

Plànol del MOPU amb les diverses possibilitats de variant de l'Estudi de 1983. El traç més gruixut ressegueix l'anomenada variant Est.

La plaça Marquès de Camps continua presidint, com des de fa més de 130 anys, tot el trànsit dels vehicles que travessen Girona, malgrat els continus projectes de variants, tantes vegades presentats per l'Administració com rebutjats pels diversos sectors afectats. Encara que tothom sembla estar d'acord que és necessari el desviament de la N-II al seu pas pel nucli urbà de Girona, des que l'any 1961 l'Ajuntament va demanar el primer estudi per desviar la N-II els obstacles derivats de l'oposició ciutadana han estat insuperables i han tombat totes les propostes. Mai, però, no s'havia arribat tan lluny com ara, perquè des del 27 de maig de 1986 el MOPU té decidida la solució de la variant: la solució Est, que creua la Vall de Sant Daniel. L'oposició a aquesta solució és tan forta o més com en les altres ocasions i ha fet córrer rius de tinta, amb declaracions fins i tot contradictòries al llarg dels anys. La diferència entre l'oposició actual i les d'abans és que ara la decisió ja és presa i tot i que encara no han començat les obres, ja s'ha contractat el servei d'empreses i s'estan acabant els estudis. Aquesta és la història d'una variant que sembla interminable; la presentem com a pròleg aclaridor de l'estudi que s'inclou a la secció d'Economia d'aquest número.

La variant de la N-II o la història interminable

CARLES GUERRERO, PAU LANA O, CARME VINYOLES

Entre quatre rius, el Ter, l'Onyar, el Galligants i el Güell, la ciutat de Girona continua essent un indret clau del nord-est de la Península Ibèrica, un pas obligat pels viatgers en trànsit de nord a sud.

A l'època romana, la Via Màxima que travessava la ciutat passava pels carrers de la Força, Ciutadans i d'Albareda. A l'Edat Mitjana la Força va perdre protagonisme enfront dels carrers de la Barca, Calderers i Ballesteries, més utilitzats per creuar el nucli urbà.

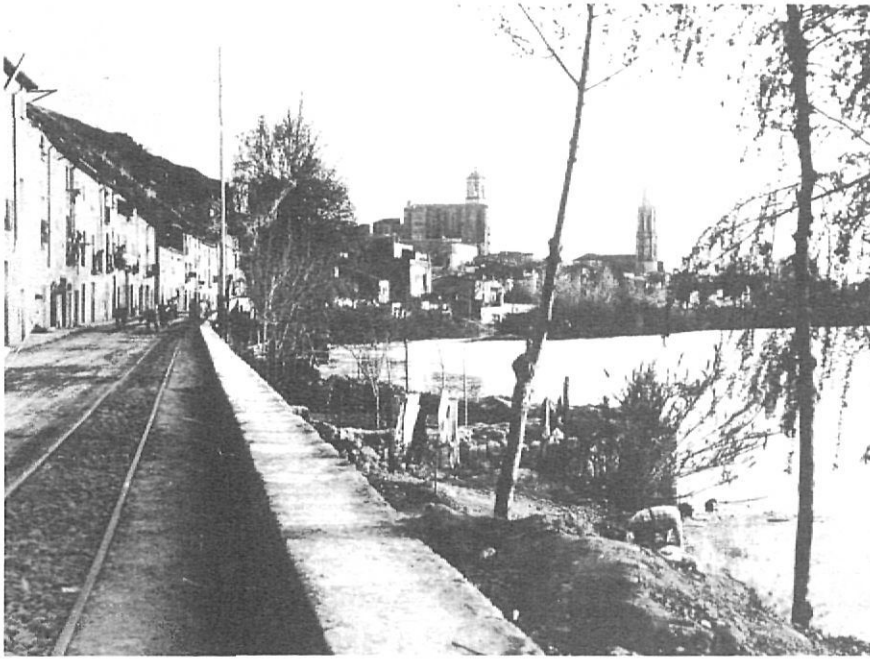
Durant segles s'entrava a Girona pel Portal de França (al barri de Sant Pere) i se'n sortia —o viceversa— pel Portal de l'Àngel (Plaça de

Catalunya, a l'altura de la *font dels peixos*), fins que al 1856, amb l'acabament del Pont de Pedra, la urbanització del carrer Nou i la creació de la Plaça del Marquès de Camps, es va produir el primer canvi revolucionari i la plaça Marquès de Camps es va erigir com el punt de bifurcació de les noves carreteres cap a Santa Eugènia, Salt i Anglès i cap a Barcelona.

És en aquells anys 50 del segle passat quan es va realitzar el traçat de la carretera de Barcelona des de la plaça Marquès de Camps fins a l'Avellaneda, exactament pel mateix lloc per on passa actualment. Per dintre Girona, l'itinerari ha continuat invariable en aquests anys:

carrer Nou, Plaça del Vi, Ciutadans, Ballesteries, Calderers, Barca i Plaça de Sant Pere.

La segona alteració important del curs de la N-II per Girona es va dur a terme l'any 1963, quan el Ple municipal va acordar demanar al Ministeri d'Obres Públiques que es declarés com a tram de travessia de Girona per la Carretera N-II de Madrid a França per la Jonquera el traçat comprès entre el pas sota del Ferrocarril, l'avinguda Ramon Folch i Gran Via de Jaume I fins a la plaça del Marquès de Camps, en substitució del traçat del passeig de la Devesa i ronda Ferran Puig que proposava el Ministeri. Aquell mateix any es va destruir la rambla de



Pedret (a l'esquerra) va ser durant segles el lloc de pas obligat de la ruta de França. La plaça del Marquès de Camps i la carretera de Barcelona (a sota, d'esquerra a dreta) ho són encara des de 1856.



Ramon Folch per desviar la N-II per la Gran Via, complaent així les peticions dels botiguers, els quals van protagonitzar tota una campanya a favor de la seva alternativa.

Als anys setanta, però, amb l'obertura del tram Massanet de la Selva-Girona Nord de l'Autopista A-17 (el 17 de juny de 1971), el MOPU va tornar a plantejar la proposta de desviar la N-II per la Devesa i Ronda Ferran Puig, la qual es va executar finalment davant les facilitats aportades per la realització de les obres de cobertura de l'antic lliit del Güell i del pas elevat del tren.

