



## El conseller Nadal presenta el projecte de desdoblament de l'Eix Transversal un cop ha sortit a informació pública

El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, ha presentat avui el projecte de desdoblament de l'Eix Transversal, un cop iniciat el procés d'informació pública de l'estudi de viabilitat. Aquest estudi inclou una anàlisi de la viabilitat econòmico-financera del projecte, un estudi de mobilitat i els estudis informatius i d'impacte ambiental de diversos trams a desdoblir. La concessió de l'eix abasta 155 quilòmetres, dels quals se'n desdoblaran 145, i les obres suposaran una inversió de 690 MEUR. Els treballs es podrien licitar abans de finals d'any i començar el segon semestre de l'any vinent.

### Eix vertebrador

Al llarg dels 155 quilòmetres del seu recorregut, l'Eix Transversal (C-25), entre Cervera i l'N-II a Riudellots de la Selva, vertebrava les comunicacions viàries entre la plana de Lleida, les comarques centrals i Girona. En l'actualitat, tenen característiques d'autovia els trams de Cervera a les Oluges, el tram de circumval·lació de Manresa i el tram comú amb la xarxa arterial de Vic; en total, 10,2 quilòmetres.





Des que va entrar en servei, el 1997, el trànsit a l'Eix Transversal ha experimentat un creixement que fa aconsellable desdoblament totalment. Aquesta via registra una intensitat mitjana d'entre 8.000 i 17.000 vehicles diaris, amb un alt percentatge de circulació de vehicles pesants, d'entre el 20% i el 30%, segons els trams. Així, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques ha previst desdoblament tot l'Eix, amb l'objectiu d'augmentar la seva capacitat, seguretat i nivell de servei.

El desdoblament de l'Eix no solament permetrà millorar la fluïdesa i seguretat del trànsit, sinó que també potenciarà les connexions intercomarcals (per exemple, entre Manresa i Vic) i les comunicacions de llarg recorregut entre la plana de Lleida i Girona i, per tant, amb França, donat que aquesta via representa un itinerari més curt respecte del de l'A-2 – AP-7. Aquesta actuació, a més, suposa una aposta per l'equilibri territorial i la transversalitat davant la radialitat en les comunicacions.

### **El projecte, a informació pública**

Avui, el conseller de PTO, Joaquim Nadal, ha presentat el projecte de desdoblament, en el marc de l'inici del procés d'informació pública de l'estudi de viabilitat d'aquesta actuació. Es preveu que aquest projecte es financii mitjançant la fórmula de concessió de l'obra pública, que inclourà tant les obres de desdoblament corresponents com la gestió de tot l'eix. La concessió es licitarà abans de final d'aquest any, amb la previsió que les obres comencin durant el segon semestre de l'any vinent. El termini d'execució, que es preveu d'entre quatre i cinc anys, quedarà concretat en el projecte constructiu.

Els documents que se sotmeten ara a informació pública consisteixen en:

- **Estudi de viabilitat econòmic-financera:** aquesta anàlisi considera la idoneïtat de finançar el desdoblament de l'Eix Transversal mitjançant la concessió d'obra pública, justifica la necessitat del projecte i defineix el seu interès socioeconòmic.
- **Estudi de mobilitat:** analitza l'evolució de la fluïdesa del trànsit i la previsió de la demanda d'ús, així com l'impacte de l'Eix Transversal sobre la mobilitat, les infraestructures i serveis de transport del seu entorn i la gestió de la nova mobilitat.
- **Estudis informatius i estudis d'impacte ambiental de quatre trams:** tram de les Oluges a Manresa, d'Artés a Vic, de Calldetenes a Santa Coloma de Farners i de Santa Coloma de Farners a l'N-II a Riudellots de la Selva. Els altres dos trams pendents de desdoblament –de Manresa a Artés i de Gurb a Calldetenes– ja han conclòs els preceptius tràmits d'informació pública i de declaració d'impacte ambiental.



