

Travessarà Santa Coloma de Farners, Sant Hilari, Espinelves, Sant Julià i la plana de l'Agú...  
AUVI 19-

# L'Eix Transversal passarà pel sud dels pantans de Sau i Susqueda

## Les obres viàries no començaran abans del 1990



L'Eix Transversal de Catalunya, la futura carretera que unirà les ciutats de Lleida i Girona, transcorrerà en el seu últim tram per la denominada via sud i passarà per Sant Julià de Vilatorrada, Espinelves, Sant Hilari Sacalm i Santa Coloma de Farners, segons va anunciar ahir el president de la Generalitat, Jordi Pujol. L'opció desestimada ha estat la denominada via nord, que proposava una ruta pels pantans de Sau, de Susqueda i del Pasteral seguint el curs del riu Ter. Les dues opcions fan referència al trajecte entre Vic i Girona, que té una llargada d'uns 60 quilòmetres.

Pujol va anunciar ahir que les obres de l'Eix Transversal no s'iniciaran abans del 1990, ja que la decisió de realitzar-lo per la via sud obligarà a modificar la part final de l'estudi sobre el traçat de l'Eix Transversal. El compromís de la Generalitat és que les obres de l'Eix comencin a finals del

1990, tot i que iràn avançant aquest any. La via sud podria estar tota en funcionament l'any 1991.

La via sud tenia un cost més baix que el del tram de zones poblades, però la via sud podria ser més utilitzada i més avantatjada d'aquí a cada tram constructiu. La via sud entrarà en funcionament immediatament, cosa que permetrà obtenir un benefici més gran de l'obra.

L'Eix Transversal de Catalunya, obra pública iniciada aquest any, tindrà una llargada total de 200 quilòmetres i un cost total de 40.000 milions de pessetes, dels quals 14.000 corresponderan al tram de Vic i Girona. El projecte data del 1935 i va ser aprovat per la Generalitat republicana.

**EL TRAÇAT DE L'EIX TRANSVERSAL**

El president Pujol va anunciar l'obra pública més important de la Generalitat

**ÍNDEX**

Introducció.....	3
Necessitat de l'Eix Transversal .....	4
Història de l'Eix Transversal.....	6
Tram Vic-Girona.....	11
El pas de l'Eix per Olot .....	11
Comparativa entra la solució Nord i la Sud.....	12
Decisió final .....	13
Sant Hilari Sacalm i l'Eix Transversal.....	15
Entrevistes a la gent de Sant Hilari Sacalm .....	19
Entrevista a Maria Frigola (directora del Col·legi Sant Josep).....	19
Entrevista a Gemma Testart (treballa a Girona) .....	20
Entrevista a Marius Valls (secretari de l'ajuntament de Sant Hilari).....	21
Entrevista a Pere Clos (empresari de Sant Hilari) .....	22
Entrevista a Pol Solés (estudiant).....	24
Entrevista a Dolors Busquets (advocada).....	25
Les entrevistes als polítics.....	27
Entrevista a Josep Maria Vila d'Abadal i Serra .....	27
Conclusió .....	29
Entrevista a Carles Puigdemont i Casamajó.....	30
Conclusió .....	33
Entrevista a Àngel Ros Domingo .....	34
Conclusió .....	37
Entrevista a Joaquim Nadal i Farreras.....	38
Conclusió .....	41
Conclusió.....	42

## INTRODUCCIÓ

Primer de tot m'agradaria explicar perquè he escollit l'Eix Transversal com a tema del meu treball de recerca. Jo recordo quan era petit que el meu avi m'explicava tot de vivències i relats que ell havia viscut. Després de molts anys al cap d'avant de l'ajuntament de Sant Hilari Sacalm i de diputat a la diputació de Girona, ell tenia mil històries per explicar.

Una història que m'explicava era perquè l'Eix Transversal passava tant a prop del nostre poble. Això va ser possible gràcies a la gran feina, treball i dedicació que va fer l'ajuntament de Sant Hilari i sobretot en Xavier Rossell per aconseguir que la Generalitat es decantés per la solució Sud del traçat de l'Eix. Però jo no aconseguia veure la importància d'aquell relat. Va ser quan em vaig anant fent gran que vaig poder descobrir l'enorme transcendència que tenia aquella carretera pel desenvolupament social, econòmic, intel·lectual, cultural... de Sant Hilari.

Com que m'interessava el relat vaig decidir tractar-lo en el meu treball de recerca per tal de saber-ne més.

Amb aquest treball m'agradaria poder descobrir tota la història de l'Eix Transversal. També la repercussió que ha tingut per Catalunya i més concretament per la Catalunya interior. La meva intenció és investigar sobretot la història del tram Vic-Girona. Aquest tram tenia dos possibilitats: l'anomenada solució Nord que anava de Vic a Girona passant pel pantans i la solució sud que anava de Vic a Girona i passava per Sant Hilari Sacalm.

Vull descobrir la utilitat que té l'Eix Transversal pels habitants de Sant Hilari Sacalm pel que fa al seu ús tant empresarial com individual.

També investigaré, a través d'entrevistes, la repercussió que té aquesta carretera als grans nuclis per on passa, concretament a les ciutats de Girona, Vic i Lleida.

## NECESSITAT DE L'EIX TRANSVERSAL

L'Eix Transversal sorgeix quan es presenta una gran necessitat de gestionar transversalment el territori. El problema era la falta de comunicació viària de Catalunya des de llevant fins a ponent.

L'Estat espanyol és conegut per la seva estructura radial en les carreteres ja que les principals infraestructures d'aquest tipus surten des de Madrid. Aquesta mateixa estructura és compartida per Catalunya durant el segle XX. Això va provocar que la Catalunya interior estigués molt mal comunicada. Amb la construcció de l'Eix Transversal es volia aconseguir una independència de l'àrea barcelonina que, fins a finals d'aquest últim segle, gairebé monopolitzava les comunicacions catalanes terrestres.

Amb aquest objectiu de comunicar la Catalunya interior d'est a oest es dissenya un pla per fer-ho possible. Es construirà una infraestructura que ha de ser capaç de trencar amb l'estructura radial del país i comunicar Catalunya de llevant fins a ponent per fer més dinàmic el contacte entre aquests territoris. Aquesta carretera havia de facilitar la comunicació de l'interior del país per tal d'intentar potenciar el mercat nacional i les relacions socials entre els habitants i l'economia de la zona en qüestió.

Els principals objectius que pretenia el govern de la Generalitat d'aquells moments amb l'anomenat Eix Transversal eren:

1. Volien obrir una via al trànsit de pas, alternativa a l'Eix Costaner i als Eixos de penetració Lleida-Tarragona.
2. Volien facilitar i potenciar la connexió dels nuclis situats a tota la llargada de la depressió central i que quedarien units per aquesta via.

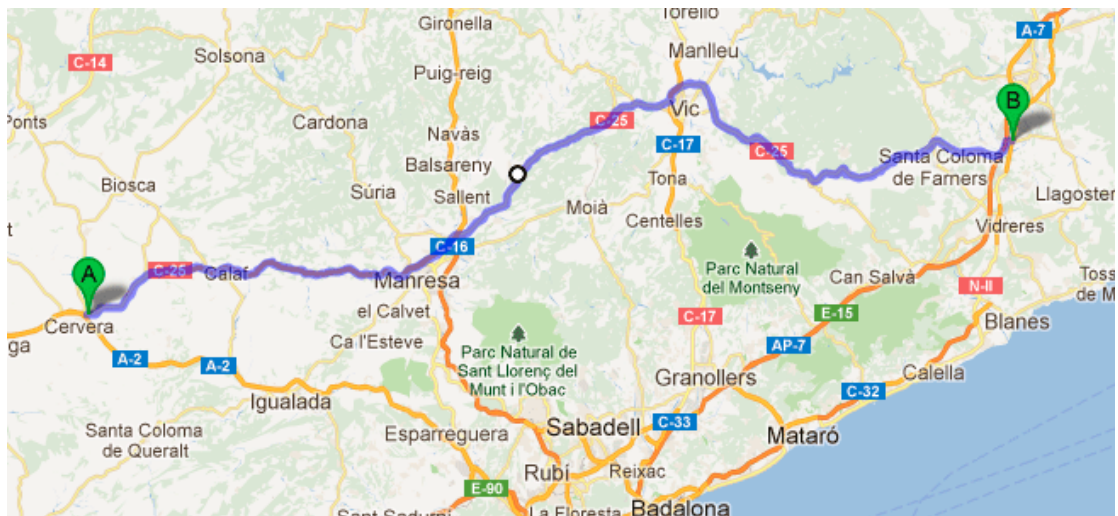
Com a conseqüència d'aquests dos objectius es donaria la potenciació del desenvolupament de l'activitat de la Catalunya interior cosa que representaria un procés de reequilibri territorial que és el que volia aconseguir el Pla de Carreteres d'aquell moment.

Per posar un exemple de la necessitat d'una infraestructura d'aquestes dimensions i característiques ens podem centrar en Vic. Aquesta ciutat la podríem definir com una ciutat de serveis però també té una gran importància el sector de la indústria. Al mateix temps destaca per un component ramader molt important ja que la comarca d'Osona és la més important en cens vaquí i també té molta importància pel que fa la ramaderia del porc. A Vic s'han establert unes indústries agroalimentàries de transformació, bàsicament de la carn, que representen un dels principals motors de la seva economia. La capital de la comarca d'Osona també és un centre universitari de referència a la zona. També és un centre de permanents activitats culturals i és un centre de mercats de reconegut prestigi. En definitiva, podem afirmar que la ciutat de Vic és un nucli actiu i necessari pel bon funcionament de la zona. Per tot això, aquesta ciutat té la gran necessitat d'intercomunicar-se amb facilitat i eficàcia i per això és tan bàsic i necessari la disponibilitat de grans infraestructures viàries com pot ser l'Eix Transversal. Vic ja estava ben comunicada amb Barcelona, ja que en depenia principalment d'ella, però amb l'Eix la ciutat tindria l'oportunitat d'obrir nous mercats amb la Catalunya interior o si més no facilitar la comunicació amb els que ja tenia fins aleshores.

Per tot això es construeix l'Eix Transversal de Catalunya. Amb l'objectiu d'adaptar-se a les necessitats d'aquells nous temps i per donar resposta a les demandes de la societat i l'economia de la zona.

## HISTÒRIA DE L'EIX TRANSVERSAL

L'Eix Transversal és com es coneix popularment la carretera C-25. La primera idea o disseny d'aquesta carretera la trobem amb un projecte de la Junta de Comerç de Catalunya de l'any 1816. Aquest projecte no es va arribar a materialitzar mai ja que el ministre d'aquella època que s'encarregava de les carreteres, el Secretari d'Estat Sr. Pizarro, es va negar a tirar endavant aquest projecte. Va considerar que hi havia coses més importants al país i que no es podien malgastar fons amb el que ell considerava "los caminos y otras zarandajas semejantes".



Es manté el mateix projecte a través d'una Comissió de la Junta General de Carreteres de Catalunya. Aquests van estar treballant en el projecte des de l'any 1848 fins al 1868.

El ferrocarril va néixer en el país i la Mancomunitat no va adoptar cap postura concreta respecte al projecte d'aquesta infraestructura.

Es torna a sentir a parlar d'un projecte d'aquestes característiques en el Pla de Camins de la Generalitat del 1935, que pretenia aconseguir una xarxa que cobris tot Catalunya. Victorià Muñoz Oms va ser l'enginyer director del Pla. Es van dibuixar dos itineraris per l'anomenat Eix Transversal i ambdós es trobaven a Vic. D'allà un continuava cap a Olot i l'altre cap a Girona. Sembla a ser que aquests itineraris es van començar a construir però la Guerra Civil del 1936-1939 va provocar la paralització de les obres.

Durant el franquisme es va publicar un Pla Regional de Carreteres de Catalunya que va servir per refondre aquells dos itineraris i, més o menys, va servir per dissenyar l'actual carretera comarcal 141. També es van començar les obres d'aquesta carretera però no es van arribar a acabar.

