

L'EIX TRANSVERSAL DE CATALUNYA



SOCIETAT CATALANA D'ORDENACIÓ TERRITORIAL

INSTITUT D'ESTUDIS CATALANS

L'EIX TRANSVERSAL DE CATALUNYA



SOCIETAT CATALANA D'ORDENACIÓ TERRITORIAL

INSTITUT D'ESTUDIS CATALANS

Fotocomposició i impressió: El Tinter, Stat. Coop., c/ La Plana, 8-10. 08032-Barcelona
Dipòsit Legal: B-22.862-1990
ISBN: 84-7283-154-X



SOCIETAT CATALANA
D'ORDENACIÓ
DEL TERRITORI



FILIAL DE L'INSTITUT D'ESTUDIS CATALANS

EIX TRANSVERSAL ALTERNATIVES I ORDENACIÓ TERRITORIAL

Dissabte, 11 de novembre de 1989
Ajuntament de Vic. Sala de La Columna

MATÍ

- 10.15 *Obertura:*
Pere Girbau i Bover, *Alcalde de Vic*
Presentació:
Tomàs Pou i Viver, *President de la Societat Catalana d'Ordenació del Territori*
- 10.30 **Manuel Herce i Vallejo**,
Enginyer de Camins, Canals i Ports
«Estudis i propostes sobre l'Eix Transversal»
- Ramón Fortet i Bruc**, *Arquitecte*
«Olot davant l'Eix Transversal»
- Miguel Domingo i Clota**, *Arquitecte*
«Eix Transversal i Territori»
- Debat

TARDA

- 4.15 **Jaume Amat i Curto**,
Director General de Carreteres del Departament de Política Territorial i Obres Públiques
«Justificació de l'alternativa entre Vic i Girona»
- Debat

Moderador

Eugení Giral i Quintana, *Economista*

Índex

GIRBAU I BOVER, Pere:	
Obertura	7
POU I VIVER Tomàs:	
Presentació	11
Nota sobre el debat	15
FORTET I BRU, Ramon:	
Olot davant l'Eix Transversal (Eix Central versus Eix Transversal	17
DOMINGO I CLOTA, Miquel:	
Eix Transversal i territori	31
HERCE VALLEJO, Manuel:	
Estudis i propostes sobre l'Eix Transversal	43
AMAT I CURTO, Jaume:	
Justificació de l'alternativa entre Vic i Girona	49

This One



X1WF-AYP-ODXT

OBERTURA

Pere Girbau i Bover
Alcalde de Vic

Voldria, des de la meua visió com Alcalde de Vic, reflexionar; reflexionar en veu alta, sobre què necessita Vic; sobre quin ha de ser o quin crec que ha de ser el futur de Vic; quina ha de ser la interrelació entre el fet de la ciutat de Vic, les comunicacions i la seva contribució territorial al reequilibri de Catalunya.

Hem definit Vic, moltes vegades, com a ciutat de serveis; però no és solament això, perquè Vic i, sobretot Osona, és una comarca equilibrada amb un component industrial important; un component industrial molt diversificat i equilibrat, que ha resistit èpoques difícils de crisi sense massa problemes greus; està equilibrat, al mateix temps, per un component ramader molt important (la Comarca d'Osona és la más important en cens vaquí; també és molt important pel que fa referència a la ramaderia del porc); d'aquesta característica se'n deriva també, no solament un treball molt important per la millora de les races i de l'alimentació animal, sinó el fet que s'hagin establert unes indústries agro-alimentàries de transformació, bàsicament de la carn, les quals poden tenir una gran incidència de cara a l'alimentació dels grans centres de consum (com poden ser Barcelona i, també, de cara a la venda de carn el Mercat Comú).

A part dels aspectes considerats, Vic té una creixent activitat universitària; disposa d'una infraestructura universitària amb cinc escoles en funcionament i amb una decidida voluntat de tenir-ne més. Al mateix temps, és un centre de permanents activitats culturals; és un centre de mercats de reconegut prestigi. En definitiva, és un nucli viu que necessita intercomunicar-se amb facilitat i eficàcia i per això és tan bàsic la disponibilitat de grans línies, com poden ser l'Eix Transversal; com és la línia del ferrocarril i, en general, tota la xarxa de comunicacions.

Quina és la dependència econòmica?; en quins centres bàsics nosaltres tenim la interdependència econòmica, cultural, comercial o universitària? Vic depèn en gran mesura de Barcelona i ha d'estar ben comunicada amb Barcelona; això és una necessitat fonamental i necessitem la comunica

ció amb Barcelona, no solament per carretera (s'està veient que la N-152 que nosaltres estem reclamant amb insistència per tal que s'acabi, se'ns està col·lapsant a l'arribar a Sant Andreu); això és un problema greu i ens fa pensar en la necessitat de potenciar cada vegada més el tren, com a sistema més racional i més ràpid per la nostra comunicació amb Barcelona.

Si passem del tema de comunicació de persones al tema de transport de mercaderies, diríem que Vic necessita una comunicació molt important amb Barcelona i precisa d'un Centre de "Containers" per poder traslladar els contenidors directament des de Vic al port de Barcelona o a altres llocs. Això em fa considerar també la necessitat d'una doble via del ferrocarril; de la potenciació de la nostra línia ferroviària, perquè puguem comunicar tant el transport de bestiar com el transport dels productes alimentaris del bestiar —pinsos, soja, etc., mercaderies provinents del port—; aquesta necessitat és evident per Vic i això forma part de les nostres millores en les comunicacions.

Voldria també referir-me a un fet nou; un fet de capital importància, com és la desaparició de fronteres a partir del 1993. El fet que el mercat europeu deixi de ser mercat d'exportació per ser un mercat purament intern, fa que les relacions comercials i econòmiques perdin relativament valor de cara a Espanya, per ser més vives, per ser molt més importants sobretot amb França i amb Europa en general.

El fet també del què s'està produint en aquests moments als països socialistes, fa que aquests s'obrin d'una manera molt més interessant a les nostres economies; perquè pensem cada vegada més en el Nord i cada vegada menys en l'Oest. Això és un fet important, si tenim en compte la realitat actual (en aquests moments Catalunya exporta més en valor econòmic a França que a tota Amèrica, des del Canadà fins a l'Argentina) i això és un fet real en aquests moments; la importància del mercat francès, per la situació que té la Comarca d'Osona, és tan notable que nosaltres no podem deixar d'estar comunicats d'una manera eficaç i ràpida amb França i com a conseqüència, i a través de França, amb el Mercat Comú i amb els països de l'Est.

Voldria fer també una referència als trens de gran velocitat, del TGV, perquè crec que ha de ser l'eix bàsic al costat de les autopistes; ha de ser l'eix fonamental de comunicacions on Vic ha de prendre el TGV; el TGV és un tren que teòricament té parades cada 200 quilòmetres, la qual cosa fa pensar que habitualment els trens pararan a Barcelona i pararan a Per-

pinyà. No sé si hi haurà un tren que pari a Girona; és possible que sí, però de manera habitual el més lògic és que les dues estacions on s'hagi de prendre el TGV siguin Barcelona i Perpinyà. Per a nosaltres, continuo dient, és molt important la comunicació amb Barcelona; i és molt important la comunicació amb Perpinyà per dues raons: Perpinyà tindrà l'estació de parada del TGV; per altra banda té l'aeroport que no està gens congestionat, la qual cosa permet molta aplicació (en aquests moments ja hi ha 5 o 6 vols diaris a París) i potser, si realment funciona una comunicació amb Perpinyà, per a nosaltres pot ser tan important l'aeroport de Perpinyà com l'aeroport de Girona; l'aeroport de Girona pot ser d'ús massiu i puntual durant el període estival de cara al turisme de la Costa Brava.

Però crec que no podem oblidar l'aeroport de Perpinyà; perquè Perpinyà s'està transformant en un gran centre de distribució de mercaderies per França i en aquest aspecte la connexió ràpida amb Perpinyà, és molt important. És important també, com és lògic, la connexió amb Tolouse, perquè forma part de l'eix bàsic Barcelona-París; és l'eix més directe si bé crec que per la nostra comarca potser més important que Toulouse, pot ser l'eix de Perpinyà que ens comunica amb Montpeller i Lió i en conseqüència amb Suïssa i Alemanya. Aquestes són, diguem-ne, les meves reflexions; voldria només acabar dient que d'aquí a deu anys podem trobar-nos davant dos panorames certament contrastats: un, en el que el creixement econòmic hagi estat sostingut, s'hagi mantingut semblant al moment present; però hi pot haver-hi un altre panorama, que molts preveuen i que potser no està prou contemplat, que és el d'una propera crisi energètica. Aquest fet pot produir-se lògicament i llavors hem de pensar que tant el trasllat de persones com el transport de mercaderies, s'ha de fer per mitjans estalviadors d'energia.

Atesa doncs aquesta possible circumstància, retorno a la idea de la qual n'he estat sempre partidari, com és la utilització del tren. En aquest moment en què es pensa en carreteres, invito també a què es pensi en el ferrocarril. Per la nostra ciutat són molt importants aquestes interrelacions; perquè Vic sigui un lloc de creixement ordenat dintre una Catalunya en expansió; dintre una Catalunya equilibrada.

Moltes gràcies a tots vostès.

PRESENTACIÓ

Tomàs Pou i Viver
*President de la Societat Catalana
d'Ordenació del Territori*

Agraïixo les paraules del Sr. Alcalde introduint aquest acte que avui fem aquí, a Vic, sobre l'Eix Transversal i l'Ordenació territorial. Com ell ha explicat, aquesta qüestió té implicacions de molts ordres en el desenvolupament de la col·lectivitat.

Aquest tema, del qual avui parlarem, sembla relativament senzill, però a Catalunya ha tingut un debat que s'ha perllongat durant molts anys. El tema sembla simple perquè és decidir per on ha de passar una carretera que comuniqui Catalunya de Llevant a Ponent, de l'Est a l'Oest, de Lleida fins a Figueres i òbviament travessant la depressió central. Es una qüestió que es debat fa molts anys. Hi han estudis que ho expliquen i jo només esquemàticament m'hi referiré.

