

TRANSPORTS PÀG.4

El Prat és un abocador
Les brigades de neteja de la T-1 s'afegeixen a la vaga

MEDI AMBIENT

Clamor local contra els incendis
Pla per evitar un altre cas Rasquera

SUCCESSOS PÀG. 7

Cau un lladre que va atracar 14 bancs
Simulava que era un client de l'entitat bancària

GENT PÀG. 8 i 9

McConaughey aparca el múscul
El talent presideix els seus films a Canes



viure

Dimecres, 30 maig 2012

LA VANGUARDIA





ROSER VILALLONGA

Interrupció. Un dels dos trams en servei del quart cinturó, el comprès entre Terrassa i Viladecavalls, s'acaba –o comença– abruptament

ÓSCAR MUÑOZ
Barcelona

L'obertura, per sorpresa, fa deu dies d'un tram *fantasma* de set quilòmetres de l'A-14 entre Alguaire i Almenar que no condueix enlloc va fer evident la inutilitat d'algunes infraestructures que la crisi ha deixat a mig fer. L'autovia feia mesos que estava llesta per a l'estrena però estava tancada. Foment va argumentar que la va posar en servei per evitar-ne la degradació i, sobretot, perquè no s'utilitzés com a pista de curses il·legals.

No és el primer cas d'autovia sense continuïtat en els dos extrems. No és gens estrany que, en segmentar-se els projectes i fer-se cada tram separatament, algunes parts intermèdies s'obrin al trànsit abans que d'altres i que el resultat sigui una intermitència que recorda el riu Guadiana, el curs del qual apareix i desapareix capritxosament.

El que és habitual en el desenvolupament normal de les obres

Autovies discontinues

● Carreteres que van cap al no-res, trams 'fantasma'... La crisi deixa en l'aire obres inconcluses

és que, tard o d'hora, s'acabi completant l'autovia, tot i que hi ha exemples en què problemes d'índole diversa –principalment desafortunats en els traçats– han retardat l'actuació. Així va passar a l'A-2

● El desenvolupament irregular dels projectes ha convertit algunes vies en infraestructures inútils

sud (Barcelona-Lleida), que es va obrir per trams, de vegades discontinus, en diferents fases al llarg de gairebé dotze anys. L'últim, el Cervera-Vilanova del Camí, es va estrenar el 2004, des-

prés de passar pels tribunals. Ara és diferent. En plena recessió econòmica i amb les arques de les administracions sota mínims, aquests trossos d'autovies finalitzats o a punt d'acabar-se

corren un risc greu de quedar-se com estan, com fragments de vies ràpides dins d'eixos convencionals –carreteres d'un carril per sentit– que donen un petit respir als conductors i poc més. N'hi ha ja en servei, alguns des de fa anys. I d'altres, a punt d'obrir-se. *La Vanguardia* n'ha visitat quatre i explica l'experiència a les dues pàgines següent.

L'A-14 crida l'atenció. Aquesta autovia, que ha d'anar de Lleida a Sopeira (per millorar l'accés a la Val d'Aran), resulta inútil per als conductors que van per l'N-230, ja que per agafar-la s'han de desviar per uns enllaços que fan perdre temps. Quan la nova infraestructura quedi connectada amb l'A-2 tindrà més sentit, encara que es continuarà acabant en el no-res, cosa que obligarà a continuar fent un gran tomb per sortir-ne o entrar-hi. Al sud queden 15 quilòmetres per completar la via. El traçat es va presentar més complex, per la qual cosa Foment el va deixar per a més endavant.

CONTINUA A LA PÀGINA SEGÜENT >>

AUTOVIES DISCONTÍNUES PROJECTES DE GRANS INFRAESTRUCTURES VIÀRIES INACABADES

>> VE DE LA PÀGINA ANTERIOR

Però encara no s'ha començat i segueix sense calendari. L'actuació ha costat 37 milions. I els pressupostos de l'Estat preveuen dedicar-hi enguany 4,2 milions.

Un altre exemple destacat és el del quart cinturó de Barcelona (B-40), un projecte que és motiu de discussions polítiques i ciutadanes des de fa molts anys i que té dos trams oberts ara com ara bastant inútils. Un d'ells va des de l'A-2 a Abrera fins a terrenys d'Olesa, i l'altre, des de Terrassa fins al terme municipal de Viladecavalls. Les obres del trajecte intermedi, de 6,1 km, es van aturar el 2010 a causa de l'ajust que Foment va aplicar aquell any i es van reprendre parcialment el gener passat. El ministeri preveu destinar a l'obra 7,3 milions aquest 2012, una quantitat clarament petita. Els plans actuals apunten al 2016 per finalitzar aquesta fase de la via que també es coneix com a autovia orbital. I la controvertida prolongació de Terrassa a Granollers no té ni projecte.

