

La Generalitat completa l'Eix Diagonal

- El president Artur Mas posa en servei els trams que culminen l'eix viari que millora la connexió entre el Garraf, l'Alt Penedès, l'Anoia i el Bages
- Les obres, que han finalitzat mig any abans del previst, han comptat amb un pressupost de 368,4 MEUR
- L'Eix Diagonal té una longitud de 67 quilòmetres de longitud, dels quals avui han entrat en servei 28, tots de nova construcció
- El disseny i execució de l'obra ha tingut especial cura en la integració en l'entorn de túnels i estructures



Túnel del Montgros, boca Canyelles

El president de la Generalitat, Artur Mas, ha posat avui en servei els trams que completen l'Eix Diagonal, acompanyat del conseller de Territori i Sostenibilitat, Lluís Recoder, i els alcaldes dels municipis per on trascorre la nova connexió viària. Aquest eix viari, de 67 quilòmetres de longitud, permet acostar el litoral i les comarques centrals, tot unint les capitals del Garraf, l'Alt Penedès, l'Anoia i el Bages.

El nou Eix connecta les principals infraestructures viàries que vertebraven Catalunya de sud-oest a nord-est com són la C-31, la C-32, l'AP-7, l'A-2, i

L'Eix Transversal i permet millorar el trànsit de llarg recorregut –el temps de trajecte de Vilanova i la Geltrú a l'eix transversal a Manresa es calcula que serà de 45 minuts, gairebé la meitat respecte de la situació prèvia a les obres. D'altra banda, potenciarà les comunicacions intercomarcals i millora substancialment la mobilitat a l'entorn de les principals poblacions del recorregut. En paral·lel, l'Eix Diagonal obre noves possibilitats d'intercanvi econòmic.

Les obres per a configurar l'Eix Diagonal van començar el febrer de 2010 i han inclòs trams de nova construcció i trams que s'han recolzat en les carreteres C-15 i C-37 existents i que s'han adaptat a la funcionalitat del nou eix viari, en funció de les necessitats de cada tram. Les obres de l'Eix Diagonal han comptat amb un pressupost de 368,4 MEUR, que es finança mitjançant el sistema de concessió d'obra pública.

L'Eix ha entrat en funcionament en dues fases: el juliol passat van entrar en funcionament 38,7 quilòmetres, corresponents als trams Igualada - Castellfollit del Boix (nova construcció); Sant Salvador de Guardiola - Castellfollit del Boix i Igualada-Font-rubí (tasques d'adequació).

Avui, els trams que entren en servei i que culminen l'Eix Diagonal corresponen als extrems de l'actuació i són totalment de nova construcció. Sumen una longitud total de 28 quilòmetres, 13 dels quals tenen les característiques d'autovia. En concret, són els trams Vilanova i la Geltrú - Vilafranca del Penedès, Vilafranca del Penedès – Font-rubí i Sant Salvador de Guardiola – Manresa. Així, l'Eix Diagonal ha entrat en funcionament uns set mesos abans de l'inicialment previst.

Nous trams en servei

Aquests són els trams que avui han entrat en servei :

- **Vilanova i la Geltrú – variant de Vilafranca del Penedès (13 km):**
Aquest tram té característiques d'autovia, amb quatre carrils per a la circulació, i discorre entre la C-31 a Vilanova i la Geltrú i l'enllaç sud de Vilafranca del Penedès, a la zona de la Serreta.

El traçat inclou 5 túnels (dobles) que, en conjunt, sumen uns 4.900 metres: Montgròs, Costa Bernada, Roca Foradada, del Garrofer i Costa Bernada. El túnel de major longitud de l'Eix Diagonal està situat en aquest tram i correspon al túnel doble de Montgròs, d'uns 1.600 metres de longitud cada tub. Així mateix, s'han construït 22 viaductes, entre els quals cal remarcar els set que formen part de l'enllaç amb la C-32.

En el recorregut, sis enllaços faciliten les connexions amb les poblacions i la xarxa viària de l'entorn: enllaç amb la C-31; al polígon del sector Marquès i cal Notari; amb la C-32; a Canyelles; a Sant Miquel d'Olièdola i Vilafranca del Penedès (sud). D'altra banda, s'han format calçades

laterals o camins de servei, així com passos superiors i inferiors per a proporcionar connectivitat a la nova carretera.

- **Vilafranca del Penedès – Font-rubí (9,7 km):** En aquest tram, podem distingir:

Variant de Vilafranca del Penedès (5 km): La variant de Vilafranca té característiques de carretera convencional amb amplis vorals. Discorre entre l'enllaç sud de Vilafranca i l'enllaç nord a la carretera C-243 de Vilafranca del Penedès a Sant Sadurní d'Anoia. Els tres enllaços que s'han construït en aquest tram són a diferent nivell i garanteixen l'accés als nuclis urbans de Vilafranca del Penedès i la Granada.