Van arribar els Planes de Desarrollo i en un d'ells, 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 agafen la iniciativa i creen una Comissió mixta entre les quatre diputacions i el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, la qual l'any 1975 va presentar un extens projecte que portava com a títol "El Eje Transversal de Catalunya, tramo Lérida-Gerona". Aquest projecte s'havia de posar en marxa si es volia aconseguir una expansió de Catalunya i un desenvolupament d'ordenació del territori que no fos la tradicional de la concentració en els grans nuclis de població. Aleshores es va dibuixava el traçat del tram Vic-Girona per l'anomenada solució Sud tot i que en el Pla de Victorià Muñoz el traçat era el que se'n deia solució Nord o pels pantans, però com que en aquella època no hi havia els embassaments l'itinerari seguia la vall del riu. Aquest projecte tampoc va ser mai executat.

Es van iniciar debats i els ajuntaments van començar a intervenir-hi activament. En aquells moments, el tram de l'Eix de Vic, Olot i Figures va esdevenir el principal conflicte. L'Ajuntament d'Olot va encarregar un estudi, amb una important base científica, que defensava la construcció de l'Eix Transversal per l'opció que passa a prop d'Olot.

L'11 de juny de 1976 es va celebrar a Vic un acte del vuitè Àmbit del Congrés de Cultura Catalana, l'Àmbit d'Ordenació del territori, que es va dedicar al tema de l'Eix Transversal de Catalunya. Aquell dia també es va presentar el conegut estudi que va encarregar l'Ajuntament d'Olot.



Al mateix temps, en el país es van anant pronunciant els ajuntaments i altres entitats i institucions. Però aquest debat es va anat fent menys viu com a conseqüència de l'anunci de la construcció de l'anomenat "Eix Pirinenc".

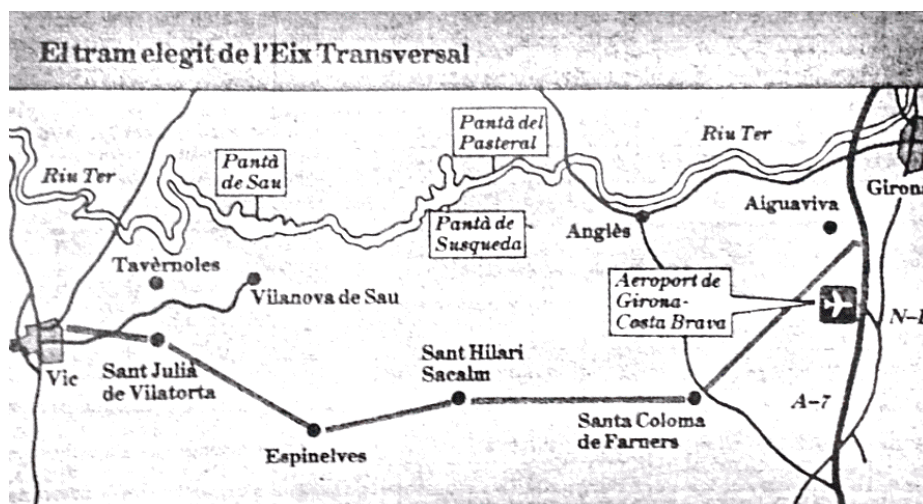
També l'any 1976 el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo va firmar amb les quatre diputacions catalanes un conveni per construir l'Eix Transversal. Però aquest acord per construir aquesta infraestructura no es va arribar a complir mai.



L'any 1985 arribà el Pla de Carreteres de la Generalitat on hi tornava a aparèixer l'Eix Transversal i on es recomanava la solució Nord.

L'Eix Transversal de Catalunya havia estat durant molts anys dissenyat, dibuixat, pensat, debatut, demanat i fins i tot promès però la realitat era senzilla: l'Eix Transversal encara estava per fer. Una de les explicacions del perquè l'Eix encara no estava construït era que la configuració de Catalunya hi predominaven valls Nord-Sud. Les construccions de carreteres en sentit Nord-Sud eren molt més fàcils de construir que les d'Est-Oest que eren molt més cares. Quan la Generalitat de Catalunya comença a tenir competències de carreteres es van trobar que les carreteres més fàcils de fer, les que anaven per les planes i les que anaven per les valls, ja estaven fetes. L'Eix Transversal és una carretera que va d'Est a Oest això pot ser un dels perquès l'Eix encara no estava construït.

Finalment, el 17 de juliol de 1989, el Consell Executiu de la Generalitat va aprovar encarregar un traçat que havia de ser el definitiu per construir el tant esperat Eix Transversal de Catalunya. Les obres van començar l'any 1990 i van fer realitat aquesta infraestructura viària que havia de comunicar directament Lleida i Girona a través de la depressió central sense desviar-se per Barcelona. Així s'aconseguia disminuir en un 14% el recorregut que s'havia de fer abans de la seva construcció. Les obres van ser llargues i costoses però finalment van acabar l'any 1997. D'aquesta manera, l'Eix Transversal aconseguia unir transversalment, mitjançant un via ràpida, Lleida i Girona, concretament Cervera (Km 0) i Riudellots de la Selva (Km 154).



El tram Vic-Girona va ser el principal conflicte que va originar l'Eix. Aquest tema el tracta el treball més endavant.

Es va fixar una velocitat mitja de 100 km/hora al llarg de la via. La carretera tenia una estructura d'1+1, és a dir, només tenia un carril per banda. A més l'Eix tenia moltes limitacions, unes prestacions escasses i una alta sinistralitat. També es va convertir en una via molt lenta i col·lapsada pel trànsit de camions. Per tot això l'any 2006 el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va presentar el projecte de desdoblament de l'Eix Transversal. La carretera abasta 155 quilometres dels quals se'n van desdoblar 143 quilometres i va significar una inversió d'aproximadament 734 milions d'euros. Els treballs s'havien de licitar durant els mesos següents. Les obres per fer possible el desdoblament de l'Eix Transversal van començar l'any 2007 i van finalitzar a finals de l'any 2012 però no va ser fins al gener del 2013 que la totalitat de l'obra entrà en funcionament. Es va convertir en una autovia que tenia majoritàriament dos carrils per banda però que els trams més concorreguts arribaven a tres com ara el pas per Manresa o la intersecció amb la C-17. Es calcula que l'Eix Transversal és utilitzat diàriament per entre 8.000 i 17.000 vehicles de mitjana entre els quals un 20% o un 30% són vehicles pesants. El projecte del desdoblament de l'Eix va començar durant l'època del tripartit quan governaven els socialistes però finalment va ser inaugurat pel president Artur Mas, aleshores del grup parlamentari de Convergència i Unió.



## **TRAM VIC-GIRONA**

El recorregut que havia de dibuixar l'Eix Transversal al tram Vic-Girona va ser el més debatut. Va ser origen de llargues converses per tal de poder determinar la millor ruta per aquest tram.

Hi havia diverses opcions pel que feia al recorregut que havia de prendre la via. Les dos opcions més conegudes són la solució Nord que unia Vic i Girona a través dels pantans i la solució Sud que unia Vic i Girona passant per Sant Hilari Sacalm. Es va fer un anàlisi previ a aquestes dues opcions en el que hi podríem trobar fins a cinc solucions diferents i encara se'n va arribar a plantejar una d'intermitja que començava per la solució Sud i acabava per la Nord amb un túnel entremig, és a dir que podríem arribar a parlar de sis opcions possibles. També cal remarcar que dins de cadascuna d'aquestes opcions hi havia diverses alternatives. Finalment es van rebutjar les que es va creure que no valia la pena que s'estudiessin a fons i es van escollir dues opcions que són aquestes que s'anomenen Sud i Nord. Llavors es van començar a estudiar a fons per tal de comparar les diferents opcions i poder triar la millor opció per el tram Vic-Girona. Per poder comparar-les amb total igualtat es va decidir que les dues solucions comencessin al mateix punt i acabessin també al mateix lloc.

## **EL PAS DE L'EIX PER OLOT**

Es va arribar a plantejar la possibilitat que l'Eix Transversal passés per Olot. Aquesta opció es va proposar massa tard i no va arribar a prosperar. El Pla de Carreteres parlava de la carretera Vic-Olot i explicava les característiques que havia de tenir aquesta via però no la prevenia com una alternativa de l'Eix Transversal. Perquè l'Eix pogués passar per Olot s'hauria d'haver demanat una revisió del Pla per poder canviar el traçat de l'Eix.

Els partidaris d'aquesta opció consideraven que era la única opció que reunia dues condicions bàsiques:

1. S'inseria en el marc d'una política de reequilibri territorial de Catalunya perquè feia possible la creació d'un nou eix o corredor de dinàmica urbana i industrial, sostinguda a tot el llarg del seu recorregut. Això per la 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. Oferia evidents avantatges sobre les altres opcions en temes 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 paisatgístic de les infraestructures sobre el territori.

### **COMPARATIVA ENTRA LA SOLUCIÓ NORD I LA SUD**

La longitud de la carretera era lleugerament més llarga per la solució Sud que per la Nord, però perquè l'opció Sud sortia i acabava més amunt. Tot i aquesta petita diferència el pressupost d'ambdós traçats era pràcticament el mateix.

Pel que fa a l'accessibilitat donava millor resultat la solució Sud que la Nord. Això feia que aquestes dos condicions tècniques esmentades comportessin un empat.

Un altre condicionament tècnic que es va tenir en compte va ser la cota màxima que havia d'arribar la carretera. La solució Nord la cota màxima en que arribava la via era de 590 metres sobre el nivell del mar mentre que en la solució Sud la cota era de 815 metres. Si es miren els números es pot entendre que era molt perjudicial per la solució Sud, però el que és important per calcular el consum en una zona de muntanya no és la cota màxima sinó com s'arriba a aquesta cota. L'estudi comparatiu donava que el consum venia a ser quasi el mateix. Això era perquè la solució Nord, que arribava a menys cota, ho feia a base de més pujades i baixades successives, ho sigui que l'esforç de puja després es perdia. En canvi la solució Sud, que arribava a una cota més alta, anava en una pendent molt més uniforme.

Si mirem les característiques geològiques dels terrenys per on havien de passar les carreteres els informes també eren molt semblants. Tot i això hi havia un aspecte en contra de la solució Nord que era el tema de la proximitat de l'embassament a la carretera. El problema era que l'oscil·lació del nivell de l'aigua provocava que hi haguessin unes expansions o unes contraccions del terreny sobre

el qual s'havia d'assentar la via que feia que es produïssin moviments continus, quasi imperceptibles, però que motivaven assentaments de la carretera.

En quant a la climatologia els informes eren molt semblants i tampoc es decantaven per una solució o per una altra.

**Els ecologistes, a favor del pas de l'Eix Transversal pel traçat sud**

**PERE GARRIGA**  
**Sant Hilari Sacalm.**— L'Associació de Naturalistes de Girona i la Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural (Depana) han enviat un escrit al president de la Generalitat, Jordi Pujol, i a l'alcalde de Sant Hilari, Xavier Rossell, en què es pronuncien a favor del pas del futur Eix Transversal per l'anomenat traçat sud, que passa per Viladrau, Espinelves i Sant Hilari, entre d'altres poblacions. L'Associació i la Lliga van arribar a aquesta conclusió després de realitzar dos estudis, un de l'impacte ecològic que pot provocar el traçat de l'Eix i l'altre sobre la repercussió en el desenvolupament econòmic de les poblacions afectades.  
 Aquests dos estudis van ser presentats en el decurs de l'últim ple municipal que va fer l'Ajuntament de Sant Hilari. En aquesta sessió, l'alcalde, Xavier Rossell, va manifestar la seva satisfacció per l'acord del Consell Executiu de la generalitat, i va afirmar que «s'ha treballat molt i hem lluitat molt perquè s'escolli la ruta sud com a bona i com la més lògica. La feina feta ha tingut el seu reconeixement». Marcel Rigolós, cap de l'oposició, va felicitar Rossell per l'èxit assolit i també va elogiar la decisió de la Generalitat «ja que —va dir— per primera vegada s'ha actuat sense cercar els interessos econòmics o polítics sinó que s'ha volgut el bé del país», va dir Rigolós.