A Girona, el projecte més reclamat, el desdoblament de l'N-II per convertir-la en l'A-2 -de la qual es parla des dels anys vuitanta-, té un tram d'autovia en servei -entre Caldes de Malavella i Fornells de la Selva-, estrenat el 2007. Els conductors veuen que la carretera s'amplia de cop i, passats

ENTRE FORNELLS I CALDES DE MALAVELLA

Un miratge que només dura cinc minuts

EL MIRADOR

Silvia Oller



Els vuit quilòmetres que enllacen Fornells de la Selva i Caldes de Malavella són els únics desdoblats de la carretera N-II a la demarcació de Girona. Un autèntic oasi enmig d'una via de més de cent quilòmetres entre la Jonquera i Tordera que alguns han batejat com el corredor de la mort per l'alta sinistralitat que hi ha. Durant els cinc mesos del 2012, una desena de persones han perdut la vida sobre l'asfalt d'una carretera que, si parlés, demanaria a crits dos carrils per sentit de circulació.

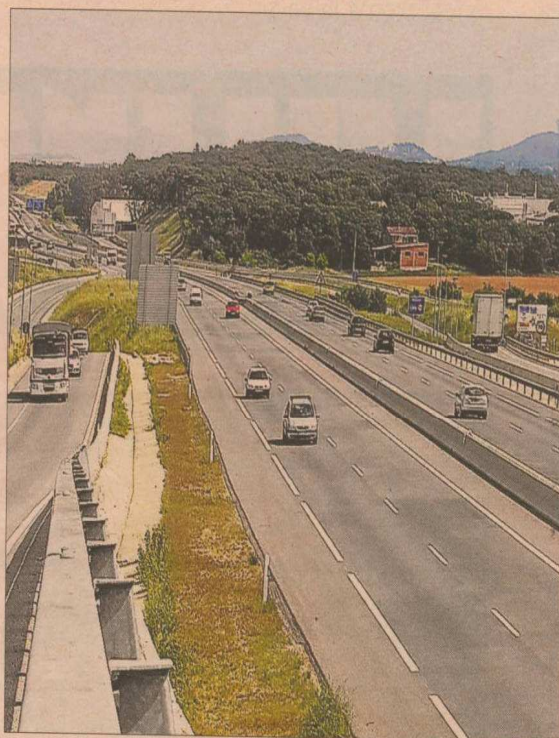
Grans panells de color blau anuncien al conductor que es troba a l'autovia A-2, nom que rep l'N-II desdoblada. Dos carrils per cada sentit de la marxa, senyals de 120 km/h, vorals amb prou espai per parar en cas que sigui necessari, bon estat del ferm, trànsit que flueix sense obstacles són més diferències que el viatger observa mentre circula pel tram

A-2 Nord



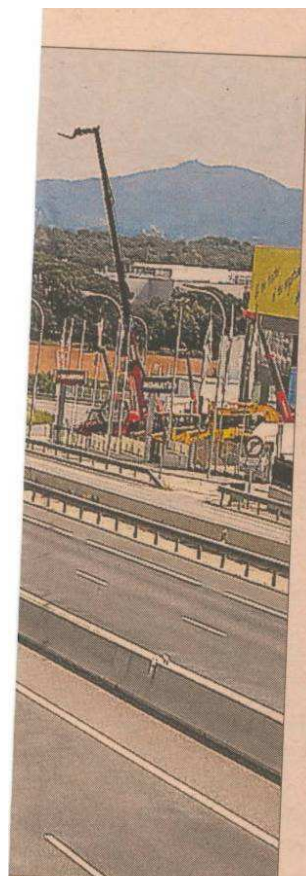
Font: Google Earth LA VANGUARDIA

que el 19 de desembre del 2007 va inaugurar la que llavors era ministra de Foment, la socialista Magdalena Álvarez. Els que passen per primera vegada per aquest tram és possible que oblidin ràpidament al volant els punts febles d'una carretera nacional, porta d'entrada a Espanya, per la qual han circulat fa tot just uns minuts abans: només un carril per sentit, ponts a mig construir, senyals que limiten



la velocitat a 80 km/h, senyals horitzontals de color groc al ferm tot i que les obres estan aturades des de fa anys... Embrancat en els seus pensaments, el conductor recorre al fre. Un cartell anuncia que el tram d'autovia és a punt d'acabar-se, per tant, cal disminuir la marxa. El miratge s'ha difuminat en només cinc minuts de conducció. Observadors d'excepció d'aquesta carretera

rant California i la gasolinera, l'única que hi ha al tram d'autovia i punt d'aturada per a turistes despistats. "Aquesta carretera arriba fins a Barcelona?", pregunta un anglès a la responsable de la gasolinera, Mariona Nogué. "Aquesta carretera són només vuit quilòmetres", li diu Nogué, davant la sorpresa de l'interlocutor a qui aconsella agafar l'autopista de peatge AP-7 si vol arribar



