

XARXA7

Montepio de Conductors Manresa - Berga

Manresa, 12 de març del 2024

INDEX

1.- PRESENTACIÓ DE XARXA7

- Qui som i què pretenem.
- Àmbit geogràfic
- Objectius

2.- CONTEXT TERRITORIAL

- Model econòmic territorial de país. Transversalitat vers centralisme
- Reequilibri territorial. Infraestructures com a motor de canvi. Model vers demografia
- El paper de les ciutats mitjanes interiors. Les ciutats «intermèdies»
- El greuge d'infraestructures a la 7a Regió. C-55, C-16, ferrocarrils
- Vector socioeconòmic de les infraestructures
- Model de governança supramunicipal
- Impacte Ambiental i benestar

3.- ANTECEDENTS HISTÒRICS DE LA REIVINDICACIÓ

- Declaració de Gelida (1998)
- Manifest d'alcaldes del Bages (2000)
- Implicació societat civil (2000)
- Proposició No de Llei al Parlament de Catalunya Aprovació per unanimitat de tots els grups parlamentaris (2000)
- Constitució definitiva del Consorci Viari de la Catalunya Central (2001)

4.- ARGUMENTS TÈCNICS PER AL DESDOBLAMENT 2+2 DE LA C-55

- Potencial econòmic i logístic de la Catalunya Central
- A on som ?
- A on hem d'anar?
- Estudis i projectes realitzats Declaració de Gelida (1998)
- Manifest d'alcaldes del Bages (2000)
- Pendent de fer

5.- ARGUMENTS ECONÒMICS PER AL DESDOBLAMENT 2+2 DE LA C-55

- Cost estimat per usuari
- Sobrecost estimat del no desdoblament per usuari
- Sobrecost estimat de l'alternativa de la C-16

6.- CONCLUSIONS

7.- PREGUNTES / DEBAT

1.- PRESENTACIÓ DE XARXA7

- Qui som i què pretenem?

Som una associació oberta i pluridisciplinar que obre debat per resoldre les mancances d'infraestructures al territori, tant de carreteres com de ferrocarrils.

Centrats en l'anàlisi de la **importància i l'impacta de les infraestructures** en el desenvolupament de les nostres contrades, i les seves **derivades econòmiques, socials, ambientals, i de model territorial**, amb **paràmetres quantificables i arguments clars, objectius i entenedors**.

La **Catalunya Central**, la denominada **Setena Regió i comarques veïnes** (Bages, Berguedà, Solsonès, Moianès, Lluçanès, Anoia, Baix Llobregat i Cerdanya).
Bàsicament les conques del Cardener i Llobregat.

- **Objectius**

Evidenciar el **cost econòmic i social** derivat de les **mancances de les infraestructures:**

- **Desdoblament 2+2 de la C-55** (Abrera-Manresa) i **gratuitat de la C-16** (Barcelona- Manresa), ambdues **complementàries i no alternatives.**

- **Millores ferroviàries concretes per reduir a cinquanta minuts** el temps de trajecte entre Manresa i Barcelona (Plaça de Catalunya).

Fer “lobby” per **aconseguir les solucions necessàries.**

2.- CONTEXT TERRITORIAL

- **Model econòmic territorial de país. Transversalitat vers centralisme**

Un **model de ciutats en xarxa, transversal, o creixement indefinit en taca d'oli** de l'Àrea Metropolitana?. Descentralització o radialitat. Repartir o concentrar?. Desequilibri inversor.

- **Re equilibri territorial. Infraestructures com a motor de canvi. Model vers demografia**

Catalunya és un país petit amb una capital que pels seus condicionants geogràfics no pot créixer indefinidament ni convertir-se en una megalòpolis de 10 milions d'habitants, cosa que si podria fer Madrid. Ens cal per tant **un model més flexible que ens ajudi a no buidar el territori interior, un model que ajudi a reequilibrar el país.**

El model de creixement en taca d'oli prioritza i justifica les infraestructures sota una “demanda” purament demogràfica, en lloc d'un model disruptiu que actuï de motor de canvi cap a un país en xarxa. Un exemple: la C-25, o l'Eix Ferroviari Transversal. Amb el cost d'inversió en les línies L8 i L9 del metro s'hagués pogut revertir considerablement el desequilibri territorial del país.

