
JUSTIFICACIÓ DE L'ALTERNATIVA ENTRE VIC I GIRONA

Jaume Amat i Curto
*Director General de Carreteres del Departament
de Política Territorial i Obres Públiques*

Presentació

Bé, bona tarda, en primer lloc, el que vull és repetir el que s'ha dit aquest matí de l'agraïment que crec que tots hem de tenir a la Societat Catalana d'Ordenació del Territori perquè hagi convocat aquest Acte d'avui: crec que és important que un Organisme d'aquest prestigi hagi tingut interès de que parlem de l'Eix Transversal i que en parlem aquí, quasi sobre el terreny i no a Barcelona on a alguns dels que hem vingut aquí ens hagués sigut més còmode, pero crec que on s'ha de parlar és on realment el tema afecta i per això aquest agraïment. Agraeixo també a l'Ajuntament de Vic el que ens hagi ajudat en aquesta reunió. I agraeixo també que m'hagin invitat a mi i, per raons molt importants, ja que, com s'ha vist aquest matí, és evident que hi ha polèmiques sobre el tema i, si per comoditat o pel que fos no hagués vingut, hom hauria pogut quedar-se sense conèixer l'opinió de la Generalitat, millor dit, de la Direcció General de Carreteres, almenys, i de la Conselleria també, en relació al tema de l'Eix Transversal.

El fet de parlar a aquestes hores crec que és bo i és dolent. D'un costat és bo, perquè al ser el darrer que parla he tingut oportunitat d'escoltar les opinions que hi han hagut abans, i, fins i tot, l'inici de debat que ja hi ha hagut aquest matí. I, en canvi, és inconvenient perquè algunes de les coses que tenia pensades dir ja s'han dit i, per tant, em quedo amb una mica menys de temàtica però això també potser farà que sigui més curta la meva exposició, perquè estic segur que la majoria que esteu aquí el que teniu és ganes de preguntar coses i de discutir els temes, de manera que jo procuraré no estendre'm massa i després fem el diàleg, i el debat que volgueu fer.

Abans de començar sobre el tema concret voldria esmentar alguns antecedents: val la pena parlar-ne perquè algunes de les motivacions que després s'han adoptat estan en funció d'aquests antecedents.

Antecedents

S'ha parlat també aquest matí de la història de planificació de carreteres, jo vull insistir sobre això en tres punts concrets. Coincideixo amb la presentació que s'ha fet de que a l'any 1816 ja hi va haver una planificació de la Junta de Comerç, però sóc més afí a la planificació que va fer la Junta General de Carreteres de Catalunya a l'any 1848 i després, sobretot, a la planificació de l'any 34-35 de la primera Generalitat de Catalunya, que crec que és la fita que tots els que ens interessa la planificació hem de remarcar sempre. En aquella època un enginyer —jove aleshores— Victorià Muñoz Oms, va fer un estudi extraordinari ja que té un gran mèrit el treball fet per a establir un pla de carreteres que era certament un vertader Pla: A Espanya en general, i inclús a Catalunya també, hem sigut molt aficionats a definir com a plans de carreteres documents que no eren tals plans, es a dir, ara mateix es parla —per exemple— del Pla d'autopistes, del Pla d'autovies, això no són plans, són programacions. En canvi el Pla de l'any 34 de Victorià Muñoz era un vertader pla perquè estudiava tot el que cal per a què ho sigui i això es feia amb els mitjans de l'època: tenia molt de mèrit estudiar tot el que va fer, quan ara i aquí nosaltres en el nostre pla —per exemple— ens hem posat a estudiar el mateix, i hem arribat a solucions molt semblants a les que ell feia i, en canvi, hem tingut uns mitjans molts més bons i moderns que els que tenia ell. Crec que això és important remarcar-ho perquè quan hi ha antecedents com aquests val la pena que es tinguin en compte.