Aquell traçat, que encara perdura (Avellaneda, carretera de Barcelona, ronda Ferran Puig i Devesa), és el que han de recórrer cada dia els conductors que volen travessar Girona. L'única alternativa passa, si no, pel peatge de l'autopista.

La variant dels anys 60

Fins aquí els diferents desviaments que ha patit la N-II al seu pas pel nucli urbà de Girona. Però des de l'any 1961 han estat innumbrables les propostes redactades per

diferents administracions i sectors ciutadans, per intentar trobar una variant que descongestionés un trànsit cada dia més col·lapsat.

El 9 de juny de 1961, essent alcalde de la ciutat Pere Ordis i Llach, el Ple municipal franquista va acordar per unanimitat sol·licitar al Ministerio de Obras Públicas un "estudio del trazado definitivo de la carretera general de Madrid a Francia por la Junquera a su paso por el territorio municipal de Gerona y su zona de influencia. Se fundamenta la petición en la necesidad de conocer dicho trazado como actuación



Als afores de Girona, avui edificats, la doble filera de plàtans definia el traçat de la carretera.

previa para la revisión del Plan General de Ordenación Urbana”.

Aquell primer acord demanant una variant de la N-II per Girona va coincidir amb l'inici d'un estudi sobre l'anomenada *Red Arterial de Gerona*, per part de la *Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales* del MOPU, el qual no va ser enllestit fins el 30 de novembre de 1974, en què l'alcalde de la ciutat era Josep Bonet i Cufí.

L'estudi, titulat “*Red Arterial de Gerona. Prognosis de Tráfico y Planteamiento de la Red. E7-GE-009*”, preveia tota una xarxa viària d'autopistes, autopistes urbanes, autovies i artèries urbanes i rurals, composta esquemàticament de dos eixos: un nord-sud, format per l'autopista A-17 i la N-II, amb una variant prevista pel tram urbà de Girona ciutat, i un altre est-oest, seguint els traçats dels antics ferrocarrils de via estreta, de Girona a Olot i a Sant Feliu de Guíxols (els populars *carrillets*).

Es contemplava a més, en l'esmentat estudi, la realització de tres rondes parcials (d'accés a les Pedreres, Fornells i Salt), tres artèries d'enllaç (amb l'aeroport, Sarrià de Ter i Vilablareix) i quatre “desdoblaments” de carreteres ja existents. El pressupost global per a l'execució del pla, prevista en quatre etapes (1974-77, 1978-81, 1982-85 i 1986-89), pujava a 2.652.720.589 pessetes.

La Cambra de Comerç i Indústria de Girona, presidida aleshores per Francesc Ferrer i Gironès, va acordar el 27 de juny de 1975 adreçar al ministre d'Obres Públiques el prec que “con la urgencia que el caso requiere, haga frente a los graves problemas que para el deseable desarrollo de la ciudad de Gerona, su accesibilidad, la fluidez del tráfico interior, la necesidad de nuevos establecimientos y la seguridad de automovilistas y peatones, representa el trazado actual de la carretera N-II de Madrid a Francia por La Junquera, el atravesar de parte a parte el núcleo urbano, adoptando las disposiciones precisas para activar en lo posible el inicio de la construcción de la variante de la misma, con las características previstas en el Proyecto E7-GE-009.

Primeres crítiques i al·legacions

En el mateix acord, la Cambra va voler deixar clarament exposat “el criterio de esta Corporación de considerar la absoluta necesidad y perentoria urgencia del citado desvío de la carretera N-II a su paso por la ciudad de Gerona, mediante la construcción de una variante o cinturón de ronda exterior, significando que dicho criterio no es sino una ratificación del unánime y constante sentir de la Cámara, repetida-

mente manifestado desde hace varios años, por lo que debe reputarse inadmisibile en lo sucesivo toda invocación, como excusa para no acometer obra tan importante e indispensable, de una supuesta resistencia por parte del sector comercial gerundense que, de haberse producido, jamás se expresó por el cauce corporativo de la Cámara”.

El 13 de desembre de 1975, en una nota de premsa, la Cambra de Comerç comunicava que havia formulat algunes al·legacions a l'estudi de la *Red Arterial de Gerona*, atès que considerava “incongruente que se conceda un plazo de poco más de un mes a la Comunidad para informarse e informar sobre un estudio cuya elaboración y aprobación técnica han requerido casi siete años desde que la Dirección General de Carreteras ordenó su redacción”.

La Cambra, tot i que considerava “absolutament necessari el desviament de la N-II”, criticava l'estudi acusant-lo d'exercir una negativa incidència a la realitat existent: “En primer lugar el estudio desconoce y atenta contra la seguridad jurídica que garantiza el Plan General, creando una conflictividad y un enfrentamiento de competencias, afectando a buen número de edificaciones y comercios (...) El objetivo primordial del Plan se logra en un marasmo de vías circu-



A partir de 1963, la carretera passa per l'avinguda de Ramon Folch. La doble imatge d'abans i del després resulta prou expressiva de l'abast del disbarat.

latorias al haberse tejido una espesa trama viaria que cruza en todas direcciones la zona urbana y su entorno (...) plantea una complicadísima solución integral casi mastodóntica (...) y en definitiva el planteamiento genera tantos nuevos problemas como soluciones ofrece".

Davant d'aquestes i d'altres alegacions de diversos sectors ciutadans, davant del rebuig de la mateixa corporació municipal —presidida aleshores per Ignasi de Ribot i de Batlle— i davant l'adveniment de la transició al nou règim democràtic la tramitació de l'*Estudio de Planeamiento de la Red Arterial de Gerona* va ser suspesa per la Direcció General de Carreteres, amb data 17 de març de 1978. El text va quedar arraconat en algun calaix del Ministeri.

La variant de la Transició

Al maig de 1978 la Direcció General de Carreteres va encarregar a la V Prefectura Regional la realització d'un plantejament de la xarxa

arterial de Girona, coincidint —igual com va passar l'any 1961— amb una proposta de l'Ajuntament de Girona per desviar la N-II amb un recorregut paral·lel a l'autopista.

Josep Planas, del Col·lectiu Ecologista de Girona, proposava un any més tard el desviament de la N-II per l'autopista A-17 en un article publicat a *Los Sitios* el 8 d'abril de 1979, poc després de la victòria de la UCD a les eleccions generals de l'Estat i del PSC-PSOE a les municipals de Girona.