I. SÁINZ DE BARANDA

Com un oasi. Els conductors que van per l'N-II, carretera d'un carril per sentit que té una alta sinistralitat, se sorprenden quan de sobte es converteix en autovia. Són només vuit quilòmetres que, un cop recorreguts, el fan tornar bruscament a la realitat

ABANS

Les discussions de traçat eren la causa habitual de demora d'alguns trams

ARA

Els problemes pressupostaris han posat en perill molts projectes

vuit quilòmetres, minva. No passa com a l'A-14, que queda apartada de la ruta natural. I tampoc no es tracta d'una via que condueixi al no-res. Entre el 2007 i el 2009 es van iniciar les obres entre Maçanet i Sils (4,7 km), Sils i Caldes de Malavella (6,7 km) i, al nord de Girona, de Medinyà a Orriols (3,4 km). Però tots tres trams es van aturar. Els dos primers, per problemes econòmics de les constructores, i el tercer, per les retallades del Ministeri de Foment. Els comptes d'aquest departament per al 2012 preveuen 15,9 milions per reactivar el traçat entre Sils i Caldes.

Enguany hauria d'haver-hi una altra part d'autovia oberta, que queda a mig camí. L'A-27, que ha d'unir Tarragona i Montblanc, ha d'estrenar el primer tram fins al Morell durant aquest 2012. Els pressupostos de l'Estat li assignen 26,8 milions. Però la continuació pel nord continua aturada. Les màquines han treballat fins al Coll de Lilla. Un altre paratge, per a molts, desconegut.●

serva mentre circula pel tram

construir, senyals que limiten

són els propietaris del restau-

abans al seu destí final.●

VALLS-MONTBLANC

Una autovia de terra que xoca contra la muntanya

EL MIRADOR

Sara Sans



Quan van deixar de treballar? Quan van deixar de pagar els contractistes, a finals del 2010...”, diuen a Masmolets, al costat de Valls. Allà, el restaurant Cal Ganxo serveix les seves famoses calçotades al costat de la futura autovia A-27, ara per ara un camí gegant de terra compactada de més de deu metres d'amplada que ve de Tarragona i que acaba sense més ni més, al peu de les muntanyes que separen Valls i Montblanc.

Des de dalt del Coll de l'Illa, l'A-27, en la forma actual de camí gegant, es divideix amb claredat. Serpeja tot l'Alt Camp. La pista es perd a prop del polígon petroquímic nord de Tarragona. En cas que s'hagués complert el calendari inicial, aquesta autovia de tot just 30 quilòmetres que ha d'unir Tarragona i Montblanc, i després Lleida, s'hauria d'haver obert el 2007. I d'això, res. L'autovia

A-27



FONT: Google Earth LA VANGUARDIA

ja es reivindicava als anys vuitanta com a alternativa a la col·lapsada N-240, la carretera dels lleidatans, aragonesos i andorrans que es dirigeixen a la Costa Daurada i del 35% dels transports de mercaderies del port de Tarragona. El projecte, presentat el 1998, dividia l'autovia en quatre trams. L'únic en què s'està treballant actualment és el primer: de Tarragona al Morell. Costarà gairebé 27 mili-



ons d'euros i s'espera inaugurar-lo a finals d'any. Onze quilòmetres per evitar el pas de camions pel barri de Sant Salvador de Tarragona.

La resta dels trams no tenen data ni calendari. La discussió sobre si l'autovia en qüestió havia de passar per l'est de Valls o per l'oest va retardar l'inici de les obres. A això s'hi van unir les dificultats tècniques –no s'havia previst el pas de camions amb

mercaderies perilloses pel túnel del Coll de l'Illa– que encarien el projecte més de cinquanta milions d'euros.

Malgrat les promeses dels polítics de torn al Govern central i la pressió empresarial, del port, de la Generalitat i dels ajuntaments afectats, les obres de la major part de l'autovia estan aturades des del 2010 i la major part dels 260 propietaris expropiats encara no han cobrat pels terrenys.●