Posteriorment, i ja concretant sobre l'Eix Transversal (com també s'ha dit avui) hi ha un estudi del desembre del 75, aquell estudi jo recordo que el vaig viure, no directament però si indirectament (llavors estava a la Diputació de Barcelona), i va néixer precisament de la visita, ja comentada, d'aquell urbanista grec Doxiadis que és el que va fer veure claríssimament que aquelles previsions d'Eix Transversal, que ja havien estat en aquells plans anteriors, tenien que posar-se en marxa si es volia lograr una expansió de Catalunya, i un desenvolupament d'ordenació del territori que no fos la típica de la concentració en els grans nuclis, que cada vegada es van tornant més macrocefàlics i que s'ha d'evitar aquesta macrocefàlia. Aleshores es va definir —com s'ha dit aquí— un dels traçats, el traçat que ara en diem la solució Sud com a més convenient (tinc que dir que en el Pla de Victorià Muñoz el traçat era el que ara en diem solució Nord, la dels embassaments, però com que abans no hi havia embassaments, l'itinerari seguia la vall del riu). Aquí jo voldria dir que si no hi haguessin hagut embassaments, les consideracions tècniques que després hem fet al comparar les dues solucions segurament haurien anat més a favor de

la solució Nord que no de la solució Sud, perquè passava per la Vall del riu. Hi ha un altre punt que també s'ha dit moltes vegades: com és que no s'havia arribat a fer mai aquest Eix Transversal si tothom estava d'acord en que era necessari? La raó es molt senzilla: la configuració de Catalunya és molt característica, la predominació de valls Nord-Sud fa que les construccions de carreteres en sentit Nord-Sud son molt més fàcils que les d'Est-Oest, que són molt més cares. I, per això a l'entrar la Generalitat a tenir competències de carreteres ens hem trobat en què hem hagut de mossegar els ossos més durs, ja que les carreteres que eren fàcils de fer, les carreteres que van per les planes, les carreteres que van per les valls, ja estaven fetes i per això ara quan s'han hagut de fer les difícils i cares, com la del Congost: teníem constància de que la N-152, des de feia molts anys, s'havia d'arranjar, però no s'arreglava perquè era molt difícil i molt car de fer-la. Certament l'any 75, després d'un estudi molt complet que aleshores van fer les Diputacions i el MOPU, es va donar preferència a la solució que ara en diem solució Sud. Després arribà el Pla de Carreteres de la Generalitat, l'any 1985, i en aquest Pla torna a aparèixer l'Eix Transversal; s'ha dit que allà es recomanava la solució Nord, però en realitat la redacció que es fa el respecte parlant de l'Eix Transversal, diu: «en el pla es recomana la solució que passa per la vall del Ter cap a Anglès, malgrat les dificultats que la seva constitució planteja» i després afegeix «en qualsevol cas, abans de decidir el traçat definitiu, prescrivim l'obligació de realitzar un Estudi de Detall de tot l'Eix Transversal i especialment d'aquest tram, que aporti la informació necessària per tal que sigui possible adoptar la solució més adient».

Pla de Carreteres

Jo insisteixo amb això perquè fins i tot he rebut un escrit, recentment, en el que se'ns diu que amb la decisió prèvia que hem pres, de la solució Nord, incumplíem les previsions del Pla de Carreteres. Per la forma en que us he llegit la redacció crec que queda molt clar de que no l'incomplim, sino que el que hem fet és el que deia el Pla de Carreteres: fer un estudi a fons i d'aquest estudi n'hem pres unes conseqüències. I, fins i tot, i si ho voleu com a cosa anecdòtica, a l'esquema definitiu del Pla de Carreteres es va dibuixar a punts el traçat entre Vic i Girona perquè no quedés definit si passàvem per la solució Sud o per la solució Nord.

I sobre aquest tema jo també voldria parlar del que aquest matí s'ha parlat més, és a dir la solució Olot. Jo lamento tenir que dir el que ara diré i es que aquest debat sobre la solució Olot crec que és molt interes-

sant, que és convenient parlar-ne i també, si fa falta, parlarem dels avantatges i inconvenients que té, però és extemporani parlar-ne en aquest moment per que aquest tema ja no es pot plantejar ara. El Pla de Carreteres parla de la carretera Vic-Olot i estableix quines son les característiques que ha de tenir aquesta carretera però no la preveu com a alternativa de l'Eix Transversal, per tant si ara, si d'aquest debat i de la informació pública que farem més endavant, en sortís la conveniència (que podria sortir, jo no em nego mai a res) de què l'Eix passés per Olot, el problema seria molt gros: El Pla de Carreteres està aprovat com un Pla que executa una Llei del Parlament, per tant s'hauria de demanar una revisió del Pla per poder canviar el traçat de l'Eix en aquest sentit per què pogués passar per Olot. Però es que jo, abans d'això, voldria puntualitzar sobre aquest tema.

