

PUNT I A PART

ELS FUTURS ACCESSOS A LA CIUTAT DE GIRONA

La xarxa d'accessos a Girona canviarà radicalment si s'arriben a executar tots els projectes previstos. La cessió de l'antiga N-II a Fornells de la Selva, Sarrià de Ter i Sant Julià de Ramis, la prolongació d'Emili Grahit fins a la Creueta, la variant oest, el desdoblament de l'N-II des de Tordera fins a Fornells són els projectes i problemes que s'han de resoldre i que es podrien allargar més del previst a causa de les actuals retallades pressupostàries, que són a l'ordre del dia.

Viatge per l'anella de Girona

Sis projectes han de permetre un millor accés a la ciutat de Girona

■ Girona.— Qualsevol de les entrades a Girona, sigui des del sentit que sigui, ha de canviar si, finalment algun dia, s'arriben a executar tots els projectes pendents i previstos. Des del sud, i venint de Barcelona per l'N-II, els conductors s'hauran de trobar una via amb dos carrils de circulació que anirà des de Tordera fins a Fornells de la Selva. Aquesta obra, que ha estat llargament reivindicada, forçarà el ministeri de Foment a refer algunes obres que, tot i que fa relativament poc que s'han inaugurat, han quedat obsoletes. És el cas del pont de la cruïlla de Vidreres-Sils i el de l'aeroport, a Riudellots de la Selva.

Quan el conductor arribi a Fornells, podrà disposar de tres opcions: continuar per la variant est, la oest o passar per l'antiga N-II a Fornells. En el primer cas, la carretera ja fa quatre anys que funciona. El que passa és que hi ha hagut un problema afegit: tres quilòmetres del seu traçat —des de la cruïlla del Montessori fins la Creueta— estarien en una zona amb risc potencial de quedar inundada si l'Onyar baixa ple si es porta a terme el projecte de laminació del riu pel sistema de preses. De propostes per solucionar aquesta situació no n'han faltat, però tothom ha coincidit a criticar la falta de previsió a l'hora de fer la variant.

Si finalment s'executa la variant oest, es permetrà sortir de Fornells i connectar amb Vilablareix, Salt, Bescanó i Sant Gregori. En principi, la variant oest només ha d'arribar fins a Vilablareix, però la majoria d'administracions s'han mostrat partidàries que s'acabi connectant aquesta carretera amb la cruïlla de Fornells, de manera que faciliti l'accés a Girona o a la variant est. A més, s'ha de tenir en compte la ubicació de la futura central de transports i mercaderies, que s'ha de fer en uns terrenys, de 99.875 metres quadrats de superfície. La seva situació estratègica podria afavorir la connexió entre les dues variants de Girona. El projecte, però, s'executarà a llarg termini i no es preveu que es podrà començar a fer almenys fins d'aquí a quatre o cinc anys.

La tercera opció de què disposarà el conductor en arribar al nus de comunicacions de Fornells és seguir per l'antic traçat de l'N-II, és a dir, per davant de la zona industrial d'aquesta població. Amb l'entrada en servei de la variant est, aquest tram va veure com el trànsit hi disminuïa força. Per aquest motiu, i com que el ministeri ha de cedir la titularitat del vial a l'Ajuntament, aquest ja fa temps que té llest un projecte per fer-ne una ca-

rrera més urbana. Sobre això, es preveuen tres giratoris, un dels quals —el que es preveu davant l'hotel Fornells Park— servirà per dignificar l'entrada a la població i eliminar el perillós canvi de raó sant existent en el pont sobre la via del tren. Passant per l'Avenallada i en direcció a Girona, hi haurà el giratori de Mas Gri que ja funciona i que s'ha acabat de construir, no més hi falten els darrers detalls d'enjardinament i pintat.

A l'altra banda de la ciutat hi ha el nus de la Devesa i a partir d'aquí, a Sant Julià de Ramis i Sarrià de Ter també s'hi han d'executar diverses obres perquè aquesta carretera també arribi a ser de propietat municipal.

L'accés des de la Costa Brava

D'uns anys ençà, l'accés a Girona des de la Costa Brava ha millorat notablement. Prova d'això són la construcció de la variant de Sant Cristina d'Aro, el desdoblament de la Costa de l'Alou i l'immediat arranament del tram que connecta aquests dos sectors.

