

**Vic, 13 de novembre de 2008**

Osona és moderadament optimista respecte les seves perspectives econòmiques de futur. S'espera que la indústria agroalimentària continuï la línia de modernització i expansió que ja ve seguint en els darrers anys, consolidant un sector de forta tradició, que compta a la comarca amb un gran nombre d'empreses de capital local, algunes d'elles amb gran volum de ventes, però en una línia que aporti més valor afegit i vinculi en més gran mesura indústria i activitat agrícola-ramadera. La capacitat d'atraure noves activitats del sector industrial a la comarca es mantindrà per la millora de les xarxes de transport i una situació cada cop més central de la comarca en el context territorial català, però s'incideix en el fet que el sòl industrial a la comarca es troba molt disgregat en petits polígons que no poden oferir els serveis suficients per a l'atracció d'empreses de dimensió mitjana i gran –p.e. dificultat de subministrar de fibra òptica. En aquest sentit, possiblement caldrà treballar projectes de polígons mancomunats entre municipis. Calen esforços per atraure empreses i generar activitats especialment d'alt valor afegit; amb la situació actual és més probable que les empreses existents evolucionin i creixin que el fet que n'apareguin de noves. L'activitat turística de la comarca podria créixer en els propers anys si es duen a terme les actuacions de promoció necessàries, ja que el potencial intrínsec és fort i les comunicacions entre Osona i les àrees turístiques de Girona i Costa Brava milloraran a molt curt termini. Es planteja la necessitat de fer un pla estratègic de turisme amb la implicació de tots els ens públics i privats del sector..

El creixement demogràfic, en canvi, és percebut com una amenaça pel fet que podria restar qualitat ambiental a l'entorn i diluir el caràcter de la comarca per l'arribada ràpida i massiva de nous residents, la dificultat de proveir els serveis que requeririen aquests nous residents, el risc de conformar-se com a territori dormitori i el perill d'una excessiva urbanització del territori. D'altra banda, caldria desenvolupar mecanismes que permetin trencar la tradicional fuga de talents cap a Barcelona, afavorint un clima tal que els caràcters emprenedors de la comarca optin per a quedar-s'hi

Els principals punts de preocupació en el capítol d'infraestructures destacats durant el transcurs del debat han estat la construcció del Túnel de Toses, la millora del transport públic ferroviari i d'autobús, la millora de la xarxa viària local i comarcal, i la implantació de banda ampla arreu de la comarca, especialment la fibra òptica als principals polígons industrials i els nuclis de població més grans. La recuperació dels aqüífers contaminats per purins ha estat destacada com un punt essencial.

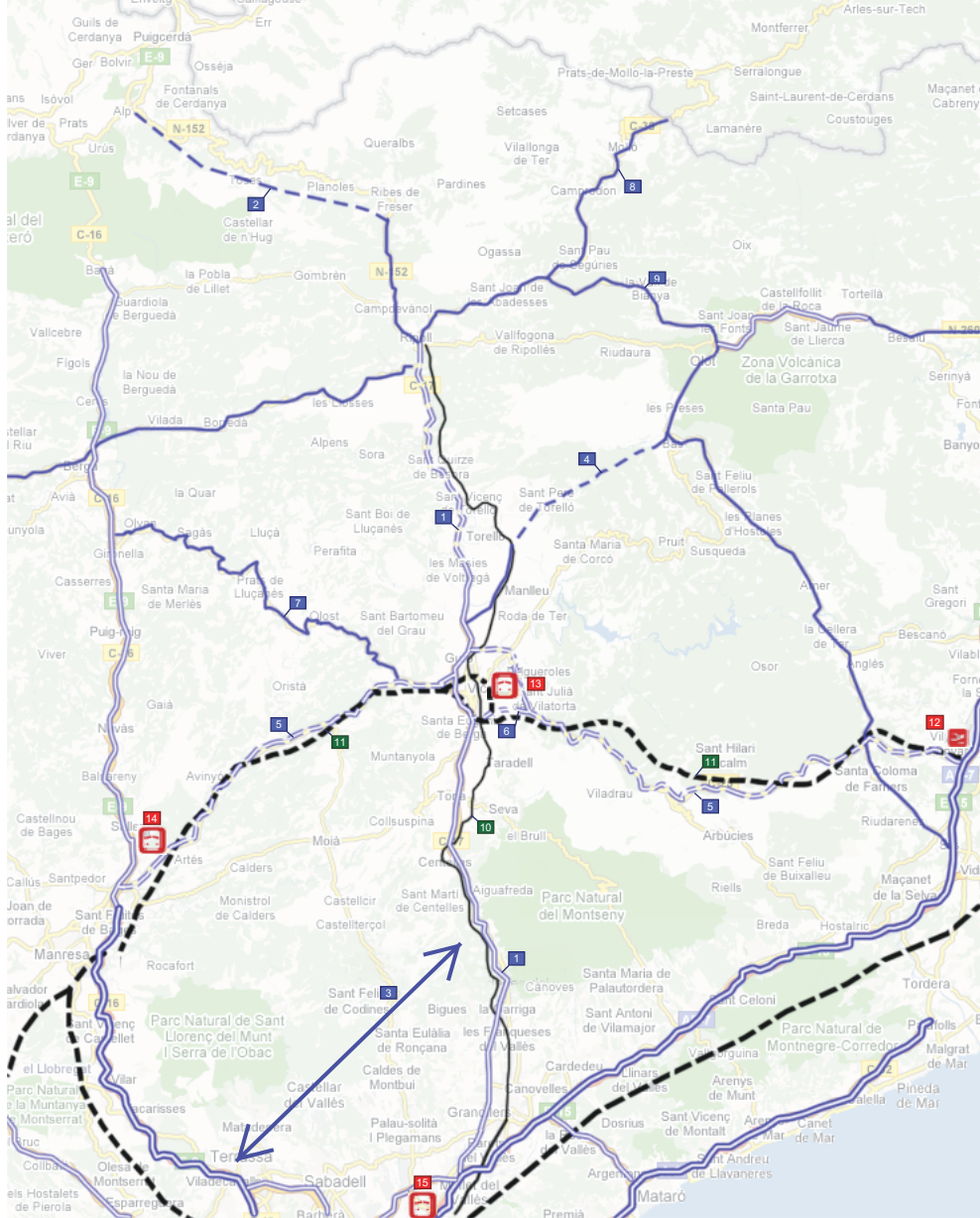
El Túnel de Toses obrirà una nova via de comunicació amb França a través dels Pirineus, cosa que haurà de revertir positivament sobre l'economia de la comarca i potenciar-ne el turisme, ja que la comarca quedaria situada sobre un corredor de transport internacional de llarga distància. Tot i la importància d'aquesta actuació i els repetits anuncis de les administracions sobre l'inici de la fase d'estudis, aquesta és l'actuació que els participants han valorat menys probable s'executi a curt termini. El desdoblament de la línia de rodalies cap a Barcelona és estratègica per a la comarca, ja que acostaria Osona cap a la Regió Metropolitana reduint els temps de viatge i permetent incrementar les freqüències de pas, la qual cosa milloraria un servei que actualment no resulta competitiu ni amb el vehicle privat ni amb l'autobús. En un context de desdoblament de la línia, caldria preveure el tenir aparcaments de gran capacitat als volts de les principals estacions, especialment la de Vic, que permetés que la gent de poblacions més petites pogués venir-hi a agafar el tren i reduir el nombre de parades que es fan actualment, si més no en alguns dels serveis. L'acondicament de la xarxa viària local i comarcal d'Osona és considerat igualment

prioritari perquè aquesta és la xarxa que suporta la major part del trànsit quotidià i en canvi presenta condicions tècniques molt heterogènies pel dèficit d'inversions que acumula. Caldria millorar-ne les condicions de seguretat, la seva integració en el paisatge.

La construcció d'una nova autovia entre el Vallès i Osona en substitució de la C-17, el projecte de l'Eix Transversal Ferroviari, i la implantació d'una àrea d'activitats logístiques es consideren menys prioritaris a curt termini, i es plantegen com a actuacions a estudiar més endavant. En el cas de la C-17, es va posar sobre la taula la problemàtica del coll d'ampolla que representa i les deficiències de la via però hi va haver diversitat d'opinions sobre la necessitat d'aquest eix, o si amb el desdoblament del tren seria suficient.