Eix viari

Abans he comentat que a mi em preocupa molt la paraula «Eix». Quan redactàvem el Pla jo vaig tenir un cert interès en que no apareguessin les paraules «Eix», perquè crec que és paraula que crispa a la gent: Si en el Pla de Carreteres no hagués sortit la paraula Eix en aquest moment no hi hauria polèmica sobre si l'Eix ha de passar per Olot o no, perquè en el Pla de carreteres hi hauria una carretera entre Vic i Olot i una carretera entre Vic i Girona; aleshores el que podríem discutir és si és més prioritària la de Vic a Olot o la de Vic a Girona, però no discutiríem si l'Eix Transversal ha de passar de Vic a Olot o ha de passar de Vic a Girona. Repeteixo, jo voldria dir, sobretot als que aquest matí han defensat la solució olotina, que fessin una abstracció de la paraula Eix i que defenses-sin, si ho creuen convenient, la prioritat de construir Vic-Olot abans que construir Vic-Girona, però no barrejar-ho amb el debat sobre el traçat de l'Eix Transversal, per això que us deia abans; primer, perquè, des d'un punt de vista de tramitació i de legislació, en aquest moment seria molt difícil, però, sobretot, per aquesta raó pràctica que dic, o sigui que jo voldria que quedés molt clar que el fet de que se'n digui Eix no vol dir que sigui prioritària una actuació respecte a una altra. La prioritat la donen altres temes, com els de l'ordenació del territori, les necessitats viàries, la demanda de tràfic etc... I si ens fixéssim en una altra cosa que també s'ha dit, es cert, i això demostra la nostra neutralitat, que en el propi Pla de Carreteres a l'any 2005 està previst una major «IMD» de Vic a Olot que de Vic a Girona, fins i tot amb Eix Transversal.

És a dir, que no és correcte parlar de que Vic-Olot és un ramal de l'Eix, com s'ha dit, sinó que és un altre itinerari més de la xarxa bàsica del Pla

de Carreteres. Per tant, vull repetir que, si en funció de la necessitat viària, és prioritari Vic-Olot doncs que ho sigui: jo no tinc cap inconvenient en que s'acabi l'enllaç Vic-Olot abans de que s'hagi acabat l'enllaç Vic-Girona. Vull dir que s'han de diferenciar ben clars aquests dos conceptes; i crec que va ser un error nostre parlar d'Eixos i repeteixo que si no parléssim d'eixos, aquesta polèmica entre la solució olotina i la solució de les dues alternatives que ara parlem, no existiria.

Com a final d'aquest punt, cal remarcar que el qui circularà després per una carretera concreta no sabrà si circula per un Eix o si circula per una carretera de la xarxa bàsica, el que aquest senyor voldrà es circular bé, i a aquesta persona li serà igual que d'allò en diguin Eix o que no en diguin Eix en el document de planificació.

Accessibilitat

Un altre tema que també s'ha parlat aquest matí és la continuació cap a la Costa Brava: que si calia anar cap a Palamós, o cap al Nord i que això prejutjava anar més amunt o més avall. La nostra idea d'aquest itinerari ha sigut sempre unir Lleida amb Girona i per això quan he parlat de la solució olotina he precisat la continuació d'Olot cap a Girona, no d'Olot cap a la frontera que, repeteixo, és un itinerari molt important però que és un altre itinerari, que té una missió diferent de la d'aquest itinerari horitzontal que nosaltres pretenem. Aquí caldria fer el símil hidràulic: quan en el proveïment d'aigües d'una població s'adopta la solució perimetral, no ramificada, el càlcul hidràulic aconsella disposar una tuberia diame-tral per la que pràcticament no hi passa aigua, però que equilibra pressions; aquesta és la missió d'aquest itinerari la d'equilibrar pressions, en aquest cas millorar l'índex d'accessibilitat de tota la xarxa viària. Aquí entrariem en un punt, que ha sigut molt debatut aquest matí, sobre quina de les solucions considerades és millor per a l'ordenació del territori. El primer que caldria demanar als especialistes d'ordenació del territori és què vol dir en aquest cas l'ordenació del territori: és a dir, la missió que nosaltres donem per una carretera d'aquest tipus a quina de les moltes variants que comporten l'ordenació del territori li ha de donar prioritat: la intensitat de tràfic, l'accessibilitat, la connexió, servir una demanda que ja existeix, promocionar unes comarques o unes zones determinades. Es a dir, que es tracta d'un concepte tan ampli que jo entenc que qualsevol que defensi una solució o una altra podrà dir que la seva solució és la millor per a l'ordenació del territori. I aquí ens podríem estar hores i hores parlant d'ordenació del territori i cadascú defensaria la seva solució dient

que és la que ordena millor el territori i no arribaríem a cap acord.

