

El Govern dóna llum verda al desdoblament de l'Eix Transversal

- L'obra millorarà la seguretat i la fluïdesa del trànsit i fomentarà l'equilibri territorial i la transversalitat en les comunicacions
- L'execució de les obres suposarà una inversió estimada en 865 milions d'euros, que amb la gestió i manteniment de la futura autovia sumarà 1.109 milions d'euros
- Els treballs començaran entre finals d'aquest any i principis del vinent i acabaran el 2011

El Govern ha encarregat avui a l'empresa pública GISA els tràmits necessaris per a la licitació i adjudicació de les obres de desdoblament de l'Eix Transversal i ha aprovat la corresponent despesa, d'abast plurianual. Aquesta actuació permetrà convertir en autovia tot l'Eix, que discorre entre Cervera i Riudellots de la Selva i té 155 quilòmetres de longitud.

Es preveu licitar la concessió d'aquesta actuació aquesta primavera, per tal d'iniciar els treballs a l'enllaç de Joncadella, a Manresa, a finals d'aquest any i el gruix de les obres el primer trimestre de 2008. L'execució del desdoblament suposarà una inversió estimada en 865 milions d'euros i la gestió i manteniment de la futura autovia, en 244 milions d'euros.



L'Eix Transversal vertebrava les comunicacions per carretera entre la plana de Lleida, les comarques centrals i Girona. En el marc del Pla d'infraestructures del Transport i el Programa de grans eixos viaris, la Generalitat ha previst transformar en autovia tot l'Eix Transversal, una actuació de gran magnitud, no solament pel que fa a la mobilitat, sinó també per motius socials, territorials, econòmics i estratègics.

En aquest sentit, el desdoblament de l'Eix permetrà:

- Incrementar la capacitat i millorar el nivell de servei de la infraestructura.
- Augmentar la seguretat i la fluïdesa del trànsit
- Descongestionar l'entorn metropolità i el corredor costaner
- Potenciar tant les connexions intercomarcals com les de llarg recorregut i permetrà articular el territori amb la connexió amb els principals eixos de l'interior i de comunicació amb el Pirineu
- Fomentar l'equilibri territorial i la transversalitat en les comunicacions.
- Esdevenir una peça clau en la xarxa transeuropea i estructurant en la xarxa catalana
- Contribuir a crear una xarxa de ciutat mitjanes molt actives
- Facilitar el desenvolupament econòmic en les comarques interiors

La nova autovia

El projecte preveu desdoblar l'actual carretera per tal de formar una autovia de dos carrils per a cada sentit de la circulació. En la major part del traçat, s'ampliarà la carretera existent per un costat o altre per tal de formar els nous carrils i s'aprofitaran els passos superiors per a prolongar-los. Així mateix, es remodelaran els enllaços i, pel que fa als viaductes i túnels, en general se'n construiran altres de simètrics i en paral·lel als que ja existeixen.

La nova autovia estarà formada per dues calçades amb dos carrils de 3,5 metres per sentit, més un carril addicional en els trams 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. Una mitjana d'amplada variable entre els 5 i els 8 metres separarà els dos sentits de la circulació.

En total, el projecte comportarà el desdoblament de 142,8 quilòmetres de carretera, la construcció de 52 viaductes i 14 túnels, així com l'actuació en 40 enllaços.

