



# **EI DPTOP sotmet a informació pública l'avantprojecte de construcció i gestió de l'Eix Diagonal**

El Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya publica avui l'anunci pel qual el DPTOP sotmet a informació pública l'avantprojecte de construcció i gestió i el projecte de traçat de l'Eix Diagonal, entre Vilanova i la Geltrú i Manresa.

- Tindrà una longitud total de 67 quilòmetres, dels quals 35 seran de nova construcció. Bona part del traçat es recolza sobre les actuals C-37 i C-15.
- L'actuació permetrà millorar l'accés al litoral des de les comarques centrals, alhora que potenciar les comunicacions intercomarcals.
- Les obres suposaran una inversió de 341 MEUR que, juntament amb la gestió de tot l'Eix, es finançarà mitjançant el sistema de concessió d'obra pública.
- Es licitarà la concessió el març vinent, per tal que els treballs puguin començar abans de final de 2008.

## **L'Eix Diagonal**

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques ha impulsat la formació de l'Eix Diagonal, entre Vilanova i la Geltrú i Manresa, per tal de millorar l'accés a la costa des de les comarques centrals i potenciar les comunicacions intercomarcals. Aquest eix, amb una longitud de 67 quilòmetres, recorrerà un itinerari sud-nord que unirà les poblacions de Vilanova i la Geltrú, Canyelles, Vilafranca del Penedès, Sant Pere de Riudebitlles, Capellades, Igualada, Sant Salvador de Guardiola i Manresa.

Actualment, està construït prop del 50% d'aquest eix viari; en concret, dos trams: l'un correspon a la carretera C-15 entre Puigdàlber i Igualada i l'altre, al tram de la C-37 entre Castellfollit del Boix i Sant Salvador de Guardiola, conclòs a finals de 2005.

El DPTOP ja va sotmetre a informació pública l'estudi de viabilitat per tal d'impulsar les obres per a completar l'Eix Diagonal. Finalitzat aquest procés i analitzades les propostes presentades, la Generalitat dona un nou pas en sotmetre a informació pública l'avantprojecte de concessió de la construcció i gestió i el projecte de traçat de l'Eix Diagonal. D'aquesta manera, es reforça la consulta institucional i ciutadana i es fomenta la seva participació.



Així, les obres de l'Eix Diagonal inclouran:

- Construcció de 35 quilòmetres de nova carretera, que es divideixen en tres trams: entre Vilanova i la Geltrú i Puigdàlber; entre Igualada i Castellfollit del Boix i entre Sant Salvador de Guardiola i l'Eix Transversal a Manresa.
- D'aquests 35 quilòmetres, a partir de les previsions de trànsit, 13 quilòmetres tindran les característiques d'autovia; en concret, entre Vilanova i la Geltrú i la connexió amb l'AP-7 a Vilafranca del Penedès.
- Adaptació dels trams entre Puigdàlber i Igualada i entre Castellfollit del Boix i Sant Salvador de Guardiola; amb actuacions com reforçament del ferm i millores en la senyalització i els elements de seguretat viària.
- Com a elements constructius, cal destacar 9 túnels, 25 ponts i 18 enllaços nous.

Aquests treballs suposaran una inversió de 341 MEUR que, juntament amb la gestió de tot l'Eix, es finançarà mitjançant el sistema de concessió d'obra pública.

## El traçat

Al llarg de l'Eix Diagonal, es poden distingir els trams següents:

### Vilanova i la Geltrú – Puigdalber



- **Vilanova i la Geltrú – Canyelles (7,3 quilòmetres):** Un primer tram té característiques urbanes, ja que discorre per una zona de polígons industrials dels afores de Vilanova i la Geltrú, entre l'enllaç amb la variant de Vilanova i la Geltrú i l'enllaç amb l'autopista C-32. En aquest tram, l'actual C-15 es desdobra, es manté la rotonda inicial existent i es construeix una de nova fora del tronc central. També es preveu la formació de l'enllaç amb el sector Marquès.

A continuació, el traçat se separa de l'actual C-15 i passa a seguir l'autopista C-32 cap a Sant Pere de Ribes. Al llarg d'un quilòmetre, es formen unes calçades laterals de l'autopista. Es preveu un enllaç inicial amb la C-32 i l'antiga C-15 i un enllaç final a la C-32, a la zona del Montgròs.

A poca distància d'aquest enllaç, s'inicia el doble túnel del Montgròs, de 1.500 metres de longitud, per tal d'evitar l'afectació en aquesta zona protegida pel Pla d'Espais d'Interès Natural. Després del túnel, l'autovia continua fins al nord-est del nucli de Canyelles, on se situa l'enllaç





“Canyelles” que a més permet la connexió amb la carretera de Sant Pere de Ribes, C-15b.

Les principals estructures corresponen a l'ampliació de les existents en el tram inicial i a estructures de nova construcció o de reposició de les existents a la resta. Cal destacar un pont de l'enllaç sobre la C-32 que tindrà 215 metres de longitud.

- **Canyelles – Vilafranca del Penedès (5,7 km):** Correspon al desdoblament de l'actual C-15 entre la connexió amb la C-15b (carretera de Sant Pere de Ribes) i l'enllaç amb l'AP-7, a Vilafranca. En general s'aprofita la carretera existent, que es desdobra, excepte en un tram situat a cavall dels termes municipals de Canyelles i Olèrdola, en el qual el traçat de la futura autovia se separa de la carretera actual fent una variant. En aquest tram, es construirà un túnel doble, d'uns 650 metres de longitud. A més dels enllaços inicial i final, es preveu la construcció de diverses incorporacions i sortides al tronc de l'autovia, juntament amb la formació de calçades laterals a la zona de Sant Miquel d'Olèrdola.