En el tema infraestructures de telecomunicacions és vital resoldre el problema de l'última milla que permeti la connexió de les xarxes troncal de fibra amb els polígons industrials. Si això no s'aconsegueix les empreses perdran competitivitat i serà totalment impossible atraure noves empreses de perfil tecnològic. En aquest sentit, és possible que calgui una acció conjunta de diversos polígons per a negociar un paquet de servei conjunt directament amb un dels operadors, i que permeti assolir aquesta massa crítica que individualment no és viable. La recuperació dels aqüífers contaminats per purins es veu difícil de solucionar a curt termini, i s'apostaria per seguir buscant noves tècniques que permetin solucionar aquest problema amb un cost i lapse temporal assequibles. Mentrestant caldrà trobar mesures que permetin garantir la capacitat d'abastament de la població en períodes de sequera com podria ser l'habilitació d'una captació d'aigua per a la comarca des de l'embassament de Sau. El problema de l'aigua es veurà agreujat a Osona a curt termini si la pressió urbanitzadora continua en alça els propers anys, un cop superada la crisi immobiliària.

S'ha destacat igualment la importància que millori el procés de planificació i implantació de noves infraestructures, sobretot pel que fa a aquelles que són de caire estratègic. Cal un procés d'anàlisi i priorització d'infraestructures més transparent que segueix criteris de rendibilitat socioeconòmica i que sigui capaç de superar debats conjunturals i reticències socials, i agilitar-ne la seva tramitació.



## INFRAESTRUCTURES A DEBAT A OSONA

### XARXA VIÀRIA

- 1 Desdoblament C-17 Vic - Ripoll (en execució) i condicionament Vic - La Garriga
- 2 Condicionament N-152 Ribes de Freser - La Molina (previst 2009-2013)
- 3 Nova autovia Vallès - Osona (sense traçat definit, previst PITC)
- 4 Eix Vic - Olot pel Túnel de Bracons (en execució)
- 5 Desdoblament Eix Transversal C-25 Cervera - Girona (en execució)
- 6 Ronda Sud de Vic (previst PTP Comarques Centrals)
- 7 Condicionament C-154 Vic- Prats del Lluçanès - Gironella
- 8 Condicionament C-26 Olot - Ripoll - Berga
- 9 Condicionament C-38 Sant Joan de les Abadesses - Frontera

### FERROCARRIL

- 10 Desdoblament rodalies C-3 fins a Vic
- 11 Eix Transversal Ferroviari

### PORTS, AEROPORTS I LOGÍSTICA

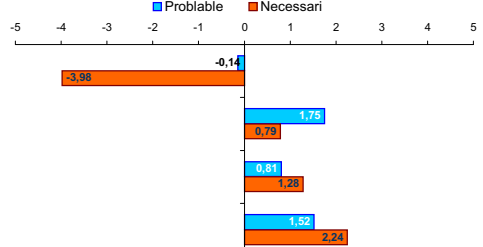
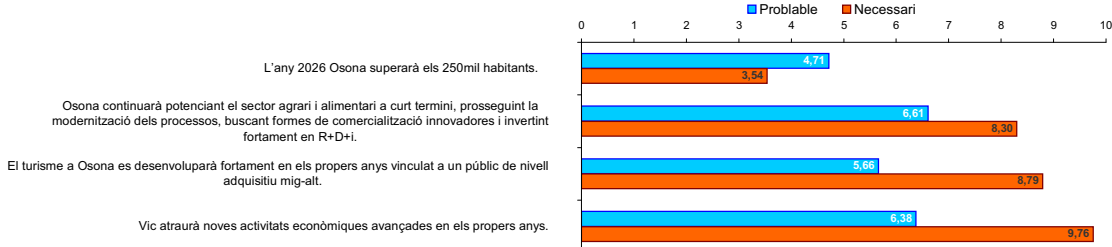
- 12 Aeroport de Girona
- 13 Central de mercaderies de Vic (en debat)
- 14 Logis Bages (en servei)
- 15 CIM Vallès

Resultats de l'enquesta

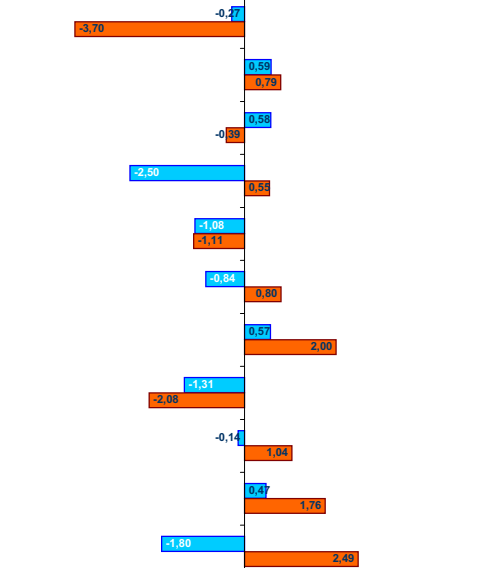
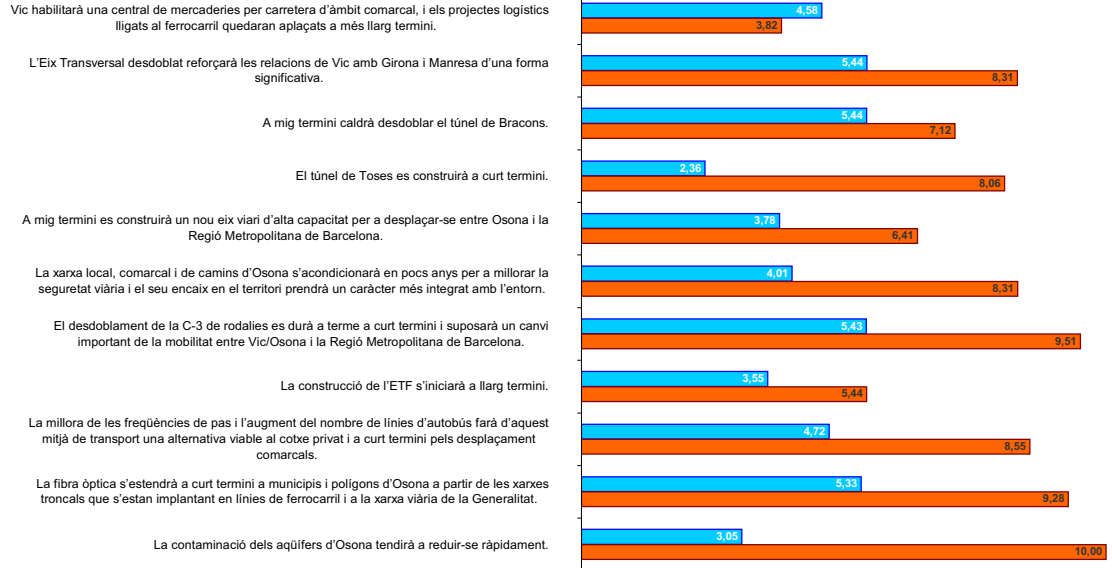
Desviació respecte la mitjana

Grau de preocupació

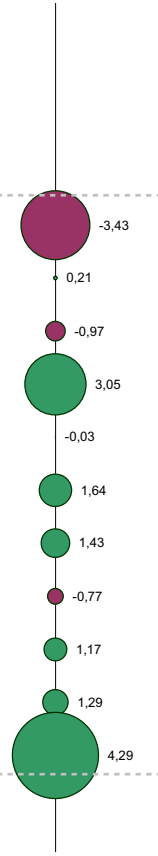
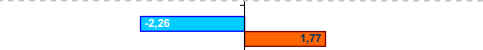
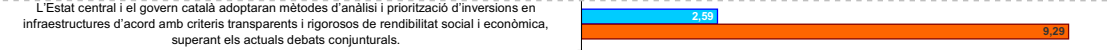
Economia



Infraestructures



Governabilitat



## EVOLUCIÓ DE LA POBLACIÓ

L'àmbit territorial de les Comarques Centrals té una població de 489.519 habitants (Idescat 2007), la qual cosa representa 6'8% de la població catalana. Si bé és cert que la població d'aquesta àrea ha augmentat de forma important en els darrers anys, l'increment ha estat més moderat que en altres àmbits de Catalunya. L'augment demogràfic entre el 1998 i el 2007 es xifra en un 16% a Comarques Centrals, però al Camp de Tarragona en un 30'1% i a Girona en un 26'5%; a Ponent, Terres de l'Ebre i la Regió Metropolitana de Barcelona als volts d'un 14%. Amb anterioritat a 1998, la població es trobava estable a l'entorn dels 400mil habitants des de la dècada dels 70 (les crisis industrials dels 70 i 80 expliquen en part que l'àmbit quedés al marge de grans fluxos migratoris durant el període).