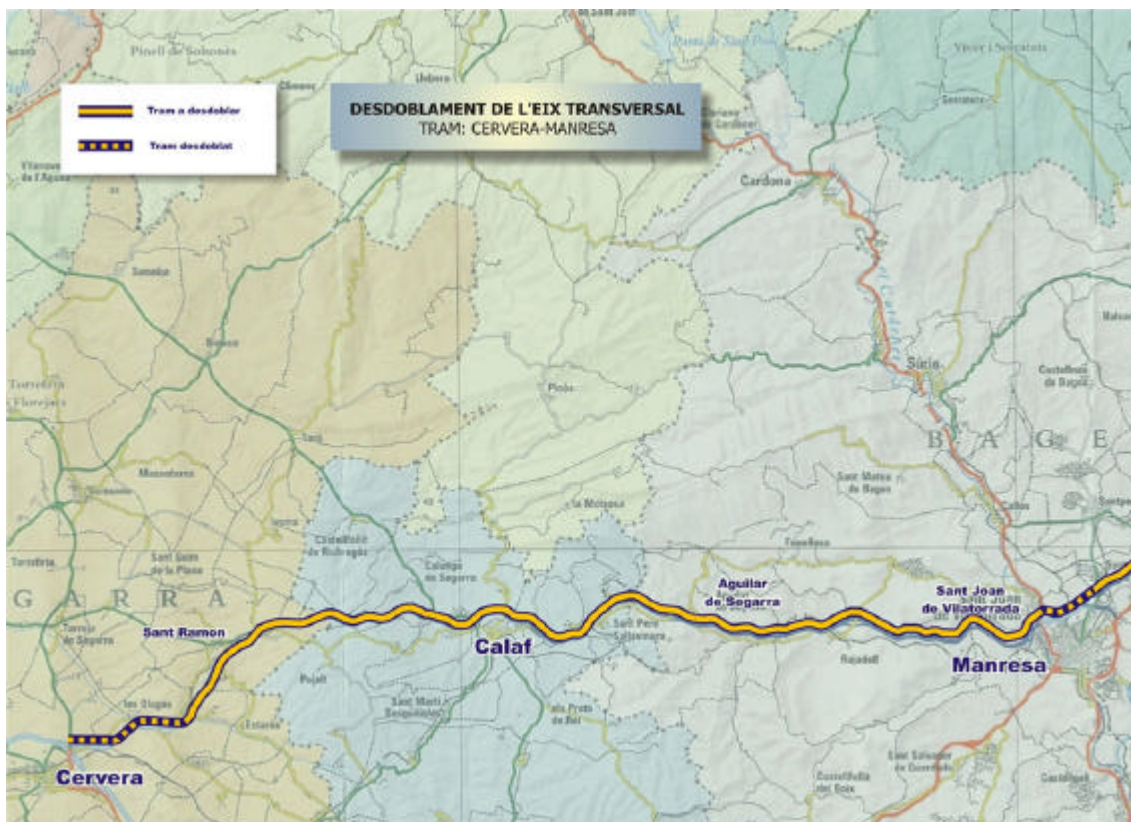
## La nova autovia

El projecte preveu desdoblament de l'actual carretera per tal de formar una autovia de dos carrils per a cada sentit de la circulació. Una gran part de la carretera existent serà una de les calçades de la futura autovia i s'aprofitaran els passos superiors sobre la carretera per a perllongar-los. Pel que fa als viaductes i túnels existents, en general es desdoblaran amb altres de simètrics i en paral·lel amb els actuals. Als estudis que ara se sotmeten a informació pública es consideren diferents alternatives de traçat segons es desdoblí a un costat o a l'altre de la carretera existent.

La nova autovia estarà formada per una calçada amb dos carrils de 3,5 metres per sentit, més un carril addicional en els trams de pujada on cal construir vies per a l'avançament dels vehicles pesats. Els vorals exteriors tindran 2,5 metres d'amplada i els vorals interiors, 1,5 metres d'amplada. Els dos sentits estaran separats per una mitjana d'amplada variable entre els 5 i els 8 metres.

## L'Eix, tram a tram

### De Cervera a Manresa





**Cervera – les Oluges (5,7 quilòmetres):** aquest tram, que té una longitud de 5,7 quilòmetres, ja està desdoblant.

**Les Oluges – Manresa (44,6 km):** El traçat de la nova calçada segueix en tot moment el de la carretera actual, excepte en dos punts, on es duen a terme petites variants. Un d'aquests punts correspon a una variant d'uns 900 metres de longitud per evitar l'afectació de la vila romana de Sant Amanç, situada al terme municipal de Rajadell. L'altra variant té 1,4 quilòmetres de longitud i correspon a una zona, també al terme de Rajadell, amb una orografia complexa on és inviable encabir la nova calçada al costat de l'antiga. En aquesta zona, cal construir un túnel de 450 metres de longitud. En aquest tram, s'adaptaran al desdoblament els enllaços existents i es preveu un nou enllaç per connectar amb Guissona.

En conjunt, es projecten 56 estructures, de les quals 19 són viaductes. D'aquests viaductes, 15 corresponen als creuaments successius de la via sobre la riera de Rajadell i en destaca un, prop de Castellar, d'una longitud de 150 metres.

### De Manresa a Vic



**Manresa (2,5 km):** El tram de circumval·lació a Manresa ja està desdoblant.



**Manresa a Artés (9,5 km):** Aquest tram s'inicia a la zona de l'enllaç de l'Eix Transversal amb la carretera de Santpedor i finalitza a l'enllaç d'Artés. El traçat segueix en tot moment el de la carretera existent, s'ampliarà pel costat sud i s'adaptaran els enllaços existents. El projecte preveu la construcció de 20 estructures, entre les quals cal destacar un viaducte de 140 metres sobre el riu Llobregat al terme de Sallent. Aquest tram ja ha superat el tràmit d'informació pública i de declaració d'impacte ambiental.