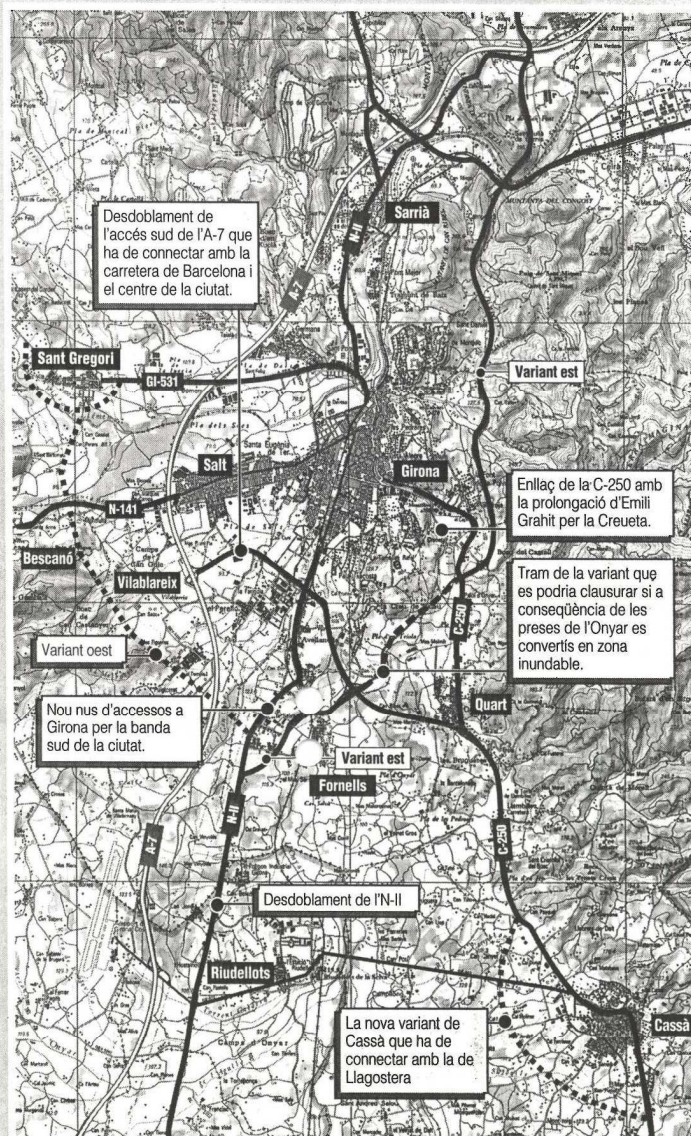
Aquestes, però, no són les úniques obres que es preveuen per acabar de millorar la zona. Des de fa tretze anys, Cassà de la Selva espera que es construeixi la variant del municipi que en un futur a llarg termini haurà de connectar amb la de Llagostera. Amb tot, primer s'ha de fer la cassanenca, que segons les previsions oficials s'haurà de fer l'any vinent, encara que a finals del 1997 ja s'haurien de fer els treballs previs. Aquesta carretera té com a principal objectiu descongestionar el dens trànsit que, sobretot l'estiu, travessa el municipi i estalviar al conductor els incomportables semàfors que hi ha. A més, connectarà amb les carreteres de Riudellots de la Selva i Caldes de Malavella.

Continuant cap a Girona i després del pas elevat de Quart, es podrà abandonar la C-250 —que en aquest tram també es coneix com la carretera del carrer del Carme— per, a la Creueta, anar a sortir al carrer Emili Grahit. Pendent d'executar hi ha el projecte per prolongar aquest carrer des de l'església de Sant Josep fins la Creueta, que un cop allà connectarà amb la variant de Girona. Des del sud, l'accés a Girona també es dignificarà amb l'execució de les obres per refer el carrer Major de Salt i convertir el passeig dels Països Catalans en un vial amb dos carrils per cada sentit.

A Girona pel sud

El projecte per millorar els accessos a Girona per la part sud de la ciutat des de l'antiga N-II i l'A-7 costarà aproximadament

EL FUTUR MAPA PER ENTRAR A GIRONA



Els diferents projectes que configuren una anella al voltant de Girona.

Gràfic: EL PUNT.