La població de nacionalitat no espanyola representa el 9'6% del total de l'àmbit, amb una àmplia majoria de nacionalitat africana (vora el 50%). La resta d'àmbits catalans situen el seu percentatge d'immigració entre el 12% i el 16% (Girona, 16'9%).

El Bages, Osona i l'Anoia concentren el 90% de la població de les Comarques Centrals. Amb 13mil habitants, el Solsonès només representa el 2'8% del total de població. Manresa és l'únic municipi que supera els 50mil habitants, amb una població total de 73mil habitants, i Igualada i Vic es queden amb poblacions d'entre 30mil i 40mil habitants, si bé és cert que cadascuna d'aquestes viles té un petit efecte d'aglomeració que n'incrementa el seu pes demogràfic, en el cas d'Igualada fins a 60mil habitants.

Tot i això, es preveu que en els propers 20 anys aquest àmbit sigui el que encapçali el creixement demogràfic de Catalunya. Unes millores substancials de l'accessibilitat resultants de les infraestructures de transport que s'hi ha anat construint en els últims anys o que hi estan planejades, sumat a la proximitat física a la Regió Metropolitana de Barcelona, la disponibilitat de sòl a un cost més baix, i al fet que aquesta podria quedar saturada a curt termini, són els arguments que esgrimits en les diagnosis dels documents de planejament per a justificar aquest creixement demogràfic durant les properes dècades.

## OCUPACIÓ DEL SÒL

La densitat de població a les Comarques Centrals és relativament baixa. L'orografia moderadament accidentada ha propiciat el poblament de les planes i les valls fluvials. Els accidents geogràfics han dificultat les relacions transversals entre les comarques de l'àmbit, tot i l'escassa distància a vol d'ocell que separa ciutats com Igualada, Manresa i Vic, i el creixement exponencial de les darreres dècades a la Regió Metropolitana de Barcelona s'ha canalitzat principalment cap a les comarques del litoral i prelitoral català. En aquests moments, les Comarques Centrals presenten una reserva important de sòl que podria entrar en joc en les properes dècades.

	Superfície	% de sup./ Catalunya	sup. amb pendent < 20%	% sup. amb pendent < 20% sobre la comarca	Sup. pendent > 20%
Bages	129.490	4,06	509,00	39,30	1,60
Berguedà	118.246	3,71	626,70	53,00	1,96
Anoia	8.666	0,27	44,01	51,20	0,14
Osona	126.361	3,96	673,14	53,30	2,11
Solsonès	99.860	3,13	719,19	72,00	2,25
Comarques Centrals	615.260	19,29	5606,60	53,00	17,58
Catalunya	3.189.430	100,00	31895,30	49,80	100,00

Font: Mcrit a partir de les dades del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya

La planificació territorial espera aconseguir que s'estructurin unes àrees urbanes potents, en els escenaris de Catalunya 2026, al voltant de Manresa, Igualada i Vic, assegurant una estructura nodal que vertebrï tot el territori i faciliti la recuperació demogràfica. Manresa, Igualada i Vic són, d'acord amb la proposta del PTPCC, nodes fonamentals que han de garantir que el desenvolupament econòmic de Catalunya durant els propers quinquennis, amb els creixements demogràfics que hi aniran associats.

Així doncs, es preveu un augment de la població de les Comarques Centrals de prop del 70% en els propers 20 anys, creixement que aniria acompanyat de la creació de 170mil nous llocs de treball. Conseqüentment, els PDUs del Bages (ja aprovat), de la Conca d'Òdena (en fase d'informació pública) i de la Plana de Vic (en elaboració) preveuen que caldrà construir en aquests àmbits fins l'any 2026 prop de 46mil, 24mil i 30mil nous habitatges respectivament per a satisfer les noves demandes.

Els PDUs estableixen directius, normes i recomanacions per a l'ordenació urbanística d'aquests creixements. Les determinacions que han de ser respectades per les actuacions de desenvolupament territorial, especialment pels plans urbanístics municipals, relatives al tractament del sòl no urbanitzable i a la protecció del patrimoni territorial, a les infraestructures de mobilitat, i a l'ordenació dels assentaments i activitats econòmiques.

Paral·lelament, s'observa ja actualment un procés de transformació de segones residències construïdes durant els anys 60 i 70 en habitatges principals, sobretot en aquells municipis més propers al Vallès i que es troben servits per vies d'alta capacitat i línies de ferrocarril que comuniquen amb Barcelona i el seu entorn (FGC d'Igualada i Manresa, rodalies de Renfe a Manresa i Vic).

Entre els objectius del Pla Territorial de les Comarques Centrals (PTPCC), s'hi compta la promoció de canvis qualitatius que permetin la consolidació d'estructures urbanes en les àrees extenses on dominen les urbanitzacions de baixa densitat; la creació d'organismes de cooperació supramunicipal, que també haurien de facilitar l'aparició d'un lideratge compartit, amb capacitat de dirigir les grans transformacions territorials; el manteniment de l'activitat agrària i la conservació del paisatge, regenerant-lo en els casos on les agressions sofertes denoten unes fragilitats a hores d'ara estructurals: runams, contaminacions dels freàtics o incendis forestals.

## **EVOLUCIÓ DE L'ECONOMIA**

Amb una cultura industrial centenària, Osona manté un 36% del seu PIB comarcal en el sector industrial i 35'7% de la població ocupada. Tot i el retrocés relatiu de l'activitat respecte les altres branques de l'economia, les xifres d'Osona continuen per sobre de la mitjana catalana que es troba situada en un 27% del PIB i 25% dels ocupats. El pes del sector de serveis és inferior a la mitjana catalana però augmenta sostingudament. L'any 2001 es localitzaven a la comarca un total de 56.431 llocs de treball, dels quals aproximadament la meitat eren ocupats per persones de fora d'Osona (26.279).

Actualment, el sector industrial es caracteritza per un elevat nivell de diversificació, amb representació de tots els sectors, dels quals sobresurten principalment pel nombre d'ocupats i facturació: l'alimentació, el tèxtil –malgrat les successives reduccions –, la metal·lúrgia i productes metàl·lics, l'edició i mobles. L'estructura industrial comarcal es caracteritza per la coexistència moltes petites i algunes mitjanes empreses locals de capital autòcton -que són les que predominen- amb altres de major

dimensió que tenen un gran pes i incidència en l'economia comarcal. Com a la resta de Catalunya, es constata la dificultat de les petites empreses per integrar-se, guanyar mida, i poder competir fora del seu territori original.

La indústria agroalimentària d'Osona (22% PIB comarcal) és referent del sector a nivell català i estatal, especialment per les seves grans indústries de transformació càrniques i lleteres (Tarradelles, la Piara...). Globalment, hi ha unes 15 empreses a la comarca que tenen un volum de ventes superior als 50M€ anuals, i una desena d'elles pertanyen al ram alimentari. El clúster alimentari radicat a Osona, el Gironès, la Selva, el Pla de l'Estany engloba unes 150 empreses (segons la base de dades SABI) a l'entorn del procés de transformació càrnia, fonamentalment derivats del porc, si bé amb dades més completes del Departament d'Indústria de Catalunya s'assenyalen unes 222 empreses amb uns 8.000 treballadors, que exporten al voltant del 25 % de la producció (Hernández et al.). L'estructura empresarial és heterogènia, formada tant per petites empreses sense marca de comercialització per a petits especialistes xarcuters, com grans empreses que gestionen diverses marques i es distribueixen, en general, en grans superfícies i hipermercats. Comprenen una gran gamma de productes, una part important dels quals està dedicada a l'exportació. La majoria del mercat es limita a Europa.

Amb el 4,6% de l'ocupació i el 5,3% del VAB comarcal, el sector primari constitueix una important branca d'activitat a Osona. Més del 85% del PIB agrícola d'Osona prové de la cria de bestiar. Concretament, el porc representa un 54'1% del PIB agrícola comarcal, les vaques el 16'1% i la producció de llet el 16'4%. La superfície agrícola ocupa 24.648ha, aproximadament el 25% de la superfície comarcal.

