MANCA DE QUALITAT DELS PROJECTES D'OBRA PÚBLICA-1 (TÚNELS I TALUSSOS). ACCIDENTS I/O ATEMPTATS PAISATGÍSTICS.

En un paratge d'alt valor paisatgístic (embassament d'Oliana) tal com mostra la foto:

Fotos: CUC 2006-07-18

per estalviar 40 metres de túnel s'acaba **d'esgarrar una muntanya** (en la nova variant de l'embassament d'Oliana, entre Ponts i Andorra [la C-1313], inaugurada a finals del 2005).

De no haver estalviat uns altres 100 metres, s'hauria evitat fins i tot el talús adjacent de la dreta.

En contrast, un túnel molt més respectuós en un indret **semblant**, en el riu Bregenzer Ache, a Au, Bregenz, Alps austriacs. Notem a la vegada, el carril bici a l'esquerra.

Foto: CUC 2006-08-06.

ADDENDA (2016)

Les anteriors fotos del túnel de l'embassament d'Oliana van ser fetes el 2006. Es reprodueix de nou l'anterior foto.

Foto 2006-07-18: C. UDINA©

Deu anys després, el 2016, es pot apreciar que ja ha hagut un despreniment a la part més alta del forat en la part alta del desmunt (entre els anys 2009 i 2011). Un despreniment els efectes del qual sortosament han estat limitat als dos terços superiors del desmunt i no se sap que arribessin a la carretera, perquè el gruix dels materials es van aturat just a la escullera superior de pedra, a pocs metres de la boca del túnel. És una mostra de lo malament que es projecta i actua a l'obra pública, a part del menyspreu pels aspectes estètics i paisatgístics, ja comentats.

Foto 2016-05-16: C. UDINA©

Ortofoto ICGC

Una anècdota sobre aquest projecte ajuda a entendre aquestes deficiències. El despreniment va ser a la boca N del túnel (visible a dalt a la foto) que per la banda sud (al mig de la foto) està a només 200 metres de la presa de l'embassament d'Oliana. Per a evitar la llaçada de la carretera vella (a baix a l'esquerra) va caldre fer un viaducte que descendeix perdent el desnivell de la presa (uns 70 metres). Per a fer un viaducte més curt i amb menys desnivell, el projecte inicial preveia arribar des del túnel a la presa excavant uns 10 metres per sota del nivell d'aquesta. En els 200 metres entre la presa i la boca S del túnel s'acabaria d'assolir la cota màxima de l'embassament. Sortosament, tot i les insistències del projectista, la Confederación Hidrogràfica del Ebro es va negar amb rotunditat. S'entén que això hauria suposat, o be haver de fer una presa auxiliar lateral a la carretera (al llarg dels 200 metres entre la boca S del túnel i la presa, amb el desnivell requerit), o exposar-se que qualsevol filtració acabés transformant la carretera en un riu i buidés part de l'embassament.

A la foto també s'aprecia a dimensió del forat de la boca N per a estalviar-se 10 o 20 metres de túnel, la xocolata del lloro.

Una altre solució similar, igualment **discreta**, en un altre indret (Steeg, Voralberg, Austria).

Foto: CUC 2006-08-06

Reivindiquem autonomia de l'Estat per a fer-ho **igual de malament**. El DPTiOP i GISA, abans i avui, es limiten a repetir i/o augmentar els errors i els nyaps de l'Estat, en lloc d'apropar-nos a "Europa".

LA "TECNOLOGIA" DE LA "XOCOLATA-DEL-LLORO".

La "tecnologia" d'escurçar túnels per a estalviar la "xocolata del lloro" es veu clarament en les obres de l'AVE Madrid – Sevilla. En aquest indret, com el pendent del terreny és lleugerament superior al pendent que pot franquejat l'AVE, cal enfonsar-lo progressivament. En lloc de fer tot en túnel, per a escurçar-lo, no hi ha cap escrúpol en esgarrar el territori amb **un trau de gairebé 200 metres d'ample i !!més d'un quilòmetre de llarg!!**

Així resulten unes 15 hectàrees malmeses per a **estalviar la inversió puntual d'1 km de túnel**. ¿Quin valor té aquest 1 km de túnel estalviat? El que sigui (10 o 20 milions d'Euros?) però d'aquí a uns pocs anys serà una anècdota. ¿Quin valor tenen 15 ha inutilitzades?, doncs al llarg dels anys un valor infinit. I, ¿com valorar l'impacte visual? ¿Quin valor té el mort del túnel de Sant Esteve d'en Bas, a l'Eix Vic – Olot per Bracons, conseqüència d'aquesta absurda "tecnologia"? (ho veurem tot seguit a través de la notícia de premsa).

Foto: http://www.berdeak.org (d'una Web en Euskera)

¿TÚNELS DISCRETS, O DESMUNTS MONSTRUOSOS?

