



LA "Y" BASCA VERSUS LA "O" CATALANA

¿QUÈ ÉS LA "Y BASCA"?

És un projecte, avui ja en construcció, per a unir les tres capitals d'Euskadi, Bilbo, Donosti i Gasteiz, mitjançant l'AVE, circulant per una infraestructura fèrria en forma de "Y" grega.

¿PERQUÈ LA FORMA DE "Y" GREGA?

Per què si les volguéssim unir dos a dos formariem un triangle de $76 + 52 + 76 \text{ km} = 204 \text{ km}$, amb el corresponent cost, així com ocupació i fragmentació del territori.

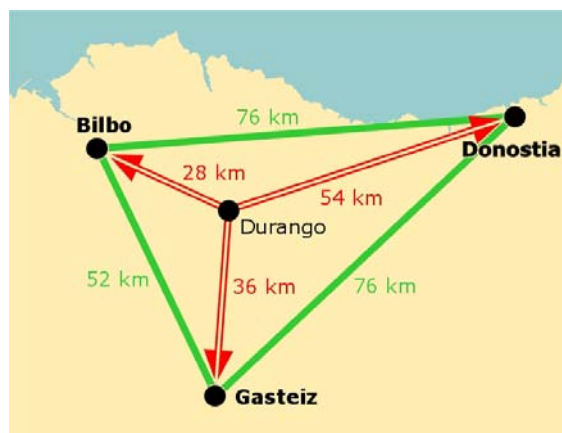


Pel contrari, **sempre que l'orografia sigui favorable**, una estructura en "Y" grega, requeriria només $28 + 36 + 54 \text{ km} = 118 \text{ km}$, gairebé **la meitat**, el **57%**. La meitat de cost de construcció però també d'ocupació i de fraccionament (meitat de l'impacte negatiu en el territori).

Però llavors, les distàncies entre dos capitals, !s'allarguen! Cert, però molt poc, a la pràctica només de l'ordre del **15%** i això en un vehicle en marxa és irrellevant. De Bilbo a Donostia serien 76 km (!suposant que es pogués construir una via totalment recta!) versus els $28 + 54 \text{ km} = 82 \text{ km}$ per la "Y". 6 km de més que l'AVE fa en **!!menys de 2 minuts!!** La xocolata del lloro.

Però hi ha una altra avantatge, si perdem "pels pels" el tren de Bilbo a Donostia (allò que fa tanta ràbia) no cal que esperem al següent. Agafem abans el que surt cap a Gasteiz, baixem a Durango i esperem el tren que des de Gasteiz va a Donostia. És a dir, es dupliquen les combinacions reduint gairebé la meitat els temps d'espera.

Necessitar la meitat de la infraestructura, i del seu cost, també permet **fer-la de millor qualitat i assolir millors prestacions**.



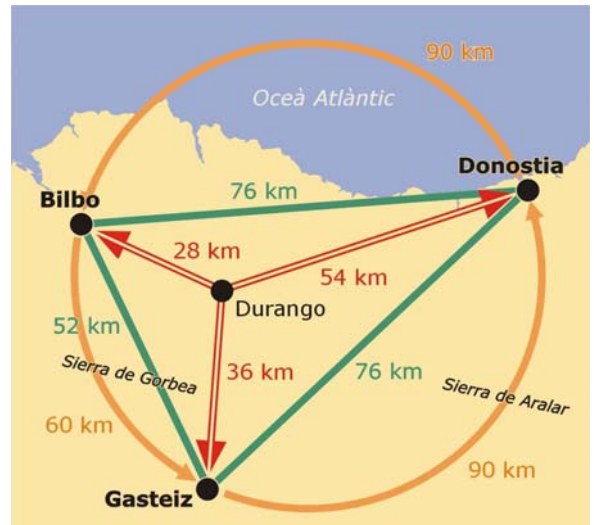
Tot i aquesta optimització, i tot i tractar-se d'un ferrocarril (transport públic, motors elèctrics d'un rendiment energètic de prop del 100%, no contaminant...) hi ha un sector de la població que ho considera una obra faraònica i un agravi, en relació a l'estat de la xarxa bàsica de ferrocarril (ferrocarrils de rodalies, intercomarcals, de mercaderies...) que caldria millorar abans que fer aquesta inversió.