En l'estudi fet per Depana s'afirma que l'àrea forestal de la zona dels pantans està en un estat de virginitat excel·lent «amb uns tipus de boscos que eslan molt malmenats a la major part del país». Segons aquesta associació, si s'obria una carretera de la importància de l'Eix Transversal a la zona «podria arribar a ser desastros, tant per la vinguda de gent com per les pistes forestals complementàries que s'obriren, les urbanitzacions i les instal·lacions turístiques que s'hi farien», s'assegura en l'informe. Depana també ha fet un estudi sobre les onze principals espècies faunístiques que hi ha a la zona dels pantans i que requeririen una protecció especial. Algunes d'aquestes espècies, com ara la guineu, el falcó pelegrí, l'algot vesper i l'álguila marceca, estan en greu perill d'extinció.  
 Aquesta agrupació ecologista també defensa en l'informe que la zona de Sant Susqueda i Collsacabra ha de ser en un futur el parc natural de les Guilleries-Collsacabra, segons s'esmenta en un informe fet per la Diputació de Barcelona l'any 1984. Depana assegura també que efectuar un seguiment de les futures obres de construcció de l'Eix Transversal «per controlar que no es facin greus destruccions a l'entorn natural per no anar amb compte o per voler estalviar diners».  
 L'Associació de Naturalistes de Girona afirma en el seu informe que l'opció sud permet una major conservació del patrimoni natural de Catalunya. També destaca que la construcció de l'Eix per Sant Hilari evitarà que en un futur s'hagin de millorar les connexions per carretera a la zona, «amb la consegüent destrucció ecològica supletòria que això suposaria».  
 També es fa referència al fet que si la carretera passa pel traçat sud es pot fer per trams si no es margina essencialment les poblacions de la zona nord de la comarca de la Selva». L'Associació de Naturalistes de Girona destaca també en l'informe que ha realitzat l'aprofitament econòmic i humà de la nova carretera, «que serà molt més gran si passa per Sant Hilari i no pels pantans».

També es va estudiar l'impacte ambiental que havia de provocar la carretera. Es va presentar voluntàriament un escrit de Depana (Lliga per la Defensa del Patrimoni Natural) i es va demanar oficialment un escrit a la Direcció General de Medi Ambient. Els dos informes es van mostrar clarament favorables a la solució Sud. Com es pot llegir a la notícia escrita el 26 de juliol del 1989 al diari El Punt, l'Associació de Naturalistes de Girona i la Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural van enviar un escrit al llavors president de la Generalitat, Jordi Pujol, i a l'alcalde de Sant Hilari, Xavier Rossell, posicionant-se

a favor del pas de l'Eix Transversal per la solució Sud. L'Associació i la Lliga van realitzar dos estudis, un sobre l'impacte ecològic que podia arribar a provocar l'Eix i un altre sobre la repercussió en el desenvolupament econòmic de les poblacions afectades.

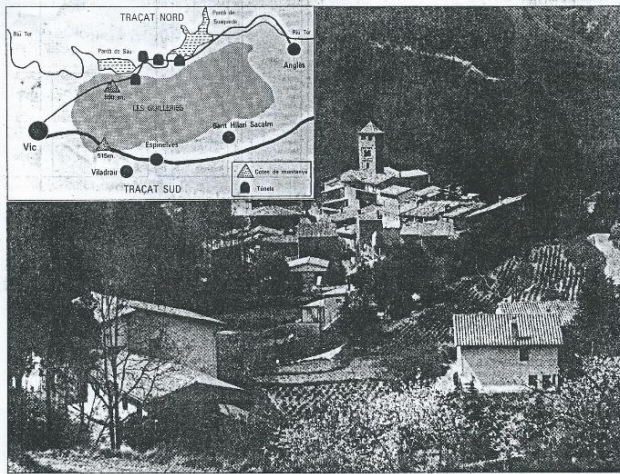
També cal destacar que la Generalitat va rebre nombrosos escrits d'ajuntaments a favor de la solució Sud i molts pocs a favor de la solució Nord. És a dir que hi va haver una sèrie d'actuacions institucionals a favor de la solució Sud que no va tenir la Nord. A més, l'opció Sud gaudia de més suport popular, cosa que no tenia l'opció Nord. Això va ajudar al govern de la Generalitat a decantar-se per la solució Sud.

**DECISIÓ FINAL**

El 18 de juliol de 1989 el president de la Generalitat Jordi Pujol va anunciar a Barcelona la decisió que s'havia pres. Finalment, al cap d'un intens i llarg debat la

El Govern desestima la possibilitat d'unir Vic i Girona a través de Sau i Susqueda  
D. Girona - 19-7-87

## La Generalitat opta per l'alternativa Sud en el traçat del futur Eix transversal



El Consell Executiu de la Generalitat ha decidit escollir l'opció Sud per construir la primera fase de l'Eix transversal de Catalunya, fase que ha de permetre unir Vic amb Girona. El Govern català ha desestimat l'alternativa Nord, o dels pantans, que en principi semblava que seria la que s'executaria. L'opció Sud havia estat reivindicada pels alcaldes de la zona de les Guilleries i, principalment, pel de Sant Hilari Sacalm, Xavier Rosell. La Generalitat s'ha decidit per aquesta alternativa tenint en compte el projecte de desviament de la N-II, ja que es preveu l'entroncament just per sota d'aquest. En la fotografia, Espinelves un dels municipis pels quals passarà l'eix. (Foto JOAN SEGURI). Pàgina 1

Generalitat de Catalunya va decidir que l'Eix Transversal passaria per la solució Sud, per Sant Hilari Sacalm.

Es va decidir que l'Eix passaria per la solució Sud per diferents raons: L'opinió institucional era més favorable a la solució Sud. Això es va veure reflectit en els nombrosos escrits dels ajuntaments que es mostraven favorables a la solució que havia de passar per Sant Hilari. També va ajudar el suport popular de la zona per

on havia de passar la solució Sud.

Els informes tècnics que estudiaven l'efecte de l'impacte ambiental dels dos traçats es mostraven clarament a favor de la solució Sud. Així ho demostraven els escrits presentats pel Depana i per la Direcció General de Medi Ambient.

La connectivitat viària i urbana era major en la Solució Sud que en la dels pantans. La solució que passava per Sant Hilari tenia una major connectivitat amb la xarxa catalana de carreteres. Recollia moltes més carreteres ja construïdes que permetien donar una major connectivitat a aquestes carreteres i també a més nuclis de poblacions.

Una altra raó era el rendiment econòmic que es podia extreure de la construcció de l'Eix Transversal. La solució Sud permetia una execució per trams successius que eren totalment aprofitables una vegada construïts. Es va poder dividir l'execució del tram Vic-Girona en set trams que cada vegada que s'acabava un tram i s'inaugurava tenia un aprofitament immediat. Es podia començar a construir el tram per un extrem o per un altre i la inversió que es fes tindria un rendiment immediat.

## **SANT HILARI SACALM I L'EIX TRANSVERSAL**

L'Eix Transversal de Catalunya ha provocat un abans i un després per Sant Hilari Sacalm. Gràcies aquesta infraestructura el poble ha pogut experimentar una sèrie de canvis molt importants i necessaris pels hilariencs. També ha provocat un desenvolupament en tots els sentits del poble; des d'econòmics, turístics, socials, de pensament...

Abans però cal recordar perquè ha estat possible que l'Eix Transversal passes per Sant Hilari. El tram Vic-Girona tenia dos opcions principals: una que passava pels pantans i l'altre que passava per Sant Hilari Sacalm. Alguns podrien pensar que va ser una simple decisió institucional el fet que l'opció escollida fos la que passava per Sant Hilari. Doncs bé, no va ser el cas. La decisió final va arribar després d'un intens debat entre institucions, organitzacions, etc. Aquí s'ha de fer una gran referència a l'ajuntament de Sant Hilari Sacalm i el llavors alcalde de Sant Hilari Sacalm en Francesc Xavier Rossell i Terris.

Aquells temps Sant Hilari Sacalm estava molt mal comunicat amb la resta del territori i des de l'ajuntament es va començar a treballar per solucionar-ho. En Xavier Rossell va participar molt activament per aconseguir que l'Eix Transversal passes per Sant Hilari. Ell estava decidit a aconseguir-ho, ja que ho creia totalment necessari per la gent del poble. Quan el mes de novembre de l'any 1983 es va presentar el Pla General de Carreteres de Catalunya el Sr. Rossell va llançar un crit d'atenció. Considerava que el pas de l'Eix per les Guilleries no podia pas deixar de banda la zona més poblada i la rendibilitat social i de comunicació d'aquella àrea. S'ha de dir que el principi l'alcalde de Sant Hilari Sacalm estava completament sol, així ho reflecteix un article escrit al Punt el dia 17-09-1986 pel Sr. Carles Puigdemont on escriu que "L'alcalde de Sant Hilari va tornar a estar més sol que la una". Mica a mica va anar aconseguint suports des de ajuntaments fins a la diputació provincial de Girona. El suport aconseguit va esdevenir clau per aconseguir que la Generalitat de Catalunya es decantés per l'opció Sud.

El mes de setembre de l'any 1987 l'alcalde de Sant Hilari Sacalm va posar com a condició la construcció de l'Eix Transversal o una via similar a que Sant Hilari fos de la comarca de la selva. Si no era així es volia demanar la creació de la comarca

Si no es contempla una via similar, es demanarà la comarca de les Guilleries

# Sant Hilari condiona ser de la Selva a la construcció de l'eix transversal

**S.O.**  
Sant Hilari Sacalm.— El ple de l'Ajuntament de Sant Hilari ha aprovat una proposta de l'Alcaldia per la qual es condiona la inclusió a la comarca de la Selva a la construcció de l'eix transversal, o una via similar, que vertebrí les comunicacions amb la comarca i que comunicari també les Guilleries amb Osona.

La proposta de l'Alcaldia fou presentada a la sessió de dimecres, que, seguint el procediment establert després de l'aprovació de les lleis d'Ordenació Territorial de Catalunya, discutí el tema de la comarcalitat.

La proposta aprovada, que té tres apartats, pretén reclamar el reconeixement de les Guilleries com a realitat geogràfica, històrica i humana, perquè, segons l'Alcalde de la població, el convergent Xavier Rossell, tot i que reconeix la propietat de la comarca de la Selva, cal constatar el fet que les Guilleries són una realitat diferenciada i amb caràcter propi.

Xavier Rossell considera, i així es fa constar en la proposta presentada, que la Selva és una de les comarques més desarticulades de Catalunya.

La comarca de la Selva és dividida en tres zones d'influència: la marítima, la interior i la pròpia de les Guilleries o de muntanya.

La proposta de l'Alcaldia recull la preocupació per trobar una fórmula de vertebració de la comarca



Rossell considera una necessitat prioritària aconseguir la vertebració de la comarca.



en el seu conjunt, i és per això, segons Rossell, que s'ha disposat a acceptar la integració de Sant Hilari a la comarca de la Selva sempre que es construeixi l'eix transversal o una via similar per integrar-hi la població i per comunicar, també, les Guilleries i Osona. En el supòsit que no es contempli l'existència d'aquesta via integradora, i tal i com recull el tercer apartat de la proposta, la població de Sant Hilari quedaria inconnexa amb la Selva i la seva capitalitat i es demanaria la constitució de la comarca de les Guilleries».

### L'eix transversal

L'eix transversal, que ja des de fa temps a la zona i encara no s'ha donat resposta a les dues solucions que hi ha plantejades sobre la taula.

Aquestes dues possibilitats contemplen l'eix transversal pels pantans —proposta que ha rebut un munt d'afegaments— o bé que travessi Viladrau i Espinelves i que baixi cap a Sant Hilari, Arbúcies i Santa Coloma. Aquesta darrera proposta és la que compta amb el vist-i-plau del Consistori hilarienc, perquè es considera que és la

que més respon a les necessitats de vertebració de la comarca».

