



# Un eix econòmic per passar el temps

Un mes després de l'obertura de l'Eix Transversal, EL TEMPS ha fet una prova per comparar aquesta nova via amb el trajecte que fins ara havia unit Lleida i Girona per les autopistes A-2 i A-7: l'Eix permet d'estalviar diners però no temps.

**E**l temps que s'inverteix a anar de Lleida a Girona per l'Eix Transversal és pràcticament el mateix que el que costa anar de Girona a Lleida per les autopistes A-2 i A-7, tot i que és molt més econòmic el vial que la Generalitat va inaugurar el 13 de desembre passat. Aquestes són les principals conclusions de la prova comparativa que EL TEMPS va realitzar el

passat dilluns dia 12 de gener per a comprovar els avantatges i inconvenients de circular per l'Eix Transversal i per les autopistes. La prova, efectuada amb un Ford KA, cedit per Ford Espanya, va sortir de la plaça del Poeta Marquina de Girona a les 12 hores del migdia. El recorregut per l'Eix es va fer en 2 hores i 43 minuts, fins arribar a l'Avinguda Blondel de Lleida, da-

vant de la Paeria. Al llarg de tot el recorregut, el turisme no va sobrepassar les velocitats màximes indicades, que en l'Eix arriben fins a 100 km/h. Un total de 228 quilòmetres separen tots dos punts, segons el comptador del cotxe. L'automòbil va circular, doncs, a una velocitat mitjana de 84 km/h i va consumir un total de 14,7 litres de gasolina sense plom de 95 octans.

## L'EIX CONTRA L'AUTOPISTA

Tant el punt de sortida com el d'arribada són centrals i propers a l'estació de Renfe de les dues ciutats.

La Paeria va ser també el punt de sortida per al Ford KA en el seu trajecte de tornada per l'autopista A-2 fins al Vendrell, on s'agafa l'A-7. Aquest recorregut té 30 quilòmetres més que el de l'Eix, però l'autopista permet una velocitat major, un màxim de 120 km/h. És per això que la durada del trajecte és semblant a la invertida per l'Eix: 2 hores i 38 minuts. De fet, cinc minuts menys que la via inaugurada fa un mes. La diferència de cinc minuts, però, entra dins d'un marge d'error possible i que es pot explicar perquè un trajecte es va fer al matí i l'altre a la tarda. S'ha de dir, però, que el trajecte per l'Eix no va patir retards, ja que la circulació era fluida, amb l'excepció de la travessia de Cervera, on el trànsit era més intens, tot i que no hi va haver cap embús. Igualment, el trajecte per l'autopista va ser normal i sense entrebancs. Per evitar Barcelona, la prova es va realitzar per la B-30, per l'autopista de peatge, i el trànsit intens en cap moment va fer reduir la mitjana de velocitat, que va ser de 98 km/h.

El fet que la velocitat màxima permesa sigui de 120 km/h augmenta també el consum del vehicle. En aquest cas, el Ford KA va consumir un total de 17,9 litres, tres més que pel trajecte de l'Eix. Les despeses de l'autopista s'encaixen, lògicament, pels quatre peatges que s'hi troben entre Lleida i Girona: el del Vendrell (1.120 pessetes), el de Martorell (455), el de Sant Cugat (205) i el de Girona Sud (690), que sumen un total de 2.470 pessetes.

**Un eix econòmic.** L'avantatge més clar de l'Eix és, doncs, el seu cost: menys quilòmetres i sense pe-

PER L'EIX TRANSVERSAL	PER L'AUTOPISTA
TEMPS <b>2 h 43'</b>	TEMPS <b>2 h 38'</b>
QUILÒMETRES <b>228 km</b>	QUILÒMETRES <b>259 km</b>
VELOCITAT MITJANA <b>83,94 km/h</b>	VELOCITAT MITJANA <b>98,47 km/h</b>
CONSUM TOTAL <b>17,4 l</b>	CONSUM TOTAL <b>17,9 l</b>
CONSUM MITJA <b>6,44 l/100 km</b>	CONSUM MITJA <b>8.91 l/100 km</b>
PEATGES <b>0 Ptes</b>	PEATGES <b>2.470 Ptes</b>

DAVID FERNÁNDEZ

**FITXA TÈCNICA** Dia: 12 de gener de 1998 Vehicle: Ford KA  
Combustible: Gasolina sense plom 95 octans Ocupants: 3 persones

atges. A més, el dia de la prova el trànsit era molt fluid i la presència de transport pesant molt escassa. Això coincideix amb les dades facilitades pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques, segons les quals durant el primer mes de funcionament de l'Eix la intensitat mitjana diària ha estat de 5.651 vehicles, xifra que la via pot absorbir amb facilitat. Com també assenyalen alguns veïns de Manresa i Vic consultats per EL TEMPS, el trànsit és més intens els caps de setmana. Segons les dades de la Generalitat, la intensitat mitjana diària més alta és la dels diumenges, amb 7.627 vehicles. Això indica que l'Eix, ara per ara, s'utilitza com a via turística pels habitants de les dues bandes del Principat. La diversitat i bellesa dels paisatges, que ha estat explicada a bastament pels mitjans de comunicació en aquest primer mes, afavoreix que els habitants del Gironès i Osona viatgin al Bages, a l'Urgell i al Segrià i viceversa.

Caldrà esperar, doncs, fins saber si l'Eix es consolida com aquesta

via turística i també si el trànsit de vehicles pesants augmenta en els mesos vinents. Segons el Departament d'Obres Públiques només un 9% dels vehicles que han passat per l'Eix en aquest primer mes són camions. En un futur, la circulació del transport de mercaderies pot augmentar pel fet que l'Eix és significativament més econòmic. Igualment, el transport internacional procedent de França i amb destinació al nord o centre d'Espanya podria optar per l'Eix quan s'assabenti de la seva existència. En aquest sentit també cal comptar, com ha assenyalat el Departament d'Obres Públiques, que els desnivells de l'Eix faran que aquest tipus de transport més pesant no l'utilitzi.

El que la prova d'EL TEMPS també posa de manifest és que l'estalvi de temps que la Generalitat va atribuir a l'Eix, 26 minuts entre Girona i Lleida, no es correspon amb la pràctica, ja que el nou vial uneix les dues capitals en el mateix temps que l'autopista.

El temps que separa totes dues capitals s'escurçarà quan l'estat faci la seva part de l'Eix, la variant de Cervera i un tram entre Cervera i Lleida, que és on ara es produeixen els principals col·lapses de trànsit. Està previst que la primera fase de les obres d'aquesta variant comenci enguany car van ser adjudicades el passat mes de desembre.

Àlex Milian



DAVID FERNÁNDEZ