Es calcula amb el procediment del «cotxe flotant» i és en cada tram la velocitat mitjana que assoleix un vehicle que, en l'itinerari en qüestió, avança tants vehicles com els que l'avancen a ell.

#### Isocrones.

Són les corbes que, per cada centre de referència, uneixen els punts de la xarxa viària als quals es pot arribar en determinats intervals de temps en minuts. S'obtenen gràfics fins i tot molt útils per als usuaris de la xarxa.

Quant als *objectius del Pla*, el seu resum fou el següent:

- Descongestió de les àrees metropolitanes i de la franja costanera.
- Redistribució territorial de la població i de l'activitat humana.
- Dotació a totes les zones del territori d'un nivell d'accessibilitat homogeni. Es lògic que no es pot parlar, per raons topològiques, socials, econòmiques i pràctiques, de condicions iguals d'accessibilitat en tot el país: per això s'estableix el criteri d'homogeneïtat.
- Millora general de la connectivitat amb la xarxa. És patent la diferència entre el criteri d'accessibilitat i de connectivitat directa.
- Potenciació de les relacions viàries amb la resta de l'Estat i d'Europa.

En definitiva es pretenia que la futura xarxa de carreteres de Catalunya, incloent les carreteres traspassades a la Generalitat i les mantingudes pel MOP com d'«interés general del Estado», disposés d'un elevat nivell de comoditat, seguretat i rapidesa adequada d'utilització.

Partint d'aquelles dades adientment processades, de les anàlisis de situació, dels objectius i criteris referenciats i de la localització de déficits i demandes, es dissenyà un primer esbós de xarxa bàsica a la qual s'aplicaren els indicadors de millores de característiques i d'accessibilitat, ja explicitats més amunt, a fi de detectar els avantat-

ges de la solució proposada; després de successives aproximacions en forma de tantejos s'arribà a la proposta de *xarxa bàsica* del Pla que era la que comportava les millores més importants d'aquells índexs. Com a resum d'aquestes millores i per a ressaltar tan sols les avaluacions més significatives, cal indicar que la utilització de la xarxa proposada representava, respecte a la utilització de la xarxa aleshores existent, un estalvi per als seus futurs usuaris de 30.000 hores a l'any i de 188 milions de pessetes del 85 cada any.

Aquella proposta del Pla només arribava a l'ordenació, definició i valoració de tots i cadascun dels eixos d'aquella xarxa bàsica; posteriorment es prosseguiren els treballs de definició no sols de les *xarxes comarcal i local-rural*, que devien portar l'accessibilitat des d'aquells eixos fins a tots els nuclis habitats del nostre país, sinó també de les *xarxes arterials* destinades a resoldre la problemàtica d'accés als grans nuclis superpoblats de Catalunya.

Pel que afecta a la xarxa bàsica, els eixos que, de forma directa o indirecta, afectaven al *Berguedà* eren l'Eix del Llobregat, l'Eix Sotspirinenc, l'Eix del Cardener i l'Eix Transversal, aquest darrer com a col·lector de tots els Eixos N-S del país. En la xarxa comarcal es recullen les carreteres de Berga a Coll de Nargó, de Guardiola de Berguedà a Campdevàrol, i a Saldes i Gósol, així com la totalitat de les carreteres actuals de la Diputació. Pel que fa a la xarxa local-rural del Berguedà s'identificaren un total de vies actuals de 337,4 kms. i es proposava l'execució de 14 vies més amb una longitud global de 104,5 kms.

Quant a l'avaluació de la millora que per al Berguedà comportava l'acompliment del Pla, cal indicar que aquells índexs corresponents als indicadors de situació inicial de la xarxa catalana que hem referenciat més amunt, quedarien com indica la Taula 2.

### TAULA 3

Pressupostos  
en Milions de Ptes

#### Eix del Llobregat

- C-1411. Ruta maragda.
  - Variants de les travesseres de Manresa, Sallent, Balsareny, Navàs, Berga-Cercs, Puig-reig, Gironella, Guardiola de Berguedà i Colònia Rosal.
  - Inversió global ..... 10.229
  - Trams entre Manresa, Navàs, Berga, entre Cercs i Bagà i entre Sant Fruitós i Sallent ..... 6.815
- Enllaços externs amb la C-1411.
  - Terrassa Viladecavalls ..... 2.913
  - Variant de Terrassa ..... 2.547
- C-1411. Reforços de Ferm, Seguretat Vial i Millores locals.
  - Reforços d'afermat ..... 6.357
  - Obres de seguretat vial ..... 2.759
  - Millores locals en diversos trams ..... 1.746
  - Sumen ..... 33.366

#### Obres diverses en carreteres del Berguedà

- Saldes - Gósol ..... 340
- Rehabilitació del pont d'Alfar ..... 8
- Emergències, inundacions, nevades i glaçades ..... 1.681
- Plans de Muntanya. Camins. Subvencions al Consell Comarca per a camins veïnals. Subvencions pels accessos a estacions d'esquí ..... 2.545
- Sumen ..... 4.574

#### Referència d'actuacions en altres eixos que afecten a aquesta Comarca

- Eix del Cardener ..... 7.873
- Eix Transversal ..... 75.100
- Eix Sotspirinenc ..... 1.853
- Sumes ..... 84.726

Pel que afecta a *actuacions programades* que estan vigents ara mateix, remarcarem les següents per ser les més importants:

