



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data:25-1-08

Elaborat per  serveis de comunicació

C/ Àngel Guimerà 49, 2n 1a - 08241 Manresa - Telf. 93 872 14 22 - www.catpress.cat - comunicacio@catpress.cat

Curvas para gozar

● La carretera de las costas del Garraf se remodelará este año para que sea más agradable y segura y quede integrada en el paisaje

ÓSCAR MUÑOZ
Barcelona

Probablemente sean las curvas más famosas de Catalunya. El tramo de 12,5 kilómetros entre Castelldefels y Sitges de la C-31, conocido popularmente como la ca-

rretera de las costas del Garraf, que discurre en buena parte de su sinuoso trazado por la escarpada ladera del macizo del mismo nombre, prácticamente suspendido sobre el mar, se va a poner al día con dos actuaciones encaminadas a integrarlo mejor en el pai-

saje y a incrementar sus condiciones de seguridad.

La Generalitat destinará 6,9 millones de euros a estas intervenciones, que en parte ya han comenzado y que se completarán

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE >>

CURVAS PARA GOZAR LA CARRETERA DE LAS COSTAS DEL GARRAF SE PONE AL DÍA

Creación de 13 áreas de descanso y 12 de emergencia



FUENTE: Google Earth, Generalitat de Catalunya

>> VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

a finales de este año o principios del 2009.

Aunque a muchos les da miedo, ya sea por necesidad -hay núcleos de población y varias canteras a las que sólo se puede acceder por esta carretera-, por costumbre, para evitar el peaje o para disfrutar de su trazado y del paisaje, esta carretera sigue siendo muy atractiva. De media, cada día pasan por ella cerca de 15.000 vehículos -14.390 en el 2006, de los que el 4,93% eran camiones-, un valor nada despreciable si se tiene en cuenta que hay una vía alternativa, mucho más rápida, la autopista de pago C-32, también conocida como los túneles del Garraf, que se estrenó en 1994. Pero, a pesar de este éxito, son muchos los conductores que se quejan del mal estado y de

RECUPERAR ESPACIOS

Las 13 zonas de descanso y las 12 de emergencia se crearán en áreas abandonadas

ASFALTO ESPECIAL

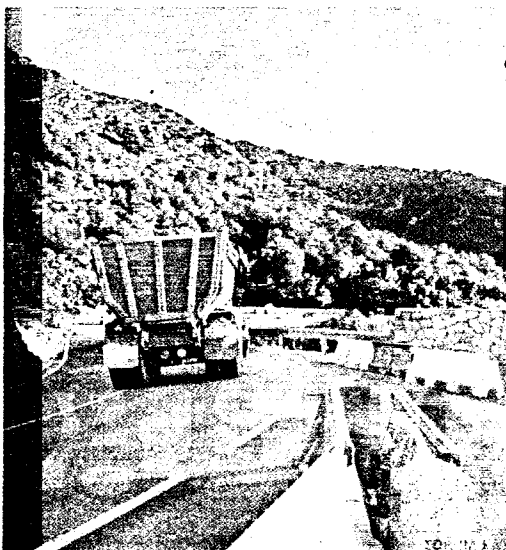
El nuevo pavimento mejorará la adherencia y la absorción de ruido y agua

la peligrosidad de algunos tramos y de sus zonas contiguas.

"La carretera de las costas del Garraf necesita varias mejoras para que pueda mantener los distintos usos que tiene: entre semana, ligado a los desplazamientos por motivos laborales, con más coches y camiones, y los festivos más vinculados al ocio, días en que hay más motos e incluso bicicletas", destaca Jordi Follià, director general de Carreteres. Este alto cargo de Obres Públiques reconoce las carencias de la vía, que, en lo que se refiere al trazado o a su anchura, "no puede tocarse, porque tendría un impacto muy fuerte sobre el entorno". Pero, continúa, "sí se pueden mejorar otros aspectos que los conductores notarán".