Ausa Futur és una societat que es va fundar el desembre de 2007 de la mà del Grup Bon Preu, Casa Tarradellas, La Farga Group, Fundició Dúctil Benito i Casa Riera Ordeix, per a gestionar la implantació d'empreses d'alt valor afegit a Osona. La societat ha de liderar una iniciativa sol·licitada pels principals alcaldes de la comarca d'Osona i contribuir així a gestionar el territori amb criteris de qualitat. El febrer de 2008 es va signar l'ampliació de capital amb la incorporació de cinc nous accionistes: Caixa Manlleu, Caixa Manresa, Divasa Farmavic, Josep Font de Bon Preu i la Fundació Eduard Soler de Ripoll. El capital de la societat és ara de 5 milions d'euros i s'amplia l'actuació territorial a la comarca veïna del Ripollès. Els principals objectius de la societat són

- promoure espais ordenats i preparats pel desenvolupament empresarial innovador i amb valor afegit
- formar i retenir el talent de les comarques d'Osona i el Ripollès i atreure'n de fora.

El projecte més immediat és desenvolupar i gestionar un parc tecnològic vinculat a la UVic, amb possibles extensions a les principals ciutats d'Osona i el Ripollès.

## INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT AERI

Cap dels aeroports comercials de Catalunya es troba dins l'àmbit de les Comarques Centrals.

- L'aeroport del Prat -30Mpax anuals- es troba a 60km d'Igualada (en autovia), a 60km de Manresa (50% carretera, 50% autovia; o bé autopista de pagament, 4.57€/8.31€ amb 20% extra de distància) i a 90km de Vic (en autovia).
- L'aeroport de Girona -3'6Mpax anuals- es troba a 54km de Vic (per l'eix transversal, que està sent desdoblant actualment) i a 100km de Manresa (per l'eix transversal)
- L'aeroport de Lleida –actualment en construcció- estarà situat a 80km d'Igualada (en autovia) i a 120km de Manresa (40% d'eix transversal i 60% autovia).
- L'aeroport de Reus -1'4Mpax anuals- es troba situat a 80km d'Igualada, però l'itinerari actual és deficient. Tot i això, s'hi preveuen millores a curt termini amb els condicionaments de la C-15 entre Igualada i Vilafranca del Penedès, o la C-37 entre Igualada i Montblanc, tot i que aquestes vies no es desdoblaran a curt termini.

El Pla d'Aeroports preveu la construcció d'un aeroport corporatiu per a aviació general de negocis prop de la Regió Metropolitana de Barcelona. El seu emplaçament encara està per determinar però podria trobar-se a les Comarques Centrals. El pla d'aeroports marca com a criteris per a la seva elecció “estar a una distància adequada de Barcelona, gaudir de bones connexions viàries (carreteres de l'entorn) i ferroviàries i possibilitats d'expansió, terrenys per a activitats empresarials i complementàries, compatibilitat amb la navegació aèria...”. Es descarta el Prat i Sabadell per incompatibilitat d'usos i saturació, respectivament.

Quant als aeròdroms de l'entorn, el Pla d'Aeroports preveu una inversió de vora 35M€ a Igualada-Òdena, on entre d'altres actuacions s'allargaria la pista d'enlairament fins a 1200m. A Calaf-Sallavinera s'hi preveu traspasar part de l'activitat formativa de Sabadell. A Sant Fruitós del Bages no s'hi preveu fer res a curt termini. Addicionalment, es troben planificats 3 nous aeròdroms a Cervera, Prat de Moia i Lladurs (Solsonès).

## INFRAESTRUCTURES PORTUÀRIES

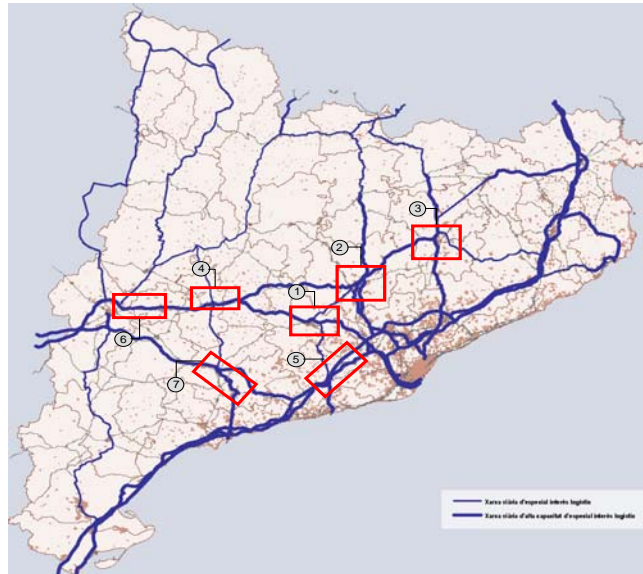
El Port de Barcelona es troba situat a uns 60km tant d'Igualada com de Manresa, i a 90km de Vic. L'accés es realitza en autovia des d'Igualada i Vic, i per carretera i autovia des de Manresa –per la C-55.

## INFRAESTRUCTURES LOGÍSTIQUES

Cimalsa només preveu per a les comarques centrals la implantació de la Logis Bages, que es troba situada al terme municipal de Sallent a l'encreuament de l'Eix del Llobregat (C-16) i de l'Eix Transversal (C-25). Projectada com a plataforma logística i de distribució a tota la Catalunya Central, compta amb una superfície operativa de 8'7ha, i va ser inaugurada l'any 2007. La LOGIS Bages és la primera experiència pel

que fa a la cooperació pública i privada en el desenvolupament de plataformes logístiques. CIMALSA aporta els terrenys sobre els quals un promotor privat (Coperfil) construeix i comercialitza sota els criteris de qualitat i funcionalitats establerts i garanteix un òptim manteniment de les instal·lacions en tot el període. El cost de l'operació ha estat de 25M€.

D'altra banda, el Govern de la Generalitat estudia implantacions logístiques lligades a la construcció de la nova línia ferroviària d'altres prestacions a la Catalunya Central. Concretament, l'administració estudia emplaçaments al llarg del traçat de l'Eix Transversal ferroviari d'entre d'altres a Vic, Manresa, Igualada, a la Segarra i a Tàrraga.



Emplaçaments en estudi per a noves àrees d'activitat logística. Font: Generalitat de Catalunya

## INFRAESTRUCTURES VIÀRIES

Les comarques centrals estan relativament ben relligades a la Regió Metropolitana de Barcelona per autovies i/o autopistes, però les comunicacions internes són més difícils, molt marcades per orografies complicades i àrees de poca densitat de població. L'Eix Transversal (C-25) enllaça Manresa i Vic amb Lleida i Girona, però Igualada en queda al marge.

Hi ha previstes moltes actuacions dins l'àmbit de les Comarques Centrals. Algunes d'aquestes actuacions han de reforçar els laços amb la Regió Metropolitana de Barcelona, que ja són forts. Moltes altres van encarades a millorar unes comunicacions internes i amb Tarragona i Girona que tradicionalment han estat molt complexes per la orografia accidentada del territori.

### Situació actual dels accessos a la Regió Metropolitana de Barcelona

Des d'Igualada i Vic, hi ha autovies gratuïtes que connecten aquestes comarques amb la Regió Metropolitana de Barcelona (A-2 i C-17 respectivament).

La C-17 està actualment en procés de condicionament, amb la millora de revolts i de peraltes, però sense eliminar del tot els accessos directes a les propietats adjacents. La dificultat d'acondiconar adequadament tot aquest eix amb uns estàndards de via d'altres prestacions, sobretot per la complicada orografia a la zona del Figaró, ha portat l'administració catalana a proposar un nou eix de comunicació Osona-Regió Metropolitana. Tot i que aquesta actuació consta al Pla d'Infraestructures de Transport 2006-2026 (PITC), el traçat d'aquesta nova autovia no ha estat especificat.

Des de Manresa, l'únic accés en via d'alta capacitat cap a la Regió Metropolitana de Barcelona és l'autopista C-16, que és de pagament. Les tarifes varien en funció del dia de la setmana. Així, els dies feiners un turisme ha de pagar 3'44€ a la barrera de Manresa i 1'13€ a les Fonts, i els festius 6'26€ a Manresa i 2'05€ a les Fonts. A curt termini no es preveu la recuperació d'aquest peatge, tot i que l'actual política de la Generalitat, aplicada en altres vies de la xarxa catalana, passa per la implantació de descomptes a residents en comarques on la mobilitat obligada passa en gran part per vies de pagament (les Fonts, exempció de pagament a residents de Rubí; Túnel del Cadí exempció de pagament a residents de la Cerdanya, Alt Urgell i Berguedà...).

