

LA POLEMICA VARIANT DE LA BISBAL

El debat sobre la variant de la Bisbal

opinió | PERE FREIXAS CAMPS. Plataforma Ciutadana a Favor del Traçat Nord

Tram de l'anella de les Gavarres

Aquests darrers dies hem vist noves aportacions a la qüestió de l'anomenada «variant de la Bisbal», algunes de les quals han anat més lluny, fins a situar la variant en un context imaginari. Caldria evitar de perdre'ns en plantejaments d'aquesta mena perquè, hi insistim, són les persones que viuen al territori les primeres a tenir en compte per valorar l'impacte d'un o altre traçat. La Plataforma Ciutadana a Favor del Traçat Nord de la Variant de la Bisbal sosté que l'argument que pesa més és aquest i no un altre. Després, els que fan referència al medi, a la mobilitat, al patrimoni històric, a la complexitat constructiva, etc.

Reiterem que, ara per ara, l'opció nord és millor que no pas la sud, perquè el traçat sud afecta més persones que viuen als nuclis de Corçà, la Bisbal i Fonteta, a més de cases disseminades. Això és una veritat incontestable. No s'entendria castigar ara aquests nuclis urbans amb una autovia a tocar de les cases quan, precisament, la planificació urbanística els ha configurat com a zones residencials. I diguem-ho clar, l'any 1982 ningú podia imaginar que un vial entre la Bisbal i les Gavarres es pogués convertir en una autovia. El matís és transcendent.

No insistirem en els aspectes ambientals perquè tots els estudis fets fins ara assenyalen l'alternativa nord com la menys impactant, i tampoc insistirem en la preservació del patrimoni històric i cultural. Només cal donar-hi una ullada per veure quin traçat és menys agressiu.

Darrerament ha emergit com un punt feble del traçat nord la possible inundabilitat del pla del Daró. Des del moment en què es planteja aquesta opció com a alternativa és que és viable. O no? De fet, els estudis coneguts fins ara (doc. octubre del 2006) és previst facilitar els passos del Rissac i de la riera Rodonell, i són previstes obres de drenatge transversal que permeten l'escolament de les possibles avingudes del Daró que s'estenen per la zona de l'Aigueta.

Els criteris viaris a l'hora de decidir un projecte són un factor clau i és precisament en aquest terreny que el traçat nord és més idoni. És més curt i enllaça amb les carreteres més transitades, alhora que es connecta bé amb els equipaments que es troben a banda i banda de l'actual carretera. Cal destacar que la rotonda de connexió de la carretera Corçà-Figueres (C252) amb la que ara ens ocupa (C-66) ja està construïda al nord de Corçà, en

previsió de la futura variant de la Bisbal pel nord (doc. oct. 2006).

La qüestió de la mobilitat, plantejada per la Plataforma pel Nord des de l'inici, ha pres una volada grandiosa, amb la proposta delirant d'un túnel de 5 km (*sic*). Aquesta proposta feta pública amb la intenció de justificar l'opció sud mitjançant la construcció d'un túnel entre la Bisbal i Cassà no té rigor ni pot formar part de cap discussió seriosa. Per fer-se'n una idea només cal pensar que l'únic túnel a Catalunya de 5 km és el del Cadí. En el nostre cas, a més del túnel s'haurien de fer els accessos de la Bisbal i Riudellots, travessant pel mig de Cassà de la Selva, o voltar aquesta vila amb autovies. És fàcil entendre que la



Trànsit per l'interior de la Bisbal. / JOAN SABATER

mateixa anella de les Gavarres fa inútil aquesta proposta; el trànsit de l'eix i l'aeroport cap a Sant Feliu de Guíxols i Platja d'Aro aniria per la pota sud de l'anella, mentre que els qui anessin en direcció a Torroella de Montgrí, l'Escala i Pals ho farien per la pota nord. En aquest sentit, la variant nord de la Bisbal està més justificada. L'eficiència en la mobilitat és una dimensió important a tenir en compte. I és en el terreny de la mobilitat que el traçat nord és més idoni. Això és una altra veritat innegable. Tant pel trànsit que ve d'Europa com pel trànsit local, el traçat nord estalvia la circumval·lació de la Bisbal. L'estalvi de temps, carburant i contaminació és enorme si es multiplica pel nombre d'usuaris i dies de l'any.

Pensem, amb rigor i seriositat, que cal donar a la variant la dimensió que li correspon en relació amb el territori que afecta i que ha de servir i, lògicament també, cal que sigui entesa com una argolla d'un territori més ampli de l'entorn de les Gavarres.

opinió | ANTONI ROCAFULL I CALMET. Exregidor de la Bisbal i membre de l'assemblea d'EUia

L'«efecte Nimby»

En l'àmbit de la recollida selectiva i el reciclatge, el fet de no voler tenir els efectes més desagradables dels residus a prop de casa es coneix com l'*efecte Nimby*. És el que deia fa pocs dies, amb bon criteri, l'expresident Pasqual Maragall —que «passi (en aquest cas la variant) però no pel meu jardí»—. No vull entrar, ara, a recordar, un cop més, la història del que jo anomeno «l'Auca de la Variant de la Bisbal»; però sí que vull argumentar el bo i el dolent de cada opció i prendre, com no podria ser d'altra manera, partit. Per això estem, no?

