

opinió | PERE FREIXAS. Plataforma a Favor del Traçat Nord de la Variant de la Bisbal

Convé el traçat nord a la variant de la Bisbal

Un punt gens menyspreable a l'hora de triar-ho és el perjudici greu del traçat sud sobre la zona de les terres de Vacamorta i Terranegra. Una vila amb vocació terrissera no es pot permetre perdre l'extracció de terres

Ahores d'ara és possible que hi hagi moltes més persones que s'hauran fet una idea més exacta de la qüestió de l'anomenada variant de la Bisbal. Sobretot en el sentit que el projecte no és res més que un tram de l'autovia de l'anella de les Gavarres i que, alhora, haurà de servir per circumval·lar la Bisbal en desplaçaments de mitjana i llarga distància. De fet, tot sigui dit, la minivariant existent ja compleix satisfactòriament el seu paper d'aconseguir fluïdesa en el trànsit que travessa la vila, i també facilita els desplaçaments de distàncies curtes. Des que es va obrir aquest nou vial, els problemes de mobilitat han disminuït significativament, fins i tot durant les obres d'arranjament de l'actual carretera, quan la minivariant havia de ser utilitzada forçosament per gairebé tothom. Arribats a aquest punt, el dilema que el govern planteja ara a la Bisbal és per on haurà de passar l'autovia en aquest tram de la dita anella de les Gavarres; si haurà de ser pel nord o pel sud de la vila. L'opció nord frega la depuradora i passa per sota Castell d'Empordà, i l'opció sud voreja el Convent i passa a tocar del cementiri. Construir una autovia de 4 carrils i voral de accés, amb tots els elements complementaris, com ara ponts, enllaços, etc., en un territori carregat d'història com és l'Empordà comporta riscos evidents. Mirat estrictament des de l'òptica de la Bisbal, aquestes dues opcions tenen punts forts i punts febles que cal analitzar amb rigor perquè des que es va començar a parlar de la variant fins avui, s'han produït molts canvis,



Les terreres de Vacamorta. / EL PUNT

entre d'altres la construcció de la minivariant i una transformació notable del territori, especialment cap al sud. Per a la reflexió pertinent, ens permetem indicar alguns punts que expliquen per què li convé el traçat nord a la Bisbal. Primer de tot, per l'impacte i el servei a les persones. Si s'examinen comparativament els dos traçats, es pot constatar que el nord és més respectuós amb la qualitat de vida de les persones. Afecta menys persones que no pas el traçat sud i consumeix menys terme municipal; pel nord passa per una zona deshabitada, al costat de la depuradora, en un terreny poc o gens apte per a ús residencial. Un segon punt, creiem que poc meditat, sobretot per les associacions de comerciants de la Bisbal, és el fet que les entrades a la vila a través del traçat

nord són molt més favorables per al comerç. Vegem-ho. Les dues entrades a l'oest i l'est de la vila aboquen directament a l'actual carretera, cosa que permet sense entrebancs un flux continu del trànsit a tot el llarg de l'eix comercial de la Bisbal que, passant per les Voltes, inclou des de l'Aigueta fins a la Bordeta. Opcionalment, un possible enllaç central situat a la rotonda de l'escorxador podria completar els accessos a la vila. En canvi, pel costat sud el trànsit es complica; per arribar al centre de la vila caldria superar almenys una rotonda per travessar la minivariant, i un o més semàfors. Això, a més de desincentivar els possibles visitants, provocaria entrebancs i molèsties als veïns.

Un punt gens menyspreable a l'hora de triar entre una o altra opció és el perjudici greu del traçat sud sobre la zona de les terres de Vacamorta i Terranegra. Una vila amb vocació terrissera no es pot permetre de perdre, ni tampoc de fer menys competitiva, l'extracció de terres amb barreres infranquejables, com és una autovia prop dels paratges on s'extreuen les argiles. Les explotacions actuals i futures es veuen amenaçades pel traçat sud i la seva àrea d'influència. Donat que els corredors possibles per a una obra de l'entitat de l'autovia que es proposa són molt limitats, veiem que, amb l'alternativa sud, les possibilitats d'obviar l'àrea de les terreres són pràcticament inexistents. És per això que també li convé el traçat nord, a la Bisbal.

Un altre punt no menys important és, sens dubte, l'impacte ambiental, que, amb el traçat nord, es veuria disminuït

sensiblement amb la construcció d'un túnel sota Castell d'Empordà. En canvi, pel cantó sud l'autovia ha de passar aixecada vorejant el convent i limitant els possibles usos futurs d'aquesta impressionant construcció. A ningú se li escapa que la incidència negativa en el turisme de segona residència, més nombrós al sud que no pas al nord afectarà, amb l'autovia al costat, una font d'ingressos gens menyspreable per a molts petits botiguers i industrials.

Un argument que s'ha utilitzat sovint a favor del traçat sud i en contra del nord és l'acció sobre la zona inundable del Daró. Cal remarcar que per al traçat nord s'han projectat obres de drenatge transversal per prevenir les avingudes de desbordament del Daró. És obvi que tant amb una com l'altra variant s'han de resoldre problemes hidrològics i que el canal de desguàs del Daró no té per què anar lligat necessàriament al projecte de l'autovia.

Finalment, ni que sigui per un mínim de solidaritat i de visió metropolitana de la qüestió, no es pot ignorar l'impacte de l'autovia en els pobles de la rodalia de la Bisbal. També en això una observació comparativa dels dos traçats il·lustra clarament les diferències. Quantitativament l'impacte sobre les persones dels pobles veïns de Corçà, Cruïlles, Fonteta i Vulpellac, amb els seus nuclis i cases disseminades, és molt més gran al sud que no pas al nord. En temps de pensament global, posar barreres entre Cruïlles, Fonteta, Vulpellac i la Bisbal no sembla pas gaire coherent, sobretot per part de la Bisbal, que hauria d'actuar de cap i casal.