Xavier Rossell considera que demanar la construcció de l'eix transversal o una via similar per acceptar la inclusió de Sant Hilari a la comarca de la Selva pot significar una mena de comproment de la voluntat d'eficàcia i descentralització dels serveis públics que preconitza la LOT. Rossell considera que ella llei ha d'anar més enllà dels papers i que ha de contribuir realment a convertir la comarca com a ens territorial bàsic.

### Cassà castigarà les infraccions en la recollida d'escombraries

Cassà de la Selva.— L'Ajuntament de Cassà de la Selva, segons que informa Xavier Romero, ha fet públic un ban en el qual adverteix que es castigaran amb multes de 500 i fins a 10.000 pessetes les infraccions que es produïxin pel que fa a la recollida d'escombraries.

Aquest servei ha establert un nou calendari per a la recollida fins a finals d'any. A partir del proper dia 1 d'octubre es farà de forma diària de dijous a divendres, a excepció dels festius i del set a dues del matí.

### Fanals celebra la seva festa major

Lloret.— Fanals celebra aquest cap de setmana la seva festa major, que ha estat organitzada per l'Associació de veïns i propietaris d'aquest sector de Lloret.

Es actes començaran aquest matí amb una gran gimcana i un concurs de crocs i «braskidance». A la tarda hi haurà missa en honor de santa Elena i cursa de bicicletes. Al vespre es farà un sopar català i hi haurà focs d'artifici a la platja que acompanyaran un ball popular.

Demà dissabte hi haurà un torneig de futbol, una cercavila amb la banda infantil Costa Brava, sardanes, jocs infantils i gran ball a càrrec del conjunt Afilli.

En el decurs d'aquest ball s'engegarà la pubilla de Fanals i missa internacional. Aquesta segona edició de la festa major de Fanals acabarà diumenge amb dues activitats aquàtiques.

disposar a << acceptar la integració de Sant Hilari a la comarca de la Selva sempre que es construeixi l'Eix Transversal o una via similar per integrar-hi la població i per

L'Ajuntament es reunirà amb els sectors econòmics i socials

DIARI DE GIRONA-31-1-89

# Sant Hilari promourà una campanya en favor del traçat sud de l'eix transversal

**ENRIC CASALS/DdeG**  
Sant Hilari Sacalm.— L'Ajuntament de Sant Hilari es planteja una campanya de sensibilització per reclamar que la Generalitat construeixi el futur eix transversal de Catalunya pel traçat sud. En aquest sentit, l'Ajuntament té previst convocar reunions amb els diversos sectors de la població per debatre les dues alternatives que estudia la Generalitat: el traçat sud, que passaria per Sant Hilari, i el nord, conegut com la ruta dels pantans, que passaria per la zona de Sau i Susqueda.

La Corporació municipal ha decidit també demanar el suport del consell comarcal de la Selva i promoure aquesta campanya de sensibilització amb mobilitzacions dels sectors econòmics i socials. A l'última hora del vespre, l'Ajuntament va celebrar la primera reunió prevista amb industrials de la població.

L'Ajuntament de Sant Hilari ja va acordar en els seu darrer ple demanar la dimissió de l'enginyer Pau Nobell, tècnic del Departament de Política Territorial i Obres Públiques pel seu informe favorable a la ruta dels pantans, el contingut del qual s'ha divulgat abans que el mateix departament es pronunciés. Segons l'alcalde de Sant Hilari, Xavier Rossell, «és inadmissible que un membre del departament pel seu propi compte pugui preveure publicar un estudi sobre la solució de l'Eix Transversal avans no es pronunciés els seus superiors». L'Ajuntament considera que l'estudi de

Pau Nobell inclou «opinions de dubtosa objectivitat, parcials i sectàries» amb falsedats que demostren un intencionat desconeixement de la realitat de la nostra comarca i les diferències tècniques de les dues alternatives de l'eix transversal en el seu tram Vic-Girona. Aquest informe, el contingut del qual va difondre's recentment, considera que el traçat nord presenta avantatges sobre el de Sant Hilari perquè tindria un recorregut menor i arribaria a cotes de menys altitud.

A criteri de Xavier Rossell, el traçat de Sant Hilari faria un recorregut major perquè «s'ha intentat agafar el nombre més gran de poblacions possible i això ha allargat el traçat, per tant no pot plantejar-se com un inconvenient». Xavier Rossell considera que l'estudi «recull els avantatges del traçat dels pantans però no els inconvenients i no és objectiu en absolut». En aquests sentit, nega que les condicions climàtiques siguin més favorables en el traçat nord «perquè a la zona dels pantans es produïren problemes com boires i glaçades».

L'alcalde de Sant Hilari declarà que «el president de la Generalitat parla sempre de la necessitat de conservar l'equilibri territorial i aquest és precisament un dels motius que haurien de pesar més perquè la Generalitat es decidís pel traçat sud de l'Eix Transversal perquè poblacions com Anglès, per exemple, no es veuran excessivament afectades per una o altra ruta, en tot

cas solament hauran d'anar a buscar-lo a pocs minuts de distància, mentre que Sant Hilari, Arbúcies, Viladrau o Santa Coloma, sense el traçat sud, quedaran despenjades del projecte si es decideix construir l'eix pels pantans», afirma.

### Petició oficial

L'Ajuntament demanarà oficialment a la Generalitat que el traçat de l'eix transversal es «determini per l'anomenada ruta sud o de Sant Hilari Sacalm, segons els objectius d'aconseguir l'equilibri territorial aprovats pel MOPU i les diputacions de Barcelona, Lleida i Girona l'any 1983». Aquest traçat, segons l'Ajuntament, seria avantatjós «en donar servei a un major nombre de nuclis urbans de significat industrial i turístic, enfront del projecte nord, conegut amb el nom de la ruta dels pantans, que travessava una zona pràcticament des poblada».

A criteri de Xavier Rossell, l'existència d'una xarxa viària alternativa permetria, en cas d'escollir-se la ruta de Sant Hilari, fer la construcció més ràpida i per trams. L'Ajuntament creu que el traçat sud «aportaria la màxima rendibilitat social perquè passaria més a prop de Folgueroles, Sant Julià de Vilatorrada, Sant Sadurn d'Osona, Viladrau, Espinelves, Sant Hilari Sacalm, Arbúcies, Breda, Hostalric i Sant Celoni, entre d'altres pobles de la mateixa zona geogràfica».

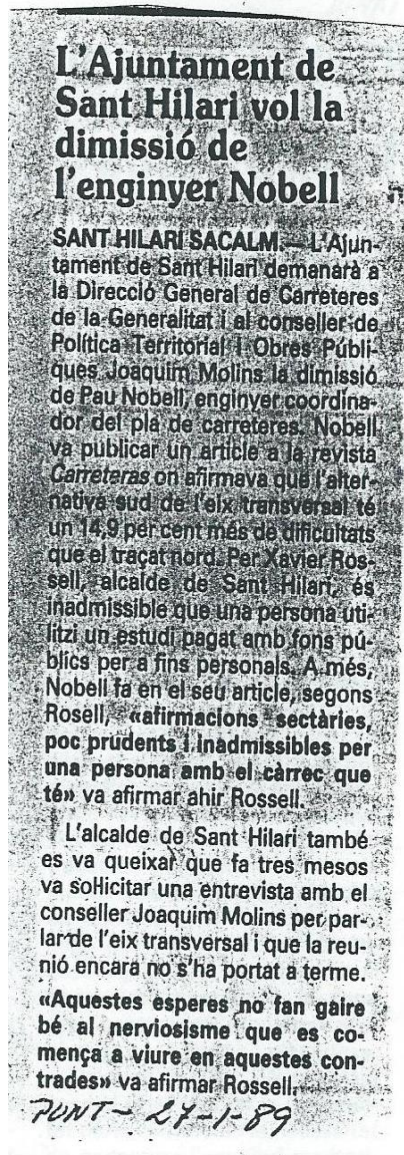
comunicar també les Guilleries i Osona >>. Si no era així llavors Sant Hilari quedaria inconnexa amb la Selva i s'hauria de demanar la constitució d'una comarca pròpia: les Guilleries.

Sant Hilari Sacalm també va començar a promoure una campanya en favor del traçat sud de l'Eix Transversal que pretenia sensibilitzar a la població per reclamar que la Generalitat construís l'Eix Transversal pel traçat més proper a Sant Hilari Sacalm. En aquest sentit, l'ajuntament pretenia reclamar el reconeixement de les Guilleries com a realitat geogràfica, històrica i humana diferenciada i amb caràcter propi a no ser que l'Eix Transversal passes pel poble. Xavier Rossell es va



convocar reunions amb els diversos sectors de la població per debatre les dues alternatives que estudiava la Generalitat.

La Corporació municipal va decidir també demanar el suport del consell comarcal de la Selva i promoure aquesta campanya de sensibilització amb mobilitzacions dels sectors econòmica i socials.



També cal destacar quan l'ajuntament de Sant Hilari va demanar a la Direcció General de Carreteres de la Generalitat i al conseller de Política Territorial i Obres Públiques Joaquim Molins la dimissió de Pau Nobell, enginyer coordinador del pla de carreteres. L'ajuntament considerava que Pau Nobell havia fet unes "opinions de dubtosa objectivitat, parcials i sectàries, amb falsedats que demostren un intencionat desconeixement de la realitat de la nostra comarca i les diferències tècniques de les dues alternatives de l'Eix Transversal en el seu tram Vic-Girona. Això va succeir perquè el Sr. Nobell va presentar tota una sèrie d'opinions favorables a una de les dues opcions quan encara els seus superiors i les autoritats responsables no s'havien pronunciat. Des dels ajuntaments i els pobles de la zona afectada aquestes declaracions no van ser gents ben rebudes. Arran de tot això, el Sr. Xavier Rossell va escriure una article d'opinió al Diari de Girona el dia 27 de gener del 1989 on va fer una gran crítica a les declaracions de Pau Nobell. Rossell va escriure que "El Sr. Nobell presenta un esquema comparatiu de les dues solucions de manera tan <<

objectiva >> que tal i com està fet només faltaria posar un gros R.I.P al projecte de fer passar la via pel sector sud". L'alcalde de Sant Hilari escrivia que ell amb les xifres no s'hi posava que no era la seva feina però el que l'indignava era que sense els arguments suficients digues que les condicions climàtiques fossin pitjors a la sud i que fins i tot hi havia més boira a la sud que a la nord. "Que jo sàpiga la gent d'aquestes

terres coneixem molt bé la boira de la Plana de Vic i la dels pantans, però no la de Sant Hilari.” va comentar Rossell. També es poden destacar frases escrites per Xavier Rossell a l'article d'opinió com: “En un altre apartat esmenta que no hi hauria impacte ambiental i també m'explicarà com es menja això.” o “Sr. Nobell, em podria estendre encara molt més en consideracions de tot tipus, però sortosament no és pas vostè qui ha de prendre la decisió final. Ja sé que si de vostè depengués, fa temps que hauria decidit, encara que no totes les raons tècniques li fossin favorables i realment no entenc el perquè, de moment.” L'alcalde de Sant Hilari Xavier Rossell acaba l'article dient: “Només pretenc lluitar i reivindicar per aconseguir millorar les condicions de vida de la gent de les Guilleries i de la Selva interior i també per col·laborar en perfeccionar l'equilibri territorial de Catalunya.”

S'ha de dir que van ser anys molt difícils i intensos per l'ajuntament de Sant Hilari Sacalm per poder aconseguir que finalment la Generalitat de Catalunya es decantés per la solució sud del tram Vic-Girona de l'Eix Transversal. Per tot això considero que el poble de Sant Hilari ha d'estar agraït per sempre a l'ajuntament d'aquells moments i en especial al llavors alcalde el Sr. Xavier Rossell i Terris.