També s'ha dit que en l'estudi Solans, de l'any 1976, es demostrava amb unes determinades fórmules de càlcul de malles òptimes, que la solució Vic-Olot (la solució olotina, per dir-ho així) tenia major accessibilitat que no la solució Guillerics. Es cert que aquell estudi era tècnicament bo en el seu moment, però després, quan s'ha fet el Pla de carreteres, s'han fet nous estudis d'accessibilitat i es demostra tot el contrari; aleshores entràriem en una dinàmica de discutir quina és la fórmula més bona de les emprades, quina és la fórmula de càlcul que s'ha d'utilitzar. Jo he de dir, si més no per olfacte, que les fórmules que s'empen a tot el mon a l'any 1985, quan es feia el Pla han de ser més vàlides lògicament, sobretot les que s'empen a Europa, que les que eran vigents a l'any 1975;

Fets els comentaris anteriors, he d'entrar en l'estudi d'alternatives sobre les nomenades solució Nord i solució Sud:

Estudi d'Alternatives

Jo era partidari de fer una informació pública al respecte totalment oberta i presentant aquell estudi que m'obligava a fer el Pla de Carreteres, donant-ne publicitat; és a dir, treure a informació pública les dues solucions sense definir-nos per cap d'elles i deixar que l'opinió pública, les institucions, els tècnics i els especialistes opinessin. Malauradament i d'acord amb la reglamentació vigent això no podia ser així, ja que ens veiérem obligats a triar una solució: per poder fer una informació pública havíem de triar una solució i treure-ho a informació pública. Bé, ara estem en aquesta fase: el Consell Executiu ha ordenat a la Direcció General que s'habiliti aquesta informació pública i proposant una solució que en aquest cas, ha estat la solució Sud. Però que quedi ben clar que no s'ha fet encara la informació pública, que el que s'ha fet fins ara és una actuació totalment interna de la Conselleria i del Consell Executiu per poder complir el que preveu la reglamentació vigent sobre alternatives de traçat. Amb això volem dir, que tot el que s'ha dit fins ara sobre traçats concrets són simples elucubracions i que si algú pot al·legar a favor de la solució Nord arguments diferents dels que ja han estat contemplats per nosaltres, encara seríem a temps de passar a la solució Nord; i també, en quant a la solució Sud, si se'ns convenç que el traçat es millor per un altre lloc, com alguns traçats que a mi ja se m'han suggerit, també ho tindríem en compte.

Aquella anàlisi prèvia que es va fer comportava fins a cinc solucions diferents, i encara es va plantejar una solució intermitja que començava per

la Sud i acabava per la Nord amb un túnel entremig; o dir que podríem parlar de sis solucions i dins de cadascuna d'aquestes encara hi havien diverses alternatives: en vem rebutjar les que vem creure que no valia la pena que estudiéssim a fons i vem escollir dues (que són aquestes que hem anomenat Nord i Sud), i vem posar-nos a comparar-les.

Aquesta comparació, d'acord amb el que s'anomena multicriteri, obligava a fer una sèrie de consideracions i perquè poguéssim ser lògiques les comparacions es va fer una simplificació, que consistia en que les dues solucions comencessin al mateix punt i acabessin al mateix punt; això va motivar —per exemple— que en el tram de Vic les dues solucions passessin pel Nord i per l'altre extrem va passar el mateix, ja que reuníem les dues solucions a la N-II, a l'alçada d'Aiguaviva per aquella zona. O sia, per dir-ho així, amb aquella comparació castigàvem, per aquesta possibilitat d'analogia, la solució Sud respecte a la solució Nord.

Les característiques que donàvem a efectes d'aquesta comparació eren d'autovia, però d'autovia de l'any 1985, perquè llavors no hi havia una altra qualificació adient en carreteres. La nova Llei de Carreteres que ha aprovat el Parlament espanyol ha establert una nova qualificació que és més adient pel què nosaltres pretenem per aquest itinerari, i és el de via ràpida, que ve a ser el que la resta d'Europa en diuen la via expres; o sigui, la via ràpida no és autovia, no és autopista, és via ràpida; però quan vem fer el Pla de Carreteres aquesta definició no existia i aquesta definició crec que és correcta per expressar el que es vol fer, perquè algú podria enganyar-se pensant que el que fem és una via amb calçades separades, quan el que aquí es planteja no és amb calçades separades sino que és amb dos carrils, però amb control d'accessos i enllaços a diferent nivell, i això d'acord amb aquella definició. O sigui, que amb la Llei de Carreteres que ha aprovat el Govern Central i amb la propia Llei que es portarà al Parlament de Catalunya, determinades qualificacions del Pla de Carreteres es convertiran en vies ràpides. Les velocitats específiques d'aquesta via entre Vic i Santa Coloma i des de Santa Coloma fins a la N-II són de 80 i 100 km/h; en el ben entès que les velocitats mitges de circulació són, respectivament, de 100 i 120 km/h. Els radis mínims en funció d'aquestes velocitats son de 250, la rampa màxima és d'un 5 ó 6 per 100, estan previstes un 40% de vies lentes i la secció transversal és de 12 metres.