S'inicia el primer disseny de l'Eix Transversal amb un Projecte de la Junta de Comerç de Catalunya de l'any 1816, però aquest Projecte no va arribar a ser realitat perquè el Ministre que llavors cuidava de les carreteres, el Secretari d'Estat Sr. Pizarro, va dir que hi havia coses més importants al país i que no es podien perdre diners amb això "de los caminos y otras zarandajas semejantes". Es manté el mateix Projecte a través d'una Comissió de la Junta de Carreteres de Catalunya, que hi va treballar als anys 1848 fins a 1868, però sembla que va incidir notòriament en la intenció de contenir qüestions de guerres carlistes. El ferrocarril va néixer al país i la Mancomunitat no va adoptar cap postura concreta. El Pla de Camins de la Generalitat del 1935, que era una xarxa que cobria tot Catalunya, va dibuixar dos itineraris per l'Eix Transversal, que tots dos es trobaven a Vic, per continuar després un cap a Olot i l'altre cap a Girona; i aquests itineraris sembla que inclús es van començar a construir, però la Guerra Civil del 1936-1939 en va paralitzar les obres. Durant el franquisme es va publicar un Pla Regional de Carreteres de Catalunya que sembla que va refondre aquells dos itineraris i, més o menys, va Servir per dissenyar l'actual Carretera comarcal 141; i també es van començar les obres, però tampoc es van acabar. Van venir els Planes de Desarrollo, un d'ells, el quart, en el seu Annex sobre Estructures i Serveis urbans, va tornar a

pronunciar-se per un disseny de l'Eix Transversal. Després les diputacions catalanes prenen la iniciativa i creen una Comissió mixta de les quatre diputacions i el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, la qual a l'any 1975 va presentar el voluminós Projecte, titulat "El Eje Transversal de Cataluña, tramo Lérida-Gerona", que tampoc es va mai executar. Van succeir debats i van intervenir-hi molts ajuntaments, essent especialment conflictiu la part de l'Eix de Vic, Olot i Figueres. I en aquells moments l'Ajuntament d'Olot va encarregar un estudi, que sembla que té un nivell científic notori i del qual espero que avui se'ns en parlarà, defensant l'opció que passa aprop d'Olot.

I aquí a Vic, l'11 de juny de 1976, es va celebrar un Acte del 8è Àmbit del Congrés de Cultura Catalana, l'Àmbit d'Ordenació del territori, que es va dedicar al tema de l'Eix Transversal i es va presentar aquell estudi que abans he indicat, que hauria encarregat l'Ajuntament d'Olot i també altres ponències. Paral·lelament en el país es van pronunciar ajuntaments i altres entitats. Però el debat, que semblava vigent i que en la premsa va tenir un ressò notori, va aviat esmoreir per l'anunci de la construcció d'un altre eix, "L'Eix Pirinenc". A l'any 1976 el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo va firmar amb les quatre diputacions catalanes un conveni per construir l'Eix Transversal, però l'Eix Transversal, com tots sabeu, avui encara no existeix. Però això ja és història recent.

En tot aquest llarg debat hi han hagut aportacions científiques importants: estudis de l'economista Sr. Josep M^a. Carreres, del geògraf Lluís Cassasas, de la Cambra de Comerç de Manresa, de l'Enginer de Camins Sr. Manuel Herce, de l'arquitecte Sr. Joan Antoni Solans. I un estudi molt recent del geògraf Jaume Font i Garulera, publicat a l'últim número de la revista "Treballs" de la Societat Catalana de Geografia, que és un altre filial — com nosaltres— de l'Institut d'Estudis Catalans, que tracta de les incidències històriques de l'Eix Transversal i el qual he seguit en aquesta breu exposició.

Per què avui estem a Vic per parlar novament de l'Eix Transversal? Per un fet molt simple, que crec que obliga a la meditació: l'Eix Transversal, tants anys parlat, tants anys debatut, tantes vegades dibuixat i tants anys reivindicat no s'ha fet. En canvi a Catalunya s'han fet autopistes de peatge, s'han fet autovies, s'han fet túnels, no fa gaire es va inaugurar l'autopista de Manresa-Terrassa i ara s'està fent l'autopista del Garraf. Per què passa això? Espero que avui se'ns aclareixi. Tothom suposo sap que el Consell Executiu de la Generalitat va aprovar, el 17 de juliol de 1989, encarregar un traçat definitiu per l'Eix Transversal i, segons s'ha divulgat, amb

inclinació per un dels traçats que eren conflictius. Espero que avui també se'ns expliquin els motius d'aquesta decisió.

La nostra Societat Catalana d'Ordenació del Territori, que és una de les filials de l'Institut d'Estudis Catalans i que va néixer agrupant la gent que havíem treballat en el 8è àmbit del Congrés de Cultura Catalana, ens convoca avui a tots nosaltres a parlar d'aquest tema. Es podria pensar que és tard per aquest debat, i certament nosaltres volíem haver-lo convocat abans de l'estiu i els d'Olot en són testimonis, però convoquem encara avui el debat perquè considerem que res és definitiu i que tot es pot modificar. I que, per tant, el debat és esclaridor. Considerem que és una qüestió molt important per Catalunya, tant pel fet de que durant tants anys se n'hagi parlat (un segle i mig) amb dibuixos concrets i amb dissenys concrets, com per les implicacions territorials d'aquesta via, com perquè és una ocasió perquè la Generalitat expliqui perquè s'ha pronunciat per un dels itineraris que estan entre les opcions en discussió.

Hem triat la ciutat de Vic per la seva notòria transcendència en la xarxa de ciutats catalanes; perquè sembla que l'Eix Transversal passarà per Vic, sigui quina sigui l'opció definitiva del seu disseny; i perquè hom a vegades és sentimental. En aquesta ciutat, en aquelles instal·lacions del Tennis, a l'any 1976, alguns ens en recordem, vam celebrar un acte del 8è Àmbit —com abans he indicat— del Congrés de Cultura Catalana sobre l'Eix Transversal i aquest 8è Àmbit va provocar després el naixement de la nostra Societat.

No em resta sinó, com a President de la Societat i en nom de la seva Junta, presentar els Ponents: El Sr. Manuel Herce Vallejo, Enginyer de Camins, Canals i Ports, ha sigut responsable durant molts anys d'infraestructures a la Corporació Metropolitana i ha publicat estudis sobre aquest tema; ens parlarà de "Estudis i Propostes sobre l'Eix Transversal" és a dir, de la situació actual d'aquesta temàtica. El Sr. Ramon Fortet i Bru és arquitecte i va ser-ho de l'Ajuntament d'Olot durant el temps d'aquell debat, del qual abans he parlat; parlarà del tema «Olot davant l'Eix Transversal» El Sr. Miguel Domingo Clota, és arquitecte i Professor d'Urbanisme de l'Escola Superior d'Arquitectura de Barcelona i va ser durant molts anys Cap de Serveis de Documentació de la Direcció General d'Urbanisme del Departament de Política Territorial; ens parlarà del tema, més global, de "l'Eix Transversal i el Territori". Finalment, a la tarda el Sr. Jaume Amat i Curtó, que molts de vostès coneixen sobradament, que és Director General de Carreteres del Departament de Política Territorial i Obres Públiques i que va ser durant molts anys responsable de les carreteres a la

Diputació de Barcelona, ens parlarà de la justificació o els motius de l'alternativa entre Vic i Girona, que sembla que és la base de l'acord que ha pres el Consell Executiu.

Res més, sinó passar la paraula directament al Sr. Ramon Fortet i Bru, arquitecte.

NOTA SOBRE EL DEBAT

—Les intervencions del matí i la tarda van ser seguides d'un debat públic en el que van intervenir nombroses persones, especialment presidents de Consells Comarcals, alcaldes, regidors representants d'ajuntaments, representants d'entitats públiques i privades i moltes altres a títol individual. El debat va ser intens, molt participatiu i en alguns moments fins i tot acalorat. Però sempre va ser enriquidor i va contribuir a que les intervencions dels Ponents fossin adequadament matisades.

—Haguéssim volgut poder publicar textualment totes les intervencions i les seves respostes pels Ponents. Però la seva notòria llargada, que va superar amb molt escreix el de les respectives ponències i el que en algunes ocasions es desviés sobre temes aliens al debat, el que obligava a una tria difícil, ens han aconsellat que, en substitució de la publicació íntegra dels debats, els ponents hagin afegit, després de la seva respectiva comunicació, uns aclariments suggerits pel contingut de les intervencions en el debat, els quals es publiquen a continuació de cada respectiva ponència.

—Agraïm a tothom les seves valuoses intervencions, l'interès despertat pel tema de l'Eix Transversal i l'acolliment que va tenir aquest acte celebrat a la ciutat de Vic.

OLOT DAVANT L'EIX TRANSVERSAL (EIX CENTRAL VERSUS EIX TRANSVERSAL)

Ramon Fortet i Bru
Arquitecte

Introducció

El gener de l'any passat "El 9 Nou" informava que parlamentaris gironins s'havien adreçat al Parlament de Catalunya demanant que s'estudiés la possibilitat que l'Eix Transversal passés per Olot. La publicació es feia ressò d'algunes reaccions a la comarca d'Osona, i deia així:

"La proposta, si es prengués en consideració, suposaria que per fer el trajecte Vic-Girona s'hagués de donar molta volta. Pels polítics osonencs consultats per aquesta redacció, la proposta és comprensible des del punt de vista dels garrotxins, però és inadmissible des del punt de vista de l'interès general del país, precisament perquè la principal finalitat de l'Eix Transversal és comunicar al país de la costa a l'interior en el mínim de temps possible, buscant el benefici general més que el benefici d'una comarca determinada. El pas per Olot no perjudicaria només als osonencs, sinó també als bagencs i en general tots els catalans, que podran creuar Catalunya transversalment en molt menys temps que actualment quan l'Eix estigui enllestit.

El pas d'aquest Eix per Olot només beneficiaria a la Garrotxa, una comarca tradicionalment mal comunicada, que queda una mica lluny dels dos possibles traçats que estudia actualment la Generalitat; el tram a Vic-Girona un dels quals transcorre paral·lelament als pantans i l'altre passa per St. Hilari Sacalm".

Crec que aquestes afirmacions són conseqüència d'una certa desinformació en relació a l'enquadrament general de l'Eix Transversal, i per això m'agradaria destacar avui, precisament aquí a Vic, la sintonia que existeix entre l'opció olotina i l'interès general del país.

A diferència de les altres opcions (la Sud, per St. Hilari, la intermèdia o pels pantans), la solució Nord, per Olot, és l'única que reuneix simultàniament dues condicions bàsiques perquè aquella sintonia es produeixi:

1. S'insereix en el marc d'una política de reequilibri territorial de Catalunya perquè fa possible la creació d'un nou eix o corredor de dinàmica urbana i industrial, sostinguda a tot el llarg del seu recorregut. I això per raó de:
 - La situació geogràfica d'Olot en el context físic de Catalunya.
 - El caràcter de l'economia olotina i en general de la Garrotxa, que és eminentment industrial.
 - El pes demogràfic actual i potencial de les poblacions enfilades per la nova via de comunicació.
2. Ofereix evidents avantatges sobre les altres opcions en termes d'accessibilitat global, flux de trànsit i traçat dins del marc de la racionalització de les inversions en les obres públiques i estalvi de l'impacte paisagístic de les infraestructures sobre el territori.

Reequilibri territorial i corredors de dinàmica urbana

La lògica de la formació dels corredors d'urbanització a Catalunya ha vingut determinada tant per les característiques topogràfiques dels terrenys com per la facilitat o resistència que ofereix el territori a les necessitats de mobilitat i de transport de persones, béns o informació.