QUÈ ÉS UNA "O"

Doncs resoldre el mateix problema del triangle, a l'inrevés, voltant cap a fora en lloc de concentrar-se i coincidir cap al centre.

És clar que la longitud entre dos extrems s'allarga, però sobretot, **s'allarga la total**. Front els 118 km de la "Y" i els 204 km del triangle, resulten **240 km per a la "O"**.

Quants més quilòmetres d'infraestructures, més probabilitats de trobar problemes (en aquest cas, a part del mar, que faria totalment inviable tal solució, també entre Gasteiz i Donostia trobaríem Aralar 1515m, la muntanya més alta d'Euskadi, i entre Bilbo i Gasteiz, la Peña Gorbea, 1481 m).



A Euskadi no son idiotes. Seria impensable que algú proposés una "O". I **menys encara una "O" de transport privat, contaminant i amb motors de baix rendiment energètic** (35% en els motors de combustió). Però veurem que a Catalunya som molt diferents...

Es deia que "Spain is diferent", però aviat veurem que Catalunya també...

LLEIDA, TARRAGONA I BARCELONA.

A "**Tarragona, Reus, l'Aeroport i l'AVE**" s'expressa l'absurditat del traçat de l'AVE entre Lleida i Barcelona: ni en línia recta (130 km), ni en "Y" (150 km), sinó que amb **una "Y" coixa** que allarga el recorregut però **deixant despenjada a Tarragona**.



Això, a part d'**una nova corba per Martorell i l'Aeroport** abans d'arribar a Barcelona. ¿És un traçat per a un "Alta velocitat" o més aviat per un "Rodalies"?

Encara pitjor, el futur AVE litoral, que des de Perafort ha d'anar a València! tampoc està previst que passi per Tarragona! (veure l'esmentat tema "**Tarragona, Reus, l'Aeroport i l'AVE**").



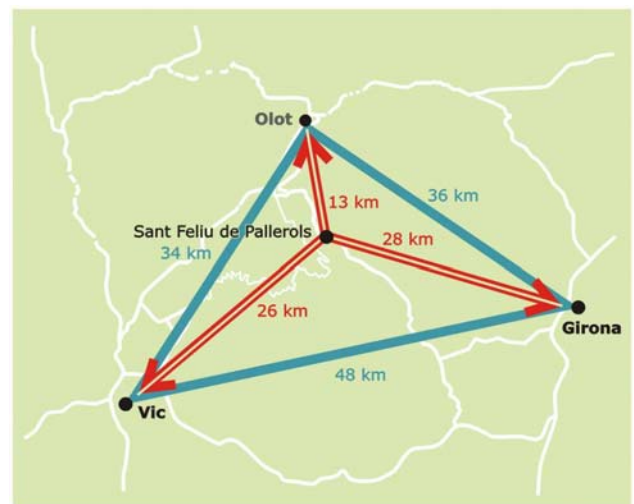
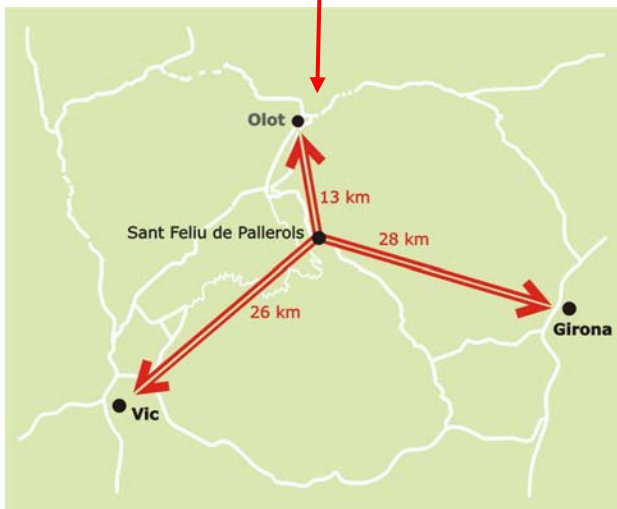
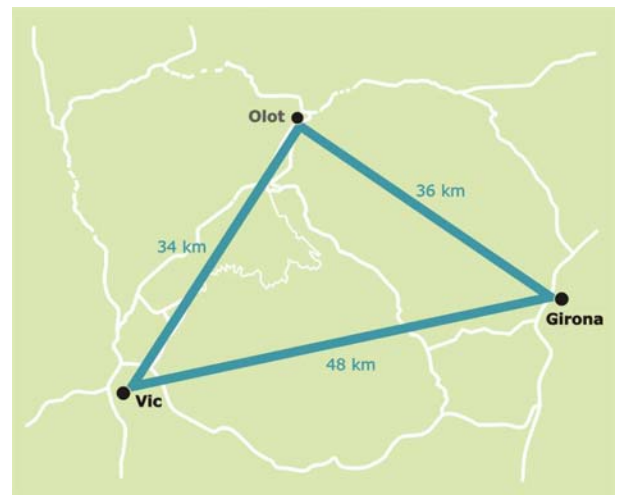
GIRONA VIC I OLOT, LA "O" CATALANA