El 12 de setembre de 1979, representants del nou Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme (MOPU) es van reunir amb el primer alcalde constitucional de Girona, Joaquim Nadal i Farreras, per abordar novament el tema de la desviació de la N-II. Sobre la taula va tornar a aparèixer el vell informe de la *Red Arterial de Gerona*, un estudi que calia revisar.

El MOPU va enllestir la revisió de l'estudi el novembre de 1980, sense aportar importants novetats al respecte. Entretant, el panorama de la Transició s'havia complemen-

tat amb la victòria de CiU a les primeres eleccions al Parlament de Catalunya, el març de 1980.

L'alcalde de Girona, Joaquim Nadal, va convocar una reunió amb tots els representants polítics gironins al Congrés dels Diputats, Senat i Parlament de Catalunya, al gener de 1981. Els polítics van redactar una història del projecte repositat per l'Ajuntament, que contemplava una variant paral·lela a l'A-17, i la va trametre a la Conselleria d'Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya amb el prec que aquesta enllestís d'una vegada el planejament de la Xarxa arterial de Girona, encarregat per la Direcció General de Carreteres el maig de 1978.

La Conselleria va respondre que en cinc mesos tindria enllestit el planejament i el mateix conseller Josep M^a Cullell va comprometre's en el Parlament català a pressionar el MOPU per aconseguir que el desviament es fes immediatament.

La primavera de 1981 el MOPU va fer saber que la N-II no es desviaria al seu pas per Girona, al menys d'una manera immediata,

per manca de diners, ja que aquesta possibilitat no havia estat contemplada en els pressupostos del trienni en curs.

Amb l'entrada en vigor de les Normes Subsidiàries de Planejament per a Girona, el 3 de juliol de 1981, es va desencallar novament el tema, en donar-se finalment unes condicions legals mínimes, com eren l'existència d'un estudi de la xarxa radial i d'una planificació urbanística aprovada.

El 22 de setembre de 1981, la Cambra de Comerç i Indústria de Girona va remetre a la Direcció General de Carreteres del MOPU un informe en el qual es reflectia la situació "crítica" en què es trobava la travessia de la N-II al seu pas per la ciutat i en el qual demanava la redacció "amb càrrec immediat" d'un projecte de variant.

Al principi de 1982 el MOPU va iniciar novament la redacció d'un projecte de desviament de la N-II al seu pas per Girona.

El darrer estudi: del Perelló a Sant Daniel

El MOPU va enllestir l'11 de gener de 1983 l'*Estudio informativo Variante de Gerona E1-7-GE-392*, que seria exposat al públic aquella mateixa primavera.

L'estudi, dirigit per l'enginyer Bernardino Pardo del Río, assegura que al 1980 mentre que per l'autopista transitaven 12.678 vehicles/dia a l'altura de Girona, la N-II suportava un trànsit de 35.594 vehicles/dia a la part nord i de 30.300 a la sud; i arriba a la conclusió següent: "*La travesía de la N-II en la zona es dificultosa y llena de problemas, lo que obliga a la Variante, como carretera tipo autovía de dos calzadas con dos carriles cada una, en virtud de la intensidad de tráfico aforada, especificada anteriormente*".

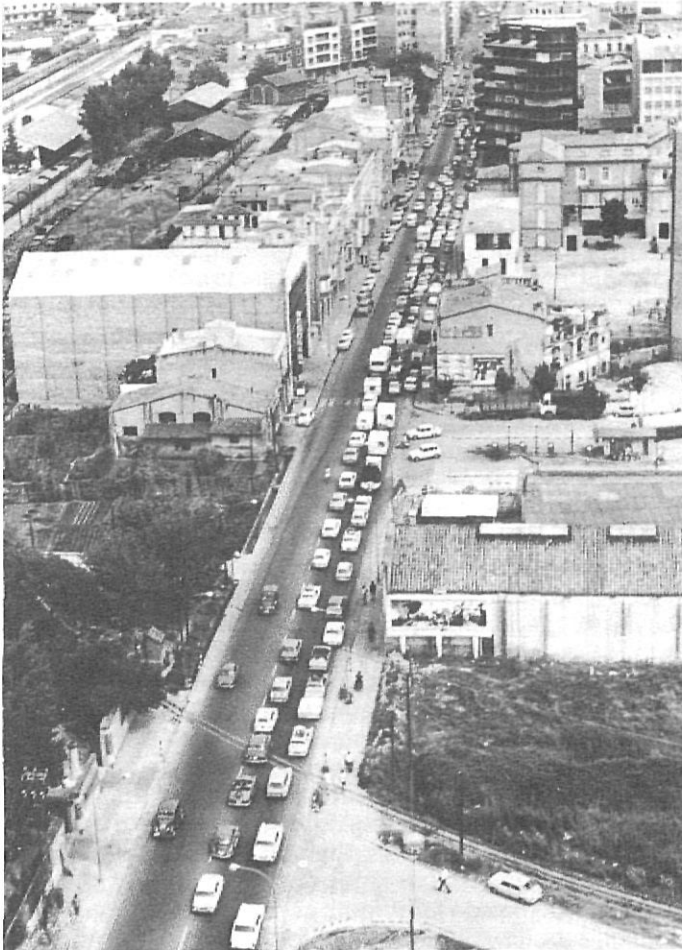
Des d'un primer moment l'estudi, tot i que ofereix sis possibilitats diferents, es decanta cap a l'a-

nomenada Variant Est, que és la que travessa la Vall de Sant Daniel.