Bé, partint d'aquestes característiques, es va fer la comparació entre les dues solucions: La longitud era lleugerament més llarga pel Sud que pel Nord, però per sortir i acabar més amunt; el pressupost era pràcticament igual, en quant a l'accessibilitat, ens donava millor resultat per a la solució Sud.

Totes aquestes condicions tècniques comportaven un empat. Però hi havia llavors un altre condicionament tècnic, en que la solució Nord només arribava a la cota 590 i la solució Sud arriba a la cota 815; això, dit en números absoluts, pot semblar molt greu, però el que és important per calcular el consum en una zona de montanya no és la cota màxima sino com s'arriba a aquesta cota, i l'estudi comparatiu ens donava que quasi bé el consum venia a ser el mateix, perquè la solució Nord, que arriba a menys cota, ho fa a base de més pujades i baixades successives, o sigui que l'esforç de pujada després es perd; en canvi la solució Sud, que arriba a una solució més alta, hi va en una pendent molt més uniforme.

Des del punt de vista geològic els informes també eren molt semblants, encara que hi havia una salvetat en contra de la solució Nord sobre el tema de la proximitat de l'embassament, ja que l'oscil·lació del nivell de l'aigua fa que hi hagin unes expansions o unes contraccions del terreny sobre el que està sentada la carretera que fa que es produeixin moviments continus, quasi despreiables, però que motiven assentaments de la carretera.

En quant a climatologia tampoc els Informes es definien per una solució o l'altra, contràriament fins i tot al que en principi havíem considerat de que climatològicament ens semblava que era pitjor la solució Nord. Aleshores, després d'aquests estudis es va fer lògicament un multicriteri en el que, pel que veieu, les consideracions tècniques pràcticament eren equivalents.

Ens quedava el tema de l'impacte ambiental; se'ns va presentar voluntàriament un escrit de Depana (Lliga per la Defensa del Patrimoni Natural); a més, vem demanar oficialment un escrit a la Direcció General de Medi Ambient i he de dir que, amb sorpresa meua, ja que jo creia que la solució Nord, la solució pantans, era més ben vista pels ecologistes, resultà que els dos Informes son clarament favorables a la solució Sud.

Aleshores i amb la impossibilitat de fer la informació pública prèvia, aquesta es produí de forma espontània a través de publicacions a la premsa, d'escrits d'acords institucionals i, en aquest sentit, tinc que dir que hi han escrits —molts escrits— d'Ajuntaments a favor de la solució Sud i tan sols alguns a favor de la solució Nord o sigui, hi ha una sèrie d'actuacions institucionals a favor de la solució Sud.

Raons de la solució Sud

I així va arribar el moment de prendre una decisió prèvia a la informació pública que, cal repetir-ho, no era definitiva sinó reglamentària. I varem decidir-nos per la solució Sud per les raons següents: Opinió institucional més favorable a la solució Sud. Efecte d'impacte que —repeteix— resulta dels dos informes tècnics a favor de que hi ha menys impacte en la solució Sud que en la solució Nord. Connectivitat viària i urbana: això és un tema que és indiscutible, perquè la solució Sud té major connectivitat amb la nostra xarxa de carreteres, o sigui que recull moltes més carreteres, ja actuals, que permeten donar una major connectivitat a carreteres i també a nuclis existents de poblacions. I una altra raó de rendiment econòmic, en el sentit de que la solució Sud permet una execució per trams successius molt clara i que és totalment aprofitable cada tram que es fa; o sigui, no saltres podem dividir l'execució del Vic-Girona en set trams que cada vegada que acabem un tran i l'inaugurem té un aprofitament immediat: els trams són Vic-Sant Julià (8 quilòmetres), Sant Julià-Ossomort (7 quilòmetres), Ossomort-Viladrau (5,4 quilòmetres), Viladrau-Sant Hilari (7,8), Sant Hilari-Santa Coloma Est (11 quilòmetres), Santa Coloma Est-Santa Coloma Nord (5,8 quilòmetres) i Santa Coloma-Vilobí (10,5 quilòmetres). Començant per un extrem o per un altre es poden anar fent trams en els que la inversió que es vagi fent: immediatament tindrà un rendiment. Sé que això no és argument i que s'ha de primar l'ordenació del territori i no s'ha de maximalitzar la inversió: i potser ara estic maximalitzant la inversió, en el sentit de que jo crec que és molt important —almenys per la Direcció General de Carreteres— que les inversions que anem fent tinguin una utilització immediata; i aquest és el motiu que a mi em va inclinar més a favor d'aquesta solució, sobretot perquè encara ningú m'ha demostrat que sigui millor per l'ordenació territorial la solució Nord que la solució Sud.