Però el cas més esperpèntic, no hi ha qualificatiu més suau, són els traçats que s'han dissenyat entre Girona, Vic i Olot.

Comencem per l'Eix transversal de carretera. Girona, Vic i Olot conformen un triangle de **perímetre 118 km**. 48 km entre Girona i Vic, 36 km entre Girona i Olot, i 34 km entre Vic i Olot.

Un traçat en "Y" grega escurçaria notablement els 118 km necessaris en una estratègia triangular, deixant-los en **només 67 km** (13 +26 +28) en una estratègia en "Y".

Precisament, l'orografia no presenta gaires dificultats per a una estratègia en "Y". Entre Olot i Sant Feliu de Pallerols, què és el centre del triangle i/o la "Y", només hi ha el petit coll d'en Bas foradat fa molts anys pel "carrilet" Girona – Olot que es va tancar i avui està utilitzat per la carretera. Tampoc hi ha cap problema entre Girona i Sant Feliu fent un petit colza pels rius Ter i Brugent. El problema era òbviament entre Vic i Sant Feliu, on cal alguns quilòmetres de túnel per a salvar la serra de Cabrera – Aiats.



Fa quinze anys, la realitat, condicionada pel massís de Collsacabra – Guilleries, presentava unes carreteres sinuoses i/o que esquivaven el massís. Era comprensible si es té en compta les precarietats de temps passats.

Però l'Eix transversal, dissenyat fa poc més de 10 anys es dissenya de la pitjor manera possible, amb l'estratègia de la "O", transformant la distància en línia recta de 48 km i la de la "Y" de 54 km (25 +28) en un recorregut de **!65 km!** I el que és pitjor, esgarrant el massís de les Guilleries – Montseny.

L'Eix volta per Santa Coloma de Farners, capital de la Selva, però la deixa de banda. Totes les pitjors opcions.