Actualment l'Eix Transversal ha permès al poble de Sant Hilari una comoditat i uns avantatges que no havia tingut mai abans. Per posar algun exemple abans que l'Eix Transversal fos construït la gent de Sant Hilari arribava abans a Barcelona que està a 90km, passant a través del nou tram que unia Sant Hilari amb Arbúcies, que a Girona que està a 42km o a Vic que és a 36km.

L'Eix Transversal també ha permès als hilariencs que poguessin satisfer les seves necessitats a les grans ciutats. Així Vic i Girona han esdevingut els principals nuclis urbans de compra, oci, etc. Ara per la gent de Sant Hilari no els hi és un problema viure al seu poble i anar a treballar a fora ja que l'Eix els hi dona una comoditat i rapidesa que havans no disposaven. Avui en dia la gent del poble qualifica de “passeig” anar a Vic o a Girona.

## **ENTREVISTES A LA GENT DE SANT HILARI SACALM**

A continuació podem trobar unes entrevistes fetes a gent de Sant Hilari per tal que valorin personalment una sèrie d'aspectes sobre el pas de l'Eix Transversal pel seu poble.

### **ENTREVISTA A MARIA FRIGOLA (Directora del col·legi Sant Josep)**

**Creus que el pas de l'Eix Transversal per Sant Hilari Sacalm ha aconseguit treure el poble de l'aïllament de comunicacions que patia?**

Sí, i tant! L'Eix ha facilitat molt les comunicacions.

**En una puntuació de 1 a 10 (sent 1 la més baixa i 10 la més alta), quant creus que ha millorat la comunicació de Sant Hilari Sacalm?**

Un 9.

**Creus que l'Eix Transversal ha servit per aconseguir més equilibri territorial?**

Sí. Amb l'Eix estem més connectats amb la resta del territori i tenim els serveis més a prop.

**Creus que l'Eix Transversal ha provocat un impacte ambiental al territori per on passa? Quantifica'l.**

Sí. Segur que s'han desequilibrat alguns ecosistemes però superat el temps d'adaptació, les espècies vegetals s'han reproduït i els animals han trobat nous camins. També es van replantar els talussos. De fet no s'ha vist afectada cap espècie en perill d'extinció.

**Utilitzes habitualment l'Eix Transversal? Per què?**

Sí, molt. Perquè ens comunica fàcilment cap a Vic i cap a Girona.

**Valores positivament el fet que ha representat per la població la connexió entre les terres de ponent i les comarques gironines abans inexistent?**

Sí, molt.

**Coneixies l'existència dels dos traçats del tram Vic-Girona?**

Sí.

**Creus que es va escollir la millor opció? Per què?**

I tant! L'Eix passa a prop de més poblacions que no pas per l'altre traçat. I l'impacte ambiental encara hagués estat més gran.

**L'Eix Transversal ha ajudat en el desenvolupament econòmic i social de Sant Hilari Sacalm. En pots fer una valoració personal?**

Sí. Econòmicament, els camions que transporten aigua embotellada tenen més fàcil l'accés i el turisme té més fàcil l'arribada a Sant Hilari. De totes maneres, el poble, i ara encara més amb la crisi, ha quedat molt estancat a nivell econòmic.

Amb la millora de les comunicacions la relació amb els pobles del voltant és més fàcil i els canvis socials es multipliquen.

**ENTREVISTA A GEMMA TESTART (Treballa a Girona)**

**Creus que el pas de l'Eix Transversal per Sant Hilari Sacalm a aconseguit treure el poble de l'aïllament de comunicacions que patia?**

Sense cap mena de dubte. Ara podem anar a Girona o a Vic amb mitja hora i per una via més segura, cosa impensable amb les carreteres que teníem abans.

**En una puntuació de 1 a 10 (sent 1 la més baixa i 10 la més alta), quant creus que ha millorat la comunicació de Sant Hilari Sacalm?**

9.

**Creus que l'Eix Transversal ha servit per aconseguir més equilibri territorial?**

Si perquè la millora de les comunicacions ha obert el poble a tots nivells: turístic, econòmic (crisi a part), etc.

**Creus que l'Eix Transversal ha provocat un impacte ambiental al territori per on passa? Quantifica'l.**

Evidentment la seva construcció va suposar un impacte ambiental i, pel que recordo, perquè llavors jo era joveneta, si no hagués estat per la pressió dels grups ecologistes i s'hagués pogut fer com s'havia previst inicialment, no hagués fet falta ampliar-lo posteriorment. D'aquesta manera l'impacte ambiental ha estat doble. Tot i amb això valoro molt positivament la construcció de l'Eix.

**Utilitzes habitualment l'Eix Transversal? Per què?**

Hi passo cada dia per anar a treballar.

**Valores positivament el fet que ha representat per la població la connexió entre les terres de ponent i les comarques gironines abans inexistent?**

Molt positivament. Només has de veure el trànsit de vehicles que passen per l'Eix, és impressionant.

**Coneixies l'existència dels dos traçats del tram Vic-Girona?**

Ho recordo però en desconec els detalls.

**Creus que es va escollir la millor opció? Per què?**

Evidentment, com a hilarienca, crec que l'opció escollida va ser la millor.

**L'Eix Transversal ha ajudat en el desenvolupament econòmic i social de Sant Hilari Sacalm. En pots fer una valoració personal?**

Tal com es diu popularment, amb l'Eix Sant Hilari es va tornar a situar al mapa. Antigament havia estat un important destí turístic, els forasters que venien era per a fer cures de salut. Amb els anys tot això es va anar perdent. Amb la construcció de l'Eix va tornar el trànsit de gent però a uns altres nivells. Els hilariencs podien obrir les seves empreses a nous indrets, les empreses de fora també venien al poble. Treballar fora de Sant Hilari ja no era un problema com tampoc ho era a l'hora de plantejar-se venir a treballar i viure a Sant Hilari.

**ENTREVISTA A MARIUS VALLS (Secretari de l'ajuntament de Sant Hilari)**

**Creus que el pas de l'Eix Transversal per Sant Hilari Sacalm a aconseguit treure el poble de l'aïllament de comunicacions que patia?**

Si.

**En una puntuació de 1 a 10 (sent 1 la més baixa i 10 la més alta), quant creus que ha millorat la comunicació de Sant Hilari Sacalm?**

10.

**Creus que l'Eix Transversal ha servit per aconseguir més equilibri territorial?**

Sí.

**Creus que l'Eix Transversal ha provocat un impacte ambiental al territori per on passa? Quantifica'l.**

No ha provocat impacte ambiental.

**Utilitzes habitualment l'Eix Transversal? Per què?**

Sí, per tot tipus de desplaçaments, per feina, oci, compres, serveis...

**Valores positivament el fet que ha representat per la població la connexió entre les terres de ponent i les comarques gironines abans inexistent?**

Molt positivament.

**Coneixies l'existència dels dos traçats del tram Vic-Girona?**

Sí.

**Creus que es va escollir la millor opció? Per què?**

Sí perquè dona servei a més població.

**L'Eix Transversal ha ajudat en el desenvolupament econòmic i social de Sant Hilari Sacalm. En pots fer una valoració personal?**

Sí hi ha ajudat radicalment.

**ENTREVISTA A PERE CLOS (Empresari de Sant Hilari)**

**Creus que el pas de l'Eix Transversal per Sant Hilari Sacalm a aconseguit treure el poble de l'aïllament de comunicacions que patia?**

I tant!, és un fet evident que l'Eix Transversal ha obert les portes de Sant Hilari Sacalm. Ara és fàcil per tothom anar i venir per motius de lleure, estudis o feina. El transport comercial també és molt més ràpid, senzill i econòmic.

**En una puntuació de 1 a 10 (sent 1 la més baixa i 10 la més alta), quant creus que ha millorat la comunicació de Sant Hilari Sacalm?**

10.

**Creus que l'Eix Transversal ha servit per aconseguir més equilibri territorial?**

Sí, facilita l'equilibri territorial donant les mateixes oportunitats de comunicació que tenen molts altres municipis. Fins i tot el cost actual del desplaçament s'ha rebaixat.

**Creus que l'Eix Transversal ha provocat un impacte ambiental al territori per on passa? Quantifica'l.**

Crec que no. Hi ha un impacte visual i físic, però en aquests moments està molt ben integrat al territori i no provoca pràcticament cap mena de desajust mediambiental.

**Utilitzes habitualment l'Eix Transversal? Per què?**

Sí, molt sovint, tant per feina com moviment personal i de la família. Ens permet fer gestions fora de Sant Hilari amb rapidesa i comoditat. Pots anar a Vic o Girona al matí a fer gestions i tornar abans del migdia, cosa que abans era impossible.

**Valores positivament el fet que ha representat per la població la connexió entre les terres de ponent i les comarques gironines abans inexistent?**

Certament ha facilitat i millorat la relació entre els territoris de l'est i de l'oest de Catalunya, i aquesta interrelació seguirà incrementant-se els propers anys.

**Coneixies l'existència dels dos traçats del tram Vic-Girona?**

Sí, com tot projecte important hi havia sobre la taula diverses opcions i valoracions.

**Creus que es va escollir la millor opció? Per què?**

Crec que sí, perquè tota la nostra comarca estava realment molt mal comunicada. El temps ha donat la raó perquè és una via molt usada, segura i còmode.

**L'Eix Transversal ha ajudat en el desenvolupament econòmic i social de Sant Hilari Sacalm. En pots fer una valoració personal?**

Sí, les empreses han pogut invertir ja que tenien una entrada i sortida ràpida dels seus productes i amb un cost de econòmic i de temps molt acceptable. Moltes persones han pogut anar a treballar fora de Sant Hilari sense haver de buscar una segona vivenda. Les persones amb malalties i problemes de salut poden accedir a altres centres mèdics o hospitalaris. Els turistes també arriben amb molt menys esforç i amb molt poc temps poden fruit d'espais verges de natura.

**ENTREVISTA A POL SOLÉS (Estudiant)**

**Creus que el pas de l'Eix Transversal per Sant Hilari Sacalm a aconseguir treure el poble de l'aïllament de comunicacions que patia?**

Sí, els meus avis sempre m'han explicat que anar fins a Vic o Girona era tant difícil. En canvi, ara ho poden fer molt més ràpid i és molt més còmode.

**En una puntuació de 1 a 10 ( sent 1 la més baixa i 10 la més alta), quant creus que ha millorat la comunicació de Sant Hilari Sacalm?**

10.

**Creus que l'Eix Transversal ha servit per aconseguir més equilibri territorial?**

Personalment crec que sí. Amb l'Eix Transversal s'ha començat a trencar aquesta estructura radial que presenta Catalunya.

**Creus que l'Eix Transversal ha provocat un impacte ambiental al territori per on passa? Quantifica'l.**

Personalment crec que no ja que està molt ben integrat al territori per on passa. Tot i això no es pot negar l'impacte visual.

**Utilitzes habitualment l'Eix Transversal? Per què?**

Cada dia per anar a Girona a estudiar.

**Valores positivament el fet que ha representat per la població la connexió entre les terres de ponent i les comarques gironines abans inexistents?**

Ha estat totalment positiva ja que ha ajudat al desenvolupament econòmic i social d'aquests territoris.

**Coneixies l'existència dels dos traçats del tram Vic-Girona?**

Sí.

**Creus que es va escollir la millor opció? Per què?**

Com a hilarienc crec que sí ja que dóna cobertura al meu poble. Tot i això també crec que va ser la millor opció ja que dóna cobertura a un major número de municipis i 7 persones que no pas per l'opció Nord.



**L'Eix Transversal ha ajudat en el desenvolupament econòmic i social de Sant Hilari Sacalm. En pots fer una valoració personal?**

Abans Sant Hilari Sacalm rebia un gran nombre de turisme gràcies a la seva fama de les aigües. Aquest tipus de turisme es va acabar i gràcies a l'Eix Transversal ara Sant Hilari pot rebre una altre tipus de turisme més encarat a passejar i gaudir el cap del paisatge. Gràcies a l'Eix, Sant Hilari ha pogut experimentar un desenvolupament econòmic i social que no hagués estat possible sense aquesta via.