1.100 milions de pessetes, segons les previsions del Ministeri de Foment, que treballa en un estudi previ al projecte de construcció. Amb aquesta obra s'enllaçarà la sortida sud de l'A-7 amb la carretera de Barcelona, desdoblant l'actual traçat, que serà de quatre carrils, amb tres rotondes: una de nova construcció que permetrà entrar a Salt per la prolongació del passeig Marquès de Camps, la segona, que s'ha d'adequar, per accedir a la carretera de Santa Coloma, i la tercera, sobre l'antiga N-II.

També a la banda sud de la ciutat, l'Ajuntament de Girona suggerirà al ministeri de Foment que no desdobi la variant i que es mantingui el seu traçat actual i, a canvi, es millorin els accessos a la ciutat pel sud amb un nus de comunicacions que distribueixi el trànsit a partir de la cruïlla de l'N-II i la C-250.

PORT D'EMPURIABRAVA

Del 22 al 30 de Març

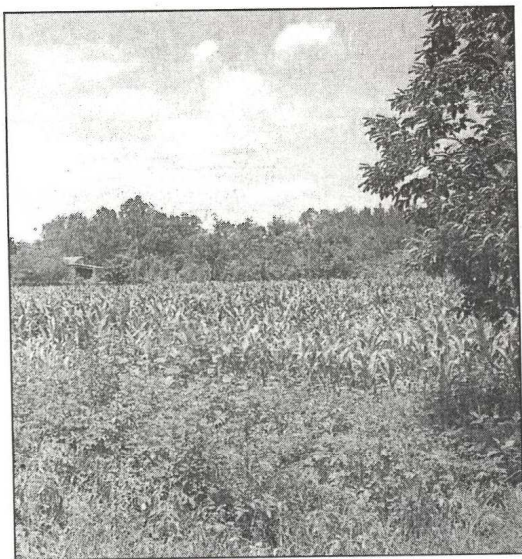
ENTRADA GRATUITA

Tel. 972 45 12 39

organitzat:

Més de 350 embarcacions en exposició i venda!

ELS FUTURS ACCESSOS A LA CIUTAT DE GIRONA



Un dels camps afectats pel pas de la variant oest. Foto: MANEL LLADÓ.

Falta de consens en la variant oest

■ La variant oest té com a principal tasca connectar Vilablareix i Sant Gregori, a través de Salt i Bescanó, i, alhora, alleugerir el trànsit de Girona. El seu traçat suposaria eliminar un dèficit històric, ja que, tot i la proximitat de Salt i Bescanó amb Sant Gregori, no hi ha un nexe d'unió real a causa del pas del riu Ter. Amb tot, la seva construcció ha estat objecte de polèmica, ja que la majoria d'ajuntaments implicats, sobretot Sant Gregori, consideren que hi haurà un fort impacte ambiental en travessar part

del riu Llémena i un gran nombre de conreus. Algunes entitats ecologistes i cíviques també han expressat el seu rebuig al projecte, almenys de la manera com es planteja.

Fa temps, els afectats van fer arribar a la Generalitat les al·legacions que van presentar al projecte, però aquesta encara no les ha constatat. Pressupostàriament, l'obra suposa una inversió milionària i no es veu que es podrà començar a executar fins almenys d'aquí a quatre o cinc anys.



L'aspecte actual de l'autovia de Sarrià de Ter. Foto: JOAN SABATER.

La cessió de l'antiga N-II

■ L'entrada en servei de la variant de Girona va provocar que l'antic traçat de la N-II es convertís en una via urbana i que, per tant, el Ministeri d'Obres Públiques i Transports —MOPTMA— hagués de cedir la titularitat de la carretera als ajuntaments dels pobles per on passava: Girona, Fornells de la Selva, Sarrià de Ter i Sant Julià de Ramis. A hores d'ara, Girona és l'únic municipi on s'han fet les obres. Fornells ja va presentar un projecte propi segons el qual es preveia la construcció de tres giratoris: a tocar Ferros Puig, un per

accedir a la variant est i davant de l'hotel Fornells Park.

A Sarrià, l'Ajuntament s'ha cansat de reclamar a la Generalitat i al ministeri que prenguin una posició concreta en la redefinició de l'autovia de la població i que d'una vegada s'enderroquin els antics accessos de l'autopista. Encara, però, no hi ha acord. A Sant Julià, es treballa en el projecte que s'executarà conjuntament amb Sarrià i que preveu... voreres, zones arbrades i diversos giratoris.