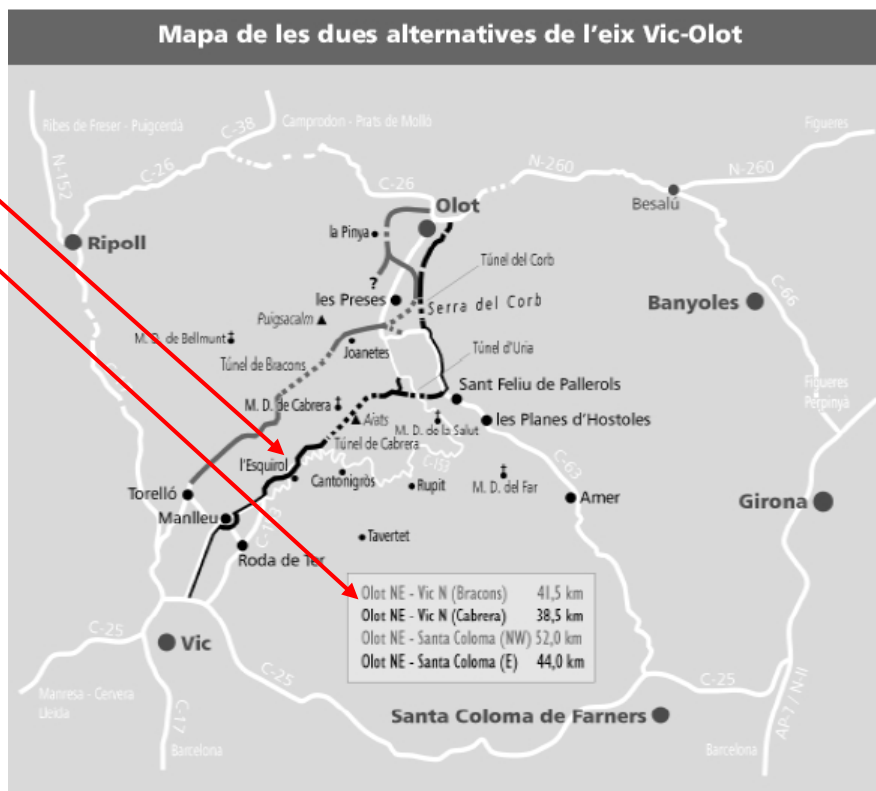
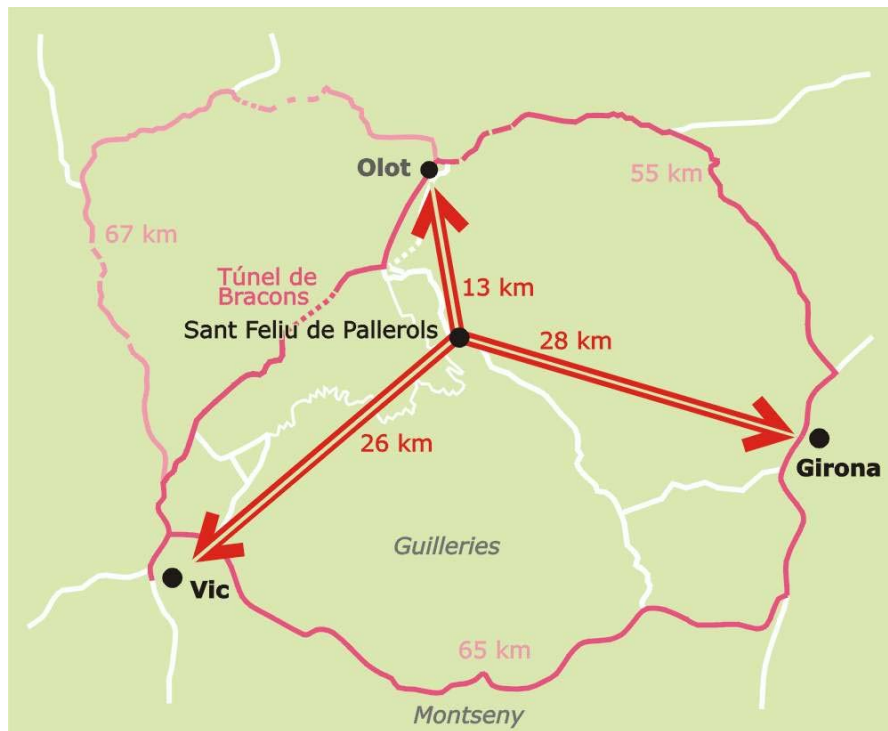


Encara pitjor, fa pocs anys es dissenya el polèmic Eix Vic – Olot **per Bracons**, que correspon a una estratègia en triangle, esgarrant **tres punts fràgils** de la geografia catalana com son la vall d'en Bas, Joanetes i la vall del riu Fornès (la Vola).

Tractant-se de fer un túnel, és el mateix fer-lo sota Bracons o sota Cabrera – Aiats, amb la diferència que els traçat entre Vic i el túnel de Cabrera (l'Esquirol/ Santa Maria de Corcó) no presentava cap problema, tot el contrari, **els seus municipis ho havien demanat** per a millorar les seves comunicacions (la tortuosa C-153).

