

Un lustre de Bracons



El contrast entre la carretera vella de coll de Bracons, a la dreta, i el nou eix. Foto: J.C.

Seria estúpid per part meva entrar en el debat que va monopolitzar l'opinió pública d'anys enrere a la comarca de la Garrotxa i, en algun moment, del país sencer sobre "Bracons, sí" o "Bracons, no". L'eix Vic-Olot ja és una realitat. Només, vull constatar que l'estratègia de fer-lo per parts, cosa que el va fer inevitable –cal recordar que, al tram d'Osona, l'eix comparteix un tram de la C-17, i a la Garrotxa, un de la C-63–, s'ha acabat girant en contra dels qui van optar per aquesta manera de tramitar el projecte.

M'explico. L'obra es va executar fins arribar a la plana de la Vall d'en Bas, amb una carretera que va perdent altura gràcies al viaducte de Rubió. Un cop a la plana, però, el projecte es va anar encallant fins arribar a l'anomenada època de vaques flaques i, per tant, sense recursos econòmics per fer la variant de les Preses i la d'Olot. Aquestes dues variants, la segona compartida per dues

administracions, tècnicament no són l'eix Vic-Olot –són variants de la C-63 o una connexió de l'A-26 amb la C-63– però, a la pràctica, l'acaben fins a la capital garrotxina.

I dic que l'estratègia no els ha sortit bé del tot perquè, ara, les Preses i Olot són un coll d'ampolla, i si no que ho preguntin als veïns del primer d'aquests municipis o als qui viuen al llarg del vial Sant Jordi d'Olot. Segurament, si s'hagués projectat en conjunt, a hores d'ara, el coll de l'ampolla no existiria. Potser, fins i tot, haurien tingut la raó els qui apostaven per una altra connexió entre les comarques de la Garrotxa i d'Osona. Es parlava de millorar el traçat per Ripoll, per posar un exemple. Això és una qüestió de tècnics i dels qui prenen les decisions polítiques d'aquest país. Ara, ja mai no se sabrà.

Segui com sigui, durant els primers cinc anys en què el túnel de Bracons ha estat obert i en servei no es pot negar que s'han intensificat espectacularment les relacions de tot ordre entre els dos costats d'aquesta connexió artificial per sota del coll de Bracons i que s'ha acostat la Catalunya central a la costa gironina i viceversa, i sobretot la Garrotxa a Barcelona. Insisteixo en el fet que, la necessitat d'unir Olot i Vic, ningú o quasi ningú no la discuteix. És l'opció escollida que va ser objecte del debat.

De fet, els números avalen que garrotxins i osonencs volien estar més junts. Bracons engoleix cada dia una mitjana de 6.300 vehicles en dies punta, coincidint amb festius, i fins a 7.000 vehicles. De fet, aquestes xifres han anat augmentant fins assolir un rècord de 216.809 vehicles al mes de desembre. Una dada rellevant és que només el 15% de tots els vehicles que van circular pel túnel de Bracons eren pesants. I és que, des del dia que es va obrir i fins que no hi hagi fetes les variants de les Preses i Olot, no hi poden passar els camions de més de 7.500 quilos, si no estan acreditats a la conselleria de Territori i Sostenibilitat, que tenen origen o destí a la Garrotxa o a Osona.

Arribats a aquest extrem, la pregunta que cal formular és què passarà quan no hi hagi cap restricció de trànsit. S'imaginem que l'autovia que ha d'acabar l'eix Vic-Olot s'allarga fins a Figueres i, per tant, fins a l'autopista AP-7? Finalment, serà l'eix europeu que ningú, en teoria, no vol?

Publicat a:

Font del document:

http://www.elpuntavui.cat/noticia/article/1-territori/12-infraestructures/732693-un-lustre-de-bracons.html?piwik_campaign=rss&piwik_kwd=mesterritori&utm_source=rss&utm_medium=mesterritori&utm_campaign=rss