El primer paquete de intervenciones se refiere a la integración paisajística, que en este caso pare-

Nuevas barreras de hormigón ocre



CARLES CASTRO

Alto en el camino. Obras de una de las zonas de descanso, que contarán con aparcamiento, aceras para los peatones, área de picnic y plantaciones con especies del Garraf

ce obligado puesto que la carretera pasa por un parque natural. Estas obras, por valor de dos millones, ya se están desarrollando en varios puntos y la previsión es que acaben en marzo o abril. Incluyen la creación de 13 áreas de descanso -seis en el lado mar y siete en el lado montaña- que contarán con acceso, aparcamiento, aceras para los peatones, zona de picnic, plantaciones con especies propias del Garraf y, en las que dan al mar, miradores. No en vano, una de las demandas de los conductores es contar con zonas para pararse con seguridad para disfrutar de las inmejorables vis-

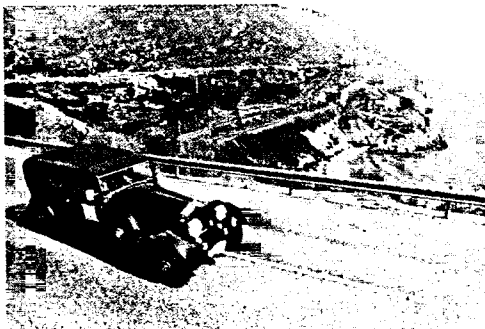
tas sobre el macizo o el Mediterráneo. "En realidad no vamos a hacer zonas nuevas sino a rehabilitar las que ya existen pero que estaban abandonadas", apunta Follià. La inversión para recuperar estas áreas la asume la Generalitat, pero su mantenimiento irá a cargo del Ayuntamiento de Sitges, según un acuerdo que negocian ambas administraciones. También se habilitarán doce espacios más pequeños a ambos lados de la calzada que permitan la parada en caso de emergencia, otra de las necesidades que hasta ahora no están bien cubiertas en esta carretera. Asimismo, este pri-

mer bloque de actuaciones prevé la remodelación de la rotonda situada sobre el inicio de los túneles de la autopista C-32 y que también da acceso a la urbanización Rat Penat. Este nudo, de forma elíptica, pasará a ser circular con el objeto de mejorar la fluidez del tráfico en este punto, en el que confluyen los vehículos que se dirigen hacia Sitges desde Barcelona por la C-32 y quieren acceder a la carretera de las costas y a la inversa. Por último, se reformarán dos accesos a las canteras mediante la creación de carriles de aceleración y desaceleración, así como de pequeñas isletas, para

canalizar el tráfico. La falta de visibilidad en estos puntos crea problemas de seguridad.

Cuando concluya este primer grupo de obras, comenzará un segundo destinado a la mejora de la seguridad, que cuenta con un presupuesto mayor, de 4,9 millones de euros. Durará entre ocho y diez meses y se prevé llevar a cabo con el mínimo de afectación al tráfico posible. Se sustituirán las actuales barreras de protección, compuestas básicamente por los clásicos guardarraíles de acero, por otras del tipo New Jersey, de hormigón. "Con este cambio -explica el director general de Carreteres- matamos dos pájaros de un tiro, por un lado mejoramos la capacidad de contención para evitar que los vehículos caigan por el lado mar y, por otro, atendemos la reclamación de los motoristas, que rechazan los guardarraíles porque en caso de caída son peligrosos para ellos". Otra novedad es que estos elementos tendrán un tono ocre para integrarlos mejor en el paisaje.

La proximidad de las canteras y la circulación de camiones cargados con material extraído de ellas provoca que casi siempre haya "un polvillo en suspensión que da un aspecto blanquecino a la zona", recuerda Follià. Estas partículas se acumulan sobre el firme, lo que puede ser peligroso para los vehículos de dos ruedas. El reasfaltado de la carretera con un pavimento microaglomerado que tiene más capacidad de adherencia beneficiará especialmente a las motos y las bicicletas. También dreña mejor, lo que dificulta el aquaplaning en días de lluvia -fenómeno muy peligroso al haber grandes precipicios- y tiene más poder de absorción de los ruidos. Además, se revisará la señalización. ●



El rally de Sitges, un clásico de esta carretera, cumple 50 años

Camino angosto hasta 1871

■ La carretera de las costas del Garraf se construyó a finales del siglo XIX. En 1871, el antiguo camino que pasaba por este paraje se convirtió en una vía apta para el tráfico rodado. Se ejecutó aprovechando el trazado preexistente en algunas zonas pero en otras se hizo pasar por otros puntos. Antes de poner en servicio la carretera, el viaje entre Castelldefels y Sitges era toda una aventura que podía durar más de cuatro horas. Como explica Magí Miret i Mestre, del Servei d'Arqueologia de la Generalitat, en la monografía *Notícies històriques del camí de les costes del Garraf* (Diputació de Barcelona, 1998), el viejo camino era, en la mayor parte de su extensión, un camino de herradura (sólo apto, por su angostura, para la circulación de caballerías, no de carruajes), con lo que sus posibilidades eran muy limitadas.