Fent una breu anàlisi de la geografia de Catalunya i de la localització de la seva població, s'observa una correspondència entre l'estructura de les planes i valls que presenta el territori, la xarxa de les infraestructures viàries i la localització de les poblacions més importants.

Fins avui, aquesta correspondència és exacta entre aquelles planes o corredors naturals que han ofert menor resistència a la mobilitat, malgrat que des de fa dècades es disposa dels mitjans tècnics per a fer front a obres viàries que presentin més alt grau de dificultat de construcció.

Observant el territori d'Est a Oest, es distingeix un primer corredor, el *Costaner* o *Litoral*, des de Blanes fins a Tarragona que es correspon amb la Depressió Litoral Catalana; és a dir, les terres planes i baixes compreses entre el mar i la Serralada Litoral (Gavarres, Montnegre, Collserola, Garraf). Les primeres grans infraestructures de transport que van començar a vertebrar la Catalunya contemporània foren construïdes sobre aquest corredor: la línia del ferrocarril Barcelona-Mataró, l'acondicionament de la N-II, l'autopista A-19. I és també sobre aquest corredor on s'assenta la major part de la població i activitat del país.

A causa de l'alta densitat de població i activitat, les infraestructures en aquest corredor només poden satisfer les necessitats internes de mobilitat i comunicació, així com les de relació amb la resta del territori. Ja quasi no recullen el trànsit de pas. A més, les possibilitats de construcció de noves infraestructures de carreteres és quasi impossible una vegada construïda l'autovia de Mataró a Palafolls, l'autopista de Sitges i l'amplicació a sis carrils de l'A-19, perquè ho dificulta l'estretor de plana i l'ocupació del territori per la urbanització.

Paral·lel al primer corredor, just al darrera de la Serralada Litoral Catalana, el relleu del territori forma un altre corredor natural: el *Prelitoral*, que s'extén des de Girona fins el Penedès, passant per la Selva i el Vallès. La mobilitat longitudinal sobre aquest corredor és assegurada per una redundant xarxa de comunicacions: la Ctra. de Vilafranca, la N-II per l'interior, l'Autopista A-7, les línies de tren de Tarragona i França per l'interior; i properament pel T.G.V. La densitat de les vies de comunicació han convertit aquest corredor amb una veritable "Gran Via de Catalunya", per on hi basculen actualment tant els trajectes de mitja i llarga distància com els de pas. L'elevada accessibilitat de les comarques compreses dins aquest corredor les ha convertides en les més dinàmiques del país, tot i aprofitant-se de les activitats industrials i terciàries expulsades del corredor litoral. Procés que s'accentuarà amb l'obertura de noves comunicacions transversals, com els túnels del Tibidabo o l'autopista Mataró-Granollers.

No trobem cap més altre corredor natural que travessi longitudinalment Catalunya fins arribar al configurat per les Valls del Segre i del Tet, és a dir, el corredor Lleida-Seu d'Urgell-Puigcerdà-Perpinyà; però aquí l'altitud, l'estretor de les Valls i, per tant, la reduïda extensió de zones topogràfiques aptes per a l'assentament de l'activitat urbana han rebutjat el procés d'urbanització. És no obstant l'únic gran pas natural que travessa els Pirineus i comunica directament les terres de Ponent i, les de l'interior de la Península amb la Catalunya Nord i la major part d'Europa, constituint una gran "by-pass" perifèric que estalvia un centenar de quilòmetres en el recorregut Lleida-Perpinyà en relació a les autopistes A-2 i A-7.

L'existència d'una mateixa llengua i una mateixa cultura a tot el llarg d'aquests corredors, àdhuc més enllà de la frontera, posa de manifest el rol decisiu que històricament han jugat com a canals de comunicació i eixos de localització de la població i de les activitats econòmiques sobre el territori. Per la seva disposició paral·lela, abraçant la major part de la superfície de Catalunya han propiciat durant segles un assentament equilibrat de la població.

El corredor central

Si bé entre la depressió o Corredor Prelitoral i el Segre-Tet el territori de Catalunya no presenta cap més gran corredor natural, sí presenta en canvi extenses planes o conques situades a ponent de la Serralada Prelitoral Catalana (Montseny-St. Llorenç del Munt-Serra d'Alba-S. de Prades): el Pla d'Olot, La Plana de Vic, el Bages, L'Anoia, la Conca de Barberà, amb poblacions importants que capitalitzen l'activitat: Olot, Vic, Manresa, Igualada o Montblanc, l'existència de les quals s'explica històricament més en funció de les relacions amb l'explotació dels recursos energètics o agrícoles propis del mateix territori on s'emplacen que no pas per la seva situació en relació als transports i les comunicacions.

L'altra característica comuna d'aquestes comarques és la unidireccionalitat en llurs relacions amb l'exterior, que s'efectuen sempre a través de les comarques veïnes situades als corredors Litoral i/o Prelitoral amb les quals estan millor comunicades. Són comarques obertes cap a un sol costat, i pràcticament incomunicades entre elles mateixes a causa de la resistència diferencial que ofereix l'orografia en els altres límits comarcals. Olot penja de Girona; com Vic, Manresa o Igualada ho fan de Barcelona; i Montblanc de Tarragona, a través de les petites valls dels rius, de les quals aquelles ciutats n'ocupen la conca alta. Relació de dependència que es veurà accentuada encara més si s'executen les previsions del Pla de Carreteres, que preveu la millora i duplicació de vies amb autopistes i autovies fins els centres d'on pengen, situats sobre els dos corredors més dinàmics.

No obstant, l'aptitud del territori per a l'assentament urbà, com històricament s'ha demostrat, la tradició industrial, el considerable pes demogràfic i la posició central d'aquestes comarques constitueixen un potencial de recursos humans, econòmics i naturals indefugible en qualsevol política de reequilibri territorial.

La nostra proposta consisteix precisament en sumar aquests potencials, obrint una nova via de comunicació que uneixi successivament cadascuna d'aquestes comarques, des de l'Alt Empordà fins a la Conca de Barberà, i trenqui l'actual unidireccionalitat de les actuals relacions viàries, tot salvant les dificultats orogràfiques que les separen. Pels seus extrems, a Figueres i a Montblanc, aquest corredor metropolità, el *Corredor Central*, enllaçaria amb les autopistes d'accés a Catalunya des del N.E i des del S.W. l'A-7 i A-2 respectivament.¹

L'obertura del Corredor Central no constitueix cap voluntarisme, sinó que les mateixes prognosis de tràfic corroboren la seva necessitat: Així en el tram Vic-Olot, de 36 qm. de llargada amb la construcció del túnel de Bracons, passant per Manlleu i Torelló, permetria que la interacció entre les poblacions d'ambdues comarques es produís en condicions pròximes al règim urbà. En el tram Vic-Manresa, i encara més en el Manresa-Igualada, el Pla General de carreteres hi preveu intensitats de 13.792 vehicles/dia, que inexplicablement es pretenen absorbir amb una simple carretera, segons el Pla, tot i superant la intensitat de molts trams d'autopistes.²

Per altra banda, la proposta d'aquest Eix Central no és nova. Té el seu antecedent històric en la xarxa propugnada per la junta de Comerç de 1816 quan, no casualment, el pes de les ciutats de les comarques centrals de Catalunya era en termes relatius molt superior a l'actual, i quan la distribució de la població de Catalunya estava més equilibrada sobre el territori que no pas avui.

Ambdues propostes, la de l'Eix Central i la de la Junta de Comerç, pretenen en el fons el mateix objectiu: posar les bases per a proporcionar a les comarques centrals de Catalunya les condicions mínimes d'accessibilitat equiparables amb les que gaudeixen les comarques del Corredor Litoral i Prelitoral, sense les quals és impossible pensar en trencar el procés de concentració de la població i les activitats econòmiques sobre aquells dos corredors o inclús invertir el procés.

Amb l'elecció del traçat Vic-Girona per St. Hilari, es nega la possibilitat d'incidir sobre el reequilibri territorial de Catalunya mitjançant actuacions en el sector de les comunicacions viàries, i es torna a insistir en un traçat subordinat als dos corredors existents. Es desconsidera, en canvi, el traçat Vic-Olot, molt més eficaç com s'ha dit en tots els aspectes.

Els trams Vic-Girona i Vic-Olot-Figueres, des de l'òptica dels estudis sectorials

Malgrat que el tema de l'Eix Transversal es planteja com una operació inscrita fonamentalment en la millora de les comunicacions viàries de Catalunya, no es va partir de cap estudi global que situés la problemàtica sectorial dins l'àmbit territorial, sinó que aquests foren realitzats posteriorment.

Les primeres aportacions sobre el tema foren fetes per l'Ajuntament d'Olot, mitjançant l'estudi redactat per J.A. Solans, amb la col·laboració de la Universitat Politècnica de Barcelona, l'any 1975 i posteriorment pel Departament de Política Territorial a través del Pla General de Carreteres el 1985. L'informe Solans facilita dades comparatives entre les diverses opcions plantejades per a la traça de l'Eix en el seu tram final Vic-comarques de Girona, relatives a:

- a) — accessibilitat.
- b) — generació de malles òptimes.
- c) — estudi de fluxos de tràfic.

a) En l'estudi d'accessibilitat es constata com el pas de l'Eix per Olot proporciona un augment global de l'accessibilitat als 50 centres del Nord i N.E. de Catalunya que es prengueren en consideració en el càlcul. Això és degut fonamentalment a la ruptura de l'efecte pantalla que produeix la Serralada Transversal sobre les comarques de la Garrotxa i part del Ripollès, l'Empordà i el Rosselló, que provoca mínims comparables amb els dels Pallars en el cas de la Garrotxa, malgrat la seva posició més central. S'hi constata que l'alternativa per Olot propaga les millores d'accessibilitat sobre una extensió més gran del territori, compensant les que ja han experimentat aquelles poblacions afavorides per la implantació de les grans infraestructures, especialment les autopistes.

b) La "generació de malles òptimes" és un procediment que permet seleccionar per determinats nivells de cost l'alternativa òptima d'entre un elevat nombre de combinacions possibles en una xarxa. En l'estudi fet sobre un total de 1.225 arcs i 50 centres, s'hi constata que l'execució de l'Eix per Olot es dona amb prioritat a l'execució de determinats trams d'autopista.

c) També l'estudi dels fluxos de circulació realitzats tant en una ampliació del treball Solans com en el Pla General de Carreteres donen un més alt nivell de servei a la traça Vic-Olot, en relació a la Vic-St. Hilari. Sortint d'hipòtesis diferents l'assignació de fluxos és el següent:

	E. Solans (1977)		P.G. de Carreteres (2001)	
	I.M.D.	Avantatge	I.M.D.	Avantatge
Vic-Olot	5.700	22%	10.017	11%
Vic-St. Hilari	4.650		9.028	

Cal assenyalar que els fluxos assignats al tram Vic-Olot pel mateix Pla de Carreteres són superiors no solament al Vic-Girona per la solució Sud, sinó també a la de quasi tots els restants trams de l'anomenat Eix Trans-

versal, que no superen els 8.000 tret del tram Vic-Manresa 10.776 v/dia i el tram Tàrrrega-Mollerusa-Lleida 14.966 v/dia.

