



# L'eix transversal

*La nova via entre Lleida i Girona, que s'ha d'inaugurar el propïnent mes de desembre, no solament és un avenç remarcable en les comunicacions de la Catalunya interior, sinó també un factor bàsic en el reequilibri territorial i en l'estímul del creixement econòmic.*

**E**l desembre d'enguany Catalunya disposarà d'una via de comunicació viària cabdal: l'eix transversal ja funcionarà entre Lleida i Girona al llarg de 204 quilòmetres. En termes de característiques tècniques, l'eix és una via segregada, dissenyada per circular-hi a una velocitat de cent quilòmetres l'hora.

El primer tram de l'eix, que travessa les comarques del Segrià, el Pla d'Urgell, l'Urgell i la Segarra, és paral·lel a la N-II, cosa que permet d'aprofitar com a tal, l'autovia A-2, que és responsable del Ministeri de Foment.

La resta de l'eix, entre Cervera i Girona és competència de la Generalitat de

Catalunya. Travessa les comarques de la Segarra, l'Anoia, Bages, Osona i la Selva.

Els efectes d'aquesta nova via, de la qual ja s'han inaugurat alguns trams parcials aquests darrers anys, van més enllà de la comunicació entre municipis i comarques per situar-se en el terreny econòmic i demogràfic. L'eix transversal serà un factor bàsic per a reequilibrar el país, que fins ara ha tingut la costa d'escenari privilegiat, amb un desenvolupament de l'interior.

**Connectivitat.** L'eix transversal discorre a través de la Depressió Central i comunica directament Lleida amb Girona

sense necessitat de desviar-se cap a l'àrea de Barcelona. D'aquesta manera es trenca l'estructura radial de la xarxa viària catalana que fins ara havia tendit a concentrar-se al Barcelonès com a gran pol d'atracció.

Aquesta important via connecta les capitals de vuit comarques. Això fa que els seus habitants tinguin un accés més directe a la costa nord, i d'aquesta manera a les principals vies europees.

L'eix transversal ha reduït un 14% el recorregut anterior entre Lleida i Girona. Això es tradueix en un estalvi notable de temps entre unes quantes destinacions. Així, per exemple, entre Lleida i Vic, de 54,6 minuts; entre Cervera i Gi-

rona, de 34 minuts i entre Calaf i Girona, de 26,6. En conjunt, aquest estalvi de temps equival a un estalvi econòmic valorat en més de 4.800 milions de pessetes l'any.

Però la nova via no ha estat pensada solament com un nexa entre poblacions importants, sinó entre tot el territori i la resta de la xarxa viària. Hi ha de mitjana un enllaç cada 3,95 quilòmetres, cosa que dona una idea aproximada de la seva gran connectivitat.

**Respecte ambiental.** L'eix travessa, al llarg del recorregut, indrets de gran caràcter i bellesa, com els paisatges oberts de la Segarra, la gran plana de Vic o les Guilleries i el Montseny, i més encara. Tenint això en compte, l'obra s'ha dut a terme amb el màxim respecte possible a l'entorn. Aquesta voluntat s'ha manifestat en totes les fases, des del disseny als acabats, i també en tots els trams, bo i adaptant-se a les necessitats específiques de cada lloc amb túnels, viaductes i replantacions.

Així, per exemple, només en el tram inaugurat el mes de juliol, entre Artés i Santa Maria d'Oló, s'hi han invertit 151 milions de pessetes en revegetació i en pantalles acústiques i 122 milions més en mesures incorporades a la solució definitiva del traçat. Els principals treballs efectuats han consistit a utilitzar terres vegetals en talussos amb tractament d'hidrosembra, en una superfície total de 371.000 m<sup>2</sup> i la plantació de 27.000 arbres i arbusts d'espècies autòctones. No s'han oblidat aspectes com l'adequació d'algunes obres de drenatge per a passos de fauna o la restitució de totes les àrees amb abocadors.