El periodista **Francesc Canosa** en el seu darrer llibre “Catalunya no acaba a la Panadella” descriu molt bé el problema amb les següents frases : **“aquí tenim un problema de petita majoria i immensa minoria. Barcelona és la petita majoria i la resta és la immensa minoria.”**, o també: **“Barcelona guanya el món però perd Catalunya”**. Frases per pensar.

- **El paper de les ciutats mitjanes interiors. Les ciutats “intermedies”**

El reequilibri territorial passa per reforçar les ciutats mitjanes interiors, Mollerussa, Tàrrrega, Cervera, Igualada, Manresa, Solsona, Berga, Puigcerdà, Vic, Olot, Figueres, etc., només a títol d'exemple. Aquestes ciutats mitjanes interiors, i Manresa en especial com a capital de l'anomenada Catalunya Central, juntament amb Vic, son els nusos de la xarxa, els nòduls que la fixen i la fan forta, convertint-se en **ciutats “intermèdies”**.

Aquest concepte de ciutats intermèdies, defensat pel catedràtic en geografia Josep Oliveres, manresà, recau **en el seu valor d'intermediar amb les poblacions veïnes, aportant serveis, generant riquesa, captant inversió i talent, i fixant població al territori.**

Es un model productiu més sostenible i ajustat als objectius de l'Agenda 2030 pel que fa al benestar de les persones, l'accés a l'habitatge, la salut, i la millora ambiental de l'entorn metropolità.

- **El greuge d'infraestructures a la 7^a Regió. C-55,C-16, ferrocarrils**

Dues línies ferroviàries R4 i R5 amb un recorregut de 90 minuts entre Manresa i Barcelona, el mateix que a mitjans del segle XIX quan es va construir la línia de "Ferrocarriles del Norte de Espanya".

Una C-16 amb el **segon peatge més car de l'Estat espanyol**. El primer per molt poc és la C-32.

Una C-55 amb unes IMD (intensitats mitjanes diàries) de 35.000 vehicles/dia, que dupliquen la capacitat actual de la via, al que cal afegir la rigidesa i confinament que suposa la New Jersey de la mitgera en els trams d'un sol carril, efectiva per seguretat però infranquejable en front a qualsevol incident a la via. Una trampa sigui quin sigui l'aforament en aquell moment.

Manresa és la única ciutat de 80.000 habitants, que aspira a ser capital de vegueria, i que no té una autovia lliure de peatge.

La C-16 i la C-55 son dos vies necessàries i complementaries, una ens connecta al Vallés occidental i l'altra al Baix Llobregat, port i aeroport. Totes dues amb problemes, la primera de cost, i la segona per capacitat i fluïdesa.

Ni amb una C-16 lliure de peatge, **l'accés al Baix Llobregat per la C-16 i posteriorment per la B-40, no és una solució equiparable a la C-55**, per desnivell, recorregut i consums pel que fa al trànsit pesant.

La C-16, que va néixer amb voluntat de via d'accés preferent a Europa (E9), i sense menystenir el seu paper de connexió al Berguedà i la Cerdanya, acaba però sent justificada per una **mobilitat lúdica induïda** de cap de setmana, finançada amb un **peatge molt elevat que fa tàndem amb el model de negoci de l'altre peatge al Túnel del Cadí**. Una mobilitat de cap de setmana que ha justificat al llarg del temps el desdoblament amb peatge a l'ombra entre Manresa i Berga, i el darrerament anunciat entre Berga i Bagà amb intensitats de pas molt inferiors a les diàries a la C-55.

La tutela de la C-16 sobre el desdoblament de la C-55 ha estat una constant històrica des de la seva inauguració el 1989.

El rescat del peatge de la C-16, és necessari i just per igualar els nostres drets de no peatges amb la resta del país, però aquest fet no justifica el no desdoblament de la C-55.