Si partim del pressupòsit que la variant és necessària, i que no ha d'hipotecar la futura construcció d'un tren lleuger com a autèntica «anella de les Gavarres», pensem que:

a) L'opció sud: des d'un punt de vista ambiental, s'aproparia més a la zona PEIN (amb el perill de fer un efecte barrera); i

afectaria menys les persones i els habitatges existents. No obstant això, la nostra posició no ha canviat amb el pas del temps. Al contrari, davant d'un sector sud encara més urbanitzat que alguns anys enrere, ens inclinem per defensar l'opció sud com la millor. Per què? Doncs perquè apostem per fer dels riscos i perills d'aquesta opció, oportunitats i avantatges per al territori i per a la seva gent.

— Pel que fa a la traça, caldria aprofitar al màxim l'actual de la C-66, fins a l'entrada de la Bisbal; seguint el curs de l'actual disbarat urbà —absolutament aliè a la ciutat— que és el vial sud de circumval·lació de la Bisbal, fins a l'altura del carrer del Pedró; i, a partir d'un nou giratori, continuar per la traça prevista inicialment en l'opció sud fins a la Font de l'Arbre i el pla del Convent, per anar a connectar amb l'actual carretera C-66 a la zona industrial de Vulpellac; oblidant, en aquest punt, el traçat previst, més a garbí, entre la zona boscosa del pla d'en Vinyes i Fonteta (no cal dir que el tractament d'aquest darrer tram hauria d'ésser molt sensible amb l'entorn)

— Relligaria un teixit ja molt urbà i permetria fer les reserves d'espai paral·lel per a un carril bici i per a la traça del futur tren lleuger que, de manera òbvia, hauria de passar per Vulpellac i la Bisbal.

— Connectaria molt millor amb les interseccions de les poblacions esmentades i els seus actuals accessos i facilitaria el desenvolupament dels sectors comercials, industrials i de serveis.

— Donaria lloc a l'oportunitat de desenvolupar realment un pla especial de recuperació de les terreres i de tot el paratge de Vacamorta, controlaria les extraccions i convertiria l'espai en una autèntica zona de lleure i escola de natura.

— Caldria, és clar, assegurar els passos de fauna i els corredors biològics, respectant l'espai protegit pel PEIN i preveient els impactes sonors i visuals (especialment amb els veïns del Puig Ventós) amb elements limitadors de velocitat i un sistema apropiat de talussos; enjardinaments i pantalles vegetals.

Indecisions de la variant

Voldria, també, recordar el darrer paràgraf de l'article del bon amic, arquitecte i urbanista, Antoni Aguilar (i en el seu moment, arquitecte municipal de la Bisbal), publicat a El Punt el dia 10 d'agost del 2004, referent a la necessitat de la variant i a la funció del vial de circumval·lació: «... de les indecisions de la variant, que ara caldrà igualment portar a terme en altres espais oberts, esperem que amb criteris de més sensibilitat i observació de les estructures formals del territori on incideixi; formes, en definitiva, sòlidament escrites per mitjà dels processos ancestrals de producció agrària.»

Per tant, des d'un punt de vista d'estructuració territorial, de vertebració urbana i de desenvolupament social i econòmic, per mi està molt clar que l'opció sud és la millor per a la Bisbal i tota la seva subcomarca. Posem-nos d'acord, després de 25 anys, ara ja toca!

afectaria (depenent del traçat que es triés) les terreres de Vacamorta; i, des del punt de vista econòmic i demogràfic, seria més llarga (10,5 quilòmetres envers 8,6 quilòmetres de la nord); potser més cara, només per tenir més recorregut, no per la traça (el pas de l'opció nord per Castell d'Empordà pot ésser complicat i car); i passaria entre tres municipis (Cruïlles-la Bisbal-Fonteta/Vulpellac) amb els impactes consegüents en els punts d'intersecció amb les trames interurbanes i envers els habitatges situats més a prop.

b) L'opció nord: des d'un punt de vista ambiental, estrenaria del tot un nou territori majoritàriament agrícola, amb la consegüent alteració del parcel·lari agrari en una plana, com la de Corçà-Casavells-Castell d'Empordà-Vulpellac, molt fèrtil; i s'acostaria (amb un risc cert, però potser controlable) a les antigues pedreres dels Clots de Sant Julià; i, des d'un punt de vista urbanístic i econòmic, passaria en total desconexió respecte del territori, els assentaments i les poblacions relacionades, i donaria lloc a noves activitats i a nous creixements no desitjats.

Per tant, d'una primera lectura —per llargada i per preu— potser es podria deduir que l'opció nord és la millor; perquè, a més,