El recorregut de Bracons no és ni tan sols en línia recta, sinó que fins i tot allarga lleugerament la distància en "Y" per Cabrera, uns 3 km.

En una polèmica decisió, nefasta pel territori i pels costos de l'Eix, el nou Govern de la Generalitat inicia la seva gestió ratificant el març del 2004 el mateix traçat de l'anterior Govern, tot i una elaborada proposta per Cabrera adreçada el mes anterior (febrer 2004) i publicada per diversos mitjans i revistes. Veure **"L'eix Vic-Olot per Cabrera comparat amb l'eix per Bracons"**.



COSTOS

Font: J. NUET, Revista "Muntanya" n. 852; Abril 2004

El cost dels 74 km de la "Y" seria d'uns 450 milions d'Euros amb via simple com l'actual Eix transversal o Bracons, 800 milions d'Euros amb desdoblament (autopista).

Pel que fa al proposat Eix Vic – Olot per Bracons una pretesa línia recta entre Vic i Olot que suposarà 41.5 km, és més llarg que per la desitjable "Y" (38.5 km, per Marboleny, Uria i Cabrera). L'alternativa de Cabrera resultaria molt més econòmica que el projecte de Bracons, evitant el conflictiu pla del Fluvià i destrossar Joanetes i la vall del riu Fornès.

El DPTiOP es va comprometre a que els projectes de la finalització de l'Eix, la travessia d'Olot i de la vall d'en Bas, havien d'estar enllestits per a finals del 2005. Un any després, però, no se sap res. Pot ser millor no fer res abans que seguir fent nyaps.

El que si se sap son els encariments de l'obra en execució (de Torelló a Joanetes): **35.8 M€** el març del 2004 per a unes millores que, segons es va dir, resoldrien totes les deficiències del projecte de l'anterior. El 28 d'abril del 2004 s'anunciaven altres **13.3 M€** pel túnel de Sant Esteve d'en Bas, túnel necessari perquè el disseny de l'Eix Olot – Vic havia oblidat la connexió cap a Santa Coloma de Farners. Posteriorment, la "tecnologia d'estalviar la xocolata del lloro" es cobrava un mort per l'Eix (veure "**Túnel: una comparació amb l'Europa desenvolupada**") que es va silenciar com fortuït i aliè a l'Eix. Pocs mesos després, a finals del 2004, el DPTiOP va haver de pactar unes altres millores, **d'import no fet públic**, amb els veïns de Joanetes.

Anàlogament al desdoblament que avui es planteja amb l'Eix transversal de carretera, d'aquí a uns anys Bracons no escaparà a intents similars de desdoblament. El temps ho dirà. ¿Qui se'n recordarà de les promeses d'anys enrera? A més a més, per la complexa realitat morfològica (per exemple ¿per on es farà passar una altra successió de túnels sota Joanetes?), el desdoblament suposarà uns altres 300 milions d'Euros, el mateix del que, previsiblement, costarà l'Eix en el projecte actual. És a dir, en total, amb desdoblament, costarà **600 M€**.

L'Eix transversal (de carretera).

9 anys després d'inaugurar-se (1997) avui es proposa el desdoblament de l'Eix transversal, que hauria d'inaugurar-se el 2011. Una autopista de 67 km entre Girona i Vic que esgarrà definitivament les Guillerries i acabarà suposant prop de **300 milions d'Euros** pel tram Girona – Vic.

Cal recordar que el cost del desdoblament de tot l'Eix transversal Girona – Cervera (155 km) suposarà 690 milions d'Euros en la previsió inicial del DPTiOP. **!Gairebé com tota la "Y" catalana (Girona, Olot, Vic) amb autopistes!** ¿No és com per reflexionar i replantejar tota l'actual obra pública a Catalunya i tots aquets eixos en particular?

Cal afegir el que ja s'ha invertit entre Girona i Olot (43 km, per Besalú i Castellfollit de la Roca), i sobretot el que encara manca, que farà un total d'uns **500 milions d'Euros**.

