

## El desdoblament de l'eix transversal entre Vic i Caldes de Malavella començarà al març

El govern ha firmat ja gairebé totes les actes prèvies de les expropiacions, i no hi ha hagut problemes destacats

[ORIOU MAS](#). Santa Coloma de Farners

Inicialment es comptava començar les obres del tram entre Vic i Caldes de Malavella de l'eix transversal l'estiu passat, però aquest termini es va traslladar posteriorment a la primavera d'enguany. Segons ha explicat el Departament de Política Territorial i Obres Públiques, el març serà la data definitiva, un cop ja s'han firmat gairebé totes les actes prèvies de les expropiacions necessàries per a l'ampliació, i sense que hi hagi hagut problemes destacats. L'obra costarà 400 milions i la intenció és tenir-la enllestida el 2011. Gairebé tot el recorregut serà paral·lel al traçat actual, desdoblant els túnels i els viaductes existents. La principal novetat serà que l'eix desembocarà a l'A-2 a Franciac, a Caldes de Malavella, i el tram fins a l'aeroport es convertirà en un ramal.

Les actes prèvies de les expropiacions –quan es fa la descripció de les característiques del terreny que s'ocuparà– es van fer majoritàriament a finals de gener, i gairebé s'han firmat totes tret d'algun cas, com ara el d'un propietari d'Espinelves. Ara el pròxim pas seran les actes d'ocupació dels terrenys, quan es farà la paga i senyal de les expropiacions per així poder començar les obres, un pas que està previst fer el mes de març. Tot aquest procés l'està fent la concessionària del projecte, Cedinsa, formada per diverses constructores, com ara FCC o Copisa, més Caixa Catalunya. L'empresa és qui executarà l'obra, i qui després es farà càrrec del manteniment a través del sistema del peatge a l'ombra –vegeu la peça.



El tram entre Vic i Caldes és el més complex de tota la carretera per l'orografia per on s'han de fer les obres. Són 55,4 quilòmetres que inclouen catorze enllaços, vint viaductes i dotze túnels que s'hauran de desdoblir. A més, en alguns trams la carretera tindrà cinc carrils perquè l'alta presència de camions no afecti la fluïdesa del trànsit. Respecte al projecte inicial, la gran novetat serà a l'extrem de la carretera, ja que en comptes de desembocar a la rotonda de l'aeroport, ho farà a l'N-II a l'altura de Franciac. Així, just abans de l'autopista hi haurà un enllaç que connectarà amb la carretera actual fins a l'aeroport, que es mantindrà tal com està, mentre que l'eix desdoblament continuarà fins a Caldes, on connectarà amb l'A-2 amb un nou enllaç final que permetrà tots els moviments en cadascun dels sentits.

## TREBALLS INTENSIVS

Pel que fa al ritme de les obres, el director general de Carreteres de la Generalitat, Jordi Follia, explicava aquesta setmana que l'empresa anirà treballant alternativament en diversos punts del traçat, en funció del calendari que s'hagi programat bàsicament per executar els túnels i els viaductes. Finalment, les obres de desdoblament de l'eix ja han començat en el tram més pròxim a Manresa, on ja fa uns mesos que s'ha començat a construir l'enllaç de Joncadella, que facilitarà la sortida de Manresa amb la nova avinguda de la Universitat.

D'altra banda, l'enllaç de Sant Hilari i Arbúcies es farà desdoblant l'accés actual sense haver de construir el viaducte que preveia el projecte inicial. Els ajuntaments de tots dos municipis van demanar que s'eliminés la nova estructura i que l'ampliació resseguís la via actual per disminuir l'impacte paisatgístic. Al final la Generalitat ha acceptat l'al·legació.

## Costarà 400 milions

La construcció del tram de l'eix transversal entre Vic i Caldes costarà gairebé 400 milions d'euros, quasi la meitat del cost total de l'obra, i es finançaran amb el sistema de peatge a l'ombra. Aquest mètode s'aplicarà en tot el recorregut del desdoblament de l'eix, i el govern ja l'ha fet servir en altres grans obres, com ara l'ampliació de la carretera C-35 entre Vidreres i la costa d'Alou. Consisteix en el fet que l'empresa adjudicatària assumeix tot el cost de l'obra, però a canvi cobra a la Generalitat una quantitat fixada per contracte per cada vehicle que passi per la via, durant un període d'anys determinat durant els quals l'empresa també fa el manteniment de la carretera, i que en el cas de l'eix serà de 33 anys. Dels 397 milions que costarà l'obra, 287 seran l'execució material dels treballs, mentre que els 110 milions restants es repartiran en concepte de benefici industrial, despeses generals i IVA.