Davant per davant d'aquest nou nyap de l'embassament d'Oliana, l'esmentada variant de la C-13131 va haver de ser tallada pocs mesos desprès de construïda, desviant-se la circulació pel traçat vell durant varies setmanes, perquè va esllavissar-se un talús (actualment ja reparat). A part de l'impacte paisatgístic, altre sobre cost per la reparació. **Les obres públiques es fan sense garanties geològiques, per manca d'intervenció de geòlegs competents**, i de **normatives obsoletes i fins i tot perverses**.

I tot això per aquesta "tecnologia" d'estalviar-se un túnel de 200 metres que hauria evitat tot el trau.

Foto: CUC 2006-07-18

Suposant que hagués estat obligada l'opció del talús en lloc del túnel, tenim el contrast amb la manera, molt més respectuosa, amb que el problema es resolt a "Europa" (Austria, Steeg, Lechtal).

Foto: CUC 2006-08-06

NO S'APRÈN DELS ERRORS

Una situació similar, de proporcions molt més grans, va succeir fa anys amb l'autopista Terrassa – Manresa. Es va enfonsar el talús, per manca d'estudis geològics adients, el que va requerir més d'un any d'obres entorpint la circulació per l'autopista, un cost addicional desorbitat i deixant per a sempre uns gegantins i antiestètics murs de contenció.

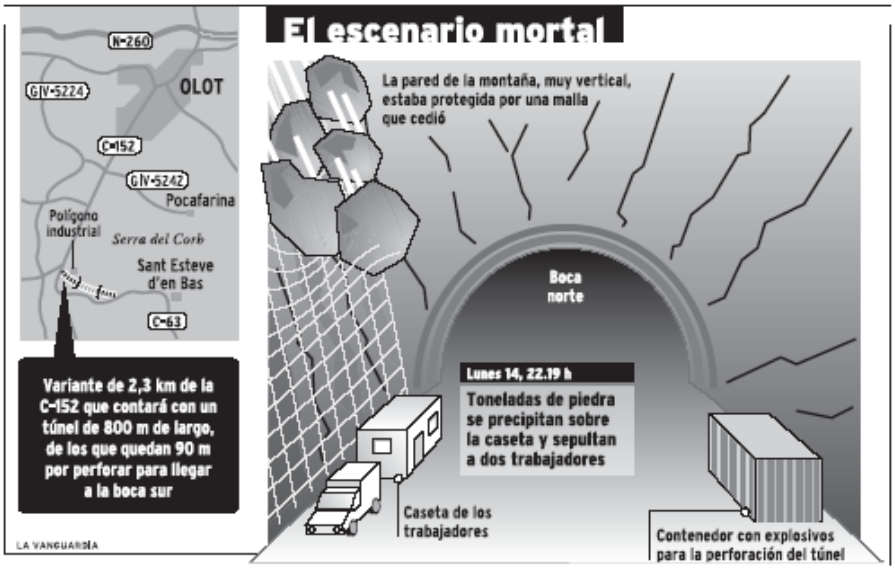
Foto: CUC 2006-09-17

No és fàcil oblidar el recent enfonsament del túnel del Carmel que ha suposat **triplicar el cost** final de l'obra i generar una **greu desconfiança de la població en els polítics**.

Tot i que es va aconseguir silenciar, aquesta metodologia d' "estalviar la xocolata del lloro" també fou la causa de **l'accident mortal** en la construcció del túnel de Sant Esteve d'en Bas, **un altre cost complementari inicialment no previst, en el deficient disseny de l' "Eix Vic – Olot per Bracons"**, altre tema d'aquesta sèrie de materials.

S'adjunta dibuix de la noticia de "**Muerte bajo las rocas en La Vall d'en Bas**" (La Vanguardia 2005-11-16), on el dibuix mostra clarament el forat a l'entrada del túnel amb la finalitat d'estalviar-se uns metres d'aquest. Si no es fa forat per a estalviar la "xocolata del lloro", **mai pot existir el risc del despreniment**. El concepte de **seguretat en el treball** hauria de ser respectat per la mateixa Administració pública (el DPTiOP i GISA en aquest cas) abans que cap altre.

Las rocas aplastaron la caseta donde se hallaban ambos trabajadores



Els diners s'obliden amb el temps, fins i tot –per desgràcia– els morts, però **les ferides al territori resten per les següents generacions**.

No hi ha un "problema de diners", a l'inrevés, si s'actues correctament ja es veu que s'acaben **estalviant** molts diners en la mateixa construcció i **més encara en el efectes a llarg termini**. El problema és la **desafectació** que es genera en la societat, que ja **no creu que es pugui refer el rumb del país**. I es crea un sentiment de "morir matando".

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, amiguïsme i unidisciplinaritat".

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'amiguïsme i la unidisciplinaritat", cal evitar el secretisme i l'amiguïsme 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-2 (revolts 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