Miret recuerda en su artículo que aunque diferentes estudiosos mantienen que el camino de las costas del Garraf lo construyeron los cartagineses o los romanos -lo cual no es del todo descartable, ya que podría

haber habido un paso más o menos estable por el macizo bordeando la costa-, lo más probable es que la vía se abriese en la edad media (siglos XI o XII), coincidiendo con la repoblación de la zona. La primera referencia documental figura en el testamento redactado en 1326 por Bernat de Fonollar, señor de Sitges y Campdàsens. A finales del XIV, se rehizo completamente, actuación que se repitió a mediados del XVII. Con todo, el camino no fue muy concurrido debido a su difícil situación, a su estrechez y a su trazado sinuoso, que lo convirtieron en muy peligroso. No en vano, fue escenario habitual de ataques de piratas y bandoleros. Así, la mayor parte del transporte entre el Garraf y Barcelona tuvo que hacerse durante siglos por mar o por otras rutas interiores más largas.

En 1881 se abrió la línea de ferrocarril y en 1998 la autopista de peaje (los túneles). Ambas discurren a poca distancia de la carretera. Hoy el tren se impone, ya que concentra más del 70% de los viajes por motivos laborales entre Barcelona y Vilanova i la Geltrú.

La inseguridad debida a la intensidad del tráfico y a la gran cantidad de camiones es la principal crítica de los usuarios, especialmente de los motoristas

“A veces me da miedo”



CARLES CASTRO

Tráfico pesado. Jordi Requena, un habitual usuario de la emblemática carretera entre Sitges y Castelldefels, cree que los camiones le restan atractivo entre semana

ÓSCAR MUÑOZ
Barcelona

Desde hace siete años, Jordi Requena se desplaza a diario entre Castelldefels y Calafell por trabajo, en moto o en coche. Siempre ha preferido la carretera de las costas a los túneles, pero este último año ha cambiado de preferencia. “Me encantaban las curvas -explica-, pero he tenido varios sustos con camiones y coches y a veces me da miedo, así que me estoy pasando a la autopista, aunque lo note el bolsillo”.

Que haya tantos camiones en una carretera con tantas curvas es el factor más negativo, según Jordi. “Muchos ocupan parte del carril contrario y crean mucho peligro”, comenta este comercial de 40 años. “Los coches pierden la paciencia -continúa- e intentan adelantar con poca visibilidad, lo que provoca situaciones muy complicadas”.

¿Qué se debe hacer? Jordi cree que la primera medida, aparte de mejorar ciertos tramos, es que haya más control. “Si los Mossos estuviesen encima, vigilando y sancionando, se evitarían problemas”, explica.

David Oller -administrativo de 26 años, usuario de la carretera como mínimo dos veces al día para desplazarse entre Sant Boi y Sitges- conoce esta ruta desde niño puesto que era el itinerario familiar de todos los fines de semana para ir a Comaruga. “Los camiones son muy molestos -reitera- y llenan todo de tierra, luego pasas tú con la moto, resbalas y caes”. David ha ido al suelo varias veces. “Una vez, cerca de Vallcarca, me rompí un brazo”, recuerda, aunque quiere dejar claro que “el problema es difícil de resolver” ya que muchos de estos camiones “no tienen más remedio que pasar por allí, porque es el único modo de ir a las cante-llas”. Aun así, sigue siendo habi-

tual de las curvas. “Me gusta conducir, la autopista es muy aburrida -concluye- y si lo miras bien, tampoco se tarda mucho más por las costas, es cuestión de diez minutos”.

Tanto Jordi como David saludan que la carretera se vaya a adecentar. “Le hace mucha falta -explica el primero-, porque ahora hay puntos de salida de camiones que no se ven y son realmente peligrosos”. David aplaude que se vayan a sustituir los guardarraíles por barreras de hormigón. “A ver si cunde el ejemplo y se hace en más carreteras”, añade.

La necesidad de contar con espacios acondicionados para pararse es otra de las demandas de estos dos usuarios de la carretera que se van a ver cumplidas. “A veces hacen falta para recuperarse de un simple mareo y otras para disfrutar del lugar”, explica Joan, ya que “en un día con sol o una noche de luna llena las vistas son preciosas”.