Estem finançant a l'ombra el Manresa-Berga i en un futur el Berga-Bagà, per una mobilitat induïda, que no obligada, de caràcter lúdic.

- **Vector socioeconòmic de les infraestructures**

En paraules de l'economista Josep Oliver (Informe BBVA 2023): **“Manresa es troba en terra de ningú”**. Una manera clara i concisa d'explicitar que no estem en cap llista estratègica de desenvolupament territorial, tot i tenir més de 100 polígons d'activitat econòmica tan sols a la comarca del Bages.

Per revertir la situació ens cal **competir amb altres territoris** , i en aquest aspecte **les infraestructures son essencials.**

Manresa s'hauria de convertir en el "hub" de mobilitat intermodal d'aquesta part de la Catalunya Central, amb intercanviadors que fomentin el transport públic per carretera i ferrocarril, sense oblidar que les carreteres, i en especial la C-55, en format autovia, son essencials per als desplaçaments obligats associats a les dinàmiques econòmiques i professionals, i perquè el vehicle privat no es pot erradicar en un territori ampli i dispers com el nostre.

No podem resignar-nos a acceptar solucions imposades que no resolen els problemes reals. **Un 2+1 no és la solució adient per als problemes de la C-55, la nostra via natural d'intercanvi econòmic.**

La resignació i acceptació de rebaixar les reivindicacions defensades històricament, porten al desencís, el desànim, i la desconfiança en les nostres administracions.

: Per tal de ser competitius, captar inversions i conservar talent, calen essencialment aquest factors **capital humà, teixit empresarial, formació (coneixement), i bones comunicacions amb els nuclis principals d'activitat econòmica. La C-55 es vital en aquest sentit.**

Sense creixement econòmic i riquesa productiva estem abocats a una **societat envellida i subsidiada.**

Hem de **revertir la tendència actual de pensament de les noves generacions, ben formades i amb talent, que el seu futur no passa per quedar-se al nostre territori.**

- **Model de governança supramunicipal**

Els territoris com el nostre pateixen d'una **feblesa política crònica**. Pirineu, Terres de l'Ebre, Catalunya Central, i darrerament el Penedès, son **vegueries**, entitats d'administració descentralitzada de la Generalitat, **sense matriu provincial estatal i sense una diputació pròpia** com a element independent de finançament.

Al fil de lo que apuntava en un article recent l'arquitecte Manel Larrosa, el sistema d'elecció per **sufragi dels nostres representants polítics està descompensat**, passant directament de **lo local a lo global**, del municipi al Govern de la Generalitat, sense **cap elecció directe dels nostres representants a nivell territorial supramunicipal**.

Els **consells comarcals i les diputacions** es formen a través dels representants que els partits polítics designen segons els resultats de les eleccions municipals, sense **un programa propi ni una elecció directe per les urnes, el que comporta que no hi hagi que rendir comptes al final de l'exercici**.

La **manca d'un programa electoral vinculant** i una elecció directe per sufragi fa que el fenomen de "**subordinació jeràrquica al partit**" prevalgui sobre la defensa dels interessos propis del territori. No es un comentari pejoratiu sinó una constatació de la realitat.

La professionalització de la política com activitat permanent vinculada als resultats electorals, amb balanços quadriennals, comporta sovint que es duguin a terme polítiques curt terministes i es deixin de banda reformes estructurals complexes, de llarg termini i abast, com poden ser les infraestructures, en especial les ferroviàries, que tenen períodes de realització a decennis d'anys vista.

Cal repensar el model de representació territorial, omplint-lo de contingut i obligacions, i superar l'encotillament que representen els actuals límits municipals, hereus de l'edat mitjana, i desvinculats de les realitats i els fluxos socioeconòmics dels territoris en una visió més ampla de caire supramunicipal.

Tanmateix caldria **posar en entredit les delimitacions d'algunes de les actuals vegueries, o creant-ne de noves, acceptant la realitat identitària d'alguns territoris**, com proposava també en Manel Larrosa.

La divisió territorial del país és un tema encara pendent de tancar.

