

La variant de Guardiola de Berguedà quedarà llesta cap a la fi d'enguany

La variant de Navàs supprimeix el darrer semàfor de l'Eix del Llobregat

Julio Pardo

SUBDIRECTOR GENERAL D'ENGINYERIA VIÀRIA

Amb la inauguració el desembre propassat de la variant de Navàs, un nou tram de 3.450 m a la carretera C-1411, es va eliminar el darrer semàfor a l'itinerari de l'Eix del Llobregat.

D'aquest eix viari, que és una via de penetració a França i és d'interès europeu, només queden pendents d'executar les obres de la variant de Guardiola de Berguedà que es preveu que s'acabin cap a la fi d'enguany.



Redacció del projecte

El 14 de novembre de 1986 l'Ajuntament de Navàs va demanar a la Direcció General de Carreteres la ubicació definitiva de la variant. Hi havia dues alternatives: una per llevant, al marge dret del riu Llobregat, ja que la població limita amb el riu al seu marge esquerre, i una altra pel ponent, que reduïa l'expansió urbanística de la vila. Aquesta està a l'extrem de llevant del municipi.

La solució escollida situava la variant a ponent de la població, però més lluny de la zona urbana, de manera que es permetia l'expansió urbanística del nucli, d'acord amb el pla d'ordenació en estudi. L'altra alternativa fou refusada després d'una justificació exhaustiva del seu cost, que incloïa dos viaductes sobre el riu Llobregat.

El 22 de febrer de 1988 el projecte del traçat de la variant va sortir a informació pública. Hi van concórrer tres ajuntaments i alguns particulars. En aquesta zona el municipi de Navàs és molt estret, i la part sud de la variant de Navàs afecta el municipi de Balsareny, mentre que la part nord afecta el de Puig-reig. El 7 de març del mateix any es va fer una reunió informativa a Navàs amb tots els veïns, per tal d'ampliar la informació que constava al projecte de traçat i poder recollir les opinions contrastades dels veïns.

El projecte constructiu es va acabar de redactar el juny de 1988, i l'estudi incloïa les alegacions més fonamentals de la informació pública, les quals es basaven principalment en la transformació de les interseccions a nivell, l'origen i final de la variant, i els enllaços a diferent nivell tipus trompeta.

La variant forma part de la carretera C-1411 que va d'Esparre-



guera a Bellver de Cerdanya, i es troba entre els punts quilomètrics 49,8 i 52,2. La longitud total de la variant és de 3.450 m i la secció transversal es descompon en dues vies de 3,50 m cada una i en dos vorals d'1,50 m. Com que el pendent longitudinal no supera el 3,5%, no s'hi han projectat vies lentes. La variant inclou tres enllaços a nivells diferents amb la xarxa de carreteres ja existents d'accés a la població. El tercer enllaç és de tipus diamant i connecta amb la carretera d'accés a Serrateix i Viver, que surt del centre de la ciutat.

Execució de les obres

Les obres foren adjudicades el 23 de febrer de 1989 a l'empresa Cubiertas y Mzov, SA. Tanmateix, la seva execució no va començar fins el mes de maig perquè no es

disposava dels terrenys afectats i hi havia encara serveis en el traçat de la variant. Fins el mes d'octubre de 1990 no es va aconseguir modificar una línia elèctrica d'alta tensió perquè el propietari dels terrenys que hi confrontaven hi posava dificultats.

L'execució de les obres ha estat, en tot moment, condicionada per l'excavació de la trinxera darrere el cementiri i molt propera a la població. El material d'aquesta trinxera es destinava, majoritàriament, a l'enllaç nord de la variant, que estava afectat per la línia elèctrica que hem comentat abans i pel pas superior a la carretera antiga. El desmunt, com la resta del tram, estava format per l'alternança de capes dures i capes toves, d'argilites i marges roges. El volum de l'excavació d'aquesta trinxera va ser d'uns

190.000 m³ aproximadament.

Les obres de fàbrica estan constituïdes per set passos inferiors i un de superior. Dels primers, tres són voltes, dues de formigó pre-fabricat i una de metàl·lica. Els altres dos són marcs de formigó armat in situ i el sisè és un pas de bigues prefabricades damunt estreps també pre-fabricats de formigó armat. El pas superior és una llosa de formigó posttensat in situ.