**Reactivador econòmic.** La funció de reequilibrar territorialment de l'eix transversal té inevitablement unes conseqüències d'ordre econòmic que es poden observar en distints àmbits. Així, pel que fa a la renda, s'observa una certa desigualtat entre els municipis que travessa l'eix. Precisament pel fet de facilitar l'accés als grans eixos de comunicació, i per tant als mercats més grans, l'eix introdueix un element de dinamisme en les economies locals que



no havien assolit un grau de desenvolupament similar al d'alguns altres municipis i comarques.

En el sector agrícola, és obvi que la construcció d'aquesta via de comunicació ha causat la pèrdua de conreus. Ara bé, els perjudicis a les explotacions són àmpliament compensats per l'aportació de capital a l'agricultura en forma d'indemnitzacions, capital que pot ser reinvertit en la millora de les explotacions.

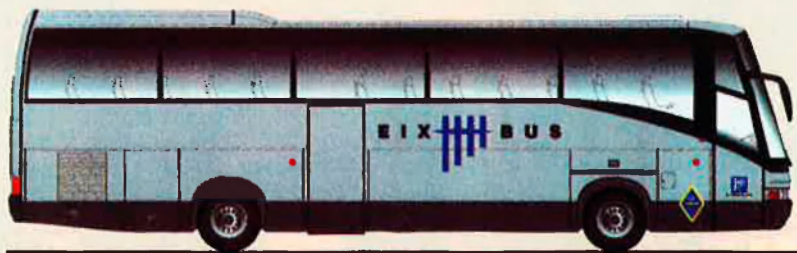
L'efecte positiu per a la indústria és inqüestionable, en primera instància perquè facilita la mobilitat de les persones i les mercaderies. A partir d'aquí es pot generar un creixement industrial als municipis que tinguin més disponibilitat de sòl per a aquesta finalitat. Un segon aspecte, no menys important, és la facilitat d'accés a la xarxa europea d'autopistes, a l'aeroport Girona-Costa Brava i a una possible

## L'eix Bus

La construcció de l'Eix Transversal dona facilitats al transport privat, però també permet de planificar nous serveis de transport de viatgers per carretera, inexistents fins ara per manca d'una xarxa prou adequada. El primer d'aquests serveis posat en marxa ha estat l'enllaç entre Vic i Girona amb autobús, amb dos viatges d'anada i tornada els dies feiners, del dilluns al dissabte, amb una durada de trajecte d'aproximadament una hora.

Aquest servei es presta en règim de concessió administrativa atorgada per la Direcció General de Ports i Transports mitjançant concurs públic, del qual va resultar adjudicatària l'empresa Eix Bus SA, constituïda a l'efecte per les empreses de transport Societat Anònima Alsina Graells d'Auto Transports, Asistencia i Servicios SA i Transportes Eléctricos Interurbanos SA (TEISA).

Amb l'entrada en funcionament de la via entre Girona i Lleida, es posarà en marxa una línia de transport col·lectiu entre aquestes dues capitals amb parades a Vic, Manresa i Cervera. **A. P.**



estació del futur tren d'alta velocitat.

En el subsector de la construcció, s'espera que l'eix faci de gran reactivador tot accelerant l'ocupació del sòl urbanitzable. Si aquesta dinàmica es confirma, aquest pot ser un factor de reequilibri demogràfic que pot pal·liar la pèrdua de població que la Catalunya interior havia experimentat aquests darrers anys.

No es pot deixar de parlar del turisme. En aquest aspecte el potencial de l'eix se centra no pas en un turisme de masses, sinó rural i cultural, que té com a destinació llocs de gran atractiu natural o històric fora dels circuits habituals.

En definitiva, amb l'entrada en servei de l'eix transversal culmina un procés que té els precedents remots en la planificació viària de final del segle XIX que ja preveia la comunicació directa de les comarques de l'interior. Però aquesta culminació és també l'inici de noves dinàmiques que aniran configurant la Catalunya del segle XXI.

Albert Punsola