- **Impacte Ambiental i Benestar**

Tota infraestructura de nova execució ha de restablir o compensar l'impacte ambiental que es derivi de la seva execució. Tanmateix aquest impacte cal contraposar-lo als beneficis que aporta com a vector socioeconòmic al benestar futur de la població.


Al comentari freqüent de “trinxar el territori” cal contraposar el concepte de que les **infraestructures serveixen per recosir, relligar, reequilibrar i reconnectar territoris i persones.**

Com exemple d'això, recordar que la **Manresa més potent, la dels segles XIV i XIX, està lligada a dues infraestructures cabdals, la Sèquia i l'arribada del ferrocarril.**


3.- ANTECEDENTS HISTÒRICS DE LA REIVINDICACIÓ

- Declaració de Gelida (1998)
- Manifest d'alcaldes del Bages (2000)
- Implicació societat civil (2000)
- Proposició No de Llei al Parlament de Catalunya Aprovació per unanimitat de tots els grups parlamentaris (2000)
- Constitució definitiva del Consorci Viari de la Catalunya Central (2001)

- Proposició No de Llei al Parlament de Catalunya Aprovació per unanimitat de tots els grups parlamentaris (2000)



PARLAMENT DE CATALUNYA

PARLAMENT DE CATALUNYA  Oficialitat Major
REGISTRE
 26 OCT. 2000
 ENTRADA NÚM. 14425
 N. T. 250-01089-106

02619/08

A LA MESA DEL PARLAMENT

Presentació: Ramon Camp i Batalla, Portaveu, Francesc Iglesias i Sala, del Grup Parlamentari de Convergència i Unió, M. Dolors Montserrat i Cuilerè, del Grup Parlamentari Popular, Josep Huguet i Blosca, Portaveu, del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, Joan Roma i Cunill, M. Angela Gassó i Closa, del Grup Parlamentari Socialistes - Ciutadans pel canvi, Bet Font i Montanyà, Portaveu adjunta, del Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya - Verds