**ENTREVISTA A DOLORS BUSQUETS (Advocada)**

**Creus que el pas de l'Eix Transversal per Sant Hilari Sacalm a aconseguir treure el poble de l'aïllament de comunicacions que patia?**

Si, sense cap mena de dubte. Els que ja tenim una mica d'edat només cal recordar com era de complicat arribar fins a Girona i molt més encara anar a Vic. Actualment amb 30 minuts som a qualsevol d'aquestes dues ciutats de referència.

**En una puntuació de 1 a 10 ( sent 1 la més baixa i 10 la més alta), quant creus que ha millorat la comunicació de Sant Hilari Sacalm?**

9.

**Creus que l'Eix Transversal ha servit per aconseguir més equilibri territorial?**

Si. El fet d'enllaçar el territori d'est a oest és una fita importantíssima i un nou model respecte del radial on totes les principals vies de comunicació no només les carreteres sortien de Barcelona.

**Creus que l'Eix Transversal ha provocat un impacte ambiental al territori per on passa? Quantifica'l.**

No, personalment penso que ha provocat un canvi en el relleu, això es evident però es va fer un treball de restauració extraordinària i s'ha minimitzat de manera que no el qualificaria d'impacte ambiental. Es un plaer conduir i poder gaudir del paisatge de l'eix.

**Utilitzes habitualment l'Eix Transversal? Per què?**

A diari, per anar a la feina i per fer compres que no puc fer al poble.

**Valores positivament el fet que ha representat per la població la connexió entre les terres de ponent i les comarques gironines abans inexistent?**

Si. Ha estat molt important poder conèixer tot els pobles sobretot de Vic a Lleida abans desconeguts. A ajudat molt a la coneixença del País, dels seus pobles, costums i monuments. Poder sortir un matí i anar fins a Lleida i veure la Seu Vella o Manresa es un fet molt positiu.

**Coneixies l'existència dels dos traçats del tram Vic-Girona?**

Si. Recordo que va tenir molt de ressò a la premsa escrita del moment.

**Creus que es va escollir la millor opció? Per què?**

Si. És sabut que hi ha molta boira a les terres que travessen l'anomenada opció nord i la dificultat de la conducció i els accidents de trànsit que hi havia.

**L'Eix Transversal ha ajudat en el desenvolupament econòmic i social de Sant Hilari Sacalm. En pots fer una valoració personal?**

Desenvolupament econòmic en tinc dubtes no ho podria afirmar però ens ha facilitat molt i molt l'accés a les principals ciutats i a l'accés als seus serveis em refereixo universitats, hospitals, comerços... Ha possibilitat accés a la universitat de Girona i Vic de manera que ja no es indispensable quedar-se a pernoctar i llogar pisos perquè amb un bus o cotxe particular els estudiants i accedeixen i poden tornar a casa, amb un gran estalvi econòmic per les famílies i de retruc permet accedir a major nombre de gent al estudis superiors. També el tema de les urgències mèdiques ha millorat moltíssim poder arribar amb menys de 30 minuts a l'hospital de referència a salvat moltes vides.

Personalment estic molt satisfeta d'aquesta via de comunicació sobretot recordant com era de complicat fer el mateix abans, males carreteres i tardant molt més en termes de temps. És molt còmode i ara amb el desdoblament més segura.

## LES ENTREVISTES ALS POLÍTICS

A continuació podem trobar les entrevistes a polítics de les 3 grans ciutats per on passa l'Eix Transversal: Girona, Vic i Lleida. També podem trobar una entrevista a l'exconseller de Política Territorial i Obres Públiques Joaquim Nadal que en la seva època es va encarregar el desdoblament de l'Eix Transversal.

### ENTREVISTA A JOSEP MARIA VILA D'ABADAL I SERRA



A ocupat els càrrecs de:

- Alcalde de Vic
- President de l'Associació de Municipis per la Independència

**1. Creu que l'Eix Transversal de Catalunya a servit per descentralitzar el sistema viari català vers el radial que existia abans de la seva construcció i posada en funcionament?**

Clarament ha servit per descentralitzar el sistema viari català i sobre tot per connectar les comarques de l'interior de Catalunya més dinàmiques i amb potencialitat, que es situen entre les àrees metropolitanes i el Pirineu o la Muntanya. És un fet a mitjà termini que estructurarà de ben segur un nou corredor econòmic i de coneixement que ha d'equilibrar millor el nostre país en tots els àmbits socials, econòmics i culturals.

**2. En una puntuació de l'1 al 10 essent 1 la més baixa i 10 la més alta, creu que s'ha aconseguit un equilibri territorial més equitatiu per les comarques afectades per la infraestructura viària objecte del treball?**

Estem en un 5 ja que a partir de més inversions necessàries en infraestructures potenciadores d'economia anirem cap el 10. (Formació, promoció, màrqueting, etc.)

**3. Ha notat a la seva respectiva ciutat un augment de visitants, empreses... d'altres pobles i/o ciutats per on passa l'Eix Transversal de Catalunya?**

A Vic s'ha notat poc en quan les ciutats més llunyanes i les situades a ponent. No en canvi les més properes de llevant de la comarca de la Selva que han agafat Vic com ha ciutat de serveis. El projecte d'Universitat Central de Catalunya ampliarà la influència cap a ponent i crearà una nova relació amb ciutats avui molt desconegudes (Manresa, Igualada, Cervera, etc).

**4. Qualifica aquesta obra com a necessària per vertebrar el Territori per on passa o s'hagués hagut de complementar amb altres com una de ferroviària a fi d'aconseguir plenament l'objectiu pel qual es va construir. Per què?**

L'Eix és un pas essencial i determinant, però com tot durant el pas del temps s'ha de complementar i modificar. Recordem que va néixer amb una sola via i s'ha hagut de desdoblant. També faltaria doncs desdoblant-lo fins a Figueres i si algun dia es pot fer un ferrocarril d'ample europeu transversal, per mercaderies principalment, seria definitiu pel desenvolupament de l'interior de Catalunya i el reequilibri territorial.

**5. Creu que ha estat una bona via per acostar inversions econòmiques d'altres indrets de Catalunya i/o d'estrangeres? Per què?**

Ho serà però encara no. També hem de tenir en compte la crisi que fa set anys que patim que encara no hem superat, que no permet que es facin gran inversions.

**6. Sabia de l'existència dels dos traçats del tram Vic-Girona, un per Sant Hilari (actual) i l'altre pels pantans? En cas afirmatiu creu que l'opció escollida era la millor? Per què?**

Conec les dos possibilitats i crec que la millor hauria set per Vic, Olot, Figueres desdoblant, mantenint el traçat actual per Coll de Rabell amb una sola via per cada

direcció. D'aquesta manera ens hauria connectat dos ciutats més que ara i situat més ha prop d'Europa.

**7. Què opina sobre el desdoblament de l'Eix Transversal tant de la seva necessitat com de la forma que es gestiona?**

Ja ho he dit al principi és determinant i imprescindible per el desenvolupament de l'interior de Catalunya i l'equilibri territorial, a més de per la participació de tot el territori en el creixement i la construcció del nou país.

**CONCLUSIÓ**

Pel Sr. JM Vila d'Abadal l'Eix Transversal ha ajudat a la descentralització del nostre país. Això causarà que a mitjà termini es pugui començar a desenvolupar un nou corredor econòmic i de coneixement que ha de servir pel desenvolupament de Catalunya. També considera que tot i el que ha aconseguit aquesta via en equilibri territorial encara queda un llarg camí per recorre i per això creu necessari més inversions en aquest sentit. Per exemple, en un futur creu que es podria construir un ferrocarril d'ample europeu per mercaderies per ajudar encara més al desenvolupament de la Catalunya interior.

L'Eix a permès establir com a ciutat de serveis Vic per els pobles de les comarques de la Selva i els més propers a la ciutat. També comenta que servirà per acostar inversions estrangeres en un futur, ja que encara estem travessant una gran crisi econòmica.

Creu que l'Eix Transversal hauria d'haver passat per Olot i desdoblant fins a Figueres. Finalment remarca que l'Eix a ajudat molt al desenvolupament de la Catalunya interior però considera que serà una infraestructura de futur.

## ENTREVISTA A CARLES PUIGDEMONT I CASAMAJÓ



A ocupat els càrrecs de:

- Alcalde de Girona
- President de l'Associació de Municipis per la Independència

Ocupa el càrrec de:

- President de la Generalitat de Catalunya

### **1. Creu que l'Eix Transversal de Catalunya a servit per descentralitzar el sistema viari català vers el radial que existia abans de la seva construcció i posada en funcionament?**

Hi ha un abans i un després de l'Eix Transversal, en dos plànols. El primer, que obre una nova cultura en la mobilitat del país permetent grans eixos que no han de passar per la capital ni pel centre; això no és nou perquè ja es va planificar en temps de la república, però sí que és nou en la seva execució perquè mai abans no hi havia hagut un exemple d'aquesta cultura. És més eficient, i és més eficaç. El segon, d'enorme importància social, és que comunica municipis i zones entre si i amb la resta del país; zones que havien patit històricament greus problemes de comunicació que les havia conduït a la invisibilitat pràctica i a la seva insostenibilitat. Avui són zones que turísticament estan millor desenvolupades i que les seves indústries tenen major competitivitat. En definitiva, l'Eix transversal ha estat un gran conductor d'aquella vella idea del Noucentisme que pretenia que tots els ciutadans de Catalunya tinguessin accés a un gruix de serveis bàsics en un radi de distància (en quilòmetres o en temps) similar i no discriminatori.

**2. En una puntuació de l'1 al 10 essent 1 la més baixa i 10 la més alta, creu que s'ha aconseguit un equilibri territorial més equitatiu per les comarques afectades per la infraestructura viària objecte del treball?**

Si ho comparem amb abans, la nota seria un 10 perquè veníem del 0. Però segurament això s'ha de matisar perquè l'equilibri territorial no depèn només d'una carretera sinó que hi intervenen molts altres factors que han de treure profit de l'existència de la infraestructura: la capacitat de les institucions locals, comarcals i provincials per generar atractiu; la capacitat del teixit socioeconòmic per renovar-se i competir; la capacitat de la seva societat de treure'n rendiment (per exemple, com ha influït l'eix en el nombre i el nivell dels universitaris dels pobles de la zona, l'ocupació laboral, la immigració, la transformació de l'economia de la zona, els matrimonis mixtos...). En aquest sentit no tinc prou dades, però una investigació podria identificar molt bé els efectes directes de l'eix transversal.

**3. Ha notat a la seva respectiva ciutat un augment de visitants, empreses... d'altres pobles i/o ciutats per on passa l'Eix Transversal de Catalunya?**

Les dades de què disposem a l'oficina de turisme de Girona indiquen un augment, consolidat, del visitant provinent de Vic i altres zones connectades per l'eix transversal. Ens consta també l'interès empresarial i econòmic en el mercat immobiliari i comercial de Girona per part d'empreses i particulars de la zona de l'Eix Transversal. El turisme lleidatà també ens va en augment i és evident, també, que hi ha fluxos a la inversa. El pol d'atracció de la Universitat, de l'aeroport, del TGV i de l'hospital també han arribat fins a la zona d'Osona.

**4. Qualifica aquesta obra com a necessària per vertebrar el Territori per on passa o s'hagués hagut de complementar amb altres com una de ferroviària a fi d'aconseguir plenament l'objectiu pel qual es va construir. Per què?**

És necessària, i segurament serà per moltes dècades l'única possible. L'Eix ferroviari transversal està molt bé com a exercici de laboratori territorial però és inviable des de molts punts de vista. No és un projecte que puguem contemplar en termes realistes. Una altra cosa, imprescindible, és que es millorin i es modernitzin radicalment les connexions ferroviàries existents (totes elles verticals) i que el servei millori molt més. En canvi, el desdoblament de l'eix sí que ha estat veritablement determinant.