CAR, DOLENT I IMPACTANT.

Sumant les tres vies en triangle podem parlar d'uns **1 700 milions d'Euros, front els 800 de la "Y"**. Molt més car, lògic perquè son **161 km front només els 70 de la "Y"**.

Y més dolent perquè pel mateix, **la "Y" ofereix distàncies entre les tres capitals moltíssim més curtes**.

	kms en línia recta	escenari futur del DPTiOP	cost desdoblament milions Euros	kms amb la "Y"	cost desdoblament milions Euros
Girona – Vic	46	67	600*	62	
Girona – Olot	36	43	500	46	
Olot – Vic	35	41.5	600	38	
Total	117	161	1 700	74	800**

* NOTA: 300 M€ previstos pel desdoblament, més uns altres 300 M€ del cost de la construcció en el seu dia, actualitzats.

** NOTA: No hi ha costos dels tres components parcials de la "Y" perquè per la duplicitat que suposa aquesta estratègia, els costos de cada tram s'haurien de repartir al 50 %. Serien amb desdoblament, uns 300 M€ entre Vic i Sant Feliu, 300 M€ entre Olot (Les Tries) i Sant Feliu i 200 M€ entre Girona i Sant Feliu.

A la vista d'això, fins i tot **seria econòmicament justificable aturar Bracons en la situació actual** (ecològicament ja se sabia que era un atemptat), així com pel mateix, **oblidar-se del futur desdoblament de l'Eix transversal, si més no entre Vic i Girona**, replantejant la resta d'aquest eix entre Vic i Cervera, que també està ple, igualment, d'unes altres absurditats.

Una altra contradicció serà que entre Figueres i Vic (o entre Girona i Vic) **tindrem un doble traçat**,

- un per Olot (fins on està gairebé completada l'autopista) i Bracons, i
- un altre per l'Eix transversal.

Així doncs, **NO cal desdoblar aquest darrer Eix transversal entre Vic i Girona** pel trànsit de pas que el travessa. Només caldria mantenir els tres carrils actuals, prioritzant

- per l'Eix transversal **la direcció Vic → Figueres (o Girona)**, és a dir, dos dels tres carrils, i
- per Bracons **la direcció Figueres (o Girona) → Vic**, amb també dos dels tres carrils.

COMPARACIÓ AMB EUSKADI

El Govern basc dissenya un ferrocarril i optimitzat amb l'estratègia de la "Y". Tot i així part de la població la critica per l'impacte en el territori d'una obra nova i oblidar-se de la xarxa fèrria bàsica existent.

Els successius responsables del DPTiOP han dissenyat tot el contrari, una xarxa **cara**, absurdament **llarga i ineficient**, en forma de circumferència, tot el contrari d'una "Y". **L'impacte al territori és el doble**. !A més a més es tracta de **carreteres!** amb el que suposa de **costos externs, costos energètics i contaminació**. !Però a Catalunya ens sembla bé! **¿Això és tenir seny?**

Tot plegat una realitat que hauria de portar a **profundes reflexions** del que estem fent a Catalunya.

QUÈ FARA ESQUERRA

Només defensarà el desdoblament entre Vic i Manresa, i en qualsevol cas amb **un previ concurs obert d'idees** (avant-projectes) **sobre la manera de resoldre-ho** per a no tornar a deixar de banda Moià, una possible capital de comarca. I finalment una participació activa i real de la població en el debat i en l'opció a escollir.

Oposar-se al desdoblament entre Vic i Girona, darrerament anunciat. Promoure estudis seriosos, en base a concursos oberts d'idees (avant-projectes), sobre les infraestructures a la zona (incloent tan mateix l'**Eix ferroviari transversal**) en la línia del que s'ha exposat. Crear debat públic sobre les idees seleccionades (avant-projectes) per a la **participació activa i real de la població** afectada, en l'opció a escollir.

Veure les **propostes normatives i participatives** del tema "**¿Perquè les noves infraestructures, i els seus projectes, sempre donen tants problemes?**"