

La Generalitat busca capital privat per a les variants d'Olot i les Preses

Les grans empreses d'explotació de carreteres amb peatges no explícits pressionen perquè comencin les obres aviat · Els experts consideren que amb finançament extern els treballs podrien començar l'any vinent i acabar el 2022

La concessió de la gestió de les obres a una empresa privada dedicada a l'explotació de carreteres amb peatges no explícits podria fer que les obres de les variants d'Olot i de les Preses comencessin el 2018 i estiguessin el 2022. L'afirmació la va fer divendres al vespre Josep Santandreu (enginyer de camins i assessor d'infraestructures de la Cambra de Comerç) en una conferència sobre comunicacions organitzada pel Patronat d'Estudis Històrics d'Olot i Comarca (Pehoc).

Santandreu va situar que ha començat l'estudi informatiu de la variant de les Preses amb estudi d'impacte ambiental inclòs i que els estudis per la variant d'Olot de la Generalitat ja estan fets. Va precisar: «Només falta l'enllaç de l'estat amb l'autovia d'Olot a Besalú». La situació plantejada –segons ell– permetria que un concessionari privat comencés les obres l'any vinent i les acabés en tres anys.

Santandreu va explicar que des de fa temps la Generalitat tempteja les empreses d'explotació de carreteres amb peatges no explícits perquè veu que no pot tirar endavant les variants d'Olot i de les Preses a través del pressupost públic. Per això intenta fer les tres grans obres de carreteres que queden a Catalunya amb finançament privat. Les obres que queden són l'Eix Diagonal (Vilanova- Vilafranca i Igualada-Manresa), l'Eix del Llobregat (Bagà-Berga) i les variants d'Olot i de les Preses.

Va concretar que la Generalitat negocia amb les empreses: Túnel del Cadí, Cedinsa i Catiridium. Es tracta de grans empreses que per la seva part també pressionen perquè la Generalitat tiri endavant obres d'infraestructures a Catalunya i no hagin d'anar a treballar a l'estranger. Va dir: «La pressió de les grans enginyeries i de les concessionàries afavoreix que es puguin començar les obres».

Els obstacles que poden impedir l'inici de les obres a l'any vinent són els estudis d'impacte ambiental i que no prosperés l'acció pública-privada de la concessió. Va opinar: «Però crec que això pot funcionar»

Segons Santandreu, la Generalitat intenta que la construcció i gestió de les variants d'Olot i de les Preses sigui atractiva en un concurs públic. Per això, la concessió comportaria la construcció de les variants en un termini de tres anys i després l'explotació del manteniment de les carreteres que conformen els 54 quilòmetres que van de la boca dels túnels de Bracons fins a l'entrada de l'autopista AP-7 a Sant Julià de Ramis. És a dir, les variants d'Olot i de les Preses, l'autovia Olot-Besalú, el tram Besalú-Banyoles i l'autovia de Banyoles a Girona.

Segons va explicar, les obres de les variants d'Olot i de les Preses anirien lligades a la construcció d'una carretera de 3 carrils entre Besalú i l'autovia de Banyoles. Va indicar que serien dos carrils de pujada i 1 de baixada tot el camí per tal de reduir el risc d'accidents que suposen els trams alterns

Santandreu va repartir la seva xerrada en dos components l'informatiu i l'ideològic. En el darrer context, es va mostrar partidari d'una variant de les Preses desdoblada. Va explicar la seva idea a petició del públic i a pesar que l'estudi informatiu s'ha començat en l'opció d'un carril per banda tal com van demanar els ajuntaments de la Vall d'en Bas, les Preses i d'Olot.

Va argumentar que no fer una variant desdoblada respon a un component ideològic. Va considerar que des de l'òptica del trànsit és molt millor que tot estigui desdoblada. Va enumerar que és millor que les carreteres siguin homogènies per reduir la perillositat. Cal recordar que la variant d'Olot serà desdoblada i la de les Preses no.

Va exposar: «Tot el que no sigui desdoblada a 50 anys vista serà un camí rural». Va explicar que hi ha dos tipus de carreteres: les lentes i les ràpides. Sobre les primeres va indicar: «Si no vols que passi trànsit cal fer un 1 + 1 amb força rotondes i els accessos controlats.

En canvi, si es vol una carretera ràpida, cal fer un 2+2 amb accessos controlats i trenades a les sortides. Va raonar que el motiu per la construcció d'una variant és que funcioni com un distribuïdor de trànsit. Així va posar d'exemple que per entrar-hi des de Sant Roc (Olot) s'hi hauria de poder accedir per un carril mentre que l'altre està ocupat pel trànsit de pas. Si és una variant d'un carril per banda, això és impossible. També va indicar que la construcció d'una variant desdoblada no comporta més impacte ambiental ni més diners que la d'un carril. Va avisar que al final entre les rotondes i els enllaços de la 1+1 per anar a Olot des de la Vall d'en Bas la gent pot passar per les Preses.

Font del document:

http://www.diaridegirona.cat/comarques/2017/01/17/generalitat-busca-capital-privat-variants/824084.html?utm_source=rss