L'Eix Transversal trenca l'actual estructura radial de la xarxa viària

M. Josep Coral
Periodista



L'Eix Transversal d'acord amb les seves característiques tècniques està classificat com una via segregada i és dissenyada per a una velocitat de 100 km/hora. Comunicarà directament Lleida i Girona a través de la Depressió Central, sense desviar-se cap a Barcelona, disminuint així en un 14% el recorregut actual. És un pas important per a trencar l'estructura radial de l'actual xarxa viària que es concentra en el Barcelonès.

El primer tram de l'Eix que travessa les comarques del Segrià, el Pla d'Urgell, l'Urgell i la Segarra, discorre paral.lelament a la N-II, cosa que permet aprofitar, com a tal, l'autovia Nacional II, responsabilitat del MOPTMA.

La resta de l'Eix entre Cervera i Girona és competència de la Generalitat de Catalunya. Travessa les comarques de la Segarra, l'Anoia, el Bages, Osona i la Selva. L'itinerari discorre entre els paisatges oberts de la Segarra, els esglaons semioberts del Bages, la plana de Vic, el paisatge tancat entre les Guilleries i el Montseny, i s'obre finalment a la Selva.

La distància entre Cervera i Manresa és de 45 km, entre Manresa i Vic de 49 km, entre Vic i la N-II de 57 km. i entre Lleida i Cervera de 54 km. En total, 205 km, 151 dels quals es faran a càrrec de la Generalitat i la resta -el tram entre Lleida i Cervera- a càrrec del MOPTMA.

Es preveu un total de 43 enllaços que, repartits al llarg dels 151 km de longitud, representen una mitjana d'un enllaç cada 3,51 km, la qual cosa dóna una idea aproximada de la gran connectabilitat de l'Eix amb la xarxa de carreteres existents. L'Eix connecta també amb uns altres eixos. Els més importants són els de la N-II Barcelona/Lleida, els eixos del Cardener i del Llobregat, la ruta Ter-Congost de Barcelona a la



Cerdanya i l'Eix costaner amb la N-II, un altre cop a Girona.

Objectius i previsions de trànsit

Com a objectius més importants del traçat de l'Eix Transversal es poden esmentar, entre d'altres, els següents: la disminució dels recorreguts entre les comarques de Girona i Lleida, amb una millora de l'accessibilitat general de la xarxa viària catalana; el fet que l'Eix obrirà una via al trànsit de pas, alternativa a l'eix costaner i als eixos de penetració Lleida-Tarragona i Lleida-Barcelona, alhora que potenciarà la connexió dels nuclis situats a tota la llargada de la depressió central.

Globalment, l'Eix Transversal representa un estalvi de 35 km en la distància actual, per carreteres de la xarxa bàsica, entre les ciutats de Lleida i Girona; i també la unió amb el corredor Barcelona-França dels trams viaris del Bages i Osona.

Pel que fa a les previsions de trànsit, els estudis realitzats, assenyalen com a hipòtesi, mitjanes de trànsit, per a l'any 2.000, d'uns 12.000 vehicles diaris en el tram entre Cervera i Manresa, 13.000 entre Manresa i Vic i 14.500 entre les ciutats de Vic i Girona.

L'origen d'aquest trànsit serà determinat pel creixement d'un 30 % del trànsit propi de les carreteres locals, d'un 60 % del derivat d'altres itineraris i d'un 10 % del trànsit d'agitació induït per la nova via.