El Pla General de Carreteres i el tram Vic-Comarques gironines

Els objectius que es pretenen amb l'anomenat Eix Transversal són, segons el Pla General de Carreteres, dos: "El primer, està a obrir una via al trànsit de pas, alternativa a l'Eix Costaner i als Eixos de penetració Lleida-Tarragona, via autopista A-2, i Lleida-Barcelona, via Ctra. N-II. El segon, està a facilitar i potenciar la connexió, els uns amb els altres, dels nuclis situats a tota la llargada de la depressió central i que quedarien units per les vies en qüestió. Tots dos objectius donarien com a conseqüència la potenciació del desenvolupament de l'activitat cap a la depressió central, i això representaria un procés de reequilibri territorial, que és un dels objectius previstos en la realització del present Pla de Carreteres".

La claredat d'aquests plantejaments no es veu reflectida però, en una proposta de traçat general que pugui satisfer els objectius que es volen assolir, quedant fora nuclis importants com Igualada i Olot que poden potenciar el corredor i a l'ensem ser potenciats.

Concretament en el tram Vic-Comarques gironines, el que actualment està en fase més avançada de tramitació, la inseguretats i els dubtes del Pla General sobre el traçat proposat són evidents: per una banda, insisteix en l'opció Vic-Girona sense especificar-ne el recorregut; mentre que, per altra banda, reconeix la importància Vic-Olot-Figueres, que segons el mateix Pla "pot considerar-se una bifurcació de l'Eix Transversal en direcció cap a la important comarca de la Garrotxa...", encara que tot seguit la suprimeixi de la xarxa primària.

Els dubtes i inseguretats paleses en el Pla General de Carreteres no s'han resolt amb la proposta de traçat finalment escollida Vic-St. Hilari-Vilobí, sinó que resulten encara més contradictòries amb els criteris del Pla puix que:

a) El "desplaçament de l'activitat" a tot al llarg de l'Eix propugnada pel Pla no és possible en una zona tan accidentada com les Guilleries que implica la construcció d'una via amb pendents continus del 5 i 6%, i per tant vies lentes en més de la meitat del seu recorregut, pujar a cotes superiors als 800 m., i revolts amb radis de corbatura mínims.

b) És la solució explícitament desaconsellada pel mateix Pla de Carreteres: "...la solució Sud, que passa per St. Hilari Sacalm, implica fer una gran marrada, amb el consegüent augment de longitud, cosa que no convé en una via en la qual un dels objectius bàsics és servir de suport al trànsit de pas..."

Efectivament, el trajecte Girona-Manresa seguint l'Eix Transversal per St. Hilari i Vic, amb les característiques assenyalades en la lletra anterior, no millora el que es realitza actualment per l'autopista A-7 i la de Manresa que té la mateixa longitud, però amb unes condicions de comoditat de conducció i temps de viatge molts millors.

En conseqüència, l'opció escollida no respon a cap dels dos objectius programàtics que el Pla de Carreteres pretén assolir, i devalua l'Eix Transversal a una carretera sense més pretensió que la d'unir Vic amb Girona, renunciant explícitament als principis desitjables de:

- Primer, homogeneïtzar el territori de Catalunya pel que fa referència a la seva accessibilitat, corregint els desequilibris territorials que les inversions fetes fins avui provoquen.
- Segon, racionalitzar la despesa pública en la xarxa de carreteres priorititzant la construcció d'aquelles vies que donen més servei a zones més extenses i amb costos més ajustats.

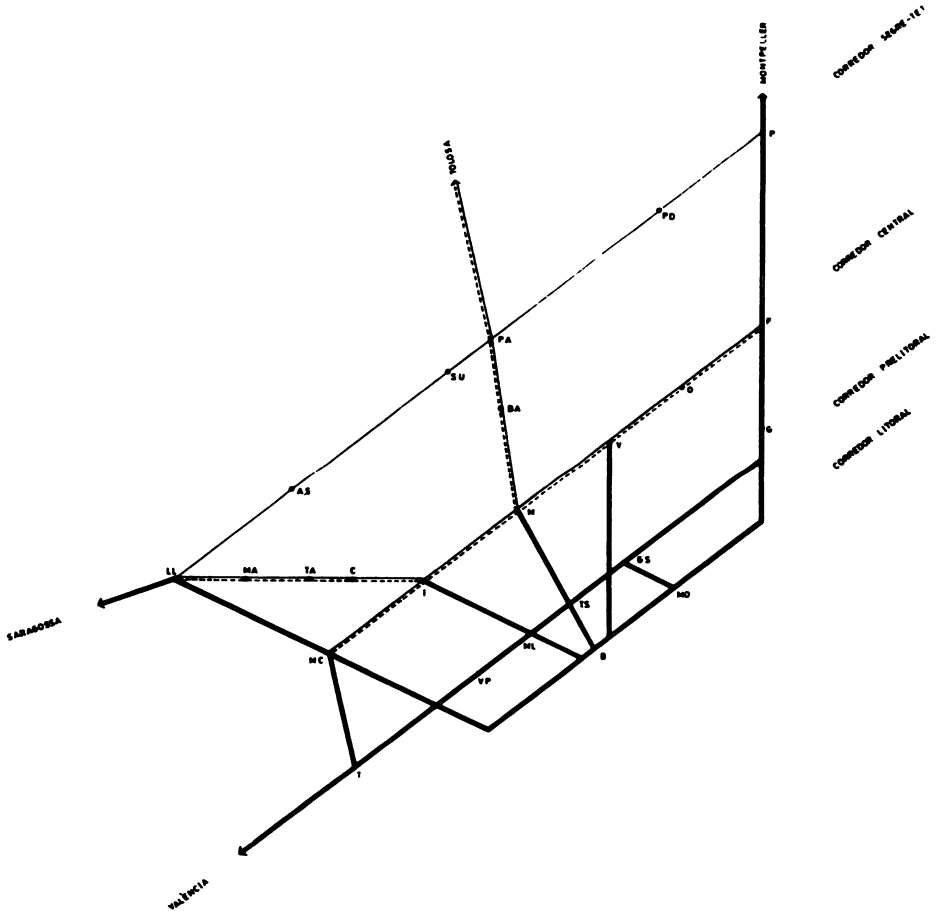
Vic, però també Olot, Manresa i totes les ciutats que graviten sobre les comarques centrals perden, amb l'opció presa, la possibilitat de constituir-se en corredor alternatiu al trànsit internacional de penetració a l'interior de Catalunya i de la Península.

NOTES

¹ Quan la intensitat de tràfic per l'A-7 és ja molt elevada i es pretén ampliar la seva capacitat a 6 vies fins a Massanet o àdhuc Girona, és lògic pensar que l'Eix Central podria constituir-se en una via de descongestió del corredor Prelitoral, absorbint la major part del trànsit amb origen i destí a l'interior de Catalunya, així com el de pas internacional entre l'interior de la Península i Europa.

² Amb la construcció pel M.O.P.U. de l'autovia Lleida-Cervera, que en un futur caldrà continuar fins a Igualada per evitar estrangulaments, perd sentit la construcció d'una altra autovia paral·lela a menys de 10 qm. de separació i en terreny planer. Serviria molt més els interessos del país la continuació de l'eix Central des de Manresa fins a Igualada, atesa l'elevada "I.M.D." que les prognòsis de tràfic atorguen entre ambdues ciutats, i l'escassa volta que s'introdueixen el recorregut Manresa-Lleida per Igualada en relació al previst per Calaf, sobretot si es construeix amb unes característiques geomètriques similars a una autopista.

SISTEMA CATALÀ DE CIUTATS, AUTOVIES I AUTOPISTES. Amb la proposta de l'Eix Central



- | | | |
|------------------------|-----------------|------------------------------|
| A.S. — Artesa de Segre | LL — Lleida | PA — Puigcerdà |
| B — Barcelona | M — Manresa | PD — Prada |
| BA — Berga | MA — Mollerussa | S.U. — Seu d'Urgell |
| C — Cervera | MC — Montblanc | T — Tarragona |
| F — Figueres | ML — Martorell | TA — Tàrraga |
| G — Girona | MO — Mataró | T.S — Terrassa—Sabadell |
| GS — Granollers | O — Olot | V — Vic |
| I — Igualada | P — Perpinyà | V.P — Vilafranca del Penedès |

Aclariments en ocasió del debat

El Sr. Alcalde de St. Hilari, en la seva intervenció durant el debat, fa esment de l'estudi impulsat per la Comissió mixta, formada per representants de les Diputacions de Barcelona, Girona, Lleida i del MOPU, sobre l'Eix Transversal de Catalunya. D'aquest document n'extreu unes quantes dades comparatives que fan referència a costos de construcció, explotació i a les distàncies entre Vic i Girona per cadascuna de les tres possibilitats: pel túnel de Bracons, pels pantans i per St. Hilari. En concret, ressaltà la gran diferència a favor del traçat per aquesta població, més de 20 qms., en relació a l'opció per la Garrotxa.

Primerament, voldria aclarir que l'estudi previ de l'Eix, que ja contenia una recomanació del traçat en tota la seva longitud, no analitzava la possibilitat del traçat Vic-Olot. Fou gràcies a les pressions de l'Ajuntament d'Olot a través de la Diputació de Girona, i de l'opinió pública de la Garrotxa a través de la polèmica suscitada en els diaris, que s'aconseguí que el Sr. Antoni Valdés i González Roldán, ministre d'Obres Públiques, i els presidents de les tres diputacions promotores de la idea, reunits a Girona, acordessin un aplaçament de la decisió del traçat definitiu entre Vic i la província de Girona, tot i aprovant la resta del traçat, que coincidia amb el proposat per l'Estudi previ. La decisió sobre aquest tram s'aplaçà a l'espera de que fos analitzada la possibilitat de traçat entre Vic-Olot. D'aquesta manera la decisió definitiva no podria ésser titllada de desconsiderada envers als garrotxins.

L'anàlisi de la possibilitat Vic-Olot fou introduïda «in extremis» i a contrapèl, dins un Estudi que ja tenia unes conclusions i una proposta concreta de traçat.

Cal dir, que aquesta ampliació de l'Estudi previ no desenvolupava la proposta Solans pel que fa a aquest tram, sinó que plantejava una via amb una concepció totalment diferent; es projectava amb unes característiques pròpies d'una carretera de muntanya: s'enfilava per la Serra de Sta. Magdalena, per sobre dels pobles de Joanetes i St. Privat de Bas, causant una destrossa impressionant de la vegetació i del relleu, produint en conseqüència un impacte extraordinari sobre un paisatge immortalitzat en innumbrables quadres de l'Escola Olotina. Això sí, el túnel era molt més curt.