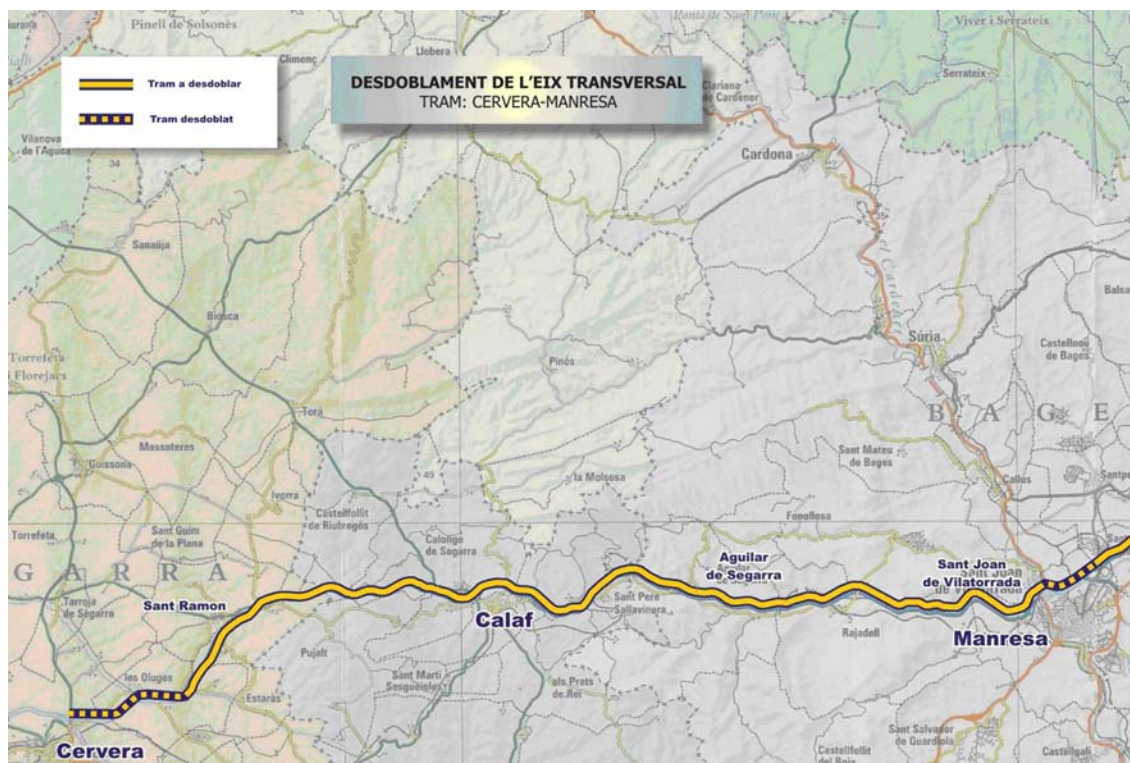
El traçat del desdoblament

Cervera – Manresa: Longitud: 44,4 quilòmetres

Enllaços: 13

Viaductes: 19

Túnels: 1



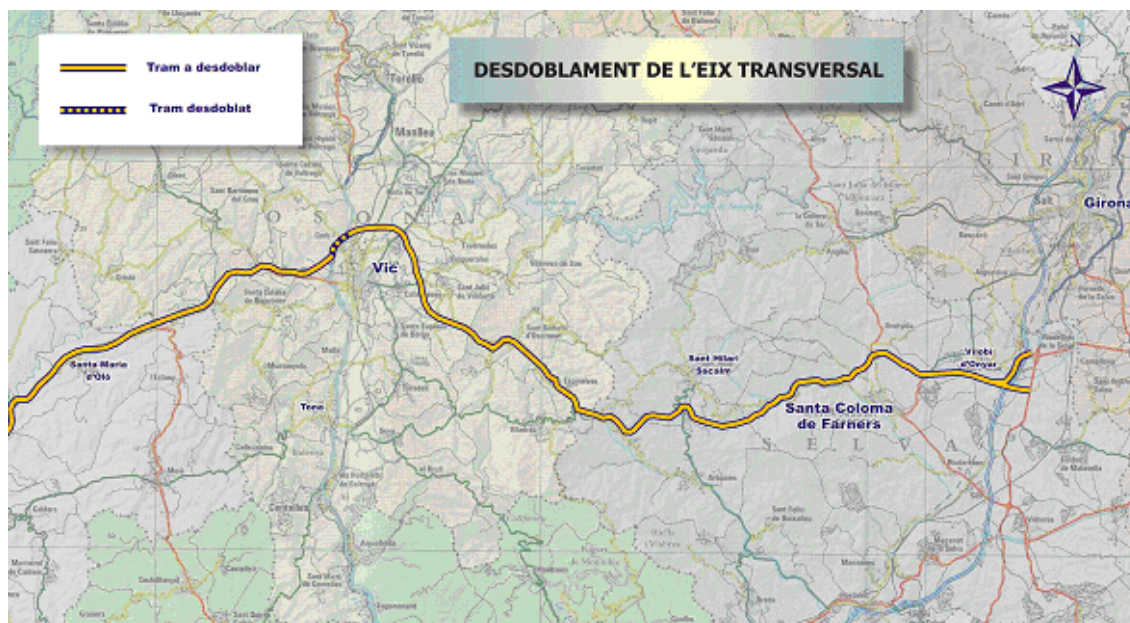
El tram entre Cervera i les Oluges ja està desdoblant. A partir d'aquest punt, el traçat de la nova calçada segueix en tot moment el de la carretera actual, excepte en dos punts, on es duen a terme petites variants, al terme municipal de Rajadell; una permet evitar l'afectació de la vila romana de Sant Amanç i l'altra correspon a una zona on l'orografia fa inviable la nova calçada al costat de l'actual. S'adaptaran al desdoblament els enllaços existents i es preveu un nou enllaç per connectar amb Guissona. La major part de viaductes correspon als creuaments successius de la via sobre la riera de Rajadell.