Informació pública

Aleshores, el pas següent que s'ha donat, després d'aquesta decisió, fou l'encàrrec de preparar el document per treure'l a informació pública amb un canvi substancial en el costat de Girona, perquè ja que hem adoptat la solució Sud, ja que mentre el MOPU ha aprovat el traçat definitiu de la variant de la N-II per Girona, és absurd que aquest itinerari que fem ara vagi a parar per damunt de l'enllaç d'on surt la variant de la N-II per Girona i, per això, en lloc de pujar fins Aiguaviva passarà per sota de l'aeroport lligant la N-II i l'autopista en l'enllaç de l'aeroport i amb això, rebaixàvem el pressupost inicialment estudiat i rebaixàvem també la longitud de l'estudi comparatiu.

També se'ns va dir que, ja que feiem aquesta modificació en el costat Girona, perquè no la feiem en el costat Vic; vertaderament aquesta modificació del costat Vic, passant pel Sud de Vic, era beneficiosa per la solució Sud, en el sentit d'economitzar quilòmetres i economitzar pressupost. Però en canvi aquí sí que topàvem en que un dels grans avantatges de millorar la connectivitat es perdia al deixar despenjades totes les carreteres que surten de Vic cap al Nord (Manlleu, Torelló, etc.), o sigui que això ho vem considerar i vem creure convenient no modificar-ho.

Impacte

Bé, amb aquesta situació tenim ja els documents a punt, per a la informació pública de tot el que hi ha. Però entretant, ha sortit el Decret sobre impacte que ens obliga a fer un estudi d'impacte ecològic, impacte paisatgístic, impacte humà, etc. Ja s'està redactant en aquest moment i a més, comportarà les mesures que s'han d'incloure en els projectes constructius per disminuir aquells impactes. Això, reglamentàriament, obligava a fer una altra informació pública i, per això hem diferit la informació pública de l'avantprojecte de traçat per simultanejar ambdós tràmits.

Programa

El calendari ara programat ens permet preveure l'iniciació d'un o dos trams de l'eix per a finals del present exercici.

Algú ha dit, no fa molt, que l'Eix Transversal no es farà mai. Jo he de dir que no es faria mai si es volgués enfocar d'una sola vegada i potser el fet de que no s'hagi fet fins ara és perquè, sempre que es parlava de l'Eix Transversal, es parlava d'una enorme actuació que costava 15 mil milions a invertir de cop, i aquest seria el gran inconvenient que tindria la solució Nord ja que, fora del tram inicial i del tram final, tindríem un tram intermedi que, o es fa tot o no serveix de res, i que costaria de l'ordre de 12 mil milions de pessetes; i difícilment amb les disponibilitats econòmiques que compta la Direcció de Carreteres, es podria enfocar en menys de 6 ó 7 anys la construcció d'un tram com aquest; o sigui, que un dels motius què em fa ser garant de que ara sí que es farà és que es pot fer per fases i, per tant, es pot iniciar enguany un tram, que pot ser el Vic-Sant Julià o Santa Coloma-Vilobí, que no costarà més de 1.300 o 1.400 milions de pessetes i que, per tant, entra dins de les possibilitats econòmiques de la Direcció. Els trams successius entre Vic-Girona poden anar-se fent anualment i l'últim pot licitar-se a l'any 96-97, mitjançant

una programació que es tindrà que anar fent d'acord amb les disponibilitats econòmiques anuals.