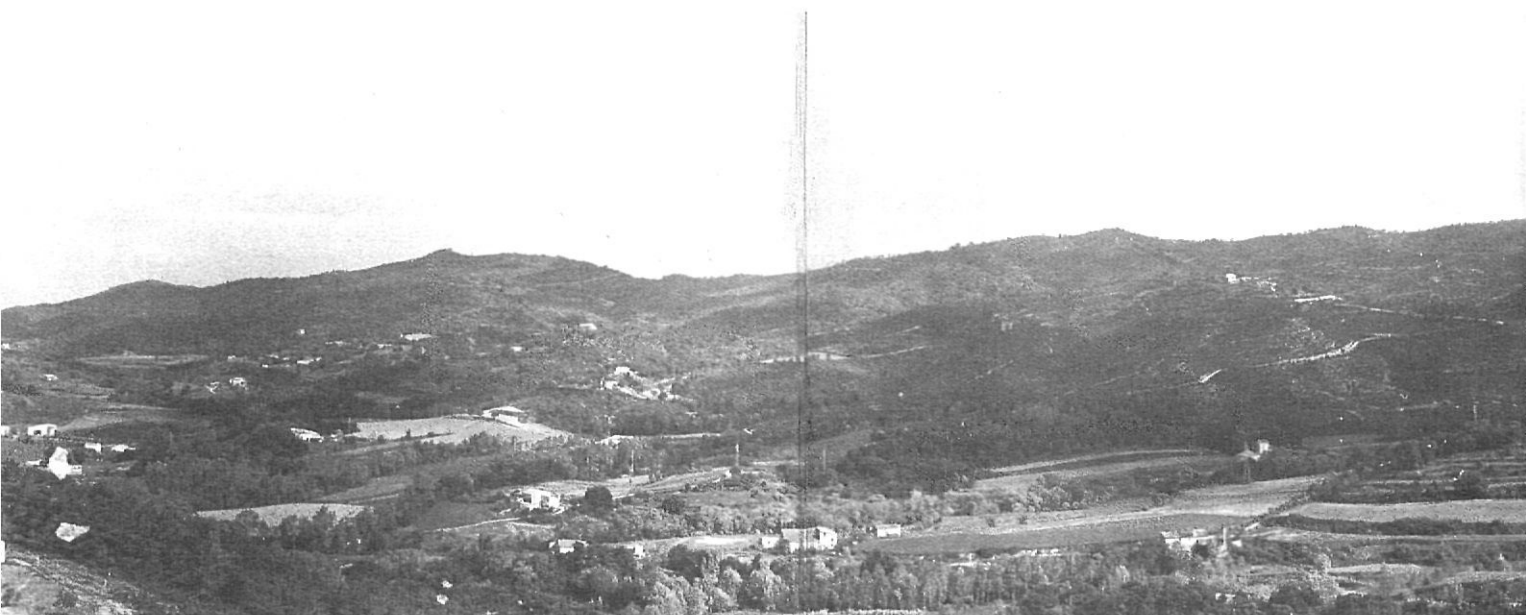
A l'apartat *Incidencia sobre el entorno*, el treball diu: "*Con relación al primer Grupo (Variantes A, B, C, D i E), la Variante se ubica por la comarca del Gironès que, por su configuración geográfica y su clima, tiene una vegetación que hace de transición entre las estribaciones del Pirineo y la comarca de La Selva, discurriendo por una zona semi-rural, industrial y urbana, a la que puede afectar con sus perturbaciones, tanto durante la construcción, como después, al entorno social*".

Pel que fa a l'anomenada Variant Este, a la qual l'informe dedica tot el Grup II, la redacció diu: "*Se puede decir que está situada por un terreno ligeramente accidentado, de forma desigual, en el límite de la zona agrícola y forestal, zona de monte bajo que no afecta a las masas arbóreas que se divisan desde su trazado. Debe tenerse en cuenta que el trazado se efectúa alejándose de los núcleos urbanos por lo que las posibles perturbaciones producidas por el ruido del tráfico son imperceptibles en las zonas habitadas*".

L'estudi afegeix que "*La incidencia de la Variante en el paisaje no tiene aspectos negativos ya que debido a la flexibilidad de sus características geométricas se integra perfectamente no creando grandes zonas descarnadas sino que, con la elección de plantaciones en los taludes, se funde con el aspecto de las zonas adyacentes. La ordenación de las plantaciones, en las zonas junto a la Variante, favorece la reproducción de las especies comunes de pájaros y pequeños animales, que encuentran lugares apropiados a sus necesidades. Las migraciones no se ven afectadas por la carretera al ser una obra lineal que a su vez está dotada de vegetación en todos sus taludes entremezclándose con el paisaje vecino. (...) Indudablemente que además de los factores estéticos y humanos ya esbozados están los aspectos positivos como portadora de pro-*



Una estampa quotidiana: la congestió circulatoria del tram urbà de la N-II.



La vall de Sant Daniel. Pel bell mig d'aquest panorama ha de passar la variant acordada.

greso y elevación del nivel económico".

Les solucions A, B, C, D i E, i Est

En síntesi, les solucions A, B, C, D i E proposades pel MOPU són les següents: l'A passaria prop del Perelló, Santa Eugènia de Ter i Domeny; la B és una perllongació de la A, que voreja el nucli urbà de Sarrià de Ter; la C passa també per les rodalies del Perelló, anant després paral·lela a l'A-17 fins a Salt i després paral·lela al Ter; la D és una perllongació de la C, que voreja també el nucli urbà de Sarrià de Ter; i la E segueix el mateix trajecte que la C i la D fins arribar al nord de Salt, on, en lloc de discórrer paral·lela al Ter continua paral·lela a l'autopista.

La Solució Est discorre paral·lela al llit de l'Onyar, a prop de la C-250 de Girona a Sant Feliu de Guíxols, recolça sobre el massís de Montjuïc, deixant a l'esquerra Vilatorrada, les Pedreres i Sant Daniel, baixa pel Congost i, després de passar sobre la carretera de Girona a Palamós i per la via del ferrocarril, connecta amb la N-II al km. 731.

Després de definir les solucions, analitzar els diferents traçats, les expropiacions i serveis afectats, el trànsit i l'avaluació econòmica de les diverses opcions, l'estudi selecciona la Solució Est com la més recomanable.

Reaccions a l'estudi del MOPU

Coïncidint amb l'exposició al públic de l'estudi del MOPU (que va ser oberta el dia 22 de maig de 1983), diversos partits polítics i el Col·lectiu Ecologista de Girona es van pronunciar pel rescat de la concessió de l'autopista al seu pas per Girona. A Sarrià de Ter, el nou consistori, presidit per Jordi Cañigueral, va crear una comissió per estudiar "els possibles perjudicis que pot comportar pel municipi la variant de la N-II".

La Cambra de Comerç i Indústria de Girona en la seva sessió plenària del mes de juny de 1983 va pronunciar-se sobre el tema, acceptant, "no sense algunes reserves de concepte i de detalls", la fórmula plantejada per l'Ajuntament de Girona i proposant alhora una solució alternativa per al cas de no obtenció de la gratuïtat del tram d'autopista entre Girona-Sud i Girona-Nord.

