

L'Eix Diagonal pren forma

L'Eix Diagonal, que connectarà millor i de forma més directa la costa i les comarques centrals des de Vilanova i la Geltrú fins a Manresa, està prenent forma a bon ritme. L'obra està en ple desenvolupament als trams de nova construcció i amb un nombre significatiu de viaductes i túnels executats.

Aquest eix viari tindrà una longitud total de **67 quilòmetres** i unirà els municipis 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% del traçat; en concret, entre Puigdàlber i Igualada (C-15) i entre Castellfollit del Boix i Sant Salvador de Guardiola (C-37).

Les obres que permetran completar l'Eix Diagonal estan en marxa des de febrer de l'any passat i compten amb un pressupost de 368,4 MEUR. Els treballs inclouen la construcció de **35 quilòmetres de nova carretera**, 13 dels quals tindran les característiques d'una **autovia** (entre Vilanova i la Geltrú i Vilafranca del Penedès).

Així mateix, s'adequaran al nou eix viari els 32 quilòmetres restants, segons les necessitats de cada tram, per mitjà d'actuacions com el reforçament del ferm i la millora de la senyalització i els elements de seguretat viària.

A més d'apropar la costa i la Catalunya central, aquesta infraestructura potenciarà les comunicacions intercomarcals i, d'aquesta manera, permetrà obrir **noves possibilitats d'intercanvi econòmic**.

L'Eix Diagonal **entrarà en servei de manera esglaonada**. L'actual desenvolupament dels treballs fa preveure que un primer tram podrà fer-ho ja **el proper estiu**, en concret, **entre Vilanova del Camí i Castellfollit del Boix**. La **resta** de trams entraran en funcionament durant **al llarg de l'any vinent**.

Estat dels treballs per trams:

Vilanova i la Geltrú – Canyelles (7,3 quilòmetres): En el tram més proper a Vilanova i la Geltrú, que tindrà característiques urbanes, s'està finalitzant el desviament de serveis al sector de cal Marquès, els moviments de terres van a bon ritme i s'està treballant en estructures, drenatge i murs de contenció. En el tram posterior, es treballa en la formació de les calçades laterals i vials de serveis paral·lels a la C-32. Així mateix, es duen a terme treballs de soldadura i muntatge de les bigues metàl·liques de les 5 estructures que creuen la C-32.

S'ha finalitzat l'excavació i es treballa en les feines d'instal·lacions del doble túnel del Montgròs i del doble túnel de Costa Bernada. S'ha finalitzat també l'estructura i el cobriment amb terres del doble túnel artificial de Costa Bernada. Els túnels i túnels artificials de Costa Bernada formen part del traçat que es va consensuar amb el territori i que ha permès una millor integració ambiental d'aquesta infraestructura.

D'altra banda, s'han finalitzat els dos viaductes del tronc a Canyelles, així com les dues estructures que formen part de l'enllaç de Canyelles nord. S'està finalitzant el taulell de l'estructura que creua la riera de Vilafranca dins el nou traçat de la C-15b.

S'ha executat el nou ramal d'entrada a Canyelles i es treballa en el moviment de terres a la zona que ocupava l'antiga C-15, així com en les capes de ferm i estesa de terra vegetal. S'iniciarà en breu les feines d'integració dels embrocaments dels túnels d'aquest tram.

Canyelles – Vilafranca del Penedès (5,7 km): S'han habilitat i posat en servei recentment, com a desviament provisional de l'actual C-15, els dos primers quilòmetres del futur vial de servei entre Canyelles i Olèrdola. Aquest desviament, juntament amb el que està en servei des de fa alguns mesos a la zona d'Olèrdola, permetran executar tots els moviments de terra i estructures del tronc de la futura C-15 desdoblada que coincidien amb el traçat de la C-15 existent. Així doncs, s'està treballant en els moviments de terres del tronc entre l'enllaç de Canyelles i la boca sud del doble túnel de Roca Foradada, així com entre el túnel de Garrofer Nord i l'enllaç d'Olèrdola.