Aquest plantejament era totalment oposat al projecte defensat des d'Olot, que si bé comporta la construcció d'un túnel més llarg, d'uns quatre quilò-

metres, proporciona en canvi recorreguts molt més curts, evita haver de pujar per les muntanyes i estalvia a l'ensem, l'impacte paisatgístic consegüent. D'aquesta manera la connexió entre les comarques d'Osona i la Garrotxa es pot fer de plana a plana. Objectiu perfectament possible (a diferència de l'opció per St. Hilari que necessàriament implica un recorregut per les muntanyes), puix que la Serralada Transversal entre Torelló i la Vall de Bas adquireix l'amplada mínima, tot i que s'alça sobtadament sobre ambdues planes produint desnivells de 600 i 700 m. quasi en vertical.

No cal dir doncs, que l'anàlisi del traçat Vic-Olot fou viciat des dels seus orígens i intencionat en la seva proposta de traçat concret, en el sentit de neutralitzar els avantatges de menor longitud de nova construcció, millors característiques geomètriques, i menor impacte paisatgístic que es derivaven de la proposta Solans.

En segon lloc, pel que fa a la important diferència en longitud de recorregut entre Vic i Girona, entre l'opció pel túnel de Bracons o per St. Hilari, en favor per aquesta última, cal dir que no és de l'ordre dels 20 qms. com assegura el Sr. Alcalde.

Efectivament, el recorregut Vic (encreuament amb la N-152) Girona té una longitud, segons el projecte de la Direcció General de Carreteres, de 68 qm., mentre que el mateix trajecte via St. Esteve de Bas i Anglès, segons la versió defensada des d'Olot (túnel llarg), és de 75 qm. És a dir només un 10 % més de recorregut. Però per contra, el recorregut Vic-Figueres per St. Hilari, 104 qm., i per tant tots els recorreguts europeus surten penalitzats amb un 30% en relació al mateix trajecte via Olot, 80 qm.

És evident que l'estalvi d'un 10% en el quilometratge entre Vic i Girona no compensa la penalització que l'elecció de la traça de l'Eix per St. Hilari implica, tant per al trànsit entre Osona i l'Empordà com per al trànsit internacional de penetració; ni tampoc justifica la continuació de l'actual incomunicació entre Osona i la Garrotxa.

Però entre les dues alternatives hi ha una qüestió d'equitat, i en conseqüència de prioritats. Mentre que pel Gironès o la Selva la nova carretera no suposa cap millora substancial de la seva situació en relació a les grans infraestructures —atès que ja estan compreses dins un dels corredors d'urbanització i comunicació més importants de Catalunya, i d'Europa— per Osona, en canvi, i molt especialment per la Garrotxa, l'Eix Transversal representa l'única esperança per a sortir de l'estancament de les activi-

ials econòmiques i de la població, que en relació a la resta de Catalunya representa una situació regressiva.

Davant la limitació dels pressupostos per a infraestructures viàries, que no permet abordar simultàniament les dues possibilitats, cal que es construeixi primer aquella que satisfaci necessitats més urgents i més àmpliament sentides.

La via pel túnel de Bracons és una alternativa polivalent que pot realitzar les mateixes funcions que la via exprés Vic-Girona, i a més escurça de manera espectacular els desplaçaments actuals entre Osona i totes les poblacions i comarques des del Gironès i la Garrotxa fins al Rosselló.

En canvi, la via exprés Vic-Girona és, com el seu nom indica, una via monovalent, exclusiva per a Osona i el Gironès, que deixa Olot a la mateixa distància i amb la mateixa penosa carretera actual; i Figueres, a la mateixa distància actual però amb millor carretera. La Garrotxa perdrà, a més, l'actualment escàs tràfic de pas entre Figueres i Vic, a favor del Gironès.

La via exprés només és justificable quan, construït el túnel de Bracons i en conseqüència es gaudeixi d'uns nivells de servei «normals» —propis de la darrera dècada del segle XX— en les comunicacions entre les comarques d'Osona i les del Nord de Girona, es pretengui millorar encara més determinats desplaçaments que ja bascularien pel túnel, com per exemple Girona-Vic.

La consecució d'aquests nivells de normalitat estan però en entredit si els recursos econòmics que es disposen s'esmercen primer en la construcció de la via exprés. Una via de luxe, atès la restringida funcionalitat i l'elevat pressupost, que es construirà a costa de la incomunicació de la Garrotxa durant el que resta de segle.

EIX TRANSVERSAL I TERRITORI

Miquel Domingo i Clota
Arquitecte

Bé, bon dia a tothom. Jo voldria dur el tema a un nivell més global, voldria remarcar la influència urbanitzadora de les infraestructures en el territori, tot assenyalant com en la planificació, aquest aspecte, sovint, queda en segon terme, quan no s'oblida. A mi em sembla que tots els plans de carreteres i ferrocarrils que s'han fet i que es fan i segurament que es faran, parteixen sempre de l'òptica de maximalitzar la inversió. Maximalitzar-la en el sentit que pugui canalitzar el major nombre possible de vehicles, que pugui comunicar el màxim possible de ciutats amb el màxim d'habitants possibles; és a dir que cada pesseta que s'inverteix en aquesta infraestructura rendeixi el màxim guany, ja sigui en forma de beneficis si es tracta d'una empresa privada o reverteixi quantitativament de la manera més àmplia en la societat si es tracta d'una promoció pública. Crec que aquesta metodologia que pot ser vàlida per determinades infraestructures no ho és per a totes. Penso que cal considerar el fet que en cada moment històric les infraestructures de Catalunya han anat jugant diferents papers.

Si revisem com es va construir la xarxa ferroviària a mitjans del S. XIX comprovarem que mai al llarg de la seva història, l'explotació va ser rendible per cap de les Companyies que la van construir i/o explotar. Tot i així es va fer la xarxa, en tots els casos perquè s'intuïa el negoci en la mateixa construcció (com després tornaria a passar amb les autopistes), i a més en cada cas particular obeint a requeriments específics del lloc. Citaré dos exemples a tall d'explicació. Per donar sortida al carbó de les mines d'Ogassa es va construir un carrilet fins a Ripoll i el tren de Ripoll a Barcelona. Un cop a Barcelona el carbó a través del seu port, es podria exportar o utilitzar-lo en les primeres indústries que s'estaven establint en la ciutat o en la Catalunya costanera. En aquells moments es veia la innovació tecnològica que representava el ferrocarril, com a font de grans beneficis per tota la comarca. El que importava era construir el ferrocarril, passés per on passés. Es pensava en maximalitzar el guany sense determinar la idoneïtat d'una o altra zona.

La mateixa perspectiva quantitativa va impulsar la construcció de l'Eix Pirinenc que es justificava pels beneficis que havia de reportar a la regió. Només va arribar fins a la Pobla de Segur perquè coincidí amb la davallada dels ferrocarrils i aleshores començaren a sorgir problemes, sobretot de manteniment, etc. El ferrocarril sempre havia estat mirat com a un benefici, quan aquest falla, l'altre s'atura. No va importar que així, la comunicació quedés estroncada i el projectat desenvolupament paralitzat.

Vull dir amb això que el tema de l'Eix Transversal exigeix anar més enllà de la discussió de si ha de passar per Olot o ha de passar més cap al Sud (després ja diré la meua opinió), perquè és tracta de la típica infraestructura que no pot limitar-se a buscar el màxim benefici sinó que cal que es projecti amb una ambició més gran, des d'una perspectiva més territorial.

Tornant a l'exemple dels trens, citaré un cas molt concret: quan es va construir la línia de Barcelona a Lleida havia de atravesar tres pobles molt propers, Golmés, Mollerussa i Fondarella. En aquells moments el més petit de tots era Mollerussa. Els més grans no van voler l'estació, van dir: no, no, això del tren, ui, una cosa que anirà per una via, una cosa esgarrifosa, no, no la volem. I als de Mollerussa, com eren els desgraciats, els hi van posar l'estació sense que aparentment en traguessin cap benefici. I aquí voldria destacar un altre aspecte de la qüestió que cal tenir present: mai s'ha de buscar la rendibilitat immediata de les infraestructures (a vegades poden passar molts anys fins que apareixi aquesta rendibilitat, generalment unida a d'altres processos). Així va ser en el cas que comento de Mollerussa. Quan es va acabar el Canal d'Urgell, la Societat del Canal cobrava l'aigua amb una octava part de les collites (o tal vegada una novena) i és clar, havia de mercadejar amb aquest productes. Al plantejar-se la ubicació de la seva oficina Central va elegir Mollerussa perquè tenia estació, la qual cosa li permetia exportar i comercialitzar els productes agrícoles. Passats els anys, aquest fet ha generat que el poble més petit s'hagi transformat en una activa ciutat mentre els altres romanen petits pobles. M'he estès en aquesta història exemplar perquè crec que, ho torno a repetir, l'Eix Transversal hem de mirar-lo amb una visió diferent, superant els dos punts que he assenyalat: no al màxim benefici, no a la rendibilitat immediata.

El Sr. Fortet, ens ha explicat molt bé quina és l'estructura geogràfica de Catalunya. No tornaré a insistir-hi. Però jo només vull afegir-hi una cosa, assenyalar el que no està bé d'aquesta estructura geogràfica per una correcta ordenació territorial: la serralada transversal. És la que ho com-

plica tot. Si aquesta serralada no existís Catalunya s'hagués urbanitzat d'una altra forma molt diferent, perquè hi haurien molt eixos alternatius de penetració i seria molt més fàcil a partir d'aquests eixos derivar-ne altres més petits que haguessin seguit les Valls del Ter, les del Llobregat o dels Nogueres. L'existència de la serralada transversal, al no haver permès unes comunicacions fàcils, ha creat unes ombres d'urbanització, entesa com a colonització del territori.

Comunicació-urbanització relació inseparable que cal analitzar, prevenir, determinar, abans de qualsevol intervenció sobre el territori. Per tant la planificació de noves infraestructures no pot limitar-se a la funció de comunicar, ha de contemplar una altra funció fonamental que és la d'urbanitzar.

Sabem prou bé com es van fer les carreteres del primer Pla Nacional. Com en l'època de Carles III es van emprendre les primeres obres civils importants, de caràcter puntual, com la construcció del pont de Molins de Rei. Com durant el regnat d'Isabel II, es van adreçar les carreteres. I com aquestes obres mantingueren la seva funció colonitzadora, teoritzada el S. XIX, perquè al cap i a la fi eren com un carrer més sobre el territori al qual s'hi podia accedir en i des de qualsevol punt.

Avui no podem pensar en fer una carretera com la d'aleshores que permeti l'entrada en cada moment. Ara les tecnologies per aconseguir una circulació amb el màxim de seguretat i rapidesa no ho permeten, però no s'hauria de renunciar a la idea d'una carretera que veritablement doni accessibilitat. És a dir no a indeterminables punts al llarg de tot el territori sinó a uns punts determinats, seleccionats, del territori, buscant un efecte induït vertebrador a partir d'aquests punts que faciliti el desenvolupament industrial, econòmic i social de les terres del seu recorregut.