La solució alternativa presentada per la Cambra proposava la desviació tangencial al nucli urbà de la N-II que el MOPU assenyalava com a solució E, però amb una sèrie de modificacions "que permetrien superar les dificultats d'enllaç d'aquesta variant amb vies d'accés tan importants com la N-141 (de Lleida a Girona, per Anglès) i la GE-5310 (de Girona a les Planes, per Sant Gregori)".

El mateix mes de juny, igual com al juliol, tots els Ajuntaments afec-

tats, les associacions de veïns i alguns col·legis professionals es van manifestar a favor del rescat de l'autopista i de la construcció de nous accessos a Fornells, Campdorà i Salt (Ple de Salt del 8 de juliol, Ple de Girona del 12 de juliol, etc.).

Aquell Ple municipal celebrat a Girona a les portes de l'estiu de 1983 va resultar especialment significatiu, ja que no només abonava la solució de l'autopista, sinó que el consistori va declarar-se per unanimitat contra el pas de la N-II per Sant Daniel, amb el vot solidari fins i tot dels regidors convergents, grup polític que el Ple de Salt havia manifestat el seu suport a la Solució Est.

Les al·legacions aprovades pel Ple gironí s'iniciaven declarant la urgent necessitat de realitzar la variant de la N-II i venien a rebutjar totes les solucions presentades pel MOPU, en considerar que cap d'elles no satisfia plenament per si sola les necessitats de creixement harmònic de la ciutat.

1983: vot unànimе contra la variant per Sant Daniel

La segona al·legació —i la més llarga— era la dedicada a la Solució



PUNT DIARI

Est. Deia el següent: "L'Ajuntament de Girona rebutja en les actuals circumstàncies l'anomenada solució est. Les raons són diverses. En primer lloc de tipus urbanístic: efectivament, no és correcte l'afirmació de l'estudi que considera que aquesta variant tancaria per l'est el creixement urbanístic de Girona, convertint l'actual travessia en l'eix d'un creixement simètric a ambdós costats, emmarcat per l'est per la travessia proposta i a l'oest per l'actual traçat de l'autopista. En realitat el creixement de la ciutat està projectat unidireccionalment cap al pla i en cap moment no es projectarà cap a l'est, a causa de les condicions muntanyoses del terreny".

L'al·legació afegia: "En conseqüència, és en l'actual direcció del teixit urbà que s'ha d'orientar el traçat de la travessia per donar coherència al territori i per acostar correctament el creixement de la ciutat als actuals i futurs eixos de comunicació. Existeixen, però, altres raons de tipus ecològic que impedeixen abonar la solució est, que travessa per una zona muntanyosa considerada una autèntica reserva natural amb voluntat d'especial protecció per part de l'Ajuntament de Girona, la Vall de Sant Daniel, que té un pla especial de protecció de la vegetació i la natura".

I finalment arribava a aquesta conclusió: "La solució est, lluny de crear un nou pol de creixement de la ciutat, obriria un eix de degradació i deteriorament de terrenys d'es-

pecial valor agrícola als termes de Fornells de la Selva i Quart, i de singular significació paisatgística i natural en el cas del terme municipal de Girona. Per altra banda, es considera urbanísticament que els accessos a la ciutat no queden adequadament resolts i que la possibilitat de recollir i canalitzar el trànsit de carretera en direcció a Girona queda resolt malament amb aquesta variant que només proporciona enllaços a carreteres, la connexió de les quals, amb la xarxa arterial de la ciutat, ja està plenament resolta".

Josep M^a Deulofeu i Llorenç Pannella, arquitectes redactors del Pla Especial de protecció del paisatge i la vegetació de Sant Daniel, van publicar el dia 14 de juliol de 1983 a *Punt Diari* un informe en el qual qualificaven el desviament de la N-II per Sant Daniel d'"atemptat contra un espai natural protegit".

Els arquitectes enumeraven en el text algunes de les "incidències negatives" que comportaria la construcció de la Variant Est: "una rígida compartimentació de la vall en dues zones: l'alteració de l'equilibri en una zona agrícola, forestal i urbana; agressió a la xarxa actual de boscos de ribera, torrents, camins tradicionals, destruint bona part de l'estructura morfològica i paisatgística actual; incidència del tot negativa sobre l'ecosistema actual; agressió i alteració notable i general des de Quart fins a Campdorà".

El diàleg Madrid-Girona

El dia 20 de setembre de 1984 l'alcalde de Girona, Joaquim Nadal, va entrevistar-se amb el ministre d'Obres Públiques, Julián Campo, per reclamar-li la necessitat de trobar una solució definitiva al tema de la variant. Campo va manifestar que el MOPU no podia fer res fins que no rebés una resposta sobre els criteris de la Generalitat quant a la incidència del desviament en el planejament urbanístic.

Dos dies més tard, en declaracions públiques, Nadal va assegurar als rotatius gironins que la variant de la N-II no passaria en cap cas per Sant Daniel. Davant el silenci del MOPU, el mes de març de 1985, vint-i-set associacions de veïns de Girona van trametre una instància al cap de la demarcació de Carreteres de Catalunya en la qual demanaven al Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme que es pronunciés urgentment sobre la variant.

El 23 d'abril de 1985 es va celebrar a Barcelona una reunió a la qual assistiren el delegat del govern, Martí Jusmet, el governador civil de Girona, Miquel Solans, l'enginyer del MOPU Bernardino Pardo i un assessor del Ministeri, Juan José Espada, per parlar del desviament de la N-II al seu pas per Girona. Atès que els tècnics del MOPU es van manifestar clarament a favor de la variant per Sant Daniel i que l'únic acord entre els ajuntaments

La visita a Girona del ministre d'Obres Públiques en una plana de "Punt Diari" del 18 de març de 1987.

afectats era el de demanar la gratuïtat de l'autopista, com a solució, el MOPU va decidir d'iniciar algunes gestions per intentar el rescat de l'autopista.

L'amenaça de la dimissió

El nou ministre d'Obres Públiques i Urbanisme, Javier Sáenz de Cosculluela, va rebre l'alcalde Nadal a Madrid, el dia 12 de setembre de 1985, i li va prometre que en el 15 dies tindria a punt una proposta de calendari per desencallar el tema de la variant. Aquell mateix mes, al Ple municipal celebrat el dia 17 i en resposta a una pregunta del regidor Vidal, l'alcalde Joaquim Nadal va afirmar textualment: "jo no dimitiré si la variant passa per l'Est, però sí en el supòsit que el traçat fos la Vall de Sant Daniel", segons recull l'acta del Ple.