Així mateix, aquests desviaments han permès que actualment també es treballi en les 3 estructures del tronc que creuen en diferents punts la riera de Vilafranca així com el pas superior del nou enllaç d'Olèrdola. S'han finalitzat els viaductes de Roca Foradada nord, Garrofer sud i nord, així com el pas superior del vial del Castell d'Olèrdola. També s'ha finalitzat l'excavació del túnel del Garrofer i del doble túnel de Roca Foradada, actualment en feines d'instal·lacions.

D'altra banda, es troben en tasques finals els dos desmunts executats amb tècniques de bioenginyeria (Talús Royal) que formen part de les mesures d'integració ambiental d'aquest tram.

Variant de Vilafranca del Penedès (5,6 km): Els moviments de terres i les estructures de la variant estan pràcticament finalitzats de Vilafranca centre a la Granada. Entre les estructures, cal remarcar el pas superior de l'AP-7 o el viaducte de la línia de ferrocarril convencional i AVE. Resten pendents d'acabar els moviments de terres i estructures a l'entorn de l'enllaç de Vilafranca centre.

La Granada – Puigdàlber (4,1 km): En aquest tram ja s'ha desviat tot el trànsit de l'actual C-15 pel futur vial de servei o trams del tronc que s'han pogut executar en primera fase entre la Granada i Puigdàlber. Aquest desviament permetrà iniciar les feines de moviment de terres i estructures pendents que coincideixen amb l'actual traçat de la C-15. S'han finalitzat els passos superiors al barri del Pujolet al Pla del Penedès, així com el pas superior de l'enllaç de Puigdàlber i la primera fase del viaducte del Romani.

Puigdàlber – Igualada: Aquest tram, que té uns 21,3 quilòmetres de longitud, ja està en servei i té les característiques de via preferent d'una calçada. En aquest tram, ja s'han iniciat les feines de posada al dia, amb l'execució d'un prisma de telecomunicacions pel voral actual al llarg de tot el tram. En breu, s'iniciaran les tasques de millora del ferm.

Igualada – Castellfollit del Boix (6,9 quilòmetres): En aquest tram, ja molt avançat, s'estan portant a terme les feines d'aglomerat del tronc i l'estesa de capes de ferm als camins. Es treballa en les plantacions a tots els desmunts i terraplens, així com en les mesures d'integració ambiental amb tècniques de bioenginyeria als embrocaments del túnel de Can Jorba, així com d'alguns desmunts localitzats. S'han finalitzat totes les estructures, el túnel de Can Jorba, i tots els murs especialment importants en aquest tram. S'està treballant també en el drenatge.

Castellfollit del Boix – Sant Salvador de Guardiola (10,6 km): En aquest tram, que ja està en servei, es duren a terme tasques d'adaptació a la nova via, que començaran pròximament.

Sant Salvador de Guardiola – Eix Transversal (5,5 km): En aquest tram, ja s'ha finalitzat l'excavació del túnel de Montconill i l'execució i cobriment del túnel artificial del Suanya. El túnel artificial de la Morera està en fase d'execució dels fonaments. Així mateix, s'han finalitzat els estreps i les 11 piles del viaducte de 750 m de longitud que salvaguarda la riera del Rajadell, actualment en fase de muntatge i soldadura in situ de les bigues metàl·liques.

Tant el projecte com la seva execució han tingut en compte l'especial interès paisatgístic de la zona. Així, cal remarcar que s'ha adaptat el procediment constructiu per tal de salvaguardar al màxim la riera de Rajadell i especialment la població d'arbres Aurons.

Així mateix, s'ha allargat el viaducte inicialment previst del ferrocarril per tal de salvaguardar un camí ral o via romana, així com el bosc de les Cuques. També s'han introduït modificacions per tal de protegir un pi centenari catalogat.

Els moviments de terra estan molt avançats, s'ha començat a estendre capes de ferm, així com l'estesa de terra vegetal, i es treballa en el pas superior de la C-25 sobre els ramals de la C-37 un cop executat i posat en servei el desviament de la C-25, coordinat amb les obres de desdoblament d'aquesta, per tal de minimitzar les afeccions al trànsit.