Document/ proposta: Proposició no de llei

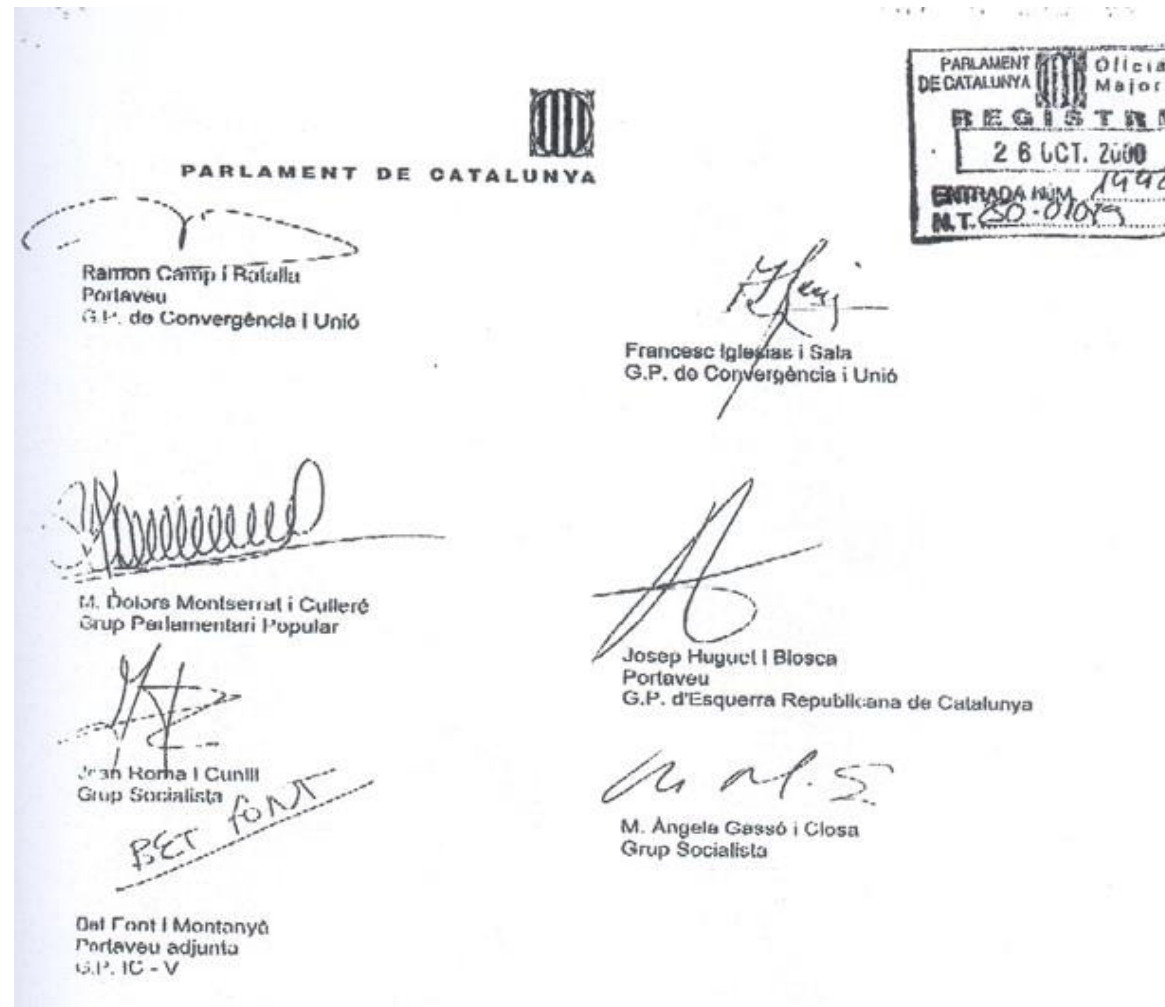
EXPOSICIÓ DE MOTIUS

El tram de la carretera C-1411 situat al sud de la comarca del Bages és el més antic d'aquesta carretera. Així com la C-1411 al nord de Manresa ja va estar dissenyada amb els seus corresponents enllaços a doble nivell i circumval·lació pels afores des nuclis urbans dels municipis que travessa, aquesta mateixa carretera, de Manresa cap al sud no compleix cap d'aquestes característiques. La C-1411 es pot considerar que travessa trams quasi urbans a Castelltallat i Monistrol de Montserrat i, alhora, no disposa d'enllaços a doble nivell ni en el cas de St. Vicenç de Castellet ni en el cas de Monistrol de Montserrat; essent aquests dos municipis els únics en tota la C-1411, juntament amb Clesa, que no disposen d'aquesta forma d'enllaç.

→ La C. 1411 des de Monistrol de Montserrat a St. Fruitós del Bages una carretera que no compleix els mínims requisits d'una via ràpida alternativa a la de peatge.

Les darreres dades sobre el trànsit en aquest tram de la C. 1411 ens indiquen que supera els 30.000 vehicles diaris, quantitat que justificaria sobradament la transformació d'aquesta carretera en una autovia amb doble carril.

- Proposició No de Llei al Parlament de Catalunya Aprovació per unanimitat de tots els grups parlamentaris (2000)



- Constitució definitiva del Consorci Viari de la Catalunya Central (2001)



- **Objectius del Consorci Viari de la Catalunya Central (2001)**

LA MILLORA DE LA XARXA VIÀRIA:

- Carreteres
- Ferrocarrils



Maig 2007

ESTUDI PER A LA MILLORA DE LES CONNEXIONS FERROVIÀRIES ENTRE MANRESA I BARCELONA

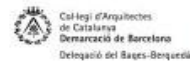


Organitza:



consorci
viari de la Catalunya central

Col·labora:



- **Objectius del Consorci Viari de la Catalunya Central (2001)**

LA SEGURETAT

- Punts negres
- Reducció de la siniestralitat

Dijous, 28 de gener del 2000 el Periòdic

CATALUNYA

ALT URGELL

La comarca promou la ruta dels càtars

La Seu d'Urgell. - El Consell Comarcal de l'Alt Urgell s'ha integrat al Consell Regulador del Camí dels Bons Homes, que promou la ruta lúdica i cultural que segueix els càtars occitans a l'edat mitjana al fugir de la repressió de la Inquisició. Aquest itinerari enllaça per camins de muntanya l'Ariège (França), la Cerdanya i el Berguedà. - C. B.