El dia 28 de setembre, el ministre Cosculluela va visitar Girona i va fer públic el termini fins al 31 de desembre perquè els alcaldes dels nou municipis afectats (Celrà, Fornells de la Selva, Girona, Quart, Riudellots de la Selva, Salt, Sant Julià de Ramis, Sarrià de Ter i Vilablareix) es possessin d'acord sobre quina variant volien. A la visita el ministre va descartar la possibilitat de plantejar la gratuïtat de l'autopista.

L'11 d'octubre de 1985, durant un Ple extraordinari celebrat Salt, sota la presidència de l'alcalde Salvador Sunyer i Aymerich, va ser aprovada una moció per la qual el consistori s'oposava a qualsevol traçat de la variant de la N-II pel seu terme municipal. El dia 25, els alcaldes dels municipis afectats van reunir-se a Fornells: entre les propostes aportades, la que va obtenir un més gran consens va ser la que la N-II passés pels Àngels, creuant les Gavarres.

El 6 de novembre de 1985, a una altra reunió dels alcaldes afectats, en aquesta ocasió davant el governador civil Pere Navarro, l'ajuntament de Quart va desmarcar-se de la proposta pactada, en considerar que podia partir en dos el seu muni-

LA VARIANT DE LA N-II

El ministre d'Obres Públiques i Urbanisme, Javier Sáenz de Cosculluela, va anunciar ahir a Girona que el MOPU invertirà uns 4.300 milions de pessetes en la construcció de la variant de la Nacional II en la construcció del pont de Fontajau.

S'ha acabat, així, un procés que ha durat més de vint anys, en el qual s'han defensat postures diverses i fins i tot, contradictòries, pel que fa a la variant. En acústics plens s'informa del traçat que han consensuat el MOPU i els nou alcaldes de la



D'esquerra a dreta: Josep Miras, Jordi Caponoguet, Benet Garriga, Salvador Sunyer, Enriqué Fontane i Josep Miras, Pere Cabreriza i Bartomeu Bernabeu. Fotos: Josep Domínguez.

El ministre Sáenz de Cosculluela va presentar ahir el traçat a Girona

El MOPU invertirà 4.300 milions en la variant i en el pont de Fontajau



GIRONA (De la mostra Redacció). — Javier Sáenz de Cosculluela, Ministre d'Obres Públiques i Urbanisme, va presentar ahir oficialment a Girona que el MOPU invertirà uns 4.300 milions de pessetes en la construcció de la variant de Fontajau. El traçat, consensuat pels alcaldes dels nou municipis, contempla que la variant s'incorpori, pel sud, al terme municipal de Fornells, creuant l'Onyar entre la Creueta i Palau d'Onyar, després de desviar dos quilòmetres del terme municipal de Quart. Passarà a 94 metres del fons de la Vall de Sant Daniel, 200 metres més retirada cap a les muntanyes, respecte del projecte inicial del MOPU en aquest tram. Segons els tècnics, el traçat de la variant quedarà perfectament integrat en el paisatge i no hi haurà cap element perceptible des d'altures superiors, però sí des de la mateixa traçada de la Vall. Per aquest motiu s'ha hagut de construir tres túnels d'una longitud total de 430 metres a tot el traçat, més que a qualsevol altra variant. El seu recorregut, un cop passada la Costa Roja, concretament anirà pel municipi de Sant Julià de Ramis, abans d'arribar a Medinyà.

El pressupost estimat de construcció de la variant és de 3.760,4 milions de pessetes i el seu recorregut total és de 16,237 metres. Segons el ministre Javier Sáenz de Cosculluela, el projecte definitiu estarà redactat abans d'acabar l'any i durant el primer semestre de l'any vinent es portaran a terme totes les obres necessàries per començar les obres. Es preveu que entri en funcionament durant l'any 1990.

Després de manifestar que «de les solucions per l'est, aquesta és la millor possible», Joaquim Nadal, alcalde de Girona, manifestava en l'acte que el traçat de la variant de Fontajau és el resultat de les negociacions amb els propietaris de la variant de Fontajau, ara, de com es porta a terme la obra». En aquest sentit, Sáenz de Cosculluela va assegurar que el MOPU, a través de l'entitat pública de la Vall de Sant Daniel, tindrà una cura especial en la manera com es portaran a terme les obres. Es mostrava preocupat, per altra banda, que la construcció de la variant, juntament amb el pont de Fontajau, «ajudarà decisivament a resoldre els problemes del trànsit de Girona i la seva comarca».

Tots els alcaldes dels nou municipis que han participat en les negociacions del traçat: Enriqué Fontane, que té un compromís contractat amb l'entitat, van ser presents a l'acte de la presentació oficial. El que estava més preocupat era Pere Cabreriza, alcalde de Quart: «Nosaltres sempre ens hem oposat a una variant per l'est, però en el cas que no hi havia alternativa hem hagut de negociar la solució més viable possible».

L'entrada a Fornells. — Era un dels problemes importants a resoldre per tal que els alcaldes i el MOPU arribessin a un acord definitiu, tal com manifestà ahir José Javier Domínguez, cap de la Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya. La variant inclou el seu recorregut pel sud, després d'entrar a l'Alt Empordà i vorejar tota la zona industrial del municipi, a la qual es pot accedir directament. Passarà per sota la via del tren, per sota de la carretera d'entrada al poble, seguirà arran de ribera de l'Onyar fins arribar als valls de Mas Figueras, per travessar el túnel Palau d'Onyar i la Creueta. Per a Benet Garriga, alcalde de Fornells, el traçat que finalment s'ha consensuat satisfà totes les peticions que ha fet el MOPU: «Es portarà a la zona industrial, ja que des de la variant s'hi podrà entrar i sortir directament i, d'altra banda, no hipotecarà el traçat de la població».

El pas per la Vall. — D'onç que el MOPU es va plantejar per una solució per l'Est de Girona per fer passar la variant, l'Ajuntament de la ciutat ha postat com a condició indispensable el respecte de la Vall de Sant Daniel i del seu perímetre d'influència. Segons els tècnics, el MOPU invertirà 1.000 milions més dels que en principi tenia previstos per tal de garantir la màxima protecció de la vall. Segons explica José Javier Domínguez, el traçat consensuat passarà a 94 metres del fons de la Vall, 200 metres més retirada cap a la muntanya que la proposta inicial del Ministeri pel mateix indret. El cap de la Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya assegurava, d'altra banda, que des de la Vall la variant preocuparà no es veurà per la construcció de diversos túnels i viaductes. Des de l'Ajuntament de Girona es considera, segons paraules de l'alcalde, que aquest és el millor dels traçats possibles per l'Est de la ciutat.

