



## MANCA DE QUALITAT DELS PROJECTES D'OBRA PÚBLICA-2 (REVOLTS I TALUSSOS).

### TALUSSOS

La "tecnologia" del filferro, pas previ al del "bricoleur" del taladre i del cargol, segueix essent la tecnologia habitual de les nostres obres públiques del DPTiOP i GISA, amb **xarxes de filferro per a contenir les pedres** que se'n desprenen, i que finalment van colant per la seva base. La inseguretad i en conseqüència els possibles accidents, per la presència de pedres a la calçada, sempre és present



Talús prop de Ripoll

Foto: CUC 2006-08-21

El mateix problema es resol de manera totalment diferent, des de fa molts anys, a la muntanya de l'Europa desenvolupada. Un fals túnel que evita qualsevol risc derivat de la caiguda de pedres, i l'estètica es millora. I el manteniment també és més simple. Tot això fa que a llarg termini sigui més econòmic fer-ho ben fet (per això aquests països són més "rics", no perquè tinguin més recursos sinó perquè els gestionen millor).



Fals túnel a Au (Bregenz, Austria)

Foto: CUC 2006-08-06



Fals túnel a Steeg (Vorarlberg, Austria)

Foto: CUC 2006-08-06

## REVOLTS

Les nostres carreteres dissenyades pel DPTiOP i GISA son **talls traumàtics al territori**, sense excepció. Ni tant sols se salven zones d'interès natural i paisatgístic com els Pirineus.

Un revolt sempre es resol amb un forat "cutre" que sempre acaba esllavitzant-se i aportant pedres a la calçada.



Accés a l'estació d'esquí nòrdic de Sant Joan de l'Erm

Foto: CUC 2006-08-21

A la muntanya de l'Europa desenvolupada, que ho és per la suma de detalls com el que veurem, la solució és ben diferent com es veu a les fotos.

La **integració** de la infraestructura en l'entorn crea un paisatge de muntanya igualment atractiu però humanitzat, com els conreus tradicionals.

La inversió econòmica en la construcció de l'obra es dilueix amb el temps, amb un manteniment menor, amb una major seguretat vial i sobretot amb una qualitat paisatgística que redunda en els **recursos turístics. Lo barat acaba sortint molt car.**



Revolt a Schröken (Voralberg, Austria)

Foto: CUC 2006-08-06





Revolts a Gletsch, Furkapass i Grimselpass (Valais, Suïssa)

Foto: CUC 2006-08-07

Un altre exemple de tractament combinat de revolts i talussos en una carretera centenària dels Alps centrals, els passos del Grimsel i del Furka prop de Gletsch, al peu de la gelera Rhonegletscher on neix el cabalòs riu Rotten/ Rhône (Roina, Ródano).

## CUNETES I TALUSOS

El talús, gran o petit, fins i tot en Parcs naturals com el de la foto segueix essent la característica habitual de les obres públiques gestionades pel DPTiOP i GISA.



Talús en l'accés a l'estació d'esquí nòrdic de Sant Joan de l'Erm

Foto: CUC 2006-08-27

Una característica ben diferent del tractament donat a la resta de Europa i que ERC exigirà des del Parlament o imposarà si forma Govern.



Talosos al Furkapass (Valais, Suïssa)

Foto: CUC 2006-08-07



Accés a l'estació d'esquí nòrdic de Sant Joan de l'Erm Foto: CUC 2006-08-27

Els lògics desprendiments de pedres dels talussos obliga fer una profunda cuneta per a contenir les pedres caigudes.

Les cunetes esdevenen trampes. Un petit descuit o sortida de la calçada que no seria res en altre cas, esdevé un accident pel vehicle i en alguns casos pels viatgers. Altre mobiliari com els derivats passos d'aigua per a evacuar-la poden ser una trampa encara pitjor amb neu.

A zones de muntanya com aquesta, quan la neu cobreix les carreteres, les cunetes son un malson reiterat que sovint amarguen un cap de setmana.

Part de l'accidentabilitat no és només per l'alcohol, els telèfons mòbils o la imprudència, sinó que també pels greus errors de disseny del DPTIOP i GISA.

A l'Europa desenvolupada, ni poden haver desprendiments, ni cal que les cunetes siguin trampes. Les cunetes son **planes**. Una petita sortida de la carretera, a l'estiu o a l'hivern, no suposa res.



Cuneta, talús i fals tunel a Steeg (Voralberg, Austria)

Foto: CUC 2006-08-06

Les cunetes son un **greu vici** a corregir de les nostres obres. Les pistes forestals també els incorporen, creant **riscos d'accidents, concentrant cursos d'aigua, generant erosions i destrossant el paisatge**. La **unidisciplinarietat** en el disseny i construcció d'infraestructures (absència de geòlegs, climatòlegs, paisatgistes...) n'és una de les causes.



Cunetes monstruoses construïdes en una pista forestal dels Pirineus en zona PEIN (Guils i Ger de Cerdanya). Els recursos públics s'inverteixen **perversament** en destrossar zones protegides. Posteriorment cal **doblar els recursos** per a corregir el que s'ha fet incorrectament.

Fotos: CUC 1994-10



## LES CAUSES

Projectes elaborats en secretisme i pels "amics", que impedeix buscar la solució òptima ni assolir els mínims nivells de qualitat. Veure "El problema de les infraestructures: dissenys imposats arbitràriament i sense estudis d'alternatives, secretisme, amiguisme i unidisciplinarietat".

L'estalvi de "la xocolata del lloro" en lloc de fer les coses com cal encara que valgui una mica més i calgui esperar una mica més per inaugurar-ho. El problema està, habitualment, no en el "**que**" es fa, sinó en "**com**" es fa.

Manca de respecte pel territori, quan és el capital social més important, capital que per desídia i ignorància passa de generació en generació cada vegada més deteriorat.

## CONCLUSIONS

Com resumeix "**¿Perquè les noves infraestructures, i els seus projectes, sempre donen tants problemes?**", per dissenys imposats arbitràriament i sense estudis d'alternatives, pel secretisme, per l'amiguisme i la unidisciplinarietat", cal evitar el secretisme i l'amiguisme dels projectes, cal total transparència des de l'inici del planteig de la infraestructura, amb una fase d'avantprojecte en la que:

- se seleccionin les dos o tres millors propostes de solució que hagin presentat els diferents equips **interdisciplinaris** d'experts;
- es facin els corresponents **avantprojectes de les millors solucions presentades**, que hauran d'incloure l'estudi de les relacions i efectes amb l'entorn;
- els responsables polítics o millor, les poblacions i/o sectors afectats, **votin la solució que més convingui** (o s'estableixi una de combinada);

- l'equip interdisciplinari d'experts finalment guanyador (o equips en el cas d'una decisió combinada), redacti el projecte definitiu incorporant, d'entrada, totes les **esmenes i millores aportades per la població**.

Veure també el tema "**Manca de qualitat dels projectes d'obra pública-1 (túnels i talussos)**".

**El President Francesc MACIÀ –un dels fundadors d' "Esquerra"– va introduir fa 100 anys, la llavors "nova tecnologia" del formigó, en l'obra pública**  
(veure el tema "**L'Obra pública i Esquerra: una vinculació històrica de més de 100 anys**")

**"ESQUERRA" SEMPRE HA ESTAT A FAVOR DE L'OBRA PÚBLICA,  
PERÒ SEMPRE EN CONTRA DE L'OBRA PÚBLICA MAL FETA**