Aviació Civil rebutja la creació d'una central eòlica al port

■ L'ens estatal considera que el projecte vulnera les servituds de l'aeroport ■ Els molins de vent afectarien la seguretat i regularitat de les operacions del Prat ■ Els tres aerogeneradors farien 125 metres d'alçada

Joaquim Elcacho
BARCELONA

Barcelona no tindrà central d'energia eòlica. Després de cinc anys d'estirades tècniques i polítiques, la direcció general d'Aviació Civil, dependent del ministeri de Foment, ha comunicat a l'Ajuntament de Barcelona que ha resolt "no autoritzar" el projecte d'instal·lació de tres aerogeneradors al port de Barcelona perquè la seva alçada (125 metres) i situació afectarien la seguretat de l'aeroport de Barcelona i la regularitat en les operacions aeroportuàries.

Aviació Civil recorda que l'article 29 del decret de

servituds aeroportuàries detalla condicions de seguretat que són incompatibles amb el projecte presentat per l'Ajuntament, segons el document al qual ha tingut accés l'AVUI. La resolució ministerial va ser

La resolució aprovada fa dos mesos no s'ha conegut fins ahir

comunicada a l'Ajuntament de Barcelona a finals de novembre, tot i que fins ara no havia estat donada a conèixer per cap de les parts afectades. L'Ajuntament podria recórrer la de-

cisió d'Aviació Civil, però les possibilitats d'èxit en un cas com aquest són pràcticament nul·les, segons les fonts consultades.

El projecte de construcció d'una central d'energia eòlica al port de Barcelona té l'origen en el pacte de govern municipal firmat per ICV i PSC el 2003. En principi es va estudiar la possibilitat d'instal·lar entre 7 i 15 aerogeneradors, però finalment el projecte elaborat per l'Agència d'Energia de Barcelona (2007) preveia la instal·lació de només tres aerogeneradors de 125 metres d'alçada i 2 megawatts de potència. Els molins de vent se situarien

Les xifres

80

metres d'alçada farien les torres dels aerogeneradors. Sumant les dimensions de les pales, cada un dels tres molins arribaria fins als 125 metres.

1.500

metres del dic Est seria la distància entre els aerogeneradors. En línia recta, aquests molins serien a uns 6-7 quilòmetres de l'aeroport del Prat.

al dic Est; la zona seleccionada és un tram de 1.500 metres de llarg, en una part del dic ja construïda. La central tindria un cost total de 9 milions d'euros. L'Ajuntament aportaria al projecte uns 3 milions d'euros, amb l'objectiu de facilitar-ne l'amortització.

"La central del port es convertiria en el principal aprofitament d'energia renovable de la ciutat de Barcelona i, a més de produir electricitat, serviria com a model en la sensibilització i l'educació ambientals", va explicar Imma Mayol, tercera tinent d'alcaldia i presidenta de l'Agència d'Energia de Barcelona el maig de l'any passat.

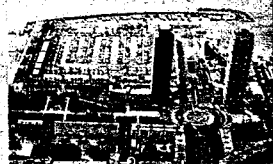
El projecte va ser elaborat a partir de les dades de vent recollides durant dos anys a la zona seleccionada del port, una de les poques que permetria un aprofitament de la força del vent relativament rendible (en altres zones el vent és massa flux per a aquest tipus d'instal·lacions). Els càlculs indicaven que els aerogeneradors aprofitarien unes 1.400 hores de vent, amb una producció d'uns 7.600 megawatts hora anuals.

L'últim gran obstacle per posar en marxa el projecte de central eòlica del port era un l'informe tècnic d'AENA i la resolució definitiva d'Aviació Civil. ■

GRAN BARCELONA

Hotel Arts

L'hotel del Port Olímpic ha estat escollit com el millor d'Espanya per la revista especialitzada *Travel & Leisure*.



PLA D'EQUIPAMENTS EDUCATIUS A LA CAPITAL CATALANA

BCN construirà 15 nous centres educatius els pròxims 4 anys

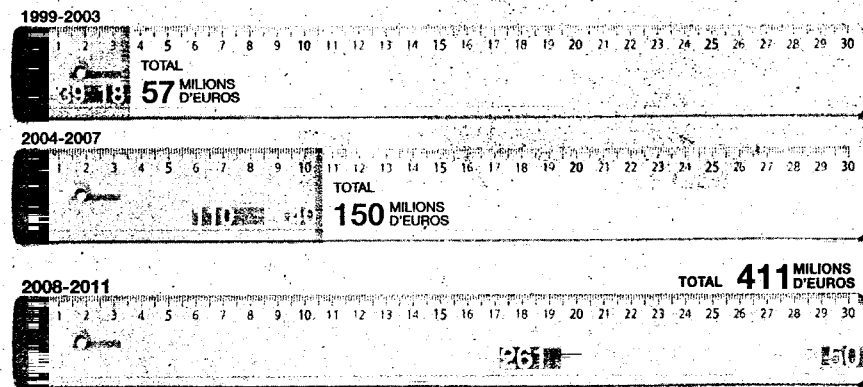
La Generalitat i l'ajuntament destinaran 344 milions d'euros a la reforma i l'ampliació de 325 col·legis || La inversió conjunta prevista per a aquest mandat municipal gairebé triplica la del període 2004-2007