### Actuacions sobre la xarxa viària en debat

A continuació es presenta una relació de les actuacions previstes, en execució, o que són objecte de debat.

- **Eix Manresa - RMB.** S'han plantejat diverses fórmules per a la millora d'aquest trajecte, entre les quals el desdoblament complet de la C-55 o la construcció d'un ramal d'autopista que relligaria la A-2 i la C-16 entre Abrera i Viladecavalls. Actuacions encaminades a la millora de l'accés a la RMB oest, al Port de Barcelona i a l'Aeroport, i a crear una oferta d'accés a Barcelona gratuïta, sense pagament de peatge.
- **Eix Vic - RMB.** Es planteja la creació d'una nova via d'alta capacitat entre Vic i la RMB, amb un traçat que encara no ha estat establert, però que ha millorar les condicions de circulació de l'actual C-17.
- **Eix Igualada - RMB.** Es preveu el desdoblament de la C-15 entre Vilanova i la Geltrú, i Vilafranca del Penedès. La C-15 entre Vilafranca i Igualada ja ha estat condicionada darrerament i no s'hi preveuen actuacions a curt termini.
- **Itinerari Camp de Tarragona – Comarques de Girona.** Es preveu el condicionament de la C-37 entre Montblanc i Igualada, amb les variants de Pira, Sarral, Roquefort de Queralt i Santa Coloma de Queralt, la ronda sud d'Igualada, i la millora de traçat. Entre Igualada i Manresa ja s'està executant el condicionament la carretera a via preferent amb nou traçat i variants de totes les poblacions. Entre Manresa i Vic, l'itinerari es fa per l'eix transversal. Entre Vic i Olot, s'executa una via preferent i el túnel de Bracons. Entre Olot i Figueres s'està desdoblant la via, amb les obres ja enllestides entre Olot i Besalú.
- **Eix Transversal.** L'Eix Transversal s'ha consolidat com la via pels desplaçaments de llarga distància entre la Península Ibèrica i França, alternativa a l'itinerari clàssic Saragossa – Vendrell – Barcelona – Girona – França. A més de ser més curt, és gratuït. En alguns trams, el percentatge de camions a la via arriba fins al 40%. La carretera enregistra una mortalitat tres

cops més alta que la mitjana a la xarxa catalana. Les obres de desdoblament s'han iniciat aquest any 2008 i es preveu puguin estar enllestides el 2011, amb un cost de 690M€.

- **Eix del Llobregat.** Aquesta via ja ha estat desdoblada entre Manresa i Berga (final de les obres a desembre de 2007). A curt termini es desdoblirà el tram entre Berga i Bagà amb un cost previst de 700M€. Com que aquest eix forma part de la ruta transeuropea E9, si els trànsits ho justifiquessin, es podria desdoblar el túnel del Cadí a partir del 2022. Entre el Túnel del Cadí i la frontera francesa es preveu el condicionament de la carretera a via preferent d'una calçada. De la banda francesa, no es preveu a curt termini el desdoblament de la carretera entre la frontera i Tarascon-sur-Ariège. Entre aquesta població i Toulouse ja hi ha autovia.
- **Eix del Ripollès.** Actualment es troba en execució el desdoblament de la C-17 entre Vic i Ripoll. Es preveu a curt termini el condicionament de la N-152 entre Ripoll i la Cerdanya, incloent la construcció d'un túnel sota la collada de Toses, i un a Ribes de Freser.
- **C-55 a l'entorn de Manresa.** Es troba en fase d'exposició pública el projecte de desdoblament d'aquesta via entre Castellbell, Manresa i Sant Fruitós del Bages. També es preveu el condicionament de la C-55 entre Manresa i Solsona inclosa la variant de Solsona.
- **Eix pre-pirineu (C-26).** Es tracta d'una via amb una orografia molt complexa que enllaça Solsona amb Berga, i Berga amb Ripoll. Se'n preveu el condicionament i la construcció de variants a les poblacions que es travessen.
- **Anoia – Baix Llobregat, B-224.** Està en estudi el desdoblament de la B-224 entre Vallbona d'Anoia i Martorell.
- **Berga – Vic, C-154.** Condicionament de tota la via amb variants a totes les poblacions.

## INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES

El planejament vigent preveu inversions molt importants a Comarques Centrals en matèria d'infraestructures ferroviàries. Si bé actualment, tots el traçats ferroviaris que passen per aquest àmbit són de connexió amb Barcelona (a excepció del tram Manresa – Lleida, que es troba en condicions de conservació molt precàries i té una demanda reduïda), es troba en fase d'estudi el projecte de construcció d'una nova línia ferroviària entre Lleida i Girona que relligaria Igualada, Manresa i Vic, així com la millora dels serveis a l'entorn d'aquestes ciutats.

### L'eix transversal ferroviari

L'obra més important pel seu cost i ordre de magnitud és l'eix transversal ferroviari (ETF). Es tractaria d'una línia de nova planta, amb ample internacional (UIC) i preparada per a velocitats de fins a 250km/h per a passatgers, i 120km/h per a mercaderies. Tot el projecte, amb els seus ramals i accessos, suma 360 quilòmetres de nova línia de ferrocarril. El traçat de l'eix Transversal Ferroviari circumval·la les

ciutats per on passa i preveu la realització d'una derivació per a penetrar-hi en via única. Des de Manresa i/o Igualada, es construirien ramals cap a Barcelona, el Port i l'Aeroport. Aquesta línia tindria parades de passatgers a l'aeroport de Lleida, a Lleida, Mollerussa, Tàrraga, Cervera, Igualada, Manresa, Vic, Aeroport de Girona i Girona; i terminals de mercaderies a Lleida, Tàrraga, Igualada, Manresa i Girona. El pressupost estimat per a aquesta obra ronda el 7000M€.

## Serveis a Barcelona

Renfe ofereix serveis a Barcelona des de Manresa i Vic. Es preveu el condicionament i desdoblament de la línia de Vic entre Montcada i Ripoll, la qual cosa permetria augmentar les freqüències de pas dels combois i reduir el temps de trajecte en uns 20 o 30min. La freqüència de pas d'aquestes línies és de 2 trens cada hora, reforçada en hora punta.

FGC ofereix serveis ferroviaris des d'Igualada i Manresa cap a Barcelona a través de Martorell. Les inversions que s'han dut a terme en els darrers anys en aquestes línies, amb el desdoblament del tram Barcelona – Martorell, i la construcció d'apartadors a Vilanova del Camí, Capellades i Olesa de Montserrat, han permès recentment l'increment de les freqüències de pas a 20min durant les hores punta del matí, i a 2 trens cada hora en hores vall –cada 20min i 40min. Si la demanda ho justifica, aquestes freqüències encara podrien veure's incrementades. Tot i això, els estudis realitzats per FGC indiquen que la duració del trajecte –que ara ha augmentat per l'habilitació de noves parades- és difícilment rebaixable amb millores de traçat pel seu elevadíssim cost (1M€ per minut d'estalvi).

La següent taula mostra els temps actuals de viatge entre les principals ciutats de les Comarques Centrals i Barcelona.

	FGC	Renfe	Vehicle privat
Manresa	1h30	1h10	50 min
Igualada	1h30		50 min
Vic		1h25	1h10

Temps de viatge a Barcelona en els diferents modes de transport

## Serveis de proximitat

Els plans de transports i territorials preveuen per a l'àmbit de les Comarques Centrals inversions molt importants per a reforçar els serveis ferroviaris a l'entorn de les capçaleres comarcals, a Igualada, Manresa i Vic.