#### En execució en l'Eix vaí del Cardoner

- Variant de Súria ..... 3.568

#### Programat per GISA

- Enllaç de la Vallan ..... 715
- Intersecció de Sant Vicenç de Castellet ..... 56
- Accés a Gisclareny ..... 47
- Reforços de ferm en vies de la Comarca ..... 510
- Sumen ..... 4.896

#### Obres pendents de programar

- Eix del Llobregat. Tram Sallent-Navàs. Previsió ..... 8.500
- Gósol-Tuixén. Previsió ..... 1.265
- Actuacions de millores vàries entre Cardona i Montmajor, entre Guardiola i Campdevàrol i entre Sallent i Artés ..... 3.500
- Previsió ..... 3.500
- Sumen ..... 12.265

#### Actuacions en vies de Peatge

- Túnel del Cadí i els seus accessos ..... 26.056
- Terrassa-Manresa ..... 18.702
- Sumen ..... 44.758

TAULA 2

	Qualitat (QX)	Traçat (IT)	Temps (IL)	Velocitat (IV)
Valors en el Berguedà.	1.234,9	1,40	84,3	64,5
Valors mitjans catalans.	1.380,0	1,31	80,4	70,9

És a dir que, en la major part dels indicadors, tots ells notablement millorats, aquestes millores assoleixen percentatges superiors al 40%, mentre que per a la mitjana general aquelles millores estan tan sols entre el 10 i el 20%, cosa que motiva que els indicadors del Berguedà, tot i seguir per sota de la mitjana es troben molt a la vora d'aquesta.

### Actuacions al Berguedà.

Com un principi general cal remarcar que les inversions en carreteres sempre són difícilment analitzables i comparables de forma comarcalitzada i per períodes anuals curts, contràriament al que és habitual en les inversions en urbanitzacions, en instal·lacions sanitàries, educatives, culturals, socials i altres on sí que és possible fer aquells estudis comarcalitzats: en el cas d'actuacions en carreteres no solament la importància corrent dels seus pressupostos obliga a analitzar les inversions en àmplies plurianualitats, sinó que en la majoria de casos la millora afectuada en una carretera dins

d'una determinada comporta uns clars beneficis en una comarca veïna i, en alguns casos, fins i tot la comarca on es fa l'obra pot tenir només els inconvenients d'afecció a l'entorn, d'expropiacions i de creació de servituds mentre que els avantatges tan sols són per als usuaris d'altres zones. Bons exemples al respecte podrien ser les obres de millora de la C-1411 al Bages amb benefici per al Berguedà i la Cerdanya, o la construcció de l'Eix Transversal per les comarques centrals de Catalunya amb clares repercussions de connectivitat per a les comarques septentrionals. Exposada aquesta salvetat, passem a enumerar les actuacions viàries més importants *realitzades des del 1980* en el Berguedà o les efectuades en altres comarques que comporten també millores per als habitants d'aquella comarca (Taula 3).

Tot resumint cal remarcar que les inversions directes o indirectes arriben a 122.666 milions de ptes. en obres de la Generalitat i a 44.758

milions de ptes. en obres finançades per les concessionàries d'autopistes de peatge. Per altra part les obres en execució o ja programades en ferm, ascendeixen a 4.896 milions de ptes. i les pendents de programar però ja projectades assoleixen un muntant estimat de 12.265 milions de ptes.

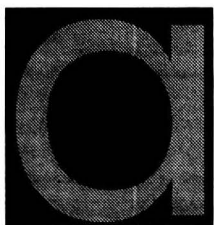
Tan sols ens resta fer un comentari final sobre un tema tan important per a les comunicacions del Berguedà com és el futur de l'Eix del Llobregat. Com és prou conegut, un cop rebutjada totalment la possibilitat de construir entre Sallent i Berga una autopista de peatge ja que això seria una solució antipopular i políticament impossible, a part de ser difícilment viable el seu finançament, queden dues opcions: desdoblament del traçat actual o construcció d'una via segregada completament nova. Els actuals responsables de Carreteres de la Generalitat són els que hauran de decidir al respecte; el que sotsigna, a títol purament personal i en funció de la seva experiència com a responsable

de carreteres durant tants anys, considera que la millor solució és la del desdoblament amb aprofitament de notables trams del traçat actual, com el de les variants de les poblacions, i construint de nou tan sols els trams més difícils per la seva situació actual; analitzar aquí els pros i contres tot justificant aquesta proposta, ens obligaria a omplir molt d'espai del qual ara mateix no disposem; tan sols escau apuntar que, essent similars els pressupostos i les característiques finals d'ambdues solucions, l'inconvenient de les molèsties durant la construcció que comporta el desdoblament resta compensat sobradament pel menor impacte que reporta en aprofitar-se el traçat actual i no haver-se d'establir noves servituds i talls traumàtics en terrenys suaus no afectats per cap carretera.

\*Ponència de la I Jornada

### Jaume Amat i Curto

Ex-director general de carreteres de la Generalitat de Catalunya



# avilum - 98 s.l.

## alumini - ferro - vidre - inox

**OFICINA:** Pl. Viladomat, 15 - Tel. 93 822 14 41 - 08600 BERGA  
**TALLER:** Cal Pere Nou - Tel. 93 823 05 40 - 08610 AVIÀ

**Ctra. Sant Fruitós, 32 - bxs.**

**Tel. 93 821 19 04**

**Fax 93 822 08 62**

**08600 BERGA**

 **PLANA**  
a s s e s s o r i a s . l