Manresa – Vic: Longitud: 43 quilòmetres
Enllaços: 13
Viaductes: 12
Túnels: 1



El desdoblament segueix la carretera actual, que s'amplia alternativament a un costat i a un altre. En aquest tram, 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, i els viaductes de la riera Gabarresa, de Pere Riera, Pla del Roure i Sant Bartomeu. Els trams de circumval·lació a Manresa i a Vic ja tenen característiques d'autovia. Els enllaços s'adapten a l'ampliació de la calçada.

Vic – Caldes de Malavella: Longitud: 55,4 quilòmetres
Enllaços: 14
Viaductes: 21
Túnels: 12



La complicada orografia en aquest àmbit, especialment entre Calldetenes i Santa Coloma de Farners, comporta la construcció de diferents túnels i falsos túnels. En general i fins arribar a l'AP-7, s'aprofita la carretera actual per al desdoblament, a un costat o un altre de la via. S'adaptaran els enllaços existents, tret de l'enllaç de Sant Hilari Sacalm, on es remodelarà el ramal de sortida de l'autovia provinent de Vic. Cal remarcar la construcció del túnel de Joanet, amb una longitud de 1.440 metres i dels viaductes, duplicacions dels actuals, d'Osormort i l'arc de les Fosses.

A partir de l'AP-7, 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'altra banda, l'actual traçat de la C-25 es configura com a ramal de connexió cap a l'Aeroport de Girona.

Planificació de les obres

Es preveu obrir la licitació de les obres de desdoblament de l'Eix Transversal aquesta primavera. Els treballs s'iniciaran esglaonadament a partir del primer trimestre de 2008, amb l'objectiu que tot l'Eix sigui autovia el segon semestre de 2011.

Aquesta és la planificació general de les obres:

- **Cervera – Manresa:** Els treballs començaran el primer trimestre de l'any vinent, tret de l'enllaç de Joncadella, a Manresa, on es podrien iniciar abans, ja a finals d'aquest any, per tal de facilitar la sortida de Manresa a través de la nova avinguda de la Universitat. Es preveu que tot aquest tram quedi desdoblant el segon semestre de 2010.
- **Manresa – Vic – Caldes de Malavella:** L'estiu de 2008 començaran les obres a la resta de l'Eix, que quedaria desdoblant durant el segon semestre de 2011.

El finançament

El Govern finançarà el desdoblament de l'Eix Transversal mitjançant una concessió d'obra pública, sistema que introdueix la possibilitat que la iniciativa privada construeixi i exploti una carretera per un període determinat, i l'Administració es faci càrrec de la corresponent amortització. En el cas de l'Eix Transversal, la concessió abasta un període de 33 anys.

Així, segons el model previst, el concessionari assumirà els costos de la redacció dels projectes constructius necessaris, de l'obtenció dels terrenys, de l'execució de l'obra i de la conservació de l'autovia. Per la seva banda, la Generalitat anirà abonant al concessionari un cànon en funció del nombre de vehicles que utilitzin la infraestructura.

L'execució de les obres suposarà una inversió prevista de 865 milions d'euros. Aquesta xifra inclou els treballs de desdoblament, les obres complementàries en els trams ja desdoblats, la gestió de l'obra i la redacció de projectes i estudis. D'altra banda, cal afegir els costos previstos d'exploració i conservació de l'Eix, de manera que la inversió prevista en l'obra i el manteniment de la futura autovia suma un total de 1.109 milions d'euros.