- **A Vic:** a falta de conèixer les propostes del PDU de la Plana d'Osona, el Pla Territorial de les Comarques Centrals, preveu que a mig termini, es pugui implantar serveis d'àmbit comarcal a la Plana de Vic amb noves parades de la línia de Renfe a Gurb, Mont-rodon/Taradell, Manlleu Nord i Torelló Sud. El trajecte entre Vic i Barcelona té actualment una duració de 69min – 94min depenent del tipus de servei (semi-directe, rodalies).
- **A Igualada:** d'acord amb el PDU de la Conca d'Òdena, en fase de tramitació,

- es preveu l'allargament de la línia de FGC fins al centre de la vila, i cap a la zona oest on el PDU de la Conca d'Òdena preveu els futurs creixements urbans, i on hi hauria una estació de correspondència amb l'ETF. Si s'arribés a construir el ramal de l'ETF Igualada – Barcelona, l'actual traçat d'FGC quedaria reservat per a serveis comarcals.
  - es planteja la possibilitat de crear un servei de tramvia / tren-tramvia a l'interior de la ciutat i a les zones de nous creixements amb enllaç a la línia de FGC i a l'ETF.
  - la construcció d'un ramal de l'ETF d'Igualada a Barcelona donaria lloc a serveis exprés entre ambdues ciutats que reduirien el temps de viatge de forma substancial (actualment, el trajecte té una duració de 78min - 85min FGC).
- **A Manresa:** d'acord amb el Pla Director Urbanístic del Bages, aprovat definitivament l'octubre de 2006,
    - es preveu l'habilitació dels ramals de mercaderies de Súria i Sallent per a ús de passatgers, amb parades a La Pineda, Santpedor, Sallent, Mas Mollet, Callús, i Súria. La línia de Sallent podria perllongar-se fins a Balsareny, o fins i tot a Berga.
    - aprofitant el nou traçat de l'ETF, es crearien parades pels serveis comarcals a Sant Fruitós del Bages (i Sant Salvador de Guardiola). A la línia de Renfe també podrien implantar-se aquest tipus de serveis entre Calaf i Castellbell, millorant l'actual freqüència de pas dels combois.
    - addicionalment, es planteja la construcció d'un tramvia, el TramBages, que donaria servei a Manresa, Sant Joan de Vilatorrada, Mas Mollet, Sant Fruitós del Bages, i als polígons de Santpedor.
    - la línia de FGC es podria allargar a mode de metro pel subsòl de Manresa fins a l'actual estació de Renfe, i des d'allà cap Sant Joan de Vilatorrada amb la creació de 4 noves parades al sud de la ciutat, on es planegen nous creixements urbans.
    - la construcció d'un ramal de l'ETF de Manresa a Barcelona donaria lloc a serveis exprés entre ambdues ciutats que reduirien el temps de viatge de forma substancial (actualment, el trajecte té una duració de 71min - 76min FGC i 67min – 74min Renfe).

### **Línia de ferrocarril convencional Vic - Puigcerdà**

El tram entre Ripoll i Puigcerdà està en procés de modernització de la catenària per a augmentar la fiabilitat de la línia. S'ha generat debat entorn a la possibilitat que aquesta línia aculli combois de mercaderies internacionals, però aquesta possibilitat sembla descartada perquè el traçat de la línia i els pendents molt pronunciats que té no fan viable aquesta opció. També s'ha plantejat la possibilitat d'implantar-hi un tercer rail per a permetre que sigui utilitzada per combois d'ample internacional procedents de França.

## Línia de ferrocarril convencional Lleida - Manresa

Aquesta línia té un traçat recte entre Lleida i Cervera, on els combois poden agafar velocitats de 100km. El temps de trajecte entre la capital del Segrià i Cervera és actualment de 50 minuts per a recórrer una distància de 60km. Entre Cervera i Manresa el temps de trajecte és de 90 minuts per una distància que a vol d'ocell és de tan sols 45km (l'orografia és més complexa, i l'estat de la línia precari). En aquest tram es fa parada a Sant Guim de Freixenet (1060hab), Sant Martí de Sesgueioles (385hab), Calaf (3435hab), Sant Pere de Sallavinera (177hab), Aguilar de Segarra (252hab) i Rajadell (470hab).

Actualment, el Ministeri de Foment està duent a terme el condicionament d'aquesta línia en el tram Calaf – Manresa, sense variar l'actual traçat, per ordre de 35'6M€. Les obres en el tram Cervera – Calaf varen ser adjudicades el 2005 per un import de 15M€.

A mig termini, es preveu el condicionament d'aquesta línia al pas per l'interior de les poblacions per a millorar-ne el seu encaix urbà i eliminar la barrera física que ara suposa. El pla de millora física de l'entorn de les vies i estacions, i la incorporació de nous combois més moderns, millorarà la imatge d'una línia pensada específicament per als desplaçaments comarcals.

## TRANSPORT PÚBLIC PER CARRETERA

La mobilitat es basa a Comarques Centrals, sobretot, en l'ús del vehicle privat. Les dades dels darrers anys mostren un augment generalitzat del parc de vehicles privats a un ritme major que la població. Alhora, s'ha detectat un augment de la intensitat mitjana diària (IMD) de vehicles a totes les carreteres, com per exemple a la C-55 sud, una de les vies més congestionades amb un trànsit de més de 30.000 vehicles al dia i la C-25, l'eix transversal, amb un percentatge més elevat de vehicles pesants, oscil·lant entre un 12% i un 33% en funció dels trams. La congestió de les principals artèries de trànsit per carretera ha comportat també una elevada sinistralitat.

A banda de totes les actuacions ferroviàries previstes a Comarques Centrals es preveu a curt termini el reforç substancial del transport públic de viatgers per carretera. El nou Pla de Serveis preveu l'increment del nombre total de línies d'autobús, i la millora de les freqüències de pas a les línies amb més demanda. Els horaris de les línies d'autobús es coordinaran amb l'arribada dels ferrocarrils, i es promourà la integració tarifària de tots els serveis per a optimitzar i fomentar l'ús del transport públic. Al Bages, la creació del Consorci de Transport Públic ha de millorar la gestió de les línies. Entre les millores previstes al PTV, vegi's:

- **Serveis exprés:** es preveu la creació de serveis directes entre les principals capitals de comarca i Barcelona. En aquest sentit, es proposa 1 servei directe cada hora des de Vic, un cada hora des de Manresa i 7 serveis directes des d'Igualada en hora punta.
- **Serveis intercomarcals:** es preveu el reforç de les actuals línies, i la creació de noves línies en les relacions que tenen major demanda:
  - Igualada – Vilafranca

- Vic – Sabadell
  - Manresa – Igualada
  - Manresa – Cerdanyola
  - Manresa – Sabadell
  - Manresa – Terrassa
  - Manlleu – Torelló
  - Vic – Torelló
- **Serveis comarcals:** es preveu el reforç de les actuals línies, i la creació de noves línies en les relacions en funció de la demanda existent:
    - Manresa - St. Fruitós del Bages - Brocardes/Pineda del Bages: increment d'oferta
    - Manresa – Santpedor - Castellnou del Bages: increment d'oferta
    - Manresa - Pont de Vilomara - St. Vicenç de Castellet-Castellgalí - Castellsbell i el Vilar - Monistrol de Montserrat: nous itineraris increment d'oferta
    - Manresa – Artès – Calders – Moià - Sta. Maria d'Oló: nous itineraris i increment d'oferta
    - Eix C-16 Sallent – Balsareny - Navàs: increment d'oferta
    - Eix C-55 Cardona – Súria - Callús: increment d'oferta
    - Millora de la freqüència a la línia Calaf - Igualada: increment d'oferta
    - Aguilar de Segarra – Fonollosa - Manresa: increment d'oferta
    - Línia St. Martí de Tous – Igualada - La Pobla de Claramunt - Carme: nova línia
    - Servei directe de Calaf a Manresa per la C-25: nou servei

## ALTRES INFRAESTRUCTURES

### *Aigua*

Segons el Centre d'estudis dels Rius Mediterranis, l'estat ecològic dels rius d'Osona ha millorat substancialment respecte deu anys enrere però encara queden alguns punts crítics on caldria actuar. Hi té un paper destacat la millora progressiva de la gestió de les aigües residuals tot i que encara s'ha de millorar en petits nuclis i cases aïllades.

No obstant, la presència generalitzada de nitrats a les aigües subterrànies continua creixent entre els 70 i 80% dels pous mostrejats per l'*Avaluació de la contaminació per nitrats de les aigües subterrànies a la Plana de Vic* duta a terme conjuntament per la UB i la UAB a data de 2005 (cap d'ells correspon a pous d'abastament municipal). La procedència d'aquests contaminants és d'origen orgànic, vinculada a les explotacions ramaderes de porcí que abunden a la zona, degut a sobreadobament dels camps o aplicacions en èpoques no adequades.