Obertura de la variant

El 14 de desembre de 1990 es va obrir al trànsit la variant de Navàs, circumdant el darrer semàfor que quedava a l'Eix del Llobregat, el qual provocava retencions els dies festius de fins a 25 km de caravana en el sentit Berga-Manresa.

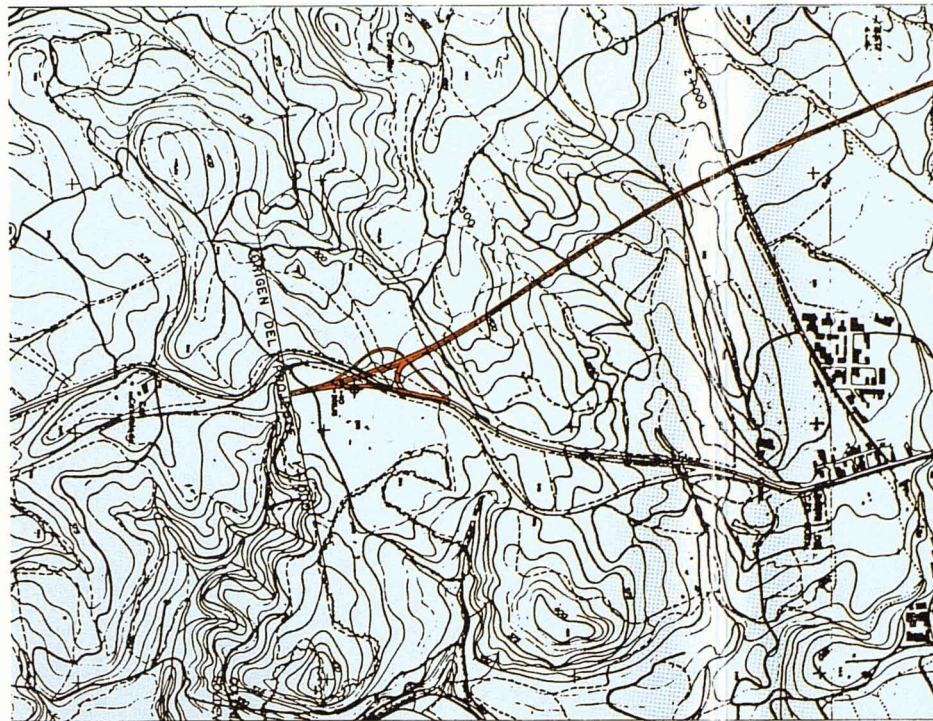
Antecedents

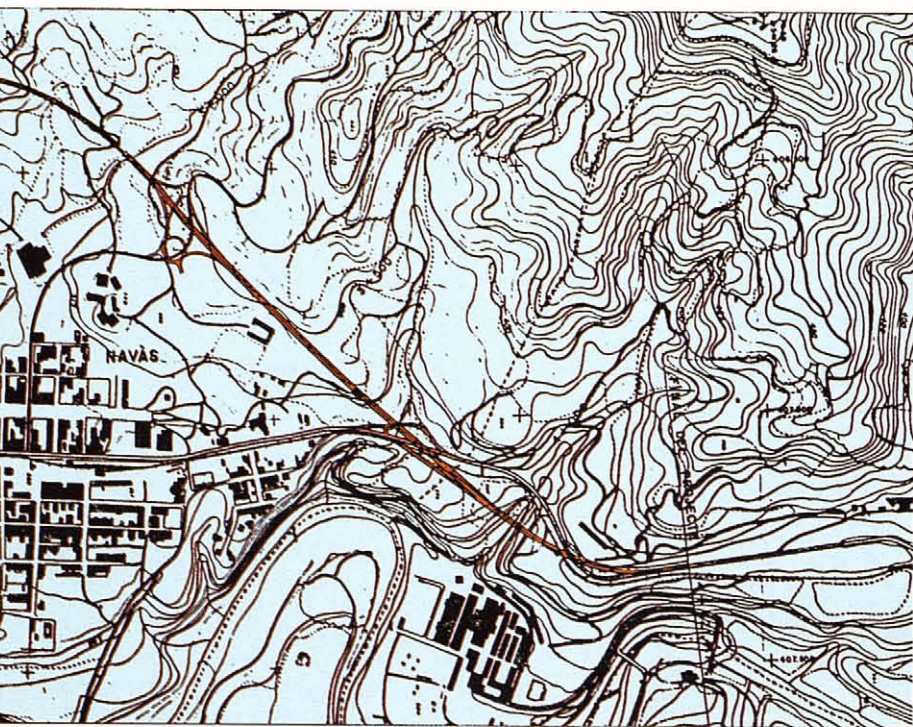
El nom de Navàs prové de Navares i de Nabars, i es referia a una possessió alodial del monestir de Ripoll, la propietat de la qual coincidia amb l'actual mas de Can Vall.