**Tram d'Artés a Vic (35,2 km):** Aquest tram segueix la carretera actual, que s'amplia alternativament a un costat o a un altre i s'adapten els enllaços existents al desdoblament. En aquest tram, se situa l'enllaç d'Olost (zona de la Fontfreda), que configura una nova connexió al Lluçanès, i que ja s'està construint tenint en compte aquestes obres de desdoblament. Entre les actuacions previstes, cal destacar la construcció d'un nou túnel a la zona de la Fontfreda, sensiblement paral·lel a l'actual, de 668 metres de longitud. Entre els 11 viaductes que el projecte inclou en aquest tram, cal remarcar el de la riera Gabarresa, de 120 metres, situat a Artés, el de Pere Riera, situat a continuació del túnel de la Fontfreda, amb 230 metres i els del Pla del Roure i de Sant Bartomeu, a prop de l'enllaç amb la C-154. Aquests dos últims viaductes tindran unes longituds de 240 i 330 metres, respectivament.

**Vic (2 quilòmetres):** Aquest tram, comú amb la xarxa arterial de Vic, ja està desdoblant.

### De Vic a l'N-II (Riudellots de la Selva)





**Gurb – Calldetenes (7,2 km):** El traçat aprofita la carretera actual per al desdoblament, a un costat o un altre de la via. S'adapten els enllaços existents i, entre les estructures que es construiran, cal destacar un pont sobre el riu Gurri, de 81 metres de longitud. Aquest tram ja ha estat objecte dels preceptius tràmits d'informació pública i de Declaració d'Impacte Ambiental.

**Calldetenes – Santa Coloma de Farners (34,8 km):** El traçat segueix en tot moment el de la carretera actual excepte a la zona de l'enllaç de Sant Hilari de Sacalm i en els punts on hi ha túnels. En aquests punts, el desdoblament es construeix separat de la carretera actual i es forma un nou túnel en paral·lel a l'actual. S'adaptaran els enllaços existents, tret de l'enllaç de Sant Hilari Sacalm, que es remodelarà totalment.

El projecte preveu la construcció de 17 viaductes, amb una longitud total de 3.975 metres. Entre aquests, cal remarcar el d'Osormort de 558 metres, duplicació de l'actual, i l'arc de les Fosses, de 415 metres, també duplicació de l'actual. Com a conseqüència del nou traçat de l'enllaç de Sant Hilari Sacalm, es construeix un nou viaducte, de Riudecós, que tindrà 640 metres de longitud

L'orografia complicada en aquest àmbit fa que s'hagin de construir diferents túnels i falsos túnel que en general són duplicació dels existents. Es construiran 5 falsos túnels, amb una longitud total de 840 metres i 6 túnels amb una longitud total de 3.090 metres. Entre aquestes estructures, cal destacar el túnel de Joanet, amb una longitud de 1.440 metres.

**Santa Coloma de Farners - N-II (Riudellots de la Selva) (10,5 quilòmetres):** El traçat de la nova plataforma segueix en tot moment el de la carretera existent i l'ampliació es fa alternativament a un costat o l'altre de l'actual C-25, fins arribar a l'autopista AP-7.

A partir d'aquest punt, es produeix una bifurcació: per un costat, mitjançant un tram de nova via desdoblada d'uns 2 quilòmetres de longitud, que permet connectar amb l'N-II desdoblada, tant en direcció Girona com en direcció Mataró; per l'atra banda, l'actual traçat de la C-25 es configura com a ramal de connexió cap a l'Aeroport de Girona. En conjunt s'han previst 14 estructures, de les quals 3 són ponts o viaductes.

## **Grans eixos viaris**

Amb l'objectiu de millorar les comunicacions i la seguretat i fluïdesa del trànsit a la xarxa viària catalana, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques té entre les seves actuacions prioritàries la formació de grans eixos viaris, tot afavorint un desenvolupament territorial equilibrat.



En aquest sentit, a més del projecte de desdoblament de l'Eix Transversal presentat avui, cal destacar les actuacions següents:

- **Palamós – Palafrugell:** Aquest any continuen les obres de desdoblament de la C-31 entre Palamós i Palafrugell, amb una inversió de 42,7 MEUR.
- **Eix Maçanet de la Selva – Platja d'Aro:** Les obres de desdoblament del tram intermedi entre Vidreres i l'enllaç de l'Alou s'iniciaran de forma immediata. La concessió de tot l'eix està adjudicada per un import de 63 MEUR.
- **Eix Reus-Alcover:** Els treballs consisteixen en el desdoblament de la C-14 entre els municipis de Reus i Alcover. La concessió d'aquest eix es va adjudicar per un import de 78 MEUR. Els treballs començaran el tercer trimestre d'enguany.
- **Eix del Llobregat:** Es preveu que durant el tercer trimestre entri en servei el tram Navàs - Puig-reig i abans de finals d'any el Gironella - Berga del desdoblament de l'eix del Llobregat (C-16).
- **Eix Vic – Ripoll:** Avui s'han obert les pliques del concurs per tal d'adjudicar la concessió de l'Eix Vic - Ripoll. L'import de licitació de les obres de desdoblament és de 270, 7 MEUR.
- **Eix Diagonal:** En els pròxims dies, es preveu l'inici de la informació pública dels estudis de l'Eix Diagonal, entre Manresa i Vilanova i la Geltrú.

**25 de maig de 2006**