EL MAPA ESCOLAR PÚBLIC DE BARCELONA

EVOLUCIÓ DE LES INVERSIONS EN CENTRES EDUCATIUS 1999-2011

■ GENERALITAT ■ AJUNTAMENT

EN MILIONS D'EÜROS



FONT: Generalitat i Ajuntament de Barcelona

15 NOUS CENTRES DE NOVA CONSTRUCCIÓ

■ CENTRES NOUS

■ CENTRES DE SUBSTITUCIÓ

LES CORTS

IES Anglesola

EIXAMPLE

CEIP Cartagena

IES Angeleta Ferrer

IES Viladomat

CIUTAT VELLA

CEIP Baixeres

CEIP Mediterrània

Escola Massana

SANTS-MONTJUÏC

IES Rubió i Tudurí

SANT ANDREU

CEIP La Maquinista

IES Fabra i Coats

SANT MARTÍ

CEIP Sant Martí

CEIP Fluvial

IES Pere IV

GRÀCIA

CEIP Ballén

IES Vallcarca

FRANCINA CORTÉS

ALBERT OLLÉS
BARCELONA

La unió fa la força. O almenys això diuen els números que, en forma de milions d'euros d'inversió en centres educatius públics, van presentar ahir la Generalitat i l'Ajuntament de Barcelona. Les dues administracions, unides en un consorci públic, van firmar el protocol de col·laboració per al període 2008-2011 que, en termes globals, suposa una injecció de 411 milions d'euros per construir 15 nous col·legis i reformar-ne i ampliar-ne 325 de ja existents.

Unes xifres qualificades ahir per les dues parts d'històriques, ja que gairebé triplicquen la inversió de l'anterior mandat municipal, el primer amb dos governs del mateix color a cada costat de la plaça de Sant Jaume, i multipliquen per set la del període 1999-2003, l'últim amb Convergència i Unió al capdavant de l'Executiu català. L'enfrontament polític entre socialistes i convergents va ser especialment dur en una matèria tan sensible com és l'educació i es va arribar a l'extrem de paralitzar el desenvolupament previst del mapa escolar.

El conflicte administratiu va començar a desballejar-se el 2005 amb la republicana Marta Cid a la conselleria, tot i que enmig ja de l'augment demogràfic relacionat amb la consolidació de l'última ona

de d'immigrants. Segons les estimacions realitzades fa dos anys, Barcelona tindrà 17.000 escolars més (de 3 a 16 anys) el 2010, respecte als que hi havia a les aules el passat 2004.

TRES SUBSTITUCIONS / Un augment que, per si mateix, justifica un increment paral·lel en construcció de nous centres, que ja arriba tard. Segons van explicar ahir l'actual titular d'Educació, Ernest Maragall, i l'alcalde, Jordi Hereu, dels 15 equipaments que es preveu estrenar en els pròxims quatre anys, tres en substituiran altres de ja existents que canvien de seu.

Es tracta del CEIP Mediterrània i l'Escola Massana, a Ciutat Vella, i l'IES Rubió i Tudurí, a Sants-Montjuïc. Els 12 restants són sis escoles (CEIP) i sis instituts (IES) repartits pels districtes de Sant Martí (3), l'Eixample (3), Sant Andreu (2), Gràcia (2), Ciutat Vella (1) i les Corts (1). Aquests districtes coincideixen amb les zones on es preveu un creixement més important de l'alumnat. També està programat crear 17 equipaments complementaris: tres centres de formació d'adults, quatre escoles de música i 10 serveis educatius als districtes.

