

El Punt, 17/10/2005

L'eix transversal ha triplicat el trànsit deu anys després de la inauguració del tram Vic-Girona

La saturació de la via, amb un 20% de camions, ha portat el govern a començar els tràmits per desdoblar-lo totalment

LAURA RAHOLA. Barcelona

El primer tram de l'eix transversal, que connecta Vic i Girona, ha fet deu anys aquest octubre i el trànsit gairebé s'ha triplicat des de la seva inauguració. La saturació d'aquesta carretera, l'obra més representativa de l'etapa de govern de CiU, es fa encara més palesa si es té en compte el pas de camions, que s'ha multiplicat per sis en el mateix període. La resta de l'eix ha seguit una evolució similar, fins al punt que l'actual govern ja ha començat els tràmits per desdoblar-lo de punta a punta. Pels 155 quilòmetres que hi ha entre Girona i Cervera hi passen una mitjana de 8.000 vehicles diaris, i el trànsit de camions és més d'un 20% del total. Els trams més col·lapsats, com ara Manresa-Vic i també Vic-Girona, arriben a 12.000 vehicles al dia.

L'any 1995, quan es va obrir el tram Vic-Girona de l'eix transversal, la carretera va tenir una intensitat mitjana diària (IMD) de 4.294 vehicles. El 2004, el barrer exercici complert, aquesta IMD va ser de 11.844. Encara és més espectacular l'augment del trànsit de camions, que en deu anys han passat de 472 a 2.811 al dia.



Els vehicles pesants representen més d'un 20% de la circulació, quan en vies amb una intensitat de trànsit similar o, fins i tot superior, com la C-31 i la C-17, els camions signifiquen entre un 10 i un 15% com a màxim, i a tota la xarxa de carreteres de la Generalitat, la mitjana de vehicles pesants és d'un 9,15%.

Les dades són de la direcció general de Carreteres del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat. Aquestes mateixes dades indiquen que l'evolució és similar si es té en compte tot l'eix, una obra que es va fer per trams i que es va completar el 2003.

El fet que aquesta carretera sigui una alternativa a l'autopista A-7 i, a més, més curta i gratuïta, ha contribuït a la saturació de l'eix transversal, sobretot per la quantitat de camions que el fan servir per anar cap a França. La seguretat, en bona part vinculada a la congestió viària, és un altre dels factors que han fet que, en poc temps, una obra que va costar més de 430 milions d'euros i que es va presentar com a modèlica per a la vertebració del país, s'hagi revelat insuficient. En només tres anys, entre el 2000 i el 2003, hi va haver 206 accidents, que van provocar un total de 87 morts.

Tot plegat ha provocat que ja s'hagin iniciat els tràmits per desdoblar completament la carretera. Ara, només el tram Cervera-les Olugues i les rondes de Manresa i Vic són de doble via, però la Generalitat va adjudicar a finals de setembre el projecte per convertir tot l'eix transversal en autovia de dos carrils per sentit, des de Cervera fins a Girona. Les previsions del Departament de Política Territorial són de començar les obres el 2006. El desdoblament, que com el primer eix es farà per trams, té un pressupost de 687 milions d'euros i el govern preveu finançar-lo amb el sistema de peatge a l'ombra. Això vol dir que una empresa farà l'obra i assumirà tant el cost dels treballs com el manteniment durant un període de concessió. L'usuari no es trobarà peatges perquè la Generalitat pagarà cada any a la concessionària una quantitat dependent dels vehicles que hi circulin.

This document was created with Win2PDF available at <http://www.daneprairie.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.