Hi ha un altre tema que em preocupa perquè tinc la sensació que mentre tots tenim i expressem la voluntat de "reequilibrar Catalunya" s'està fent el contrari. És un tema que em plantejo fa dies a partir de comparar certes actuacions. Es construeix un túnel, un túnel importantíssim per connectar amb la Cerdanya i amb França. Actualment el túnel funciona bàsicament per satisfer unes necessitats de lleure, de cap de setmana i en aquests moments és deficitari i penso que ho serà durant molts anys (com també suposo que algú dia aquest Eix arribarà a ser rendible). Entretant la Generalitat ha tingut que afegir-hi 500 milions.

I això ho sabíem tots abans de la inauguració, però es justificava per-

què era imprescindible per connectar amb la Cerdanya. Quants habitants té la Cerdanya? En canvi, si veritablement es vol influir territorialment per què mai s'ha pres la decisió de perforar la serralada transversal amb un túnel? més amunt o més avall, això s'hauria de discutir, malgrat jo pensi que com més amunt millor.

Aleshores senyors jo no entenc on és la voluntat d'equilibrar el territori, perquè si realment aquesta voluntat existís, el primer que es plantejaria és modificar aquesta ombra, aquesta barrera creada per l'estructura física de Catalunya i en canvi quan arriba el moment de plantejar l'Eix es traça per baix.

Ara bé, a l'igual que en el cas de la Cerdanya no crec vàlid dir túnel de Cadí sí, Tosses no, sinó que jo diria els dos, tampoc diré l'Eix Transversal per Olot o per..., també diré els dos.

I quan dic això també vull dir que han de marcar-se unes prioritats.

Em sembla absurd pensar que aquest Eix es tracti com una totalitat unitària i homogènia, que comenci en un punt A per arribar a B. Ara s'imposa una estratègia regional-territorial que ha de recolçar-se en un estudi molt clar de quins són els trams a construir, quan i en quin ordre es comencen i quines característiques es donen a cada un dels trams; jo no entenc, no entenc i ho dic molt clarament, que el tros de l'Eix des de Lleida fins a Cervera hagi de ser igual que des de Manresa a Vic i de Vic a Olot i de Vic a Girona.

M'explicaré concretant en una zona que conec prou bé. Penso en el segment Cervera a Lleida on hi ha una xarxa viària molt consolidada i sobresaturada. Quan la Nacional II quedi doblada per l'Eix projectat més al nord, aquesta carretera perderà el seu paper de carretera nacional i es reforçarà la funció que actualment ja fa de carrer territorial, com un carrer que uneix un seguit de ciutats que comença a Cervera i es perllonga per Tàrraga, Mollerussa, Fondarella, Bellpuig, fins a Lleida. Aquest tram el que necessita és una via ràpida i l'Eix ha de ser indiscutiblement una autopista, una veritable autopista. En canvi, en zones on no existeix una trama viària o si existeix és deficitària, la nova via hauria d'adoptar les solucions apropiades als requeriments específics de la zona.

Des de la nostra disciplina d'urbanistes o dels arquitectes que ens hem dedicat a aquests temes, sobretot els que ensenyem a l'Escola d'Arquitectura, quan expliquem als alumnes allò que és la ciutat, la seva complexi-

tat i allò que és el territori, sempre ens trobem amb els mateixos mètodes, mètodes que va fer servir el Sr. Joan Antoni Solans quan va fer aquest estudi de Vic, un estudi veritablement elogiable per la seva estructura científica i la metodologia seguida, però que se centra, retornant allò que deia al principi, en la rendibilitat. A partir d'aquesta perspectiva es fa una simulació de models de trànsit i llavors es diu: per la carretera A passaran 30 mil vehicles més a l'any que per la carretera B situada més avall. I a partir d'aquests paràmetres s'han fet la majoria de plans de carreteres. Aquesta metodologia, torno a insistir, no sembla vàlida per totes les infraestructures viàries. Penso que hauria de primar la recerca d'un traçat ben col·locat sobre el territori, un traçat que produís uns efectes induïts positius, un traçat en resum que fos un carrer més entre les diferents ciutats.

Catalunya sempre ha gaudit de la idea de la comarca, de la idea d'una certa estructura territorial en que es dona una capitalitat i després hi ha una sèrie de municipis més petits que depenen d'aquesta capital i finalment és la juxtaposició d'aquestes comarques la que configura tota la realitat urbana de Catalunya. Em sembla que ha arribat l'hora de trencar una mica aquesta concepció, l'hauríem de superar i anar a una visió més àmplia, a una visió que no es limités a l'estructura comarcal, sinó que transcendís cap a quelcom més gran, cap a una estructura regional.

Penso en els efectes de l'arranjament de la carretera de Puigcerdà a La Seu. Dues ciutats d'un volum de població més o menys semblants, dues ciutats frontereres, una amb França, l'altra amb Andorra, dues ciutats que han estat molts anys d'esquena per les dificultats de comunicació. Per anar de La Seu a Puigcerdà, es tardava gairebé una hora; quan s'acabi totalment la remodelació d'aquest eix la comunicació quedarà reduïda a uns 25 minuts, temps inferior al que molts barcelonins necessiten per anar de casa a la feina.

Vull dir amb això que només aquest fet generarà unes noves expectatives, una complementarietat entre les dues ciutats que farà que La Seu essent una ciutat d'11.000 habitants, com és ara, tingui la possibilitat d'utilitzar, per exemple, un conjunt d'equipaments que correspondrien a una ciutat molt més gran i el mateix li passarà a Puigcerdà.

I crec que aquest procés seria bo per a la resta de Catalunya i crec que és l'únic camí a seguir per reequilibrar veritablement el territori. Seguint aquestes pautes penso que per aconseguir aquest reequilibrament (de la voluntat de dur-lo a terme, segueixo insistint, jo en dubto, perquè no s'hi

fa res, més aviat sembla el contrari), s'hauria de sospesar molt quines són les ciutats que s'uneixen, quines les que es comuniquen. Al meu parer seria bàsica la unió de Figueres, Olot, Vic, Manresa, Cervera i Lleida. I encara n'afegiria una altra Cervera-Balaguer, perquè em sembla que aquesta és l'alternativa territorial vertebradora, amb potencial per reestructurar tot reequilibrant el territori. Mentre que les demés no són tant primordials, sense negar-les-hi la necessitat de connexions secundàries. És a dir, excloquem d'una vegada la idea d'un o cap, aspirem a poder disposar el dia de demà del màxim de comunicacions entre les diferents capitalitats catalanes, però sense oblidar unes prioritats.

Be, amb això acabo i després en tot cas en el col·loqui ja continuarem.

Aclariments en ocasió del debat

Bé, jo estic totalment d'acord amb el que acaba de dir vosté (el Sr. Amat) que es necessària una reflexió sobre precisament què entenem per potenciar la resta del territori. Jo estic d'acord amb que el territori es potenciï en la seva totalitat, és a dir que deixi de ser un tros rural per esdevenir ciutat amb les avantatges d'una ciutat, de la ciutat de Barcelona si la posem per model. Però mentre per qualsevol insignificant gestió s'hagi d'anar a Barcelona, no haurem reequilibrat el territori. I amb això hi estarem segurament tots d'acord. Ara bé aquesta qüestió planteja una problemàtica més difícil, que no és ja el tema d'avui i sobre la qual, especialment els polítics més que els tècnics, haurien de reflexionar-hi molt. I és que a Catalunya, amb 6 milions d'habitants, tenim a prop de 1.000 municipis i així no hi ha manera de gestionar serveis. Quan es tracta de començar a fer agrupacions, ja hi som; quan es tracta de col·locar una presó, ja hi som; quan es tracta de situar un abocador, ja hi som; el dolent no ho vol ningú; però si es tracta d'instal·lar una cosa bona, baralles i travetes per aconseguir-la perquè tothom la vol. Una altra manifestació d'aquesta competitivitat per una banda i de l'altra de l'excés numèric, va aparèixer en arribar l'hora de regular les comarques. Tothom volia ser capital de comarca. Si abans en teníem 38, ara són 41. Tres comarques més, entre elles Mollerussa que compensava així antics greuges. Si remarco aquest fet, és perquè des d'un punt de vista gairebé anecdòtic, expressen postures antagòniques a la idea de potenciar el territori. Per fer planificació com menys unitats tinguis i més ben posades estiguin millor. Si tens moltes unitats malament. I a mi em sembla que aquesta situació exigeix una reflexió profunda i llarga en el nostre país, perquè països similars al nostre com per exemple Dinamarca, tenen entre 100 i 150 municipis; no en tenen més i aleshores si que és possible fer una planificació, aconseguir que aquest grau òptim d'urbanització i si voleu d'urbanitat que desitjaríem, s'estengui pel territori, perquè permet articular d'una altra forma. Ara, torno a repetir, amb a la vora de 1.000 municipis, jo ho veig administrativament molt difícil.

Bé, t'agraïexo, Sr. Amat, que hagi aclarit la teva intervenció, que m'havia deixat molt preocupat. Veritablement entenia encara menys que s'hagués fet un Pla de Carreteres perquè si l'única possibilitat amb els diners que hi han, era anar tapant forats, aleshores jo em plantejava, per què el Pla de Carreteres? Aquest és un primer punt i dius que no és així, me n'alegro moltíssim.

Jo estic bastant d'acord amb el que ha dit el Sr. Herce i a mi em sembla que hi ha una cosa fonamental i es que no podem deixar de fer l'Eix Transversal amb l'excusa de donat que aquest Eix ha de ser una autopista de 8 carrils per banda, no hi han els diners necessaris per construir-la. Aquí cal començar a plantejar seriosament dues propostes. Primera: fem un projecte més modest, si de moment només podem fer una carretera tipus redia, doncs comencem per aquí amb previsions pel dia de demà poder ampliar quan el trànsit ho exigeixi. (A mi em fa l'efecte que sovint les propostes maximalistes que pretenen ser les millors no són les més adients per començar a caminar tot construint territori).

Segona proposta: Si actualment les previsions econòmiques només permeten iniciar alguns trams d'aquest Eix Transversal, amb unes característiques ni menys ni més que les d'una carretera estàndard, doncs que es comenci per aquí, que es faci un traçat ben fet i que es reservin les zones per poder ampliar el dia de demà. I això si són veritablement visions de futur. Però proposar-se de sortida fer la totalitat de la intervenció de manera igualitària, construir tot l'Eix Transversal de punta a punta, és una equivocació, tardaria molts anys a iniciar-se i més a quedar totalment construït. Per tant comencem per fer trams amb característiques diferents segons les necessitats actuals amb possibilitat de modificar-los quan calgui segons augmentin les necessitats, em sembla que aquesta és la manera de fer-lo i per això calen estudis específics.