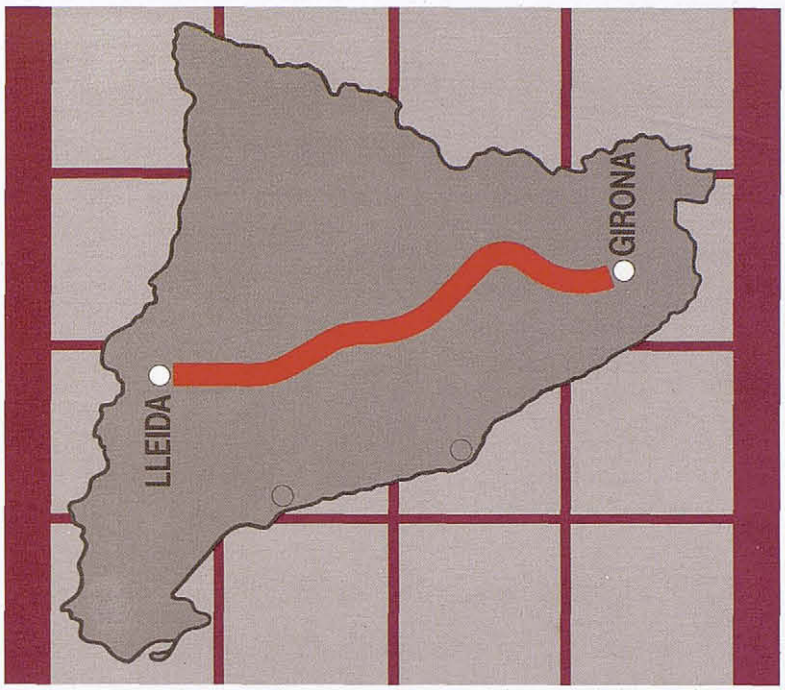
Característiques tècniques

Atesa la condició de la via segregada de l'Eix Transversal, tots els seus enllaços són a diferent nivell i s'estableix un control d'accessos amb limitació de l'entrada directa de les propietats confrotants. El pendent màxim absolut serà del 6% (excepcionalment) i el normal del 5 %. Hi ha en estudi la necessitat de vies lentes a partir d'un pendent del 3 %.

La secció transversal, bidireccional, és composta per dos carrils de 3,50 m d'amplada cadascun, amb vorals de 2,50 m (plataforma 7/12). L'amplada de les vies lentes és de 3,5 m, amb un voral d'1,5 m i amb bermes de 0,50 m destinades a senyalització i tanques de protecció, tant en terraplè com en desmunt, situades a continuació del voral. Les cunetes de 2,50 m en forma de V, van revestides al nivell de la plataforma amb drenatge subterrani. La berma de protecció de caiguda de pedres i plantació de vegetació és de 3 m al peu del talús del desmunt. L'amplada d'estructures és de 12 m, amb dues barreres tipus New Jersey.

Als túnels, l'amplada total serà de 12 m i se'n preveurà la il.luminació i ventilació sempre que calgui, d'acord amb els criteris internacionals vigents. Es preveuen àrees de descans cada 10 km i àrees de servei cada 20 km. Hi haurà pals SOS cada 2.500 m, situats a un sol costat. Als ramals d'enllaços la via té 4 m d'amplada de carril, amb 1 m de voral esquerre i 1,5 m de voral dret. S'ha previst un gàlib de 5 m.

El ferm és drenant en la capa de trànsit i s'ha dissenyat per a un trànsit T-1 (que es correspon amb una intensitat mitjana diària d'entre 800 i 2.000 vehicles pesants aproximadament per carril). Pel que fa la possibilitat de desdoblament de l'Eix, cal dir que el projecte ja preveu el desdoblament en quatre carrils en el moment que així ho exigeixi la demanda de trànsit, encara que aquesta circumstància no és previsible abans de l'any 2005.



Tractament ambiental

El tractament ambiental de les obres es fonamenta en una tramitació administrativa d'obligat compliment i amb una voluntat de respecte al medi que es manifesta en totes les fases de l'obra, des del seu disseny fins als seus acabats.

S'inicien amb l'anomenat Estudi d'impacte ambiental (EIA) que consisteix en una valoració quantificada dels impactes que l'obra i, eventualment, les seves alternatives produeixen al medi en general i les mesures a prendre per disminuir aquests impactes. Sobre la base d'aquest estudi, el Departament de Medi Ambient aprova la corresponent Declaració d'impacte ambiental, acceptant o no les mesures correctores proposades en l'EIA i, eventualment, afegint-n'hi algunes altres de noves . En aquest sentit cal diferenciar aquelles mesures intrínseques que condicionen la solució a adoptar (si cal que la traça discorri en viaducte en lloc de terraplè, o en túnel en lloc de desmunt), de la resta de mesures considerades actuacions addicionals com poden ser les replantacions o la col.locació de pantalles acústiques.

Pel que fa a l'Eix Transversal, en el tram Vic- Girona, el cost econòmic de les mesures intrínseques, consistents bàsicament en la construcció de 6 túnels, 5 viaductes, l'increment de l'excavació i la construcció de passos per a fauna, es valora en 3.600 milions de pessetes.

D'una altra banda, les actuacions addicionals com són les aportacions de terra vegetal, la replantació amb espècies autòctones, amb la recol.lecció prèvia de la llavor dels terrenys on ha de discorre la traça, el condicionament de les obres de drenatge als passos per a fauna, la integració d'abocadors i els murs verds, es valoren en 2.600 milions de pessetes.