Variant de Vilafranca del Penedès

La via transita al voltant del nucli urbà, pel costat sud-est. D'aquesta manera, permet evitar als vehicles passar per l'interior del nucli urbà i connectar amb l'AP-7 i l'N-340.

De les 7 noves estructures que s'han construït, cal remarcar el viaducte mixte que creua la línia d'alta velocitat i la línia de tren convencional, amb una longitud de 64 metres i el pas sota l'AP-7, de 54 metres de longitud.

En aquest tram també s'han executat calçades laterals o camins de servei, així com diferents passos superiors i inferiors, amb l'objectiu de proporcionar més connectivitat a la carretera.



- **La Granada – Font Rubí (4,7 km):** Aquest tram ha aprofitat la carretera preexistent per a configurar una nova via més ampla i amb un millor traçat, que incorpora dos semi-enllaços a la Granada i un enllaç complet a Puigdàlber. D'aquesta manera, s'han eliminat les entrades a nivell anteriors, tot millorant considerablement tant les prestacions com la seguretat del tram.

De les 5 noves estructures que s'han construït, destaca el doble pont del Romaní. Així mateix, s'han construït passos superiors i un vial de servei al llarg de tot el tram.

- **Sant Salvador de Guardiola – Eix Transversal (5,5 km):** Aquest tram, amb característiques de carretera convencional de dos carrils, transcorre entre el terme de Sant Salvador de Guardiola i l'Eix Transversal- Inclou tres túnels: Salelles (222 metres), túnel artificial de Suanya (116 metres), i el doble túnel artificial de la Morera (120 metres), pròxim a l'Eix Transversal.

D'altra banda, cal remarcar com a estructura més rellevant un gran viaducte, de 740 metres de longitud, que permet evitar l'afectació a la riera de Rajadell, d'alt valor ambiental, i la plana propera, a Manresa. En aquest tram, s'inclouen tres viaductes més, entre els quals cal destacar el viaducte del ferrocarril, més llarg de l'inicialment previst per tal de salvaguardar el camí ral de Manresa a Rajadell, i amb un estrep que s'han adaptat per a la preservació del bosc de les Cuques.

La via compta amb dos semienllaços, un a Sant Salvador de Guardiola i un altre a Salelles i un enllaç final amb l'Eix Transversal (actualment en obres de desdoblament).



Trams en servei des de l'estiu

Els trams de l'Eix Diagonal que es van posar en servei el 23 de juliol passat tenen les característiques següents:

- **Igualada - Castellfollit del Boix (6,9 quilòmetres):** Aquest tram de nova construcció s'inicia a l'enllaç amb l'N-IIa i finalitza abans de l'enllaç de Maians. Inclou un túnel (Can Jorba, 154 metres) tres enllaços i cinc viaductes. Compta amb un tercer carril per a l'avançament de vehicles lents en una longitud d'uns 4,5 quilòmetres.

- **Sant Salvador de Guardiola - Castellfollit del Boix (10,6 km) i Igualada-Puigdàlber (21,3 km):** En aquests trams, s'han executat tasques d'adaptació i millora de la carretera ja existent; principalment, renovació del paviment, millora de la senyalització i implantació de nous elements de seguretat viària, com noves barreres de seguretat i faldons de protecció per a motoristes.

Integració en l'entorn

En les obres que s'han portat a terme, cal remarcar les mesures implantades per tal d'integrar la nova infraestructura en l'entorn. En aquest sentit, s'ha tingut especial cura a l'hora de determinar les estructures i túnels a executar i el seu procés constructiu.



Túnel artificial Costa Bernada

En les mesures ambientals, a més de les esmentades anteriorment, cal posar de relleu les actuacions següents:

- S'han utilitzat diverses tècniques per a la integració de les embocadures, des de la tradicional amb túnels artificials fins a tècniques de bioenginyeria.
- Construcció d'un ecoducte per a garantir la connectivitat de la fauna entre els espais naturals del Garraf, Olèrdola i el Foix. Així mateix, s'han adequat els elements de drenatge per facilitar el pas de la fauna entre els marges de la nova via.



- S'ha fixat una important densitat de plantacions, que faciliten la integració de la via en l'entorn.
- S'han adoptat tècniques geomorfològiques d'integració de talussos de roca dins del PEIN d'Olèrdola i fora d'aquest espai protegit
- S'ha restaurat un tram de més de quatre quilòmetres de la riera de Vilafranca

2 de desembre de 2011