

Un tractor fotografiat ahir a la sortida d'un dels túnels de la variant de Girona. Foto: ANNA CARRERAS.

## La variant de Girona compleix cinc anys però ha quedat petita

► Avui fa cinc anys que l'aleshores ministre Josep Borrell va inaugurar el vial de circumval·lació reconeixent que no tenia prou capacitat per absorbir tot el trànsit

EDITORIAL

### És urgent la variant oest

**L**a variant est de Girona, que ja va néixer petita, compleix avui cinc anys i el debat sobre el desdoblament de l'N-II ha tornat al mateix punt de cinc anys enrere. Joaquim Nadal, el principal pro-

tagonista d'aquella polèmica, ha sorprès tothom proposant rescatar justament una de les propostes que en aquell moment no va considerar viables, la variant per l'oest, que avui és urgent. (Continua a la plana 14)

► L'alcalde de Girona, Joaquim Nadal, desenterra el debat sobre l'opció oest per desdoblant l'N-II i busca el compromís de la Generalitat, de l'Estat i d'Acesa. Planes 3 a 5

LA CARA

Una solució al col·lapse circulatori de Girona

■ L'entrada en funcionament de la variant est de l'N-II i més tard la de l'interior de Fontajau van canviar el panorama circulatori a la ciutat. La variant de l'N-II de Girona era un dèficit històric necessari per resoldre els col·lapses circulatoris del centre de la ciutat i, per tant, des d'aquest punt de vista ha estat molt positiu i un gran avenç. Només caldria reflexionar sobre quina seria la situació si avui no hi hagués la variant. Els embussos de trànsit que provocaven a la ciutat els camions i tots els vehicles en trànsit per l'antiga N-II quan passava pel centre de Girona es van eliminar amb la variant. Amb tot, hi ha una aflluència massiva de vehicles que arriben a la ciutat des d'altres indrets per motius laborals, comercial i que, segons les dades de la Policia Municipal, van ser de 49.417 vehicles l'any passat, i fa cinc anys era de 43.902 vehicles. / N.G.

LA CREU

Vint morts en catorze accidents

■ Vint persones, segons dades recopilades a l'arxiu d'El Punt, han perdut la vida en catorze accidents ocorreguts al tram de carretera estrenat ara fa cinc anys. El 22 de juliol del 1993, setze mesos després de la inauguració, un camió alemany, Mike Woliny, es va convertir en la primera víctima mortal d'accident al desdoblament. El 1993 hi va haver una altra víctima mortal i el 1994 va ser un dels anys més nefastos: hi van morir sis persones. El 1995 es va registrar una víctima mortal, cap el 1996, tres el 1997 i, aquest any 1998, ja hi ha hagut nou morts a la variant, gairebé tants com el total dels quatre anys anteriors. Curiosament, en tots els accidents mortals ocorreguts fins aquest any hi havia implicat com a mínim un camió. En canvi, els cinc accidents que han ocasionat les nou víctimes aquest any han consistit en xocs entre turismes. / T.S.

## CINC ANYS DE LA VARIANT DE GIRONA

## Vaga de fam, plantades d'arbres i boicot a les obres

X. SALA

■ L'oposició ciutadana a la construcció de la variant pel costat est de la ciutat i els efectes de l'obra a la vall de Sant Daniel va articular-se al voltant de quatre grups diferents: la Coordinadora N-II per l'Autopista, les associacions Amics de la vall de Sant Daniel i Amics de les Gavarres i els Naturalistes de Girona. Els col·lectius que aglutinaven aquestes organitzacions coincidien en línies generals en la necessitat d'allunyar la carretera de circumval·lació del massís de les Gavarres i de la Vall, i d'explorar al màxim altres alternatives, entre les quals tenia especial pes la possibilitat de reconvertir l'autopista i afegir-hi més carrils. L'estratègia opositora, amb moltes accions al carrer, va iniciar-se durant la negociació i posterior tramitació del projecte, a partir de 1985, va tenir continuïtat durant la realització de les obres a principis de 1991 i fins i tot va fer-se notar durant la inauguració, el 27 de març de 1993. L'aleshores ministre d'Obres Públiques, Josep Borrell, va trobar-se amb pancartes i va contemplar una imatge que resumia de forma contundent el desencantament del moviment antivariant: el naturalista Ignasi Rocas va abaixar-se els pantalons per ensenyar els genitals a l'autoritat (Vegeu la peça del costat).

## Tres mil manifestants

Enrere quedaven moltes altres accions, algunes a títol individual, com la vaga de fam protagonitzada en plena Rambla per Albert Garcia; altres massives, com la manifestació que tres mil persones (cinc mil segons els convocants) van protagonitzar el tretze de desembre de 1990

## CINC ANYS DESPRÉS



**Pitu Planas**

Portavoz de la Coordinadora N-II per l'Autopista.