Bé, jo després de la teva intervenció m'he quedat una mica parat perquè aquest matí més o menys, tots els qui hem intervingut hem parlat de l'existència d'una certa esperança, certa esperança popular i una certa esperança cultural— jo també diria— a Catalunya, per aquest Eix. Aquest Eix tan esperat, tan buscat, tan demanat des de fa tants anys i que es pensava que generaria uns certs canvis en l'accessibilitat del territori, que seria una possible alternativa a la trama que està ja més o menys configurada ara i que representaria en el futur un procés urbanitzador reconvertint zones que estan aïllades a l'augmentar la seva accessibilitat obrint-lis la possibilitat de desenvolupar d'altres activitats, sobretot activitats molt més lligades al món urbà.

Al llarg de les diverses intervencions, aquest Eix a mi se m'ha anat desfent, començant aquest matí fins arribar ara; se m'ha anat desfent i al final ha quedat convertit en 8 fragments que són aquests primers, doncs mira, benvinguts siguin perquè almenys hi haurà alguna cosa, però és clar, he trobat a faltar una visió, podríem dir, globalitzadora i uns estudis — bastants— que s'haurien d'haver fet abans de decidir si passa per una banda o passa per una altra.

Els criteris que has exposat, limitats a l'impacte ecològic, els considero molt vàlids, però no suficients. En cap moment heu parlat d'aspectes més socio-econòmics-territorials, de quin seria l'impacte ambiental global, quines possibilitats tindrien les zones del territori per un possible desenvolupament industrial, segons passés per un lloc o altre. D'això no se n'ha parlat. I a mi em sembla que aquest tema era una mica allò que aquest matí el Sr. Herce estava reivindicant (i que reivindicava jo també) que no totes les infraestructures tenen el mateix paper sobre el territori i que algunes poden variar-lo segons el moment històric, per tant no podem tallar-les totes pel mateix patró, la qual cosa exigeix buscar tipus d'enfocs diferents basats en estudis rigorosos.

Un altre aspecte que trobo —jo diria— xocant del Pla de Carreteres, és que tot estigui molt clar i delimitat menys aquest sector que es projecta a punts. Es una cosa que no entenc, malgrat que tu ho has explicat molt bé, has dit que hi havia dubtes. Si en el moment de projectar es veia tan complexe que vareu posar-hi punts, com és que ara la solució és tan senzilla que es resol en base a 4 o 5 consideracions de caire ecològic i s'opta per 8 trams que seran de 10, de 7 o de 8 quilòmetres. Sembla que per aquesta solució no calia haver esperat 5 anys buscant alternatives, que els punts que has dit quedaven molt clars al moment de fer el Pla i no era necessari deixar passar tant de temps.

Fins aquí el primer punt de la meva intervenció, que voldria resumir deixant molt clar la meva preocupació perquè veritablement això no és l'Eix, això és pura i simplement dos trossos de carretera que en el dia de demà connectaran amb Lleida i connectaran amb Girona, però de moment només es tracta d'acabar un tros de la xarxa del Pla de Carreteres i prou. No la visió, la il·lusió que hi havia, que existeix fa molts anys, que veritablement es faria una intervenció que representaria pel territori coses importants.

Respecte al que diu el Sr. Alcalde de Ripoll, estic totalment d'acord amb això dels tècnics: jo voldria ara parlar, més que a nivell personal, com a professor titular de la Universitat Politècnica, professor del Departament d'Urbanisme de l'Escola d'Arquitectura i haig de confessar que em quedo parat quan en cap dels projectes de l'Eix o similars intervencions sobre el territori, mai, mai, se'ns ha demanat la nostra opinió; aleshores, bé, per què serveix la formació de la Universitat de la nostra Universitat, i més últimament que es parla tant de la investigació, de que es fomentarà la participació de la Universitat en la societat a fi que no quedi aïllada, que entri a formar part del món real, que col·labori amb coses concretes? Doncs

resulta que mai se'ns ha demanat ni un sol informe de res, i és curiós que ni pel Pla de Carreteres. I no dubto en absolut de la capacitat tècnica dels seus redactors, donat que tots aquests tècnics han sortit precisament d'aquesta Universitat, però si s'està dient que els informes han de ser neutrals quins poden ser més neutrals que els elaborats des de la Universitat? Perquè si van a un consulting privat ja m'explicaran i si és la mateixa administració implicada, sigui la Generalitat, la Diputació o l'Ajuntament, la que fa els seus informes... ja sabem tots que els informes es poden donar del dret i del revés. Aleshores la Universitat què ve a representar si no se lo vol donar aquest paper d'àrbitre, si mai se li deixa dir res?.

Per exemple quan el Congrés de Cultura Catalana, en l'àmbit 8è que era precisament d'Ordenació del Territori, un dels temes que es va tractar més i que es va discutir en vàries jornades, va ser precisament la divisió territorial de Catalunya i quan ha arribat l'hora de fer la divisió territorial de Catalunya no s'ha demanat ni una sola de les carpetes que té la Societat sobre el tema (5 carpetes em sembla que té, i no carpetes, sinó caixes). No se'ns ha fet ni una sola consulta sobre el tema. Aleshores estic d'acord amb el Sr. Alcalde de Ripoll que els informes es demanen quan interessen i quan no interessen no es demanen. Ara informes seriosos a un bon biòleg com opina vosté, o al Departament de Biologia, de la Central o l'Autònoma, la que sigui, no s'ha demanat res, la qual cosa vol dir, torno a repetir allò que he dit aquest matí que no crec que hi hagi darrera una política clara de reequilibri territorial, jo crec que hi ha una política d'anar fent coses, que a vegades aquestes coses s'encerten més o s'encerten menys, però no hi ha una política general perquè com tu has dit molt bé i és un dels temes que em preocupen més, és aquesta idea que per fer bé les coses hem de tenir el Pla General de Catalunya. I què passa amb el Pla General de Catalunya? Ho sabem tots.

El Pla General de Catalunya en aquests moments s'està fent per una banda en una oficina. En una altra s'està fent el de la Regió. I en aquests moments coneixem, perquè ha estat exposat públicament, que hi han situacions contradictòries entre les propostes de les dues oficines: una vol potenciar al màxim el Port de Barcelona, l'altra diu que no, que és millor potenciar els altres ports de la resta de Catalunya. Aleshores a mi em sembla que ens hauríem de sentir tots una mica i ens hauríem de plantejar veritablement amb quin fi anem i on anem, perquè si es donen aquestes contradiccions en projectes tan abstractes com són aquests Plans Generals, aleshores serà impossible que anys a venir es pugui disposar no ja d'un Pla acabat, recosit i superestructurat, sinó ni tant sols d'unes directrius lò-

giques, unes direccions que mai plantegin prioritats i determinin molt clarament allò que s'ha de fer primer i allò que s'ha de fer segon. Però és clar si esperem perquè això mal i arribarà, perquè és molt difícil, perquè s'ha de tenir molta informació, perquè fem una pila d'estudis i mentres tant resulta que es van fent realitzacions parcials, jo veritablement crec que la voluntat de reequilibrar el territori no hi és.

ESTUDIS I PROPOSTES SOBRE L'EIX TRANSVERSAL

Manuel Herce Vallejo
Enginger de Camins, canals i ports

Preámbulo

En el tema del Eje transversal se plantean oportunidades de discusión todavía; es un tema que ha quedado desde hace aproximadamente 8 ó 9 años casi parado, como si la opinión pública no le interesara; incluso en el propio Plan Nacional de Carreteras de la Generalitat, de hace 6 años, no se provocaron grandes discusiones sobre la propuesta del Eix, yo creo que también un poco por desconocimiento del tema. Al salir la propuesta, de la propia Conselleria de Política Territorial, con una decisión de trazado tomada ya o pretomada, es cuando el tema ha comenzado a despertar. Pero es un tema que se arrastra desde 1840; quizá Miguel Domingo les ha hablado de ello; pero lo que es cierto es que la Red de carreteras de Catalunya, como todos saben, es una red formada sobre los caminos reales de Madrid, Valencia y Francia; en el interior de Catalunya, en lo que afecta a la provincia de Lérida, al coincidir con el camino real de Madrid, no quedó históricamente desligada de la conformación de la red; y sin embargo gran parte de Cataluña, sobre todo el interior que afecta a la Cuenta del Ter, en general, y a las comarcas de Gerona, ha quedado marginado en la formación de la red de carreteras. Ya en 1840 con la Junta de Carreteras; en las propuestas del plan de Obras de la Mancomunitat de Catalunya; en el Plan de Carreteras de la Generalitat de la República, e incluso en el III Plan de Desarrollo Económico y Social de la época franquista; siempre aparece la propuesta de eje transversal como, quizá, la única carretera de trazado nuevo, de trazado que no refuerza ejes, que no vuelve a coincidir con el eje Llobregat, o de la Costa, o de Madrid; bueno, que es nueva. Y en este aspecto yo creo que todavía sigue teniendo este carácter. Los que hacemos carreteras, y los que las gestionan como el Sr. Director General, saben que normalmente se está agobiado por los problemas de congestión diaria, proponen hacer la inversión en la resolución de temas de mejoras de carreteras que están colmatadas y que hay que ensanchar, ampliar, derivar, etc., porque son problemas del día a día; y sin embargo, muy pocas veces se plantea un país la posibilidad de discutir un nuevo eje, un eje absolutamente de trazado nuevo y que por tanto implica una inciden-

cia sobre el territorio, buena o mala, pero una incidencia de transformación importante.

El estudio del eje de Olot

El Eje Transversal tiene estas características, y de hecho cuando uno observa el Plan de Carreteras de la Generalitat (que es muy ambicioso y lleva propuestas hasta mucho más allá de lo que su capacidad inversora pueda dar de sí en muchísimos años) observa que casi todos son desdoblamientos de trazados que ya están más o menos congestionados y a los que se dan alternativas con nuevas autovías, nuevas autopistas, nuevas carreteras o pequeños tramos de conexión. Pero el único elemento nuevo, de trazado nuevo, por territorio —diríamos— libre de carreteras, es el Eje Transversal, precisamente en las comarcas de Gerona; es decir entre Cervera o Tárrega y la Costa Brava, no sé si Gerona o Figueras, de eso hablaremos ahora.