Consideració final

Vull insistir en la importància d'aquesta informació pública que ara farem perquè el coneixement públic de tots aquests estudis és important: repeteixo que encara que nosaltres hem pres aquesta decisió prèvia sobre la solució Sud, no és impossible tornar a la solució Nord; però que per fer-ho caldria que se'ns rebatessin els arguments que figuren a la documentació que sortirà públicament o que se n'aportessin de nous i, dins la pròpia solució Sud, també hi ha una obertura total de possibles variants i alternatives. Volem que aquesta exposició pública sigui el més àmplia possible, que concurreixi tothom, que tothom exposi el que cregui necessari i, sobretot, que participin els ajuntaments, ja que ells són receptors de l'interès de cada població, però òbviament els Ajuntaments no seran els que decidiran sobre una solució o sobre una altra, ni seran els que decidiran sobre un traçat concret o un altre dins de les alternatives que puguin haver-hi, sinó que serà la Direcció General en primera instància i el Conseller i el Consell Executiu els que prendran la decisió final. Insisteixo en que cal que a aquesta informació hi participin no solament els perjudicats, que és l'habitual, el corrent, el lògic, sinó que també hi concurreixin els que estan d'acord amb la solució que proposem nosaltres, ja que, en cas contrari, sembla que en una informació pública tothom està en contra de les solucions presentades, ja que el que està d'acord no diu res i el que està en contra protesta, i poden haver-hi 200 escrits d'oposició, però potser n'hi haurien hagut 5.000 a favor.

Bé, jo no tinc res més a dir, suposo que ara tenim temps per enraonar, i per això us deixo la paraula a vosaltres.

Aclariments en ocasió del debat

1. Ni la decisió de triar la solució Sud per l'itinerari Vic-Girona és política, ni es cert que fa 1 o 14 anys, com s'ha dit, no se'n parlava. L'estudi del 75, del MO-PU i Diputacions, precisament recomana aquest itinerari per Sant Hilari.

— Estic d'acord amb el perill de la maximalització de les inversions. Això ho hem tingut en compte en el Pla de C^{es}, fet amb col·laboració amb la D^o G^{al} de Política Territorial.

— Hem hagut d'acceptar una política de construcció d'autopistes en règim de peatge perquè, donada la manca de disponibilitats econòmiques suficients, és preferible fer-les així que deixar sense fer-les tot essent indispensables.

— Cal recordar que l'urbanista Dioxiadis ja va reconèixer l'importància de l'Eix Transversal per evitar la macrocefàlia de Barcelona.

— Malauradament el problema urgent de cada dia, per exemple els clots de la C^a de Vic a Olot, impossibiliten a la D^o G^{al} de Carreteres a actuar més pensant en la ordenació del territori, ja que ens hem de preocupar primordialment a donar un bon servei de les carreteres ja existents: evidentment, això no vol dir que no planifiquem i que no ens preocupa la planificació.

— No estic d'acord en què es digui que el que s'ha fet en la C^a del Congost (N-152) és «un desastre»: les característiques que se li han donat són les del Pla de Carreteres i s'han aplicat així per raons tècniques, econòmiques i ecològiques. L'única crítica acceptable al respecte podria ésser la de que s'ha fet amb excessiva lentitud, però això és degut a la poca disponibilitat pressupostària. Malauradament l'Estat espanyol gasta molts diners en autovies en llocs on fan poca falta i dosifica massa el finançament autonòmic.

— Cal insistir en la gran millora que pels usuaris de la C^a N-152 ha representat les obres que s'han fet fins a Centelles.

— No es poden millorar actuacions en carreteres del Ripollès amb Fondos Feder, perquè tenen un percentatge fixat en la 3^a part del fons de Compensació i per tant són limitats.

2. Sobre les consideracions ecològiques per a la tria de millor solució, insistim en que comptem amb 2 estudis a favor de la solució Sud i que demanarem major informació al respecte a la D^o G^{al} de Medi Ambient, a part de seguir després els tràmits reglamentaris d'estudi i avaluació d'impacte de la solució projectada.

— *Les característiques que, com hem explicat, tindrà l'Eix Transversal son exactament les que li assignà el Pla de Carreteres, és a dir les que corresponen al que la nova llei defineix com a Via Ràpida. La construcció d'una autopista o autopista de 4 roderes, sobre incomplir les previsions del Pla, colapsaria les actuacions viàries a la resta de Catalunya on en 4 ó 5 anys no s'hi podria fer res per problemes econòmics i, a més, desvirtuaria la possibilitat futura de la C^a Vic-Olot, tan defensada aquí al llarg d'aquest acte.*

— *Els tècnics han de fer els informes i els polítics han de prendre les decisions a la vista d'aquells informes.*

— *Cal treure la sacralització de la paraula Eix. Parlem d'una C^a de Vic a Girona i d'una altra de Vic a Olot i deixem-nos de prioritzar-les per ésser o no un Eix teòric.*