Desdoblar l'N-II des de Tordera a Fornells i refer tres quilòmetres de la variant est

DAVID BRUGUÉ

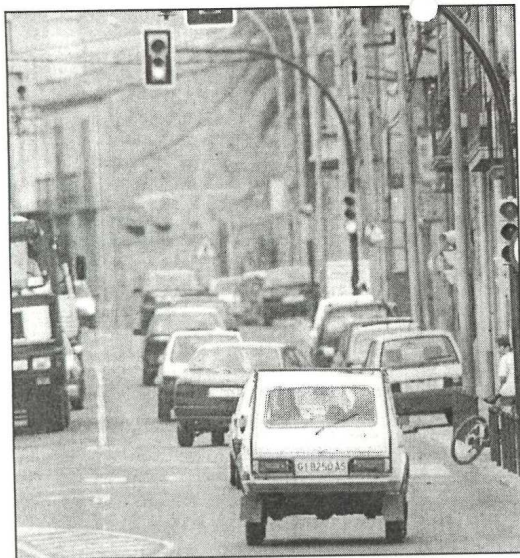
■ Una de les principals obres que permetrà descongestionar el trànsit és el desdoblament de l'N-II des de Tordera fins a Fornells, la qual cosa permetria tenir dos carrils per cada sentit de circulació. Un estudi del Ministeri de Foment assegura que quan s'hagi desdoblada aquesta carretera, aquesta absorbirà entre el 24 i el 53% del trànsit que actualment utilitza l'A-7. Segons l'estudi del ministeri, l'any 1999 —si ja està enllestit el desdoblament— haurà entre un 24 i un 53% dels vehicles que ara circulen per l'A-7 que ho faran per l'N-II. Actualment en aquesta carretera, en el tram més proper a Girona, hi ha una intensitat mitjana diària de trànsit de 21.534 vehicles, dels quals 2.584 són camions i autobusos, mentre que a l'A-7, entre Barcelona i la Jonquera, hi passen cada dia una mitjana de 28.509 vehicles.

En el treball s'analitzen tres possibles alternatives, que tenen com a inici comú la futura prolongació de l'A-19 cap a la Costa Brava i com a final la variant de Girona, a l'altura de l'enllaç dels Àngels. D'acord amb el treball, l'anomenat corredor 1, segueix gran part del traçat actual de l'N-II, amb la qual cosa els impactes quedarien minimitzats en afectar zones ja afectades i degradades. Aquesta alternativa és la que ofereix majors garanties ambientals pel seu desenvolupament i és la que tothom considera més addient. Per la seva part, el corredor 2 obligaria a construir dos túnels a la serralada litoral —un de 2.450 metres i un altre de 450—. El seu recorregut seria més curt. Per acabar, l'estudi proposa que es descarti el corredor número 3, ja que a més d'haver de construir un túnel de 2.250 metres, causaria un impacte mediambiental important, tant en àrees de bosc com en zones agrícoles de Vidreres i Caldes de Malavella. Així mateix, la nova carretera quedaria massa allunyada del nus de comunicacions de l'aeroport i hi hauria un pitjor accés a la zona sud de la ciutat de Girona.

El tram inundable

Paralel·lament a això, el ministeri de Foment estudia tancar tres quilòmetres de l'actual traçat de la variant est al municipi de Quart, perquè corren risc de quedar inundats en cas d'una creixuda important del riu Onyar. Això implicaria haver de fer un nou recorregut des de l'encreuament de la variant est amb l'accés a l'A-7 —a l'altura de l'escola Montessori— i fins la rotonda d'accés als Àngels.

El tram que es podria clausurar va costar uns 1.800 milions de pessetes i afecta un gran viaducte que travessa el pla de la Creueta. En el seu lloc se n'hauria de fer un de nou per una cota més alta, la qual cosa comportaria una nova inversió milionària. Per a aquest nou recorregut, s'han proposat tres alternatives diferents. La primera passaria a tocar el poble de Quart i té el desavantatge que afectaria molts conreus i la futura zona industrial. L'altra opció hauria de travessar el pla de Palau Sacosta i, finalment, la tercera, més a l'oest, passaria per sota la urbanització de Palau II. L'Ajuntament de Girona, però, ha proposat aprofitar aquest traçat.