**5. Creu que ha estat una bona via per acostar inversions econòmiques d'altres indrets de Catalunya i/o d'estrangeres? Per què?**

Si volíem dotar de capacitat d'atracció d'inversions tota aquesta zona era imprescindible comunicar-la molt millor. Ara ens podem plantejar que al llarg de l'eix es puguin situar plataformes logístiques i industrials que puguin aprofitar els avantatges comunicatius i no vulguin pagar l'enorme peatge que representa, en termes de preu i de fluïdesa del transport, l'àrea metropolitana de Barcelona. Fins abans de l'eix, en el catàleg de zones per anar a "vendre" a l'exterior o a possibles inversors la de l'Eix no hi era. Ara hi pot ser per mèrits propis i per pròpia capacitat d'atracció. Jo crec que això és tot just incipient i que en els anys a venir, mitjançant les polítiques adequades, aquest Eix pot ser un fil roig que vertebrí econòmicament el que n'haurem d'acabar dient la "regió de l'Eix transversal".

**6. Sabia de l'existència dels dos traçats del tram Vic-Girona, un per Sant Hilari (actual) i l'altre pels pantans? En cas afirmatiu creu que l'opció escollida era la millor? Per què?**

En sabia molt bé l'existència i en tenia documentació i informació facilitada sobretot per l'aleshores alcalde de Sant Hilari, en Xavier Rossell, i també pel conseller d'Obres Públiques d'aleshores, en Xavier Bigatà. De fet, vam realitzar una visita sobre la zona per comprovar els avantatges i els inconvenients d'un traçat i l'altre, i que cadascú fes valer les seves raons. La política és això: decidir un traçat d'una carretera no pas només per criteris tècnics i econòmics, sinó sobretot socials i de futur. I la decisió de no fer-la passar pels pantans (segurament molt més barata) i en canvi optar pel traçat actual va ser una decisió de la política en majúscules, aquella que prioritza les persones i la societat. Fer-la passar pels pantans hauria estat una bestiesa que encara avui lamentaríem; en primer lloc per les condicions climatològiques i per la dificultat d'accés en cas de sinistre; en segon lloc, perquè això no hauria estalviat en absolut l'obligació de millorar les pèssimes comunicacions que existien aleshores a la zona de Sant Hilari, Arbúcies, Viladrau, Vic, des de Girona. Va ser una decisió encertada, que va comptar amb la complicitat del Govern de la Generalitat i s'allunyava de postulats defensats en les èpoques franquistes.



## **7. Què opina sobre el desdoblament de l'Eix Transversal tant de la seva necessitat com de la forma que es gestiona?**

Ja he dit abans que el desdoblament significa un canvi determinant. Ho és, i probablement s'hauria d'haver plantejat des de bon principi. De tota manera, recordo que quan es va començar a construir l'eix hi havia moltes veus crítiques per l'impacte ambiental que estava representant... No m'imagino què hauria passat d'haver-se plantejat d'entrada un eix desdoblant; l'oposició hauria estat ferotge. Avui tenim un eix que de moment absorbeix bé el flux de trànsit, sobretot el de trànsit pensat, que l'utilitza.

### **CONCLUSIÓ**

El Sr. Carles Puigdemont considera que l'Eix Transversal ha permès l'obertura de grans eixos que no han de passar ni per la capital ni pel centre del país. També remarca la importància que ha tingut per tal de comunicar municipis que històricament havien patit greus problemes de comunicació. Això ha ajudat a la competitivitat de les empreses d'aquesta zona per on passa l'Eix Transversal.

També creu que ha causat un abans i un després en quant equilibri territorial però que també és necessari que hi intervinguin altres factors per tal de treure el màxim profit d'aquesta infraestructura.

Mirant les dades de l'oficina de turisme de Girona, explica que el resultat ha estat molt positiu i consolidat tant de turistes com d'empreses i particulars de la zona de l'Eix Transversal. També destaca que això es produeix a la inversa.

Considera que l'Eix és absolutament necessària pel la zona però que segurament serà l'única infraestructura possible per moltes dècades. Creu que de moment no és realista parlar d'un possible Eix ferroviari i que s'ha de millorar i modernitzar l'actual xarxa ferroviària. Tot i això, l'Eix servirà per acostar inversions a la zona d'aquesta Catalunya interior però serà necessari un conjunt de polítiques adequades perquè vertebrï econòmicament aquesta regió.

El Sr. Carles Puigdemont coneixia perfectament l'existència del dos traçat pel tram Vic-Girona i creu que l'opció escollida va ser un gran encert, "una decisió de la

política en majúscules, aquella que prioritza les persones i la societat.” Si s’hagués construït pels pantans, ara ens lamentaríem d’aquest error. Probablement l'Eix Transversal s’hauria d’haver presentat desdoblant des de un principi però segurament l’oposició hauria estat ferotge.

## ENTREVISTA A ÀNGEL ROS DOMINGO



Ocupa el càrrec de:

— Alcalde de Lleida

**1. Creu que l'Eix Transversal de Catalunya a servit per descentralitzar el sistema viari català vers el radial que existia abans de la seva construcció i posada en funcionament?**

Si, sense cap mena de dubte la construcció i posada en funcionament del desdoblament de l'Eix Transversal ha estat pal de paller en la descentralització del sistema viari català. Vull destacar que Catalunya també es construeix des de les ciutats i és necessari unes bones infraestructures i comunicacions amb Barcelona, però també amb la resta del territori per fer-nos plenament competitius.

**2. En una puntuació de l'1 al 10 essent 1 la més baixa i 10 la més alta, creu que s'ha aconseguit un equilibri territorial més equitatiu per les comarques afectades per la infraestructura viària objecte del treball?**

L'Eix Transversal ha estat fonamental per aconseguir més equilibri territorial a Catalunya, això és evident, per la qual cosa la meua puntuació és molt elevada i molt satisfactòria.

L'Eix Transversal connecta la Catalunya interior, Lleida, amb la Catalunya Central i Girona, aproximant un territori extens i molt ric en producció agrícola i alimentària. La posada en marxa de l'Eix, que s'hauria d'haver desdoblant des del seu inici, ens ha de permetre potenciar el sector agroalimentari de Lleida i el de la Catalunya interior, que hem de recordar una vegada més que és més resistent de la nostra economia a l'actual crisi.

L'Eix Transversal és una infraestructura fonamental en el que jo anomeno "l'Eix Agroalimentari Català", de la mateixa manera que ho és l'AVE.

**3. Ha notat a la seva respectiva ciutat un augment de visitants, empreses... d'altres pobles i/o ciutats per on passa l'Eix Transversal de Catalunya?**

L'Eix Transversal és l'eix natural Agroalimentari de Catalunya i amb la millora de la connexió entre la part central de Catalunya i Lleida s'amplien les possibilitats de negoci i de desenvolupament d'un sector bàsic per a la promoció econòmica, especialment en moments de crisi econòmica com els actuals. Cal que institucions i empreses explorem al màxim les noves possibilitats que s'obren amb aquests nous enllaços.

Lleida s'ha vist clarament beneficiada amb l'Eix Transversal, tant pel nombre de relacions comercials com pel que fa a un augment significatiu del transport de mercaderies. També a nivell turístic s'ha notat un flux de visitants provinent de la Catalunya central, que vénen a Lleida amb més facilitat i rapidesa, sense haver de passar per Barcelona.

Cal recordar que durant l'any 2014 el nostre monument més emblemàtic, el conjunt monumental del Turó de la Seu Vella de Lleida, va assolir un rècord històric assolint els 100.000 visitants i usuaris, una xifra que suposa un increment del 49% respecte

l'any anterior. Considero que la seva candidatura a Patrimoni Mundial de la Unesco ajuda en la seva visibilització i difusió, però és obvi que unes bones comunicacions amb la resta del territori són bàsiques per atraure turistes i visitants.

**4. Qualifica aquesta obra com a necessària per vertebrar el Territori per on passa o s'hagués hagut de complementar amb altres com una de ferroviària a fi d'aconseguir plenament l'objectiu pel qual es va construir. Per què?**

L'Eix Transversal és fonamental per l'equilibri territorial i la vertebració del territori, i és una eina logística importantíssima per al transport de mercaderies i les relacions comercials, mercantils i humanes entre Lleida i Girona.

Ara bé, des dels governs cal abordar, i és del tot necessari, millores substancials en la línia ferroviària que uneix Lleida amb Manresa. És una línia que requereix una actuació urgent i inversió per fer-la ràpida i competitiva.

**5. Creu que ha estat una bona via per acostar inversions econòmiques d'altres indrets de Catalunya i/o d'estrangeres? Per què?**

Si, el sector agroalimentari català, i en especial el lleidatà, s'ha vist afavorit i beneficiat amb l'Eix Transversal, ja que és una sortida natural dels productes agroalimentaris lleidatans cap al sud de França i la resta d'Europa. Vull destacar l'augment de vehicles pesants (camions) que s'ha registrat des del desdoblament de l'Eix, un símptoma de que és un eix viari molt utilitzat per les empreses del territori.

**6. Sabia de l'existència dels dos traçats del tram Vic-Girona, un per Sant Hilari (actual) i l'altre pels pantans? En cas afirmatiu creu que l'opció escollida era la millor? Per què?**

Aquesta pregunta no va ser contestada per l'alcalde de Lleida i tot i intentar comunicar amb el servei de premsa de l'ajuntament per tal que la pregunta fos contestada no ha estat possible obtenir una resposta.

**7. Què opina sobre el desdoblament de l'Eix Transversal tant de la seva necessitat com de la forma que es gestiona?**

En la meva opinió, l'Eix Transversal s'hauria d'haver desdoblant des del principi, ja que

és bàsic per la competitivitat i el creixement de les empreses lleidatanes, de la Catalunya central i gironines. A més a més, cal destacar els alts nivells de seguretat que ofereix una de doble sentit, ja que els índex de sinistralitat són ara molt menors que abans del desdoblament.

Ara, una vegada aconseguit el desdoblament de l'Eix Transversal, cal seguir millorant les comunicacions de Lleida amb el conjunt del país. Cal abordar, molt especialment, l'eix per carretera amb Tarragona, cabdal per a la connexió amb el que és el port natural de Lleida. I també és bàsic l'eix viari que connecta Lleida-Vielha-Toulouse, que ha de donar accés als principals nusos de carreteres europees, que s'originen al sud de França.

## **CONCLUSIÓ**

El Sr. Àngel Ros considera que l'Eix Transversal ha estat la principal infraestructura per descentralitzar el sistema viari català i per començar a fer més competitiu aquest territori de la Catalunya interior. També ha servit per aconseguir més equilibri territorial a Catalunya tot i que creu que s'hauria d'haver desdoblant des del principi. L'Eix a Lleida ha servit sobretot per potenciar el sector agroalimentari d'aquesta zona i per possibilitar el desenvolupament d'aquest sector bàsic per l'economia d'aquesta zona. Gràcies a l'Eix més gent arriba a Lleida i ho fan més ràpid, més fàcil i sense haver de passar per Barcelona.

També remarca que l'Eix Transversal és fonamental per l'equilibri territorial i per aconseguir la vertebració del territori català. Considera que és una eina importantíssima pel transport de mercaderies i per les relacions entre Lleida i Girona. L'Eix ha permès que els productes agroalimentaris catalans i sobretot lleidatans poguessin arribar al sud de França i cap a la resta d'Europa.

Creu que una vegada aconseguit el desdoblament de l'Eix Transversal és absolutament necessari seguir millorant les comunicacions de Lleida amb la resta del país.

## ENTREVISTA A JOAQUIM NADAL I FARRERAS



A ocupat els càrrecs de:

- Alcalde de Girona
- Conseller de Política Territorial i Obres Públiques

**1. Creu que l'Eix Transversal de Catalunya ha servit per descentralitzar el sistema viari català vers el radial que existia abans de la seva construcció i posada en funcionament**

Estic convençut del tot que l'Eix va trencar una radicalitat que era, i és dominant encara, en la xarxa viària estatal i menys en la xarxa viària que es va transferir en el seu moment al Govern de la Generalitat. Les carreteres secundàries tenen una capillaritat que no han tingut mai fins ara les anomenades "nacionals". Per altra banda les carreteres principals de la Generalitat responen en general a un esquema nord-sud, est-oest, i és amb aquesta lògica que s'han fet la C12, C13, C14, C15, C16, C17 i C25 (Eix Transversal).

