

Les obres eternes de l'eix

termini · La Generalitat assegura que el tram de l'eix entre Vic i Riudellots de la Selva podrà estar acabat l'any 2013 Prohibició · SI ha demanat que fins llavors es prohibeixi la circulació de camions



Les obres provoquen llargues cues a l'Eix Transversal, especialment en el lloc de mitja entre Osona i la Selva.
Foto: JOAN SABATER.

Només han calgut quinze anys des que es va inaugurar l'eix transversal per començar les obres de desdoblament de la carretera a causa de l'intens trànsit de vehicles pesats que l'han convertit en una via lenta, on es formen llargues cues de camions que opten per l'eix per estalviar-se els caríssims peatges de l'autopista. A banda, hi ha l'alt índex de sinistralitat que ha representat la carretera, un dels més alts d'Europa.

El conseller de Territori i Sostenibilitat, Lluís Recoder, en la visita que va fer fa poques setmanes a les obres de la via en el seu pas

per la comarca de la Selva, va assegurar que estaran acabades l'any 2013. Veient el ritme actual, les dificultats orogràfiques i la rigorositat de l'hivern, especialment a la zona de les Guillerries, les seves previsions es podrien qualificar de molt optimistes.

Mala senyalització Viatjar per l'eix en obres, especialment a la nit, representa tota una aventura, sobretot pel que fa a la senyalització dels accessos. En molts trams, el carril s'estreny de cop, i al terra hi ha dibuixades les ratlles grogues de per on cal anar, entortolligades amb l'ombra de les que hi havia abans de les obres, amb les rugoses que avisen de reduir la velocitat i amb les que s'hi barregen pels camions o altres vehicles que s'hi volen incorporar des de qualsevol de les múltiples entrades. A totes, a més, cal sumar-hi també les roderes que hi ha deixat algun dels vehicles que ha frenat de cop per evitar una topada. Alt índex de sinistralitat L'eix transversal, especialment en el tram entre Vic i Lleida, ha estat una trampa mortal per a molts conductors. En el tram entre Vic i Girona, si bé s'hi produeixen accidents molt sovint, en els darrers dos anys només dos dels accidents han estat mortals. Circular-hi actualment requereix, però, altes dosis de paciència dels conductors. Des que es va inaugurar aquest tram, l'any 1995, els polítics han deixat testimoni en les hemeroteques assegurant que els camions no l'utilitzarien. Com passa tant sovint, la realitat els ha desmentit. La majoria del trànsit rodat està format per vehicles pesants que volen eludir el peatge de l'autopista. Solidaritat per la Independència ha demanat que s'hi prohibeixi la circulació d'aquests vehicles mentre durin les obres.

El mateix Recoder, reconeix ara que l'eix és utilitzat per uns quinze mil vehicles diaris, dels quals la majoria són camions. El cost del desdoblament de l'eix en els 55,4 quilòmetres entre Vic i Caldes de Malavella, representa un cost total de 397 milions d'euros, gairebé la meitat del que costa desdoblar la totalitat de l'eix, pressupostat en 865 milions. El tram entre Osona i la Selva inclou catorze enllaços, vint viaductes i dotze túnels que s'estan desdoblant. Això, de fet, representa la construcció d'un nou eix paral·lel, ja que el projecte que es va acabar l'any 1995, no preveia la possibilitat d'un futur desdoblament. Quant al pagament, la Generalitat ha establert un peatge a l'ombra. Això consisteix en què l'empresa concessionària assumeix el cost de l'obra i durant una concessió de 33 anys cobrarà un percentatge del govern català per cada vehicle que hi circuli. L'obra magna de CiUEl tram de l'eix transversal entre Vic i Girona ja va néixer petit quan es va inaugurar el mes de setembre del 1995, dos anys abans que s'inaugurés tota la carretera entre Girona i Lleida. Quinze anys més tard, es van iniciar les obres del desdoblament entre Vic i Vilobí d'Onyar, el tram més complex de tota la carretera, i

que més que un desdoblament significa, literalment, la construcció d'un nou eix.

Aquesta ha estat la infraestructura estel·lar dels governs de CiU que va presidir Jordi Pujol, basant-se en un projecte del 1934 de l'enginyer Victorià Muñoz. El govern català del 1997, amb Pere Macias com a conseller de Política Territorial i Obres Públiques, no va voler ni sentir a parlar de les crítiques que es van formular aleshores pel fet que una obra tan important per a la interconnexió de les comarques interiors de Catalunya fos una carretera amb un sol carril per cada sentit de circulació. Repassant les hemeroteques, llegim declaracions com les de l'exdirector general de Carreteres i responsable màxim de l'eix, Jaume Amat, dient l'any 1997 que "els camions de trajectes llargs ja tenen les autopistes". Veus autoritzades com el geògraf i professor de la Universitat de Barcelona, Jaume Font, declarava en la mateixa època que l'impacte dels camions a l'eix seria pràcticament nul. Tota una visió de futur. En la primera setmana de funcionament, l'any 1997, l'eix ja suportava un volum de més de sis mil vehicles diaris. Actualment el trànsit és d'uns quinze mil cada dia. Tot i així, el conseller de Territori i Sostenibilitat assegura que el límit fixat per aconsellar un desdoblament és el de 16.000 vehicles. Assegura, però, que cal desdoblar-lo per la gran quantitat de vehicles pesants que l'utilitzen.

Publicat a:

-El Punt Avui. Comarques Gironines 26-08-2011 Pàgina 2

Font del document:

http://www.elpuntavui.cat/noticia/article/1-territori/12-infraestructures/446463-les-obres-eternes-de-leix.html?piwik_campaign=rss&piwik_kwd=portada&utm_source=rss&utm_medium=portada&utm_campaign=rss