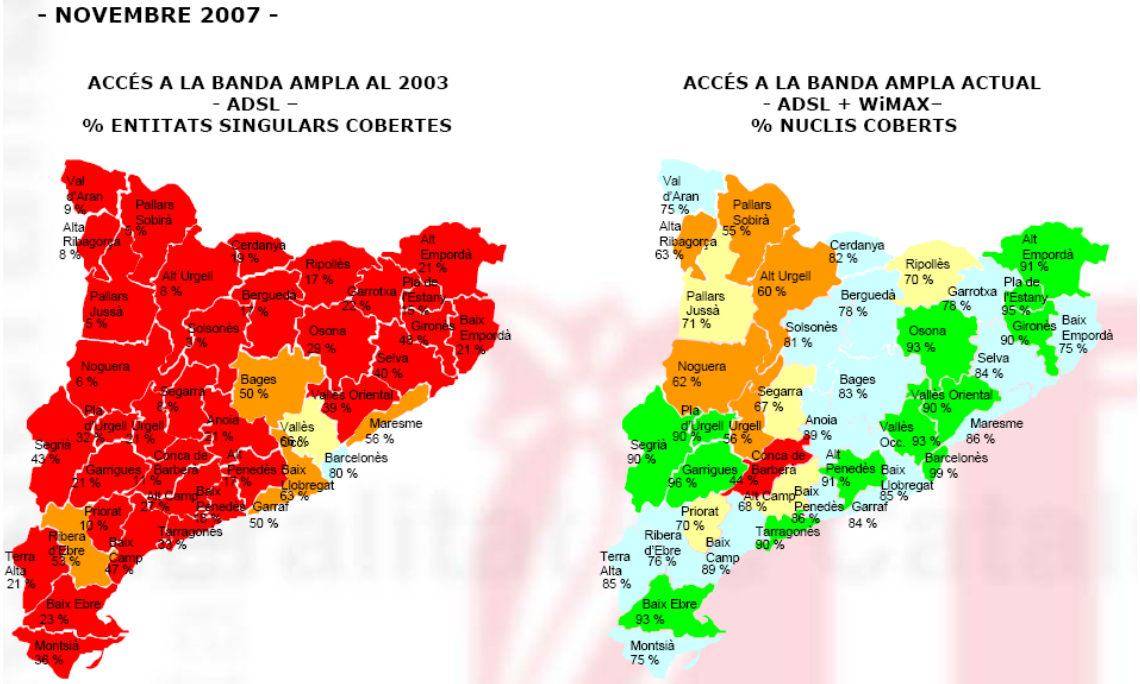
La contaminació dels aquífers impedeix la captació d'aigua per a subministrament sobre la xarxa d'aigua corrent. Actualment, l'aigua es capta directament del riu Ter. Les llicències concedides sumen un cabal de 837 L/seg. Aquesta xifra és el consum màxim autoritzat, que actualment no es dona -la captació es troba sobre uns 450 L/seg- perquè part de les llicències estan encara en tràmit, i part correspon a habitatges o desenvolupaments urbanístics previstos encara, o simplement desocupats. Amb tot, la capacitat concedida es troba ja al límit del cabal del riu Ter, sobretot en període estival o durant episodis de sequera.

Per a posar solució a aquest problema, una possibilitat que apunta la companyia d'aigües és la construcció d'una nova captació d'aigua des de l'embassament de Sau cap a la comarca d'Osona. Això permetria no dependre del cabal aigües amunt, de règim variable al llarg de l'any.

*Telecomunicacions*

La xarxa de telecomunicacions s'ha anat desplegant amb lentitud a les comarques centrals de Catalunya. Diversos factors ho expliquen: l'absència de grans aglomeracions urbanes com a l'àrea metropolitana, les complicacions orogràfiques del territori, la dispersió dels nuclis rurals, poca extensió i baixa qualitat de les àrees i polígons industrials, i les dificultats d'un lideratge conjunt (públic i privat) que hagi considerat que les telecomunicacions són un factor estratègic en el desenvolupament territorial. La incidència conjunta d'aquests factors explica, per exemple, que en diferents àrees del territori continuïn existint dificultats per a l'extensió de la xarxa de telefonia fixa i, especialment, per a la connexió de línies ADSL. Igualment, la cobertura de mòbils és deficient en diverses zones, fins i tot en sectors que són recorreguts per eixos varis bàsics com l'Eix Transversal i l'Eix del Llobregat, o els ferrocarrils de la Renfe o de la Generalitat.

Per donar resposta a les reticències del sector privat a desplegar la banda ampla arreu del territori, la Generalitat de Catalunya està duent a terme una sèrie d'actuacions de cara a proveir la infraestructura mancant. D'una banda, la Generalitat de Catalunya, a través de la STSI i amb la col·laboració de Localret, està desenvolupant el programa de Banda Ampla Rural. L'objectiu és dur la banda ampla d'internet a tots els nuclis catalans de més de 100 habitants. La tecnologia emprada és el WiMax, tècnica de radioenllaç que permet la transmissió de dades a través d'ones de ràdio. El projecte consisteix en la instal·lació d'antenes que facin arribar el senyal allà on ara no arriba, i on la inversió per fer arribar infraestructura terrestre resulta massa cara. La qualitat de transferència de dades és similar a l'ADSL.



Font: STSI. Generalitat de Catalunya.

D'altra banda, l'administració catalana està desplegant fibra òptica a través dels corredors de Ferrocarrils de la Generalitat i de les principals carreteres de la xarxa viària que depenen de la Generalitat de Catalunya. Durant el 2007, la fibra òptica ha arribat a Manresa i Igualada, on s'estén subterràniament pel clavegueram fins a les centraletes de telefònica, millorant l'ample de banda que poden contractar els usuaris. L'arribada de la fibra a Vic està prevista a curt termini.

El 93% dels nuclis d'Osona tenen accés a la banda ampla, ja sigui a través de l'ADSL o de la tecnologia WiMax, que permet donar cobertura a nuclis petits amb tècniques de radioenllaç. Tot i això, aquesta tecnologia presenta encara limitacions importants que no permeten oferir serveis de comunicació d'altres prestacions.

## **IMPACTES AMBIENTALS**

Els principals problemes ambientals de les Comarques Centrals són comuns als de la conca mediterrània: riscos d'incendi forestal, l'erosió del sòl i la manca d'aigua. La sequera és especialment problemàtica a l'àmbit, i especialment en nuclis petits que no estan connectats a la xarxa d'abastament d'aigua corrent, i que han patit ja restriccions en els darrers anys.

Són rellevants igualment els problemes de contaminació per nitrats, derivats de la cria de purins.

## ESTUDIS I DOCUMENTS DE REFERÈNCIA

- Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC)
- Pla Territorial Parcial de les Comarques Centrals
- Pla de Transport de Viatgers 2008 – 2012
- Diagnosi estratègica de la província de Barcelona, 2005
- "Les necessitats d'infraestructures de transport a Catalunya i el seu finançament 2001-2010", Mcrit, amb la contribució d'un Grup de Treball constituït per responsables i experts, 2002.
- F.Robusté; "Les infraestructures de la mobilitat a Catalunya", 2005.
- M.Turró, C.Vergara; "Necessitats d'infraestructures de transport a l'economia catalana"
- "Acord Estratègic per la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana"
- "Infraestructures per a una Catalunya cohesionada i competitiva", Consell General de Cambres de Catalunya, 2007
- "Llibre blanc de les empreses de l'EURAM", Institut Ignasi Villalonga, Ed.3i4 2006.

Nom: ..... Empresa .....  
 e-mail: ..... Tel: .....

Qüestió	És probable?	És convenient?	Observacions:
<p>La població a les comarques centrals (Osona, Bages, Anoia, Berguedà i Solsonès) és de 490mil habitants, un 18% més que l'any 1998. La població d'Osona és de 147hab. Les previsions del programa de planejament indiquen que la població d'Osona podria arribar a 233mil habitants el 2026 ja que s'hi preveu hi arribin nous residents procedents de la Regió Metropolitana de Barcelona. També es preveu que caldrà construir vora 40mil nous habitatges.</p> <p><b>L'any 2026 Osona superarà els 250mil habitants.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>La indústria agroalimentària d'Osona (22% PIB comarcal) és referent del sector a nivell català i estatal, especialment per les seves grans indústries de transformació càrniques i lleteres (Tarradelles, la Piara, ..). Més del 85% del PIB agrícola d'Osona prové de la cria de porc i vaques, així com de la llet. Hi ha unes 15 empreses a la comarca que tenen un volum de ventes superior als 50M€ anuals, i una desena d'elles pertanyen al ram alimentari. Un percentatge molt important de la producció està dedicat a les exportacions.</p> <p><b>Osona continuarà potenciant el sector agrari i alimentari a curt termini, prosseguint la modernització dels processos, buscant formes de comercialització innovadores i invertint fortament en R+D+i.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>El Patrimoni cultural i comercial de Vic i de la comarca d'Osona és un recurs econòmic encara infra-utilitzat. La diversitat de paisatges, la importància del passat històric -restes ibèriques, romanes, romàniques o d'altres períodes com el barroc i el modernisme- les masies i el patrimoni industrial, les tradicions, fires i mercats, una gastronomia rica...</p> <p><b>El turisme a Osona es desenvoluparà fortament en els propers anys vinculat a un públic de nivell adquisitiu mig-alt.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>El creixement de l'economia es deu fins ara més l'augment de la població activa (10mil nous actius entre el 1996 i el 2001, +15%) que a l'augment de la productivitat i del VAB d'empreses industrials o de serveis. Osona és més industrial que la resta de Catalunya (35'6% del PIB contra 27'2%), té major disponibilitat de sòl, i bones connexions amb Barcelona, Girona i les ciutats de l'Eix Transversal. Té per tant condicions per generar o atraure activitats industrials intensives en tecnologia o disseny, o en el sector agroalimentari, especialment les que requereixen extensions de sòl no disponibles al Vallès o el Baix Llobregat. Casa Tarradellas, Bon Preu, Fundició Dúctil Benito, La Farga Lacambra, Casa Riera Ordeix... promouen AUSA Futur, una societat que gestionarà la implantació d'empreses d'alt valor afegit a Osona.</p> <p><b>Vic atraurà noves activitats econòmiques avançades en els propers anys.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	

