

LES SIS ALTERNATIVES DEL MOPU

En els primers mesos de 1983 el MOPU va donar a conèixer l'estudi informatiu que sobre diverses opcions del traçat de la variant va redactar la Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya. Les alternatives que presentava aquest estudi eren sis (A, B, C, D, E i, l'ano-

menada Est) i se'n feia una valoració econòmica de cada una d'elles, detallant els trams quilomètrics de la carretera i els enllaços que preveia cada solució.

En resum, el detall de cada una d'aquestes sis solucions és el següent:

Solució A

Aquesta solució de variant té el seu origen en el quilòmetre 718 de l'actual N-II. Passa pel Perelló, i després de passar sota la carretera d'accés a l'Autopista A-7 travessa el barri de Santa Eugènia i continua cap a Domeny passant sobre el Ter i sobre la carretera de Girona a les Planes per anar a connectar de nou amb la N-II a l'alçada del quilòmetre 726,500.

Es preveuen connexions amb la carretera de Girona a Santa Coloma de Farners mitjançant l'enllaç 1-2, així com també amb l'Autopista A-7 i amb la carretera de Girona a Les Planes.

La valoració econòmica que l'estudi fa d'aquesta proposta és de 1.928.100.000,- ptes.



Solució B

Aquesta solució és de fet una perllongació de la solució A atès que segueix el seu mateix traçat. En aquest cas, la proposta allarga el traçat sobre l'actual N-II en un tram d'uns 800 metres, el qual abandona en arribar a Sarrià de Ter. Voreja aquesta població pel seu cantó Oest i s'incorpora definitivament a l'actual traçat de la N-II en el quilòmetre 729,500 al nord de Sarrià.

aquest cas s'inclou una altra connexió amb l'Autopista A-7 prop de la sortida de Girona Nord, aprofitant l'estructura del que ja hi ha en l'actualitat. Hi han dues connexions amb l'actual N-II des de Sarrià: una al Sud i l'altre al Nord de la població.

La valoració realitzada per aquesta solució és molt més elevada en funció de l'ampliació del traçat en relació a la proposta A, essent en aquest cas de 2.591.800.000,- pts.

Es preveuen les connexions de la solució A, però en



Solució C

A diferència de les anteriors, aquesta proposta es desvia cap a l'oest, passant en el seu recorregut pel terme municipal de Salt. Concretament, aquesta solució té el seu origen en el mateix punt quilomètric 718 de l'actual N-II, passa pels voltants del Peralló i seguidament es dirigeix cap a l'oest amb un vial paral·lel al traçat de l'autopista A-7. Travessa el Ter a falçada de Santa Eugènia en direcció a

Domeny, i passada la carretera de Girona a les Planes s'incorpora novament a la carretera N-II en el quilòmetre 726.500. Connecta amb la carretera de Santa Coloma de Farners i enllaça també amb l'Autopista A-7, amb la carretera de Girona a Manresa i amb la de Girona a les Planes. El cost que per aquesta solució preveia el MOPU era de 1.993.900.000 pessetes.



Solució D

Aquesta proposta és molt semblant a l'anterior pel que fa al traçat, encara que en allargar-se el tram de nova construcció encareix més el pressupost. Parteix del mateix quilòmetre 718, segueix paral·lela a l'autopista A-7 i després de travessar el Ter voreja el casc urbà de Sarrià de Ter, incorporant-se definitivament al traçat actual de la N-II

en el quilòmetre 729.500 al nord de Sarrià. A més de les connexions previstes en l'anterior solució C, en aquesta s'hi preveu un nou enllaç amb la sortida Girona-Nord de l'Autopista A-7, així com dues connexions amb l'actual N-II.

La valoració que en el seu dia féu el MOPU per aquesta solució era de 2.647.600.000,- ptes.



Solució E

Aquesta variant presenta un traçat molt semblant al de les propostes C i D però una vegada arriba al nord de Salt, en lloc de continuar paral·lela al llit del Ter ho fa tota l'estona al costat de l'Autopista A-7. Segons aquesta alternativa el nou vial de la N-II passaria per l'oest del poble de Sarrià i no s'incorporaria a la carretera N-II fins al quilòmetre 729.500. Es preveuen enllaços amb la carretera de Girona a Santa Coloma de Farners, amb la

sortida Girona Sud de l'autopista, amb la carretera de Girona a Manresa i amb la sortida Girona Nord de l'autopista a més dels que ja hi han actualment.

Donades les seves característiques i la importància de l'obra a realitzar, aquesta és la solució més costosa de les que planteja el MOPU en el seu moment, arribant a un cost total de 2.752.100.000,- ptes.