La sortida a Medinyà. — Pel nord, la variant tornarà a entrar amb la carretera Nacional II al terme municipal de Sant Julià de Ramis, abans de l'entrada a Medinyà. D'aquesta manera s'evita el pas per la Costa Roja, que era una de les preocupacions més tècniques del MOPU en ser un dels punts més sensibles del recorregut de la carretera. Tot i que encara està per negociar com i de quina manera, tant des del MOPU, des dels ajuntaments afectats com des de la Generalitat, s'espera que en aquest punt s'arribi a un acord. Els carreteres comarcals de Banyoles i de Palau de Sant Jordi, a través d'una variant a Coll, en aquest sentit, l'alcalde de Coll, Bartomeu Bernabeu, assegurava que d'altres vint anys s'incorporen els contactes entre tècnics del MOPU i de la Generalitat per tal de començar a delimitar quin serà el traçat d'aquesta variant que resolli el problema del trànsit, reduint de la població calançana.

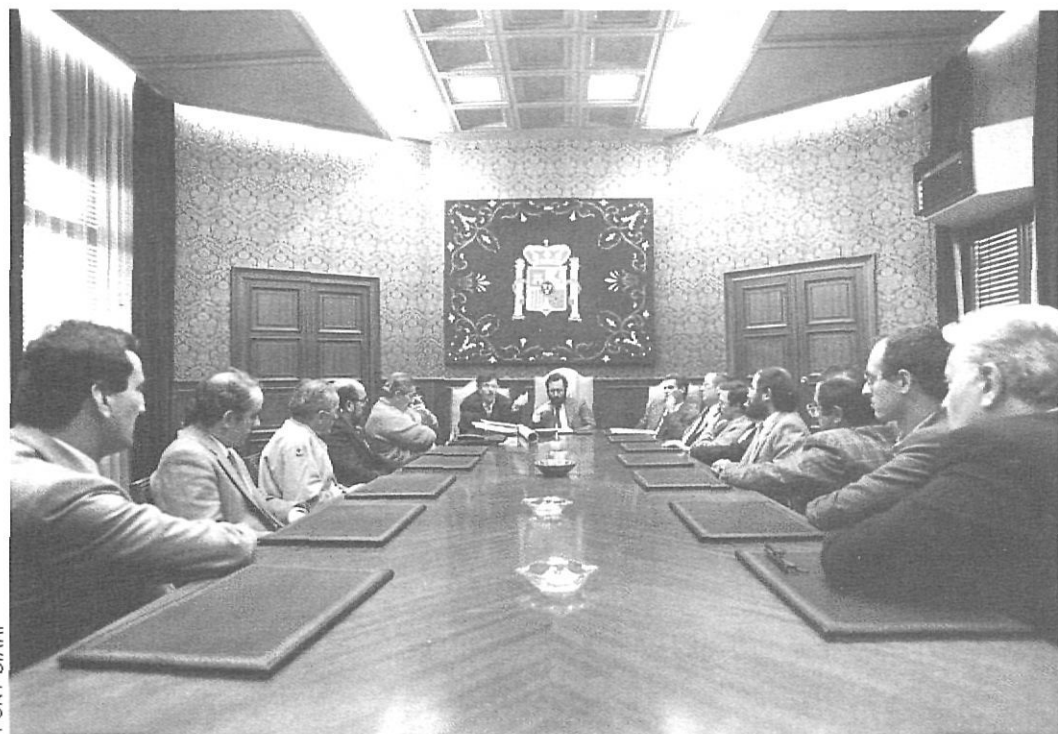
La torna de Fontajau. — La inversió de 500 milions de pessetes per part del MOPU per a construir el pont de Fontajau ha estat la torna de la variant. En el darrer tram de les negociacions entre l'Ajuntament de Girona i el MOPU, aquest va oferir un «caramel» destinat a millorar la zona i l'entorn de la ciutat. Tan sols el punt d'acceptació gironina acceptat una de les propostes plantejades pel MOPU, el «caramel» ha estat definitiu i presentat pel mateix ministre Javier Sáenz de Cosculluela. Siga com sigui, la possibilitat de finançar aquesta obra no solament crea contenta als gironins, sinó també als sarrians. A partir del moment en què es pugui construir, tot el trànsit que gràcies a Salt i al túnel de Fontajau no haurà de passar forçosament pel nucli urbà de Girona. És tracta d'una obra de les més necessàries per tal que la construcció de la variant resulti, efectivament, un desmarcat de trànsit per al centre de la ciutat.

cipi. Alguns dies després, als locals de l'ADAC (Associació D'Acció Cultural) es va crear una Coordinadora de Grups per a la defensa de les Gavarres que, com a primera acció, va demanar la declaració de les Gavarres com a Parc Natural.

Pocs dies abans no expirés el termini pel consens donat pel MOPU, els alcaldes dels nou municipis afectats van arribar a l'acord de proposar al ministre que el desviament de la N-II al seu pas per Girona es fes pel llit del Güell. La resposta ciutadana va ser immediata, el dia 30 la Coordinadora de les Associacions de Veïns va reunir-se i va manifestar-se en contra de la nova proposta per considerar-la "irresponsable i insolidària".

Els nou alcaldes afectats i el governador civil de Girona, Pere Navarro, van visitar el ministre el dia 13 de gener de 1986 i li van presentar la nova proposta consensuada. El Ministeri va esperar fins a primers d'abril —pocs dies després del referèndum sobre l'OTAN— per rebutjar la variant del Güell per raons "tècniques, jurisdiccionals i econòmiques", i va aprofitar l'aveniment per donar-se un mes de termini per parlar amb tots els implicats i decidir definitivament una variant.

El dia 27 de maig de 1986 el MOPU va anunciar oficialment que la variant de la N-II passaria per l'est de Girona "respectant la Vall de Sant Daniel".



Reunió del governador civil amb els alcaldes dels municipis afectats pel pas de la variant, el dia 27 d'octubre de 1986.