BAGES

Un estudi revela la inseguretat de l'Eix del Llobregat

La C-1411 concentra 16 punts negres

JORDI PARDINILLA
Manresa

Un estudi del Montepio de Conductors Sant Cristòfol Manresa-Berga presentat ahir revela que en el tram de 100 quilòmetres de la carretera C-1411 (Eix del Llobregat), entre Abrera (Baix Llobregat) i Bagà (Berguedà), existeixen 16 punts negres en què es registren freqüents accidents de circulació. L'informe revela l'elevada siniestralitat de la via, i també la seva saturació pel fort increment del trànsit.

Les dades de l'informe també revelen que la intensitat mitjana diària gairebé dobla, en alguns casos, les previsions més optimistes fetes per la Generalitat fa uns anys de 12.500 vehicles/dia. Actualment, per Abrera hi passen 18.669 vehicles; per Castellbell i el Vilar, 23.051; per Sallent, 22.909, per Gironella, 18.001; i per Berga, 10.000.

"Mentre no es faci el desdoblament, es proposen actuacions per donar més seguretat a la via", va declarar el director de l'entitat, Josep Maria Serena. Tots aquests suggeriments, entre els quals destaquen la millora de la senyalització, de l'asfalt i de les tanques de seguretat, s'entregaran a la Generalitat en una reunió fixada per a mitjans de febrer. "Es una inversió mínima" va declarar

SEGRÀ

Siurana proposa un ens per planificar Gardeny

Lleida. - L'alcalde de Lleida, Antoni Siurana (PSC), va proposar ahir als grups polítics municipals la creació d'un "ens gestor" -amb una forma jurídica que encara s'ha de definir- compost per representants de l'Administració i de la societat perquè dirigeixi l'elaboració del pla director de la gran zona d'equipaments de Gardeny, on hi havia les antigues casernes, "ja que el procés durarà 20 anys". - J. T.

Baix Camp

Judici contra els 'okupes' de Fecsa a Reus

Reus. - Quatre joves, detinguts el 1997 per ocupar l'antic edifici abandonat de Fecsa al centre de Reus, van ser jutjats ahir a Tarragona acusats pel fiscal d'usurpació il·legal i resistència a l'autoritat, delictes pels quals va sol·licitar vuit mesos d'arrest i 300.000 pessetes de multa. Anton Aluja, advocat defensor, va sostenir que no hi va haver cap delictes al ser un immoble en estat deplorable que els joves van condicionar. - F. G.

SELVA

Lloret de Mar invertirà en la compra de sòl

Lloret de Mar. - El ple de l'Ajuntament de Lloret (PSC-ERC-IC-V) va aprovar ahir a la nit un pressupost per al 2000 de 4.817 milions, un 17% superior al del 1999. Entre els 1.163 milions d'inversió previstos, l'alcalde Josep Sala (PSC) va recalcar la partida per comprar sòl i regenerar el nucli antic. Sala també va destacar els 10 milions, en una acció pionera, per crear ens de conservació d'urbanitzacions. - C. B.

TARRAGONÈS

Multats 6 sindicalistes de la CGT de Tarragona

Tarragona. - El Jutjat d'Instrucció número 10 de Tarragona va condemnar ahir a una multa de 12.000 pessetes sis integrants de la central sindical CGT que el 1999 van tapiar amb tobos la porta d'una empresa de treball

Obert un pàrquing prop de l'antic escorxador

Reus. - Un aparcament gratuït de 2.000 metres quadrats i 125 places es va obrir ahir en un solar situat al costat de l'antic escorxador municipal de Reus, entre els carrers de Roger de Belfort i Doctor Ferran. El pàrquing compensa la reducció d'estacionaments al passeig de Sunyer per les obres de reforma. - F. G.