Es projecta la construcció de 7 ponts o viaductes, el més llarg dels quals té 42 metres i correspon a la connexió amb la BV-2443. També es preveu la formació d'un altre túnel, de 142 metres de longitud, que se situa al terme d'Olèrdola, a la zona on ja existeix un túnel per a la carretera actual.

- **Variant de Vilafranca del Penedès (5,6 km):** Té característiques de carretera convencional. Un primer tram va des de l'enllaç de l'autopista AP-7 (enllaç Vilafranca centre) fins a l'enllaç amb l'N-340. El traçat discorre en gran part paral·lel i aprofitant el corredor de pas de l'autopista AP-7. Aquest tram té una longitud de 2,4 quilòmetres. A partir de l'enllaç amb la N-340, continua la variant de Vilafranca fins a trobar l'actual C-15 i en segueix el traçat fins a l'enllaç de la Granada. Aquest segon tram té una longitud de 3,2 quilòmetres.

Els enllaços previstos són tots a diferents nivell i són el de Vilafranca-centre, l'enllaç amb l'N-340, l'enllaç amb la C-243 (carretera de Vilafranca del Penedès a Sant Sadurní d'Anoia) i l'enllaç final o enllaç de la Granada.

El projecte inclou la construcció de 4 passos superiors i 11 passos inferiors. Entre els ponts, destaca el que es construirà sobre la línia ferroviària, de 65 metres de longitud.

- **Vilafranca del Penedès – Puigdàlber (4,1 km):** L'actuació prevista en aquest tram és el condicionament de la carretera actual (C-15), per adaptar-la a les característiques d'una via preferent d'una calçada. El

tram s'inicia a l'enllaç de la Granada i s'acaba poc després l'enllaç de Puigdàlber, que es remodela.

En alguns trams es formaran calçades laterals o camins de servei per tal de donar una major connectivitat a la carretera. El projecte inclou la construcció de 5 passos superiors, per a formar els enllaços i per a donar continuïtat als camins interceptats per la carretera. També es preveu la construcció d'un viaducte de 42 metres sobre la riera Romaní.

### **Puigdàlber – Igualada**



- Aquest tram, que té uns 21,3 quilòmetres de longitud ja està en servei. Té les característiques de via preferent d'una calçada.

### **Igualada – Manresa**



- **Igualada – Castellfollit del Boix (6,9 quilòmetres):** La carretera és de nova construcció, independent de la carretera existent actualment. El projecte s'inicia al punt on finalitza la C-15, a l'enllaç amb l'antiga N-IIa. Després d'enllaçar amb l'autovia A-2, el traçat continua per l'est del Puig d'Aguilera i conclou a l'enllaç de Castellfollit del Boix (Maians). La carretera té les característiques d'una via preferent, d'altres prestacions, a la qual s'accedeix només a través d'enllaços, que són a diferent nivell.



La secció de la carretera està formada per dos carrils de 3,5 metres i dos vorals d'1,5 metres. En alguns trams, s'executarà un tercer carril que serveix per a l'avançament dels vehicles lents, amb una longitud total de 4 quilòmetres. La carretera abasta els termes municipals d'Òdena, Castellolí, Castellfollit del Boix i Vilanova del Camí.

Es preveu la formació de tres enllaços, l'enllaç inicial d'Igualada (amb l'N-IIa), l'enllaç amb l'autovia A-2 i l'enllaç de Castellolí. El projecte també inclou la construcció de 4 viaductes, entre els que cal remarcar un de 180 metres de longitud al terme de Castellolí. D'altra banda, en aquest tram també es construirà un túnel amb una longitud de 163 metres i un túnel artificial de 61,5 metres a la zona de Can Jorba.

- **Castellfollit – Sant Salvador de Guardiola (10,6 km):** Aquest tram ja està construït. Les obres van concloure a finals de 2005 i van suposar una inversió de 49 MEUR.
  
- **Sant Salvador de Guardiola - Eix Transversal (5,5 km):** *Sant Salvador de Guardiola - Eix Transversal (5,5 km):* Aquest tram s'inicia a l'enllaç de Sant Salvador de Guardiola i culmina a l'Eix Transversal (C-25), a uns dos quilòmetres de l'enllaç de Sant Joan de Vilatorrada. En un petit tram inicial de 600 metres, la via se superposa a la carretera construïda recentment entre aquest enllaç i la rotonda construïda al nord del nucli de Sant Salvador de Guardiola. Es mantindrà el ramal de sortida actual de la C-37 a Sant Salvador en direcció a Igualada.

Es preveu la construcció de tres túnels. Un primer túnel, d'uns 260 metres de longitud, se situa a la zona de Salelles. Al límit entre els termes de Sant Salvador de Guardiola i Manresa, s'ubica un fals túnel de 190 metres. El tercer és un doble fals túnel de 170 metres ja proper a l'enllaç final amb l'Eix Transversal.

D'altra banda, cal destacar la construcció d'un gran viaducte, d'uns 850 metres de longitud, que té com a objectiu evitar l'afectació a la riera de Rajadell i la plana propera, al terme municipal de Manresa. Es preveu un altre viaducte d'uns 100 metres de llargària sobre el torrent de la Por, al terme de Sant Salvador de Guardiola.

**17 de desembre de 2007**