Decidida la variant, continua l'oposició

Des que el Ministeri d'obres Públiques i Urbanisme va fer pública la seva decisió de fer la variant de la N-II per l'est, per Sant Daniel, l'oposició de diversos sectors ciutadans ha estat constant i tan forta o més com davant d'algunes de les propostes realitzades anteriorment, i es reflecteix passivament en els domassos verds amb una penyora blanca que pengen de centenars de balcons i finestres, per tota la geografia del nucli urbà de Girona.

El mateix dia 27 de maig de 1986, l'alcalde Joaquim Nadal adreçava una carta oberta al ministre en la qual afirmava que donada la necessitat i la urgència de la variant, Girona renunciava a posicionaments teòrics i abonava pragmàticament la solució est. Nadal, però, afirmava que en l'acomodació de la ciutat a les circumstàncies actuals hi havia un límit i que no es plantejava en cap cas com una claudicació total. "No és altre —escrivia Nadal— l'objectiu final que persegueix l'Ajuntament de Girona i que ha estat expressat sempre amb absoluta claredat i rotunditat: només la integritat del perímetre de protecció de la vall de Sant Daniel és innegociable".

Cinc mesos després, durant una reunió al Govern Civil entre els alcaldes afectats i el cap de la demar-

cació de Carreteres, José Javier Dombriz, els tècnics del MOPU van presentar un traçat de la variant per la Vall de Sant Daniel que no va ser acceptat. Es va acordar aleshores que el MOPU començaria a projectar el traçat definitiu de comú acord amb els ajuntaments afectats.

Al novembre de 1986 l'Ajuntament de Girona va fer pública la seva proposta de traçat, pressupostàriament 1500 milions més cara que la del MOPU. L'Ajuntament presentava una variant mig amagada per la primera fila de munta-

nyes, per a la qual cosa contemplava la construcció de ponts, túnels i viaductes per salvar els desnivells.

En una nova reunió el 16 de març de 1987, els alcaldes implicats i el MOPU van consensuar una variant per Sant Daniel, que costaria globalment uns 3.800 milions de pessetes, i es va establir que podria entrar en funcionament el 1990. Nadal va declarar al final de la trobada que el traçat escollit "salva en essència la Vall", que "és el que provoca una menor intrusió visual en la Vall de Sant Daniel i les Gavarres" i

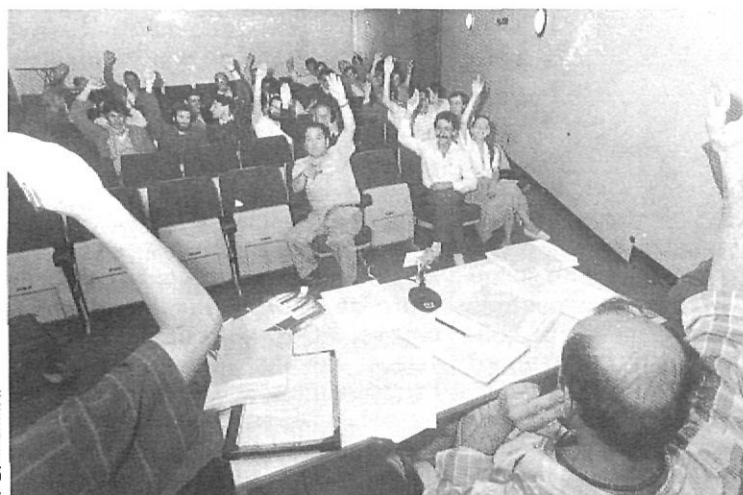


L'any 1985, els alcaldes de nou municipis van proposar que la N-II es desviés pel llit del riu Güell.



PUNT DIARI

5 de maig de 1988: Vaga de fam d'Albert Garcia a les portes de l'Ajuntament. 18 de maig: Els primers domassos reivindicatius als balcons. 8 de juny: Assemblea d'entitats ciutadanes. 13 de juliol: Nova reunió d'alcaldes amb el governador civil.



PUNT DIARI

que "és el que té un menor impacte ecològic en l'entorn".

El 17 de maig de 1987 el ministre Cosculluela va proclamar a Girona que el MOPU tenia pressupostat invertir 4.300 milions de pessetes en la construcció de la Variant de la N-II i del pont de Fontejau. A l'Ajuntament es va celebrar un "brindis" per la variant consensuada, una variant que, segons es va anunciar, passarà a 64 metres del fons de la vall de Sant Daniel, amb un recorregut total de 16.237 metres.

El darrer any d'una oposició

La Coordinadora N-II per l'Autopista, punta de llança en la lluita contra la variant per Sant Daniel, ha realitzat al llarg del 1988 tot un seguit d'accions per sensibilitzar la població, que han anat des de la



PUNT DIARI



PUNT DIARI

18 de juny de 1988: Manifestació popular contra la variant de Sant Daniel, davant l'Ajuntament de Girona.

penjada d'una pancarta davant el Govern Civil coincidint amb la reunió dels alcaldes, fins a una paròdia del "brindis de la variant", passant per la plantada d'un til·ler davant l'ajuntament, o la protesta-espectacle a la Rambla disfressats de plantes.

L'oposició ciutadana a la variant per Sant Daniel ha tingut, però, també altres fronts, al llarg de 1988:

Abril de 1988.- 137 persones firmen el manifest *Els amics de la Vall de Sant Daniel*, en contra del traçat de la variant de la N-II.

5 de maig de 1988.- El naturista Albert Garcia inicia una vaga de fam en protesta pel pas de la variant per Sant Daniel i recull signatures. Comencen a aparèixer per Girona domassos de color verd amb penyora blanca.

17 de maig de 1988.- El Col·legi Universitari exigeix que es realitzi un estudi d'impacte de la Variant a

Sant Daniel.

Juny de 1988.- 38 entitats signen un manifest contra la variant per Sant Daniel.

17 de juny de 1988.- Manifestació pel centre de Girona contra la Variant per Sant Daniel, que concentra mig miler de persones.

3 de juliol de 1988.- El MOPU diu que no farà cap estudi d'impacte ambiental del projecte de la Variant.

13 de juliol de 1988.- El governador civil, Pere Navarro, declara que el MOPU sí farà un estudi d'impacte. Paral·lelament, l'Assemblea d'Entitats per a la Salvaguarda de la Vall de Sant Daniel encarrega al Col·legi Universitari de Girona un estudi d'impacte de la variant.

6 de novembre de 1988.- Josep Vicens i Josep Planas fan públic un estudi que assegura que rescatar l'A-7 sortiria de franc a l'Estat a canvi de vint mesos més de concessió.