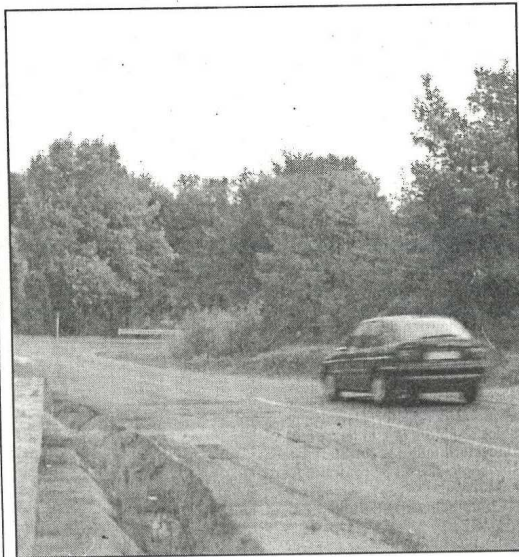
Les cues al mig de Cassà són un fet habitual. Foto: LLUÍS ROMERO.

Cassà fa anys que espera la variant

■ La Generalitat per fi ha tret a exposició pública el projecte per fer la variant de Cassà, exposició que s'espera desde fa uns tretze anys. Tot i els diversos oficials sobre l'«immediat» començament de les obres, sembla ser que aquest mateix any es començaran els treballs previs i que les obres s'iniciaran després. El cost de l'obra voltarà els 1.000 milions. L'Ajuntament ja ha presentat al·legacions al projecte perquè segons el traçat previst, els cotxes procedents de Girona des de la C-250 que vulguin accedir al municipi

ho hauran de fer o bé a través de l'enllaç de la variant amb la carretera de Caldes de Malavella o del de la carretera de Riudellots de la Selva.

En canvi, no es preveu que des de la pròpia C-250 es pugui entrar al municipi des del nord sense necessitat d'haver de fer aquesta volta. Tant mateix, els que continuïn per la variant, tampoc podran accedir a Cassà des del sud, sinó que hauran de continuar cap a Sant Feliu de Guíxols i, passats uns quilòmetres, fer un canvi de sentit.



El trànsit de la C-250 es reduirà substancialment. Foto: DAVID BOSCH.

Anar d'Emili Grahit a la Creueta

■ La direcció general de Carreteres va redactar fa temps el projecte de prolongació del carrer d'Emili Grahit fins a la rotonda dels Àngels, situada a la Creueta i que també serveix d'accés a la variant. El nou traçat es farà al marge esquerre del riu Onyar utilitzant, en bona part, el traçat de l'antic carrilet Girona-Sant Feliu de Guíxols. Aquesta nova variant de Girona té un pressupost de 525.304.964 pessetes i una llargada de poc més de dos quilòmetres. Segons les previsions de Carreteres, l'obra es podrà començar a executar a l'any 1998,

però segurament es retardarà a causa de les retallades pressupostàries.

En el tram que comprèn des de la plaça dels Països Catalans —davant la Normal i l'església de Sant Josep— fins a l'avinguda de Montilivi es projecta fer dos carrils per cada sentit, però des d'aquí fins el giratori de la Creueta només se n'hi farà un per cada sentit de circulació. Al llarg de tot el traçat, hi haurà un carril-bici que formarà part del que anirà a Sant Feliu.

ELS FUTURS ACCESSOS A LA CIUTAT DE GIRONA

ES NECESSARI EL DESDOBLAMENT DE L'N-II?


Joaquim Nadal

Alcalde de Girona

«No estem en contra del desdoblament de l'N-II des de Tordera però sempre en el ben entès que arribi fins a Fornells. En tot cas si ha d'anar més enllà caldrà que s'aturi a la cruïlla dels Angels.»

○○○


Pere Cabarrocas

Alcalde de Quart

«No hem presentat al·legacions perquè encara no hem rebut res oficialment. El desdoblament és necessari perquè l'entrada a Girona ha de ser pel sud. Però això causa un greuge al municipi, que ja està esquarterat per les carreteres.»

○○○


Gabriel Casas

Alcalde de Fornells de la Selva

«El desdoblament és necessari, però hi haurà un major impacte ambiental, una carretera encara més propera al municipi i que afectarà camps de conreu. Suposa una inversió econòmica realment molt alta.»

○○○


Josep Micaló

Alcalde de Riudellots de la Selva

«Qualsevol traçat que no suposi desdoblament el tram actual és il·lògic tenint en compte que en un tram de 500 metres tindrem l'N-II, l'autopista, el tren i el nou traçat de la carretera N-II.»