Un altre déficit que s'arrossega des de fa anys és el del mal estat de les instal·lacions de bona part dels 371 edificis educatius de la xarxa pública de Barcelona. Una situació

LA INVERSIÓ EN REFORMES

PER A UN TOTAL DE... 325 CENTRES EDUCATIUS

ADAPTACIÓ I AMPLIACIÓ D'ESPAIS
50%INSTAL·LACIONS
14%ELEMENTS CONSTRUCTIUS
36%

que va portar el 2006 l'aleshores alcalde de la ciutat, Joan Clos, a assegurar textualment que l'estat dels col·legis era «dramàtic». La majoria d'aquests centres (325) es repartiran 344 milions per costejar obres de reforma de les instal·lacions d'electricitat, calefacció o seguretat, i d'elements constructius (façanes, cobertes i tancaments exteriors). La meitat d'aquest pressupost serà per ampliar i adaptar noves aules, juntes amb patis, pistes esportives, gimnasos, vestidors o cuines i menjadors.

La inversió anunciada ahir serà finançada en un 60% per la Generalitat. El 40% restant el posarà l'ajuntament, que cedirà també a l'Executiu català els solars per construir-hi els nous edificis. El protocol es renovarà anualment per actualitzar-lo als canvis que es vagin produint. Això permetrà, a més, concretar les obres que es portaran a terme i el finançament de què es disposarà en cada exercici.

MÉS INVERSIÓ A SANT MARTÍ / Per districtes, el més beneficiat és el de Sant Martí (16% del total del pressupost pactat), seguit per Nou Barris, Ciutat Vella i Sants-Montjuïc. Els dos que representen un menor percentatge són Sarrià-Sant Gervasi i les Corts (4,9% cadascun), juntament amb Gràcia (7,5%), cosa que evidencia la fragmentació en zones d'escoles privades i públiques de la ciutat.

El conseller Maragall va aprofitar l'ocasió, enmig de la tempesta dels últims mesos pel baix nivell qualitatiu de l'educació a Catalunya, per respirar una mica. «En aquesta ocasió, l'educació és notícia per una bona raó», va dir. Hereu li va donar un cop de mà i va confiar que aquest «esforç inversor» acabí tenint un retorn qualitatiu en el futur. «Els problemes educatius no s'arreglen sempre amb diners, però el conveni posarà les bases per poder-los solucionar», va concloure.

l'excepció

PLA ESPECIAL DE GUARDERIES

ACORD SINGULAR

La construcció de noves guarderies municipals, un dels principals déficits en matèria d'equipaments educatius que pateix actualment Barcelona, no s'ha inclòs en el conveni signat ahir. Davant la dimensió social que ha adquirit aquest tema, la Generalitat de Catalunya i l'ajuntament firmaran un conveni singular i exclusiu per finançar la creació i millora d'aquesta classe de centres.

MULTIPLICAR L'OFERTA

Una de les promeses del programa electoral d'Hereu, inclòs en el Programa d'Actuació Municipal (PAM) acordat entre el PSC i ICV-EUIA per al període 2008-2011, és el de doblar el nombre actual de guarderies (57). Això significarà superar en quatre anys el centenar de centres, un objectiu que necessitarà una important dotació econòmica.

Álvarez, satisfeta per la via lliure al túnel de l'AVE

● La ministra oferirà als jutges «tots» els informes que demanin

EL PERIÓDICO
MADRID

A la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, no la preocupa l'exigència de l'Audiència Nacional de rebre informació sobre el projecte constructiu i del pla d'obres del túnel de l'Eixample de l'AVE per si s'hagués de tornar a analitzar la suspensió

dels treballs. «Els enviarem tots els informes tècnics que ens demanin, però ha de saber tothom que el túnel es realitzarà amb les màximes garanties i millors empreses i tecnologies que tenim», va explicar la ministra, que es va mostrar satisfeta per la decisió.

«Qualsevol obra de túnel és molt complicada, sorgeixen imprevistos i inconvenients que s'han de resoldre, però Espanya té les millors empreses especialitzades en túnels del món a causa de l'orografia del nostre país»,

va indicar Álvarez en una entrevista mantinguda en el programa d'Ana Rosa Quintana a Tele 5.

Respecte a l'arribada de l'AVE a Sants, la ministra va assegurar que des del primer moment la seva intenció era que Barcelona fos la primera ciutat a rebre el tren per l'«expectació» que havia generat a la ciutat. «Personalment he fet tots els meus esforços perquè arribés el primer, però no va poder», va lamentar.

MOCIÓ CONVERGENT / CiU va presentar ahir una moció al Parlament de Catalunya i va exigir un canvi de traçat per al túnel Sants-Sagrera i una moratòria que permeti analitzar les possibles alternatives. ■