Trams conflictius

1 Cercs
2 Colònia Viledomiu-Gironella
3 Variant de Puig-reig
4 Colònia Vidar
5 Sortida de Navàs, pont de la Granada
6 Variant de Navàs
7 El Salari
8 Sortida de Manresa, accés i sortida del Polígon Sant Isidre
9 Revoltil costat del pont del Gardener a la sortida de Manresa
10 Revoltil del restaurant Picadilly
11 Rocca dels torrents
12 Castellgalí
13 Sant Llorenç de Castellbell, revoltil mitjà de sortida de la A-10
14 Cruïlla de Castellbell i el Vilar
15 Revoltil la sortida de Montserrat
16 Revoltil en sentit Manresa
17 Paratge de la Puda

per a la solució definitiva, no poden continuar els accidents mortals". La situació de la C-1411 ha estat denunciada pels alcaldes de la zona i el diputat de Seguritat i Salut de la Generalitat, que manifest que reclama a la Generalitat una acció urgent. L'Ajuntament de Casseres (Berguedà) ha aprovat, a més a més, una moció que demana

4.- ARGUMENTS TÈCNICS PEL DESDOBLAMENT 2+2 DE LA C-55

POTENCIAL ECONÒMIC I LOGÍSTIC DE LA CATALUNYA CENTRAL.

Situació estratègica

7 eixos existents, Igualada – Lleida – Solsona – Berga –
Girona – Terrassa – Abrera.

La pitjor comunicació és la de Abrera – Baix Llobregat – Port
- Aeroport.

A ON SOM ?

Trànsit actual: 35.000 veh/dia

Capacitat actual: 15.000 – 20.000 veh/dia
(bon nivell de servei 10.000 – 15.000 veh/dia)

Separador de carrils. Carretera 2 +1. Carretera 2+2

INTENSITATS A LA C-55.

5 estacions d'aforament:

1.- Olesa	30.000 v/d	pk 3
2.- Collbató	16.000 v/d	pk 11
3.- Túnel de Bogunyà	29.000 v/d	pk 16
4.- La bauma de Castellgalí	35.000 v/d	pk 23
5.- La Balconada	42.000 v/d	pk 32

A ON HEM D'ANAR ?

Desdoblament des de la Ronda de Manresa fins a la C-58.
Enllaç nord de St. Vicenç de Castellet.
Estudi des de la C-58 fins a la A-2.

Objectiu de capacitat : 30.000 – 40.000 veh/dia

Variants de Castellgalí, de Monistrol i d'Olesa.

Traçat nou a les variants i aprofitament de la calçada actual en el possible a la resta.

Estudi de l'enllaç amb la A-2....conflicte amb la AP-7

ESTUDIS I PROJECTES REALITZATS

Estudi informatiu i estudi d'impacte ambiental del 2007.

Aprovació definitiva 2010.

Redacció projectes constructius 2012 (des de la Ronda de Manresa fins l'autopista C-16 a Castellbell).

PENDENT DE FER

Execució de les obres del tram Manresa – Autopista C-16.

Redacció del projecte constructiu Autopista C-16 – enllaç C-58.

Redacció Estudi informatiu + Impacte ambiental del tram enllaç de la C-58 – autovia A-2.

Projectes constructius i execució obres.

5.- ARGUMENTS ECONÒMICS PEL DESDOBLAMENT 2+2 DE LA C-55

- Cost estimat per usuari

- Una IMD de 32.000 vehicles/día (dades oficial del 2017), representen $32.000 \text{ vehicles/día} \times 1,25 \text{ usuaris/vehicle} = 40.000 \text{ usuaris/día}$

$40.000 \text{ usuaris/día} \times 365 \text{ dies/any} = 14.600.000 \text{ usuaris/any}$

- Si el cost total actualitzat del desdoblament 2+2 (Manresa - Castellbell i El Vilar) és 140.000.000 € resulta que el cost per usuari és $140.000.000 \text{ €} / 14.600.000 \text{ usuaris} = 9,59 \text{ €/usuari}$ (considerant un any), ó 0,96 € (considerant deu anys).