○○○


Ramon Rovira

Alcalde de Vilobí d'Onyar

«Tot i que Vilobí d'Onyar no està inclòs en el projecte, segons l'opció que finalment es tiri endavant, per anar a buscar l'N-II els veïns de la població haurien d'anar a Caldes de Malavella per anar a Girona.»

○○○


Miquel Casas

Alcalde de Caldes de Malavella

«És un èxit que ens facin el desdoblament de la carretera N-II, perquè actualment per anar a Girona tot plegat és un mal de cap, però per millorar el projecte cal una sortida pel nucli de Franciac, sense necessitat d'haver de retrocedir.»

○○○


Joaquim Rovira

Alcalde de Sils

«No té sentit que fem i desfem continuament. L'única manera de fer les coses ben fetes i a molt més bon preu és aixemplant la carretera en el seu traçat actual ja que el cost de qualsevol de les altres alternatives seria molt més elevat.»

○○○


Josep Sala

Alcalde de Vidreres

«És una conya que s'hagin fet unes rotundes i un accessos que ara no serviran per res si es decideix no tirar endavant el desdoblament de la carretera actual.»

○○○


Antoni Guinó

Alcalde de Maçanet de la Selva

«El problema més important que pot provocar el desdoblament és que les activitats a l'actual traçat, com el restaurant Cal Coix o les benzineres quedarien afectats i s'obririen noves expectatives sobre sòls quan ara no en tenen.»

○○○


Joan Carles Garcia

Alcalde de Tordera

«Estic a favor del desdoblament de l'N-II, però presentarem al·legacions si s'escull un projecte que ens trinxar el territori. Tordera és una de les poblacions més afectades perquè les tres opcions tenen una cursió ben diferent.»

○○○

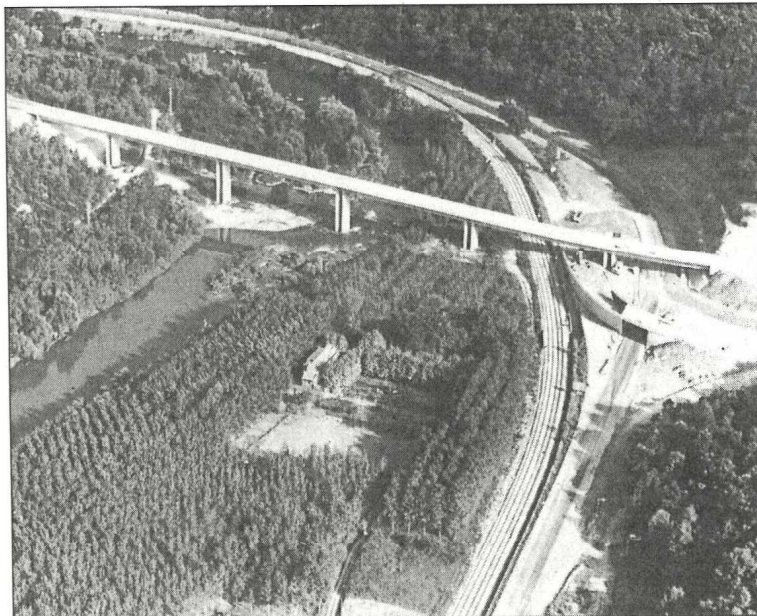
CRONOLOGIA

- 30 de desembre de 1982. L'alcalde de Girona, Joaquim Nadal, sol·licita al ministre d'Obres Públiques i Urbanisme (MOPU), Julian Campo, que es faci una variant per l'N-II al seu pas per Girona.
- 12 de març de 1987. El MOPU accepta de fer una inversió més cara de la prevista per tal de disminuir l'impacte sobre la vall de Sant Daniel.
- 22 d'octubre de 1990. L'empresa Ferroviària comença les obres de construcció de la variant a Fornells de la Selva amb una tala d'arbres.
- El 27 de març de 1993. L'aleshores ministre d'Obres Públiques, Josep Borrell, inaugura la variant de Girona.
- El 12 de febrer de 1997. Es fa públic un estudi del ministeri de Foment per desdoblament l'actual traçat de la carretera N-II des de Tordera fins a Girona que afectaria un tram de la variant.
- El 15 de febrer de 1997. Es fa públic que segons l'estudi de Foment en un futur potser caldria suprimir tres quilòmetres de la variant de Girona perquè corren el risc d'inundació.
- 25 de febrer de 1997. El Parlament de Catalunya aprova per unanimitat una proposició no de llei en la qual insta al Govern de la Generalitat a fer gestions davant el ministeri de Foment per tal que el futur traçat de l'N-II entre Malgrat i Fornells sigui una autovia i es faci el més aviat possible.
- Març de 1997. La majoria d'ajuntaments afectats pels traçats alternatius del desdoblament de l'N-II decideixen presentar al·legacions a ministeri de Foment.