És a dir, que el cost econòmic de les mesures correctores de l'impacte ambiental del tram Vic-Girona de l'Eix Transversal és de 6.200 milions de pessetes.

Pressupost

La previssió del cost de les obres és de 68.400 milions de pessetes, distribuïts de la següent manera: 25.000 milions per al tram Cervera-Manresa, 17.000 per al Manresa-Vic i 26.400 per al Vic-N-II.

Quadre 1

Beneficis induïts

Estalvi de temps: *minuts*

Estalvi	Tram
Lleida-Tàrrega	7,5
Lleida-Cervera	9,0
Lleida-Calaf	16,5
Lleida-Manresa	27,5
Lleida-Vic	54,6
Lleida-Girona	20,5
Tàrrega-Cervera	1,5
Tàrrega-Calaf	9,0
Tàrrega-Manresa	18,5
Tàrrega-Vic	34,0
Tàrrega-Girona	17,1
Cervera-Calaf	7,5
Cervera-Manresa	18,5
Cervera-Vic	34,0
Cervera-Girona	26,6
Calaf-Manresa	14,0
Calaf-Vic	29,5
Calaf-Girona	26,6
Manresa-Vic	12,1
Manresa-Girona	19,1
Vic-Girona	15,8

Aquests estalvis de temps, ponderats pel nombre de viatges i recorreguts mitjans, quantifiquen una valoració de 4.862,4 MPA a l'any.

Estalvi econòmic anual

- Combustible: 1.391,7 MPTA.
- Disminució d'accidents: 352,0 MPTA
- Amortitz. i manteniment: 2.260,6 MPTA

- Total: 4.004,3 MPTA/any

- Valoració de l'estalvi en temps: 4.862,4 MPTA/any

Total valoració de l'estalvi:

8.866,7 MPTA/any

Quadre 1. **Situació actual**

Tram Cervera/Manresa/Vic

Cervera/Rajadell:	– inici informació pública: 4t trimestre 93 – inici licitació obres:1r trimestre 95 – final obres: 1r trimestre 98
Rajadell/Manresa/Artés i ronda exterior de Manresa, tram nord	– inici licitació obres: 4t trimestre 94 – final obres: 1r trimestre 96
Artés/Vic	– inici informació pública: 4t trimestre 93 – inici licitació obres: 1r trimestre 95 – final obres: 1r trimestre 98

Tram Vic/N-II

Gurb/Calldetenes:	– obra acabada (Copcisa) – inici obres: 9/92 – final obres: 9/93 – import: 2.200 MPTA
Calldetenes/St. Julià de Vilatorta:	– obra en curs (Copcisa) – inici obres: 3r trimestre 93 – final obres: 4t trimestre 94 – import: 1.500 MPTA
St. Julià de Vilatorta/St. Sadurní d'Osormort:	– obra en curs (Agroman) – inici obres: 2/93 – final obres: 12/94 – import: 2.500 MPTA
St. Sadurní d'Osormort/Viladrau:	– obra en curs (FCC) – inici obres: 3r trimestre 93 – final obres: 4t trimestre 95 – import: 3.200 MPTA
Viladrau/St. Hilari Sacalm:	– obra en curs (Dragados) – inici obres: 3r trimestre 93 – final obres: 4t trimestre 95 – import: 4.600 MPTA
St. Hilari Sacalm/Tres Camins:	– obra en curs (Cubiertas) – inici obres: 3r trimestre 93 – final obres: 4t trimestre 95 – import: 5.000 MPTA
Tres Camins/Sta. Coloma de Farners:	– obra en curs (FCC) – inici obres 3r trimestre 93 – final obres 4t trimestre 95 – import: 3.800 MPTA
Sta. Coloma de Farners/Vilobí d'Onyar:	– obra en curs (Entrecalanes) – inici obres: 11/91 – final obres: subtram Sta. Coloma/Brunyola: 5/93; subtram Brunyola/Vilobí: 3r trimestre 94 – import: 3.000 MPTA
Vilobí d'Onyar/N-II:	– obra en curs (Const. Padrós) – inici obres: 3r trimestre 93 – final obres: 3r trimestre 94 – import: 600 MPTA
Posada en servei de tot el tram Vic/NII:	– 4t trimestre 95

***Nota**: El Govern de la Generalitat ha encarregat a Gisa - Gestió d'Infrastructures, S.A.- l'execució dels projectes i de les obres.*