Qüestió	És probable?	És necessari?	Observacions:
<p>La central de mercaderies de RENFE a Vic té una operativitat limitada. L'ajuntament està considerant la possibilitat d'implantar una central logística terrestre per a la gestió de mercaderies a la comarca. El projecte de l'Eix Transversal Ferroviari inclou la construcció de noves centrals logístiques intermodals a Vic, Manresa, Igualada i la Segarra.</p> <p><b>Vic habilitarà una central de mercaderies per carretera d'àmbit comarcal, i els projectes logístics lligats al ferrocarril quedaran aplaçats a més llarg termini.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>Les obres de desdoblament de l'eix transversal viari (C-25) han començat recentment, i es preveu que l'obra estigui enllestida l'any 2011.</p> <p><b>L'Eix Transversal desdoblament reforçarà les relacions de Vic amb Girona i Manresa d'una forma significativa.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>Actualment, la major part del trànsit a l'Eix Transversal és de pas entre la península i França. Quan el túnel de Bracons estigui acabat, és probable que una part important del trànsit de l'Eix Transversal passi a utilitzar aquest nou itinerari.</p> <p><b>A mig termini caldrà desdoblar el túnel de Bracons.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>Eix de la C-17 està desdoblada fins a les Masies de Voltragà, i es troba en obres fins a Ripoll. El condicionament de la N-152 i la construcció del túnel de Toses van ser incloses dins les prioritats del Pla de Dinamització Comarcal de la Generalitat de Catalunya el gener de 2008. El Ministeri de Foment, titular d'aquesta via, va treure a exposició pública el projecte l'any 2006 i va anunciar la finalització de les obres l'any 2012. Es troba constituïda una societat concessionària Túnel de Toses. Tot i això, les obres d'aquest túnel no s'han iniciat encara.</p> <p><b>El túnel de Toses es construirà a curt termini.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>L'accés d'Osona a la Regió Metropolitana de Barcelona es realitza en una via desdoblada de traçat complicat i amb un índex de perillositat elevat. S'estan duent a terme obres de condicionament de la via, rectificat alguns revolts, però sense eliminar els accessos directes a les propietats col·lidants. El Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006-2026 preveu l'habilitació d'un nou corredor d'enllaç amb la Regió Metropolitana de Barcelona, però no n'especifica l'itinerari.</p> <p><b>A mig termini es construirà un nou eix viari d'alta capacitat per a desplaçar-se entre Osona i la Regió Metropolitana de Barcelona.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	

Qüestió	És probable?	És necessari?	Observacions:
<p>La vialitat local i comarcal canalitza actualment un volum important de trànsit. L'encaix de les vies en l'entorn per on transiten és sovint deficient, amb accessos i interseccions perilloses on es produeixen un nombre significatiu d'accidents cada any. La comarca d'Osona és una de les primeres comarques catalanes que ha redactat un Pla de Camins d'interès comarcal amb col·laboració amb la Diputació. Des del servei del Pla de Camins es porta a terme la coordinació tècnica de les actuacions de manteniment i arranjamet d'aquests camins (redacció de projectes, seguiment de les obres,...) així com les gestions perquè els camins inclosos al Pla Comarcal siguin objecte de subvenció.</p> <p><b>La xarxa local, comarcal i de camins d'Osona s'acondicionarà en pocs anys per a millorar la seguretat viària i el seu encaix en el territori prendrà un caràcter més integrat amb l'entorn.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>Actualment es tarda 1h20 per anar de Vic a Barcelona en tren per a una distància d'uns 60km. Està previst que la línia de rodalies C-3 es desdoblí íntegrament fins a Vic. Aquesta és ara l'única línia de rodalies de Catalunya que opera amb via única, i això en limita la freqüència de pas dels combois i impedeix la implantació de més serveis directes i semidirectes. Està previst que també se'n corregeixi el traçat en alguns punts i la construcció d'alguns túnels nous per a disminuir sensiblement el temps total de viatge (20 o 30min).</p> <p><b>El desdoblament de la C-3 de rodalies es durà a terme a curt termini i suposarà un canvi important de la mobilitat entre Vic/Osona i la Regió Metropolitana de Barcelona.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>L'eix transversal ferroviari (ETF) entre Lleida i Girona tindrà parades a Mollerussa, Tàrrrega, Cervera, Igualada, Manresa, Vic i els aeroports de Lleida i Girona, a banda de dos ramals cap a la Regió Metropolitana des de Manresa i Igualada, i tindrà tràfic de passatgers i mercaderies. El PITS l'inclou en segona fase (més enllà de 2016).</p> <p><b>La construcció de l'ETF s'iniciarà a llarg termini.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>Es preveu a curt termini un reforç substancial del transport públic de viatgers per carretera a les Comarques Centrals. El nou Pla de Serveis, actualment en fase d'exposició pública, preveu l'increment del nombre total de línies d'autobús, la millora de les freqüències a les línies amb més demanda, la coordinació dels horaris de les línies d'autobús i dels ferrocarrils, i la integració tarifària de tots els serveis. Igualment, Renfe ha anunciat que estudiarà millorar les freqüències de pas dins d'Osona a mode de serveis de rodalia d'àmbit comarcal.</p> <p><b>La millora de les freqüències de pas i l'augment del nombre de línies d'autobús farà d'aquest mitjà de transport una alternativa viable al cotxe privat i a curt termini pels desplaçament comarcals.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	

Qüestió	És probable?	És necessari?	Observacions:
<p>La xarxa de telecomunicacions s'ha anat desplegant amb lentitud a les comarques centrals de Catalunya. Diversos factors ho expliquen: absència de grans aglomeracions urbanes, complicacions orogràfiques del territori, dispersió dels nuclis rurals, poca extensió i baixa qualitat de les àrees i polígons industrials... Amb tot, la Generalitat està estenent la fibra òptica a través dels corredors de FGC i de l'Eix Transversal, i durant el 2007 la fibra òptica ha arribat al centre de Manresa i Igualada, i també ho farà a Vic..</p> <p><b>La fibra òptica s'estendrà a curt termini a municipis i polígons d'Osona a partir de les xarxes troncales que s'estan implantant en línies de ferrocarril i a la xarxa viària de la Generalitat.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p>La sequera és un problema que cíclicament afecta el territori català. Les comarques centrals, que depenen de l'aigua dels embassaments de les conques internes, i en especial els municipis més petits que no es troben connectats a la xarxa d'abastament han patit restriccions en els darrers anys. La contaminació dels aquífers per purins és un problema important a Osona.</p> <p><b>La contaminació dels aquífers d'Osona tendirà a reduir-se ràpidament.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<p><b>L'Estat central i el govern català adoptaran mètodes d'anàlisi i prioritització d'inversions en infraestructures d'acord amb criteris transparents i rigorosos de rendibilitat social i econòmica, superant els actuals debats conjunturals.</b></p>	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	<input type="checkbox"/> Molt <input type="checkbox"/> Bastant <input type="checkbox"/> Poc <input type="checkbox"/> Gens	
<b>ALTRES OBSERVACIONS I ESTUDIS I INFORMES DE REFERÈNCIA...</b>			