**2. En una puntuació de l'1 al 10 essent 1 la més baixa i 10 la més alta, creu que s'ha aconseguit un equilibri territorial més equitatiu per les comarques afectades per la infraestructura viària objecte del treball?**

És evident que hi ha un major equilibri però sobretot el que hi ha és major i millor connectivitat i permeabilitat. Un 9.

**3. Ha notat a les ciutats per on passa l'Eix Transversal de Catalunya un augment de visitants, empreses... d'altres pobles i/o ciutats per on també hi passa?**

Sens dubte. Avui el recorregut Lleida-Girona és freqüentat per persones que visiten el Pirineu de Lleida o la Costa Brava i que tenen procedències dels punts oposats o fins i tot persones que viuen en d'altres parts de la Península i que fan servir l'Eix com una drecera lliure de peatge. La possibilitat de freqüentar Girona, Vic, Manresa, Cervera o Lleida ha canviat la relació entre aquestes poblacions que s'han estalviat d'haver de passar per Barcelona i la seva àrea metropolitana. Avui les relacions comercials, turístiques, culturals i esportives entre totes les comarques per on circula l'eix són molt més fluides.

**4. Qualifica aquesta obra com a necessària per vertebrar el Territori per on passa o s'hagués hagut de complementar amb altres com una de ferroviària a fi d'aconseguir plenament l'objectiu pel qual es va construir. Per què?**

La mancança de la xarxa viària era del tot evident quan es va fer l'eix. És veritat que en el període de 2003 a 2010 el Govern va planificar l'anomenat Eix Transversal Ferroviari pensat sobretot per trobar una sortida al transport de mercaderies articulant les comarques interiors, però les opcions d'una línia d'aquestes característiques ara estan condicionades per la crisi econòmica i les dificultats de finançament de la Generalitat de Catalunya.

**5. Creu que ha estat una bona via per acostar inversions econòmiques d'altres indrets de Catalunya i/o d'estrangeres? Per què?**

A Catalunya hi ha hagut durant molt de temps una certa tendència a buscar localitzacions específiques a les demandes d'inversió industrials, localitzacions fetes a mida. En canvi molts petits polígons romanien a mig omplir. Aquesta anomalia s'ha anat corregint amb la planificació territorial adequada i la incorporació de les infraestructures a aquesta planificació. Avui és evident que totes les localitzacions a l'Eix tenen una avantatge de posició que no tenien abans. Però la plena eficàcia de l'Eix ha arribat quan l'economia ha estat sota mínims i els seus efectes trigaran.

**6. Sabia de l'existència dels dos traçats del tram Vic-Girona, un per Sant Hilari (actual) i l'altre pels pantans? En cas afirmatiu creu que l'opció escollida era la millor? Per què?**

És veritat que des d'abans de la Guerra Civil quan Victorià Muñoz Oms va fer el Pla d'Infraestructures de 1935 es va pensar en diversos traçats algun dels quals havia de portar l'Eix fins a Olot i Figueres.

Però l'opció dels pantans tenia unes dificultats orogràfiques molt superiors i haurien convertit l'Eix en una ruta turística però no en un eix vertebrador i si ho hagués volgut ser el seu impacte ambiental hauria estat del tot inacceptable.

**7. Per què es decideix desdoblar l'Eix Transversal?**

Com a via normal d' 1+1 l' Eix tenia moltes limitacions, unes prestacions escasses i una alta sinistralitat. Era una via molt lenta i col·lapsada pel trànsit de camions.

**8. Què opina sobre el desdoblament de l'Eix Transversal tant de la seva necessitat com de la forma que es gestiona?**

El desdoblament ha estalviat molts morts, ha generat nous fluxos i ha esdevingut una via moderna, eficaç i còmoda.

Quan el Govern decideix fer el desdoblament calia buscar un model de finançament de tal manera que sense posar-hi els diners d'entrada la infraestructura es fes. El model de gestió i finançament respon a la manca de liquiditat del Govern que com és habitual ha de recórrer al crèdit (directe o indirecte) per obtenir els recursos per a finançar les seves inversions. Obtenir l'obra feta sense haver-hi posat encara ni un euro és l'explicació del sistema de peatge a l'ombra (que és només una fórmula de les diverses que hi ha per als pagaments a terminis).

Cal dir també que el plec de la concessió del peatge a l'ombra preveu la possibilitat, quan el Govern ho estimi oportú, d'introduir el pagament del transport pesant pel sistema de l'eurovinyeta o qualsevol altre mecanisme de selecció de fluxos.



## CONCLUSIÓ

El Sr. Joaquim Nadal està plenament convençut que l'Eix Transversal ha servit per trencat aquesta estructura radial que presentava Catalunya però que encara domina a l'estat espanyol. Creu que evidentment ha servit per aconseguir més equilibri territorial però creu que sobretot el que hi ha és major i millor connectivitat. Explica que avui l'Eix és utilitzar per persones que visiten el Pirineu de Lleida o la Costa Brava i també per gent d'arreu de la península com una via lliure de peatge. Les relacions de tot tipus entre els nuclis de població per on passa l'Eix ara són molt més fluïdes.

També comenta que hi havia el projecte de l'anomenat Eix Transversal Ferroviari que havia de donar sortida a les mercaderies de les comarques de l'interior però que ha causa de la crisi de moment és inviable econòmicament. Avui en dia totes les indústries localitzades prop de l'Eix poden gaudir d'un avantatge de posició que no tenien abans. Tot i això cal esperar ja que la plena eficàcia de l'Eix ha arribat quan l'economia estava en una greu crisi i per això caldrà esperar perquè els seus efectes puguin ser els màxims.

Creu que si l'Eix Transversal hagués passat pels pantans hauria provocat un impacte ambiental del tot inacceptable i s'hauria convertit en una ruta turística i no en un eix vertebrador del territori que és el que veritablement es necessitava.

Com a conseller defensa que l'Eix amb una estructura d'1+1 tenia moltes limitacions, sinistralitat i poques prestacions; i per això calia desdobl-lo. Comenta que el desdoblament ha estalviat molts morts i ha generat nous fluxos de comunicació. Finalment remarca que van haver de buscar un sistema de finançament que permetés la construcció de l'Eix Transversal però de tal manera que la Generalitat no hagués de posar-hi els diners d'entrada.

## CONCLUSIÓ

L'Eix Transversal de Catalunya es va construir per satisfer una sèrie de necessitats que la Catalunya interior tenia. Els objectius principals que havia de aconseguir aquesta infraestructura eren:

- Escurçar els recorreguts entre les comarques de Girona i Lleida, amb millora de l'accessibilitat general de la xarxa viària catalana.
- Obrir una via al trànsit de pas, alternativa a l'eix costaner i als eixos de penetració Lleida/Tarragona i Lleida/Barcelona.
- Potenciar la connexió, els uns amb els altres, dels nuclis situats tota la llargada de la Depressió Central.

Actualment podem afirmar que s'han aconseguit els objectius principal que pretenia aconseguir l'Eix Transversal. Aquesta via que travessa la Catalunya interior de llevant fins a ponent a ajudat al desenvolupament econòmic, cultural, intel·lectual, etc. de tota la societat per on passa.

Tot i que l'Eix Transversal hagi causat un impacte tant positiu per la societat i sobretot pels habitants de la Catalunya interior, encara li queda molt per arribar al ple aprofitament d'aquesta infraestructura. Algun testimoni comenta i hi posa èmfasi en que l'Eix Transversal de Catalunya és una infraestructura de futur. És a dir que encara pot ajudar molt més al desenvolupament del nostre país.

Aconseguir que l'Eix Transversal de Catalunya passes per Sant Hilari Sacalm ha estat clau pel seu desenvolupament en tots els àmbits. Ha permès que el poble experimentes uns canvis necessaris per poder-se adaptar a l'època actual tant competitiva entre la societat actual.

La gent de Sant Hilari valorar molt positivament la construcció de l'Eix Transversal i sobretot que passi tant a prop del seu municipi. Abans pels habitants de Sant Hilari Sacalm era casi impossible desplaçar-se a ciutats veïnes com Vic o Girona per poder satisfer les seves necessitats. Els hilariencs consideren que l'Eix Transversal ha aconseguit treure Sant Hilari de l'aïllament de comunicació viari que patia. Per algunes persones, gràcies a l'Eix Transversal Sant Hilari Sacalm ha tornat

als mapes, ja que havans era casi invisible sense aquest infraestructura. Els habitants de Sant Hilari també valoren molt positivament la millora que ha suposat en quant a comunicació amb la resta de la Catalunya interior i amb la resta del País. Això ha suposat que l'Eix Transversal de Catalunya contribuís en gran mesura a aconseguir més equilibri territorial a Catalunya i a trencar aquella estructura radial que tenia Catalunya. Ara ja no és necessari passar per Barcelona o per la seva àrea metropolitana per arribar a Lleida des de Girona o Vic. Pel que fa a l'impacte ambiental que ha pogut causar l'Eix Transversal es generen dos tipus d'opinions diferents. Per algunes persones aquesta carretera no ha provocat cap impacte ambiental ja que està molt ben integrat en el territori i es va fer una excel·lent tasca per recuperar la vegetació i per no impedir el correcte desenvolupament de la fauna de la zona. Per aquestes persones el que hi ha hagut a estat un impacte visual i físic però no ambiental. En canvi per altres persones l'impacte ambiental és clar però no neguen tampoc l'excel·lent integració d'aquesta infraestructura en el paisatge. També cal remarcar que gràcies a l'Eix Transversal la gent de Sant Hilari ha pogut establir nous nuclis de serveis com pot ser Vic i Girona. Això ha permès que els hilariencs sortissin a satisfer les seves necessitats de compra, oci, etc. a aquests nuclis urbans. Actualment ja no és un problema pels habitants de Sant Hilari anar cada dia a treballar a altres nuclis de població com pot ser Girona i quedar-se a viure a Sant Hialri. Per les empreses aquesta carretera els ha ajudat moltíssim per comunicar-se amb la resta de la Catalunya interior, amb la resta del País i també amb Europa. Així doncs, aquesta via els ha ajudat al seu desenvolupament econòmic durant aquests anys de greu crisi econòmica. Òbviament la gent de Sant Hilari Sacalm valoren positivament que aquesta carretera passi tant a prop del seu municipi però també creuen que va ser la millor opció ja que ha permès donar major connectivitat a un major nombre de municipis de la zona i en conseqüència a un major nombre d'habitants.

En definitiva podem afirmar amb total seguretat que l'Eix Transversal és una eina necessària per Sant Hilari. La gent l'utilitza per tot fins a tal punt que podem arribar a dir que Sant Hilari té dependència de l'Eix Transversal de Catalunya.

Amb el treball jo pretenia saber més sobre aquest tema ja que el meu avi sempre m'havia explicat la història. Ara puc dir que conec perfectament el gran esforç i dedicació que hi va posar per aconseguir que aquesta via passes per Sant Hilari. Per

tot això jo personalment considero que he aconseguit els objectius als quals volia arribar. En general el treball no ha estat difícil de realitzar ja que tenia informació de primera mà. El treball l'he pogut complementar amb informació procedent de diferents documents proporcionats per l'Institut d'Estudis Catalans.

El més sorprenent que he trobat ha estat que fa molts anys que les institucions tenien projectes per construir una carretera de característiques similars a la de l'Eix Transversal però tot i això va tardar molts més anys a fer-se realitat.

Finalment vull agrair al tutor del meu treball de recerca, tota l'ajuda que m'ha donat i tots els consells que m'ha transmès per tal de aconseguir un gran treball. També vull donar les gràcies a la meva família, especialment al meu avi Xavier Rossell per tota la informació que m'ha proporcionat, i a tots els entrevistats des dels polítics fins als hilariencs.