

Deu anys de l'autovia C-31 a la Costa Brava Centre

El tram ha mitigat retencions i ha enfortit vincles entre els municipis del litoral del Baix Empordà

El volum de vehicles que el fan servir va créixer un 21,85% entre el 2011 i el 2019, però la pandèmia ha estroncat la progressió



Deu anys de l'autovia C-31 a la Costa Brava Centre.

rotondes i el semàfor de Llambilles, a la C-65.

El tram de la C-31 entre Castell-Platja d'Aro i Calonge compleix aquests dies una dècada en servei, des de la seva inauguració, la vigília de la revetlla de Sant Joan del 2011. Eren els darrers 13 quilòmetres pendents de desdoblar entre l'AP-7, a Maçanet, i Palafrugell, una obra que culminava la millora d'accessos a la Costa Brava Centre i que va posar fi a dècades de cues amb els vehicles aturats al mig de poblacions, primer, o a la variant de la carretera, després. Les retencions ara queden reduïdes, sobretot, a les tornades dominicals dels visitants cap a casa, i en bona part per l'efecte tap que provoquen, cap a Barcelona, la barrera de peatge de l'AP-7 a Maçanet i, cap al Gironès, el traçat convencional, amb

Fa menys de quaranta anys, el 1983, el retorn des del litoral del Baix Empordà fins a Girona o Barcelona esdevenia un viacrucis d'hores per a conductors. Fins al juliol d'aquell any no es va obrir el primer tram de la variant de Palamós, que es va anar completant amb un nou traçat de calçada única. Però fins al 1994 no es va acabar el tram pendent de variant de Santa Cristina. Però l'embrió de l'autovia, un mes més tard, era un curt tram desdoblant de la C-35 i els enllaços amb l'AP-7, l'N-II i la C-63, entre Maçanet i Vidreres –3,5 milions d'euros de l'època.

Fins a quatre anys més tard, el 1998, no es va reformar el nus de la bifurcació de la pujada de l'Alou, també en doble calçada, i es va desdoblar el tram de Santa Cristina (24,1 milions més). I els altres dos grans trams –de Palamós a Palafrugell, 50,8 milions, i entre Vidreres i la bifurcació de l'Alou, 58 milions– es van estrenar el 2007 i el 2008. Mancava, però, la connexió entre Palamós i Platja d'Aro, els darrers 13 quilòmetres, d'un total de 48, que van costar 88 milions però tenien sentit per als dos extrems fins aleshores inconnexos.

En total, doncs, la inversió per desdoblar l'eix que avui configuren les carreteres C-35, C-65 i C-31 va ser de 224,4 milions d'euros, que es van començar a pagar el 1994 i encara s'han d'acabar de satisfer, fins al 2038, ja que el tram Vidreres-Platja d'Aro es va adjudicar, pel mètode alemany, a la concessionària Cedinsa, que el va construir i gestionar fent-se càrrec del manteniment cobrant a terminis. En la inauguració, l'aleshores conseller Lluís Recoder va recordar el nom d'altres antecessors que havien anat engegant trams, des de Josep Maria Culler, passant per Joaquim Molins, Jaume Roma, Artur Mas, Pere Macias o Felip Puig, i acompanyat per l'únic socialista, Joaquim Nadal, que havia adjudicat el contracte d'obres del darrer tram.

Més fluïda Gràcies a l'obra, els municipis del litoral del Baix Empordà gaudeixen avui d'una infraestructura que fa escurçar temps de desplaçament i circumscriure les retencions, bàsicament en sentit sud, als diumenges a la tarda o dies de retorn de ponts i operacions tornada. Però al marge de solucionar el col·lapse pel fet turístic i de

segons residents barcelonins, encara presenta talons d'Aquil·les en part per la barrera de peatge a Maçanet (que caurà l'1 de setembre) i pel traçat no desdoblant de la C-65 cap a Llagostera, Cassà, Llàmbilles i Girona.

Malgrat això, l'acceptació social de l'autovia ha estat gran. Ho proven les dades de pas de vehicles pel tram de C-35 entre Vidreres i l'Alou que aporta Cedinsa, que mostren que s'ha passat d'una intensitat mitjana diària de pas de 24.688 vehicles el 2011 a 30.084 el 2019.

Extrapolant les dades a 365 dies, d'uns 9,01 milions de vehicles l'any que es va completar el desdoblament a prop d'11 milions l'any anterior a la pandèmia, un 21,85% més. I amb davallades el 2012 i el 2013 atribuïbles al rebot negatiu de la crisi del 2008, que havien tornat a registres de només 8,75 milions de vehicles.

Publicat a:

-El Punt Avui. Girona 28-06-2021, Pàgina 19

Font del document:

<http://www.elpuntavui.cat/territori/article/12-infraestructures/1991829-deu-anys-de-l-autovia-c-31-a-la-costa-brava-centre.html>