El terme municipal de Navàs té una gran extensió: va des del riu Llobregat al Cardener, i comprèn una superfície de 81,7 km². A començament del segle XIX, Navàs va passar a formar part del nou municipi de Castelladral, que tenia la mateixa extensió que en l'actualitat, i no va ser fins els anys vint d'aquest segle que Navàs va esdevenir la capital del municipi.

La carretera actual de Manresa a Berga es va començar a construir l'any 1848, i va arribar a Navàs el 1860. En aquelles dates hi havia onze cases que, gràcies a les comunicacions i a l'expansió de l'agricultura, principalment la vinya, van passar a ser-ne 50 durant els trenta anys següents.

Gràcies al desenvolupament industrial (petites i mitjanes empreses tèxtils) i comercial, Navàs es va consolidar com a poble industrial, cosa que va produir un fort creixement vegetatiu i urbanístic. Actualment, la població de Navàs ultrapassa els 4.500 habitants i tot el municipi els 5.200.





Dades tècniques i econòmiques

Excavació	334.329 m³
Terraplè	274.975 m³
Obres de drenatge	10 u
Obres de fàbrica	8 u
Tot-u artificial	20.955 m³
Mescla bituminosa	24.841 t
Pressupost de la variant	562 MPTA
Expropiacions	76 MPTA
Serveis afectats	172 MPTA

Nota:

Les dades històriques i geogràfiques provenen del senyor Josep M. Badia i Masgrau

La travessia actual de la població queda com una magnífica àrea de servei d'aquest itinerari, on es pot contemplar una zona urbana amb carrers amples, agradables i ben estructurats. Ara és el moment de poder gaudir d'aquesta vila sense pressa i amb un gran espai per a aparcar.

Les obres de la darrera variant d'aquest Eix a Guardiola de Berguedà estan força avançades i es preveu que acabin al final d'aquest any. Aquestes obres milloraran el pas dels vehicles per aquest tram i la seva connexió amb la carretera de la Pobra de Lillet.

Ara per ara queda pràcticament condicionat l'Eix del Llobregat i a punt per a absorbir un trànsit creixent. Les vies lentes necessàries per a la circulació pesant es convertiran en semàfors invisibles a mesura que es satura la capacitat de l'Eix.

A la revista ESPAIS núm. 24 (juliol-agost 1990), i a l'article sobre l'Eix del Llobregat, es justifica la solució futura per aquest important corredor, un veritable eix vertebrador de Catalunya que es perllonga per França fins a París.

Descripció general

La variant de la carretera C-1411 al seu pas per Navàs passa per la banda occidental del municipi, el seu tram inicial pel terme municipal de Balsareny i el seu tram final pel terme de Puig-reig.

Té una longitud de 3.450 m i s'hi han projectat tres enllaços a nivells diferents:

- L'enllaç sud, situat al terme municipal de Balsareny, connecta la variant amb la via d'accés a Navàs pel seu vessant sud.

- L'enllaç del centre, situat al terme municipal de Navàs, connecta la variant amb la població de Navàs i amb la carretera BV-4235 d'accés a Serra-teix i Viver.

- L'enllaç nord, situat entre els termes municipals de Navàs i Puig-reig, connecta la variant amb el ramal d'accés a Navàs pel vessant nord i amb l'accés a la Colònia Ametlla de Merola.

S'hi preveuen tres passos inferiors i un de superior, a fi i efecte de restituir servituds i la carretera d'accés al veïnat del Mual, i poder connectar el polígon industrial i el carrer Castell-dral de Navàs amb els dos costats de la variant.

La secció transversal de la calçada està formada per dues vies de 3,50 m i dos vorals d'1,50 m.

El traçat presenta un radi mínim de planta de 250 m i un pendent màxim de 3,5%.

La secció estructural del ferm està formada per 25 cm de tot-u artificial i 25 cm de mescles bituminoses en calent.

J. P. □