El municipis afectats reclamen seny i un traçat més ampli

DOLORS GORDILS
■ El desdoblament de la carretera N-II és una de les infraestructures més reivindicades per les poblacions de la Selva, fins i tot les que se'n beneficien indirectament com els municipis de la Selva marítima. L'increment del trànsit pesat en aquesta carretera amb l'entrada en funcionament de la variant de Girona ha convertit el trajecte entre la capital de les comarques gironines i qualsevol població selvàtica en una mena de processó de Setmana Santa, on la velocitat màxima no sobrepassa els 60 quilòmetres per hora i on el risc de sinistralitat és molt elevat.

Aquests dos factors units a les tradicionals cues, que cada cap de setmana es formen a la cruïlla de can Bartolí a Tordera, han fet que en els darrers anys tots els alcaldes afectats hagin demanat en alguna ocasió el desdoblament de la N-II. Ara que el desdoblament sembla que comença a ser una realitat, la millor alternativa sembla ser ampliar la carretera actual. Així ho diu la lògica i així ho confirmen els Ajuntaments implicats, que no volen ni sentir a parlar de la resta de possibilitats pels seus efectes negatius d'impacte ecològic i econòmic. Ecològic perquè fer una nova infraestructura viària suposa esquarterar encara més el territori i econòmic perquè un nou traçat suposa multiplicar la inversió i convertir en obsolets enllaços viaris fets recentment, pensant en una futura ampliació de la nacional. Inversions que podrien anar a la bassa si es descarta am-



El tram de la variant que segons Foment podria inundar-se si es construïen les preses de l'Onyar. Foto: M. LLADÓ

pliar el traçat actual i que demostrarien un cop més la manca de previsió de l'administració.

De moment, però, si s'escullen les al·legacions presentades pels ajuntaments afectats l'obra es farà amb seny i s'ampliarà el traçat actual. L'Ajuntament de Girona

va decidir el seu posicionament en favor del desdoblament de l'N-II però sempre en el ben entès que es dona per acabat a la sortida de la variant a Fornells, és a dir en la intersecció de l'actual traçat de l'N-II amb la comarcal C-249 (segons l'acord del ple és la C-250)

i demanar la construcció d'un accés d'entrada en direcció a la ciutat de Girona.

A més també es va demanar que si per la intensitat del trànsit el desdoblament de l'N-II ha de passar pel terme municipal de Girona, que es mantingui l'actual

traçat com a vial en una sola direcció i es construïxi, més a l'est, un nou vial fins a la cruïlla dels Angels. En el darrer punt s'indica que en el supòsit de conversió de l'actual traçat en zona inundable, a causa de la futura construcció de preses de laminació de l'Onyar, l'Ajuntament no acceptarà el desdoblament de l'N-II cap a l'oest.

A banda de les al·legacions que han adoptat els ajuntaments dels regidors d'ERC als municipis afectats per un possible desdoblament de la N-II des de Tordera fins a Fornells i la construcció de la variant oest de Girona consideren que no tenen prou elements per valorar les propostes presentades pel govern, motiu pel qual no faran cap pronunciament ni a favor ni en contra fins que no es defineixin millor els projectes. En una reunió celebrada recentment, els regidors republicans de Vidreres, Caldes de Malavella, Sant Gregori, Salt Girona i Fornells, i els presidents de les seccions locals d'ERC en aquests municipis van posar de manifest la seva preocupació davant els projectes de la nova xarxa d'accessos a Girona.

Els representants locals d'ERC van coincidir a destacar que aquests moments no disposen de suficient informació, per la qual cosa van decidir instar els parlamentaris gironins de la formació, Joan Puigercós i Francesc Ferrer, a presentar diverses preguntes al Parlament. En concret, els diputats republicans pregunten si s'ha realitzat un informe d'impacte socioeconòmic.