Y el tema es muy importante. En el año 1974 como ha señalado el Alcalde de Sant Hipòlit, y supongo que alguien más de la mesa, a petición de las Diputaciones provinciales se creó una Comisión Mixta que encargó al MOPU una serie de estudios de trazado, que concluyeron con propuestas alternativas que primero eran sólo dos, por el Norte o por el Sur de Vic; y que a instancias de una interpelación del Ayuntamiento de Olot, se añadió una tercera propuesta por Olot; que yo creo que como ha señalado un compañero de mesa, era arriesgada en su trazado, hecha yo no voy a decir con «mala fe», pero sí con «mala pata», sin cuidado en su trazado. Yo no me voy a decantar por ninguna postura, pero lo que sí es cierto es que el Ayuntamiento de Olot presentó en aquel momento uno de los poquísimos estudios serios que se ha efectuado sobre el tema; yo lo tengo que decir desde la más pura neutralidad, como ingeniero. No se limitaba al mero estudio de si el trazado es más corto o más largo, si cuesta más o menos o si las rampas son con más pendientes o menos pendientes. Sino que, por vez primera, ponía el acento sobre lo que llamamos, en términos de métodos, un estudio de potencial; es decir, que contemplaba todos los municipios, todas las comarcas del interior de Gerona, y estimaba en qué medida salían beneficiados o no en cuanto a tiempos y distancias; y combinar esto, la mejora del tiempo, con la renta y la población, es decir aquellos indicadores del crecimiento económico, y ver a qué zonas favorecía y a qué zonas desfavorecía. Y en conjunto —que es lo importante— demostraba que el Eje por Olot (no me refiero a su trazado exacto) favorecía en mayor medida a la totalidad del territorio al que afectaba (evidentemente algún

municipio quedaría menos beneficiado); pero en su conjunto, económicamente, restablecía un equilibrio de potencial de crecimiento en el territorio del interior de la provincia de Gerona.

A partir de la propuesta del Ayuntamiento de Olot, el MOPU Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo redactó una nueva propuesta de trazado para compararla y se desató una cadena de acontecimientos, yo diría lógicos pero tristes cuando hay debate, que es que cada ayuntamiento comenzó a reivindicar, a estirar el Eje como si fuera un cordel y al final era tal el trazado sinuoso que se acaba proponiendo, que incluso llegó a haber una propuesta de los Ayuntamientos de Solsona, Berga y de Ripoll en la que proponían la transformación del Eje Transversal prácticamente en un Eje Pirenaico, mucho más arriba que el trazado uniendo la Nacional II con la C-141 en Gerona.

El estudio del reconocimiento territorial de Catalunya

En el año, 80 ó 82 el primer gobierno de la Generalitat aprovechó un encargo del MOPU para redactar el llamado «Reconocimiento territorial de Catalunya», este estudio (en el que yo trabajé, y del que tengo los datos, con los que no pienso aburrirles ni cansarles, pero que están a disposición de ustedes) se planteó por vez primera un estudio de la totalidad de la red de Catalunya, desde el punto de vista del potencial de servicio económico que da el territorio. Se estudiaron especialmente los proyectos del Eje Transversal, del Eje del Llobregat, de la reforma del Eje del Congost (que entonces estaba sin hacer, que luego ha hecho la Generalitat), del Eje Pirenaico, del Eje del Ebro, es decir las 6 ó 8 grandes alternativas pendientes de realizar en Cataluña, con sus distintos trazados, y se evaluaron sus impactos con este tipo de métodos, es decir, en qué medida mejoraban la conectividad de la totalidad de la red de Catalunya. Se introdujeron, hay que hacerlo por ordenador obviamente, todos los municipios de Catalunya y con una serie de indicadores de distancia, tiempo, etc, etc, se comprobó, no el tomar opciones sobre uno u otro, sino cuales eran más importantes que otros para el reequilibrio de la población y rentas; para evitar el desplazamiento progresivo (bueno para amortiguar) el desplazamiento progresivo de la población y la riqueza hacia la costa.

Yo les tengo que decir que algunos datos son sorprendentes, porque tienen un valor algo más que anecdótico. El centro geográfico de Catalunya, el centro geográfico tomado prácticamente a vuelo de pájaro —desde todos los puntos— coincide con lo que ha apuntado el Sr. Amat, es decir apro-

ximadamente al Sur de Manresa, por Calaf o Aguilar de Boixadors, depende de como se midieran, ese sería el centro geográfico. Pero el centro real de Catalunya, es decir midiendo las distancias y tiempos que se provocan por carreteras para conectar todos los puntos y ponderando todo por el volumen de viajes, pues el centro real de Catalunya está en el Vendrell; éste es el centro real de Catalunya en estos momentos, en el Vendrell, en el límite de la provincia de Tarragona y Barcelona, obviamente muchos más quilómetros al sur y hacia la costa de lo que geográficamente correspondería.

Incluso el plan de Carreteras de la Generalitat del año 1984 volvió a efectuar un tipo de análisis de este estilo, un poco, como un añadido del trabajo, porque en realidad lo que motivaba a las propuestas era un estudio de demanda de tráfico de tipo convencional. El estudio geográfico de la red concluía que prácticamente con la realización de las alternativas viarias nuevas fijadas en el Plan, el punto de máxima centralidad se podía desplazar hacia Sant Cugat del Vallés, un poco más arriba, pero no mucho más hacia el interior.

En el estudio del Reconeixement Territorial de Catalunya, al que he hecho referencia, estudiamos en aquel momento los impactos del Eje Transversal y algunos datos pues sí se pueden apuntar. Primeramente se descubrió que el Eje Transversal tenía un cierto impacto sobre la totalidad de la forma de la red de Catalunya y por lo tanto sobre el potencial de crecimiento de todas sus zonas, pero diríamos no era el que producía impactos más importantes; el impacto más importante sobre toda la red era el Eje del Llobregat, aunque pueda parecer anecdótico o raro por su forma diríamos Norte-Sur y no Transversal. A pesar de ello, también se estudió cada uno de los ejes posibles, y resultaba que, sorprendentemente, hay zonas del interior y norte de Catalunya para las que el trazado que tenga el Eje Transversal es bastante indiferente; y esto es un tema que yo querría remarcar porque ha salido un poco en el debate que he estado escuchando. Es decir, para todo lo que constituye el Corredor de la Costa Brava, de La Selva hasta el Ampurdán, de Girona a Figueras es bastante irrelevante, desde el punto de vista de sus distancias al resto de pueblos y de poblaciones de Catalunya, si la propuesta de trazado fuera por Vic o por Olot; y ni una ni otra afectan en gran medida a Figueras o a Girona, lo cual creo que es importante y explica bastante la no presencia en el debate de estas poblaciones.

Por el otro lado, igualmente, las tierras de Tarragona y de Lleida tampoco es previsible les afecte en gran medida; lo que sorprende, porque claro

al abrirles una apertura nueva hacia el Norte sin tener que desviarse por la costa tendría que parecer que salían mejoradas enormemente en su accesibilidad global respecto al resto de Catalunya. Y evidentemente el impacto más fuerte y más importante se producía sobre la Plana de Vic; pero no sólo sobre la Plana de Vic, porque la Plana de Vic de alguna manera tiene ya un cierto nivel de conexión y servicio con el resto de Catalunya, sino que era más importante hacia el Norte de la Plana de Vic. Es decir, donde cambiaba radicalmente su accesibilidad actual era en todos los municipios hacia el Norte de Vic, entre ellos por supuesto Olot y Ripoll que eran los más beneficiados puede decirse que donde el impacto previsible alcanzaba un nivel de mejora alto respecto a la colectividad en el conjunto de la red era en la Comarca de Ripoll y al Norte de Vic (Torelló, Manlleu, etc).

Creo que, con independencia de estas consideraciones, este estudio señalaba el tipo de métodos a aplicar que yo creo que hay que volver a poner sobre la mesa. Es decir, enfrentarse con un Eje nuevo de carreteras no puede plantearse sólo desde el punto de vista de la distancia; la distancia, ¿a dónde? porque evidentemente desde Vic a Girona es más corto por los Pantanos, pero si no hay que ir a Girona sino a Figueras ya no es más corto por los Pantanos, sino que es más corto directamente; o plantearse sólo en los términos de coste, es decir si vale 5.000, 4.000 cuando la propuesta del Plan de Carreteras de la Generalitat nos está hablando de una Autovía, paralela a la Nacional II por la zona de Lérida, y con continuidad en la propuesta del Plan de Carreteras hacia Girona cuyo coste actualizado en estos momentos sería del orden de 25 mil millones de pesetas, es decir que no tiene sentido discutir si vale 1.000, ó 2.000 más (por cierto, aprovecho la presencia del Sr. Amat para incitarle a que explique el porqué de las prisas de las opciones tomadas, porque no creo que la Generalitat tenga una cantidad tal en su programación para el Eje Transversal; y además las estimaciones de tráfico del propio Plan de Carreteras, que están bastante hinchadas por el propio método que utiliza, apuntan a una intensidad media diaria máxima en el año 2.010, de entre 6.000 y 8.000 vehículos/hora, lo cual no justifica en principio la utilización de peaje). Es decir que, nos enfrentamos con una propuesta de futuro cara, sería económicamente, sería territorialmente y creo que merece la pena plantearse con una reflexión seria y sin apresuramientos.

El impacto territorial del nuevo trazado

Como sé que hay un cierto clima pasional en la sala, quiero remarcar

que yo no tomo ninguna opción por ninguna propuesta. Lo que señalo es que hasta el momento los dos únicos estudios, diríamos de base económica y territorial, serios sobre el tema, que son el estudio de Solans para el Ayuntamiento de Olot y el reconocimiento territorial de Catalunya que les he nombrado, apuntan hacia la solución que en aquel plano tenemos dibujada por el Norte, es decir por el Norte de Vic cruzando Torelló, Manlleu y saliendo por el sur de Olot tangencialmente hacia Figueras. Mientras que las soluciones miradas diríamos siempre desde el punto de vista de tráfico, que arrastran la inercia propia de la gente que planea carreteras que ya tiene un pretrazado hecho, que ya lo ha dibujado y ya le da pereza volver a plantearse otro (y ya lo arrastra desde la propuesta del año 1974 del MOPU, y así se incorporan en el Plan de la Generalitat) apuntan hacia las soluciones que transcurren por Vic, por el Norte o por el Sur, por la ruta de los Pantanos, por Anglés a Girona.

Yo no puedo pronunciarme en favor de una u otra. Lo que creo que realmente merece la pena es un estudio del impacto territorial, en la medida que afecta a un territorio que es prácticamente, en su zona de influencia, la tercera parte de Catalunya, y que es el territorio, más marginado desde el punto de vista de las comunicaciones, de la centralidad del resto de Catalunya.

Yo creo que el debate debería centrarse en esos términos de cuál de los posibles Ejes, yo no diría todavía trazados, colabora, en mayor o menor medida, al reequilibrio territorial de Catalunya; y luego el problema del trazado si es más caro o menos caro, si el túnel es más largo o menos largo, son temas que corresponden a la Dirección General de Carreteras que lo harán lo más técnicamente bien resuelto que sea. Pero creo que hay que invertir el debate, hay que comenzar por dónde es el lugar que sirve más al conjunto de Catalunya y luego diseñar el proyecto más conveniente por ese corredor.

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 aportí 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'incumplim, 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 entrariem 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 món 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 tindriem 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 despreciables, 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 —repeteixo— 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 propia 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.



SOCIETAT CATALANA D'ORDENACIÓ TERRITORIAL

INSTITUT D'ESTUDIS CATALANS