“Cost irrisori”

- Sobrecost estimat del no desdoblament per usuari

- Una pèrdua de temps per retencions o trànsit lent de 10 minuts, representen $40.000 \text{ usuaris/día} \times 10 \text{ minuts/usuari} = 400.000 \text{ minuts/dia} = 6.700 \text{ hores/dia}$

A un cost estimat de 10 €/hora, representen 67.000 €/dia

- Sobrecost estimat del no desdoblament per usuari

- Una pèrdua de temps per retencions o trànsit lent de 10 minuts, representen que s'haurien recorregut uns 10 km (a un promig de 60 km/hora).

- A un consum mitjà de 8 litres combustible/100 km (fent pro mig amb vehicles pesants) equival a 0,8 litres/vehicle. Representen $0,8 \text{ litres/vehicle} \times 32.000 \text{ vehicles/día} = 25.600 \text{ litres/día}$.

- A un preu de 1,75 €/litre $\times 25.600 \text{ litres/día}$ que representen 44.800 €/día.

- Si al cost de pèrdua de temps de 67.000 €/día, sumem els 44.800 €/día de sobrecost de combustible, resulta un sobrecost diari de 111.800 €, que representen un sobrecost total anual de 40.807.000 €.
- El sobrecost per usuari/any es $40.807.000 \text{ €/any} / 14.600.000 \text{ usuaris/any} = 2,80 \text{ €/usuari}$, i que en 10 anys representen 28 €/usuari.

“Vint i nou vegades més que el cost del desdoblament 2+2, per usuari”

- Sobrecost estimat de l'alternativa de la C-16

- La C-55 (Abrera-Manresa) és la via directa i natural, seguint el curs fluvial del Llobregat i el Cardener, perquè les característiques geogràfiques són les òptimes. Salva un desnivell mitjà de 112 m en un total aproximat de 30 km, amb pendents suaus seguint sensiblement la cota del riu. Aquest perfil propicia un estalvi important en consum energètic i per tant la reducció d'emissions contaminants.

- És la via més sostenible pel que fa als aspectes mediambientals (estalvi de un 30% aprox. de combustible i per tant d'emissions).
- La distància del recorregut, més curta, ajuda en aquest aspecte. La connexió amb la futura B-40 des de Viladecavalls a Abrera, allargaria la distància en uns 10 km, un terç més de la distància actual.
- La C-16 (Barcelona-Manresa nord) neix per donar sortida lúdica de l'Àrea Metropolitana a les comarques del Berguedà i la Cerdanya, a través del túnel del Cadí, i per tant no pensada per al trànsit de mercaderies.
- Els grans canvis de rasant, amb desnivells fins als 357 m sobre el nivell del mar a Collcardús, originen un sobre consum de combustible i conseqüentment més contaminació mediambiental. També es poden enregistrar nevades que ocasionen problemes als vehicles pesants i talls de la circulació en aquest punt.
- La C-16 té allargada la concessió fins al 2037, amb peatges alts tot i estar bonificada en part.

6.- CONCLUSIONS

- 1.- Que es procedeixi d'immediat a actualitzar i licitar els projectes ja redactats, i es redacti i liciti el projecte del tram comprés entre l'enllaç de la C-16 i l'enllaç de la C- 58 a Castellbell i El Vilar, i els previs pendents per al desdoblament a 2+2 entre Castellbell i El Vilar i Abrera.
- 2.- Que totes les actuacions puntuals no afectin la posterior i definitiva solució de desdoblament real 2+2 (Abrera-Manresa) previst en l'Estudi Informatiu aprovat el 2010.
- 3.- Que qualsevol desdoblament de la C-55 ha de preveure l'accés nord a Sant Vicenç de Castellet per millorar l'accés únic actual al municipi i facilitar l'accés sud al Pont de Vilomara i Rocafort.
Aquest nou accés es també necessari i fonamental per garantir els accessos a les instal·lacions i serveis d'una futura intermodalitat ferroviària de caire supracomarcal en aquest indret.

Gràcies per la seva atenció

Ens trobareu a: www.xarxa7.com

XARXA7