— *Lògicament seria bo haver tingut primer el Pla General d'Ordenació Territorial abans que redactar el Pla de Carreteres, però més val això que no haver seguit amb els braços creuats sense fer res, com va succeir en els anys anteriors als traspassos a la Generalitat.*

— *El Pla de Carreteres defineix la xarxa bàsica com a trama d'itineraris principals però també anuncia com s'ha de fer la planificació de les demés xarxes.*

— *Està provat que ni la D^o Gal de Carreteres ni el Consell Executiu està fent una política de tallar cintes inaugurals, encara que la recent afirmació en aquest sentit hagi provocat aplaudiments vergonyosament amagats entre el públic aquí present.*

— *El debat d'avui sobre Ordenació del Territori calia haver-lo fet quan es va tramitar el Pla de Carreteres, no ara.*

— *El tema de la meua exposició, com indica el programa, era referent a Vic-Girona, per tant no és lògic que el Sr. Giralt es queixi de que no hagi parlat de la resta de l'Eix des de Lleida fins a Vic per Manresa.*

— *La meua mentalització és la d'enginyer que realitza obres amb la mentalitat exclusivament planificadora dels urbanistes purs.*

— *No crec que els únics informes tècnics vàlids sobre carreteres siguin els emesos per la Universitat menyspreant els que redacten els tècnics de la Generalitat*

— *He proposat suprimir el concepte «Eix» en les definicions generals d'itineraris, no solament en el Transversal. Cal desmitificar la paraula Eix, no l'itinerari en sí, ni la pròpia carretera així definida.*

— *No és acceptable dir que a la Generalitat no tenim model d'Ordenació de Carreteres, quan és obvi que des de 1985 tenim un Pla de Carreteres que cap especialista ha criticat i que totes les Autonomies i el propi MOPU han reconegut que era un Pla model.*

— *Jo no he parlat com a polític ja que si ho fes hauria meditat més les paraules a emprar. El tema Eix o itinerari és un tema de pura semàntica i lamentaria que demà es digués que el director general de carreteres ha «enterrat l'Eix Transversal» perquè no ho he dit. Simplement, i ho repeteixo, he desmitificat la paraula i prou. Quan un automobilista circula per una C^a li es igual que l'haguem qualificat d'eix o de carretera, el que vol és circular-hi adequadament.*

— *No ens hem inventat ara el concepte de «via ràpida», les seves característiques són les que es van definir a l'efecte al redactar el Pla de Carreteres.*

— *No vull donar la culpa a ningú del per què no podem fer més inversions en xarxa viària, però la realitat és que els pressupostos que tinc són limitats i amb ells es fa el que es pot. Per això puc parlar d'intencions d'actuació, de voluntats de programació, però l'acompliment dels programes depèn de les disponibilitats econòmiques futures, que ara mateix és impossible assegurar.*

— *No es pot dir que els polítics de la Generalitat han enganyat a l'opinió en relació a l'Eix Transversal: Cal repassar el Pla de Carreteres per comprovar que ens mantenim en els mateixos criteris inicials.*

— *No es correcte polititzar el debat parlant de partits polítics, i esmentar el perquè van votar o votaran a un determinat candidat presidencial. Demano al moderador que talli aquestes manifestacions i lamento que la persona que, segons el programa, havia de fer de moderador hagi sigut qui ha parlat precisament de votacions i d'eleccions.*

— *Cal definir les xarxes comarcals i locals i per fer-ho hem demanat la col·laboració de les Diputacions. Estic d'acord, i en les nostres actuacions ho hem demostrat, que simultàniament amb les carreteres de xarxa bàsica, cal actuar també en la resta de xarxes.*

—*Els plànols aprovats de l'Eix seran els que sortiran a informació pública; els dibuixos, croquis o traçats que anteriorment, s'hagin pogut veure i que no coincideixen amb aquests, no tenen cap valor real.*

— *Els estudis d'impacte són molt amplis i abarquen no sols la fauna i la vegetació sinó també el paisatge, els condicionants socioeconòmics, la problemàtica urbanística, etc.*

—*Tornem a insistir en que el concepte Eix és pura semàntica i que aquest debat sembla més de filologia que d'ordenació del territori. A Catalunya hi ha itineraris bàsics com la C^a N-152, que es fonamental en la xarxa viària, i mai ningú l'ha denominat com a Eix. A Europa hom parla de rutes i itineraris, ningú d'Eixos.*