66 El 1979 nosaltres ja sabíem i ja vam dir que la variant era pel·la. El dia de la inauguració, el mateix ministre d'Obres Públiques, Josep Borrell, ho va reconèixer. Joaquim Nadal ha tardat cinc anys a adonar-se'n. L'Ajuntament va jugar-hi fort malgrat l'impacte del traçat. Caldria que es fessin públics els informes de seguiment de l'impacte a la vall de Sant Daniel. 99

pels carrers de Girona, o la vaga que estudiants de l'ensenyament secundari i també dels estudis universitaris van fer el mateix any en solidaritat amb els grups opositors. Plantades d'arbres a Fornells, i també la simbòlica plantada d'un til·ler enmig de la plaça del Vi, desfílades dels activistes disfressats de plantes o la paròdia del famós brindis per la variant que el 17 de març de 1987 van fer els alcaldes afectats amb l'aleshores ministre Javier Saenz Coscolluela, van ser altres actes reivindicatius. Per la seva banda IC-els Verds va fer arribar les seves queixes fins al Parlament Europeu. Finalment, un cop iniciats els treballs les mobilitzacions van traslladar-se al lloc on ara hi ha el vial per obstaculitzar les obres. El desembre de 1990 l'alcalde ja havia assumit la força i capacitat de convocatori dels quatre grups i els havia convidat a integrar-se a la comissió de seguiment de l'obra. Van declinar l'oferta perquè mai van donar credibilitat a la comissió.



A dalt, un dels actes antivariant. A baix, el naturalista Ignasi Rocas s'abaixa els pantalons durant la inauguració de la variant. Fotos: EL PUNT.

Rocas: «Ara sóc més seriós i no m'abaixaria els pantalons»

N.G.

■ Ignasi Rocas, l'ecologista antivariant que avui fa cinc anys es va abaixar els pantalons i posteriorment va ser condemnat a pagar 100.000 pessetes de multa per haver ensenyat els genitals a l'aleshores ministre d'Obres Públiques i Transports, Josep Borrell, diu que avui no ho faria, però justifica aquella actuació «com un acte fruit de la frustració social i la impotència davant de la impunitat amb què van actuar el ministre i l'alcalde en tot el tema de la variant». Ignasi Rocas, que actualment és director d'un consultori socioecològic, afirma que cinc anys després de la inauguració de la variant la circulació ha canviat molt poc a Girona, perquè hi ha igualment una congestió de trànsit. Posa com a exemple la circulació que hi ha a la Gran Via o la carretera de Barcelona. Per Ignasi Rocas falla el model actual de circulació a l'entorn de Girona, que, segons diu, «és un model obsolet que no potencia el transport públic».

Ignasi Rocas recorda que fa cinc anys els ecologistes i la gent que es va mobilitzar ho van fer perquè sabien que aquella carretera estava mal dissenyada i que no era la solució. Rocas afirma: «Es va destruir la vall de Sant Daniel innecessàriament i es van malbaratar 11.000 milions de pessetes de les butxaques dels ciutadans quan la solució amb un impacte menor passava pel traçat de l'autopista.» I afirma que el temps els ha donat la raó en contra del que defensaven Nadal i Borrell i afegeix que qualsevol solució de futur per l'autopista ha de passar únicament per alliberar el peatge en el tram de Girona.

## Quan Arnau bevia cava amb els antivariant

X.S.

■ L'exhibició de força de les diferents entitats que van liderar l'oposició a la variant per l'est contrasta amb l'exercici de fumambulisme que durant tot el procés va realitzar el principal grup a l'oposició municipal: CIU. La tàctica del grup convergent va ser calculadament ambigua, deixant sol el grup socialista en la defensa d'una opció que ells mateixos compartien i, al mateix temps, festejant amb els grups ciutadans que s'hi oposaven amb la intenció de desgastar al màxim l'equip de govern.

La irrupció a l'escena municipal de Josep Arnau (president de la Diputació entre 1987 i 1994, i cap de CIU al consistori entre 1987 i 1995) va aguditzar encara més aquest comportament. CIU, que al 1986 s'havia definit públicament a favor de l'opció est, va acabar votant-hi en contra en el ple del mes de maig de 1989, argumentant que no volia fer-se «corresponsable d'un procés greu i degradat». La decisió, que cal atribuir personalment a Josep Arnau, va sorprendre fins i tot el regidor convergent Enric

## CINC ANYS DESPRÉS



**Josep Arnau**

Expresident de la Diputació de Girona i president del grup municipal de CIU.

Actualment és catedràtic del departament d'enginyeria industrial de l'Escola Politècnica Superior de la UIG. 66 Avui repetiríem els mateixos passos, però potser les institucions ara són més sensibles i estrictes i s'exerceix més control en els temes mediambientals. La variant era necessària, encara que el lloc no era el més adequat. 99

Xuglà, que no havia pogut assistir a la sessió. «Havíem acordat que ens abstindríem», declararia després. Tot i que finalment CIU era plenament favorable a la mateixa opció assumida per Nadal, Arnau no va tenir cap problema per deixar-se retratar bevent cava amb membres de la Coordinadora N-II per l'Autopista el març de 1988, el mateix any en què es constituïa

la Junta de l'Associació d'Amics de Sant Daniel, entre els membres de la qual figurava el també regidor convergent Josep Maria Malamala.

El PP tampoc va mostrar massa coherència entre el que pensava el partit i el que els seus dos regidors van votar: mentre que el president provincial, Jaume Veray, assegurava que eren partidaris de la variant, el regidor Joan Baptista Muntada donava una eloqüent explicació de per què va votar-hi en contra: era propietari de 30.000 metres quadrats situats a la zona afectada per les expropiacions i ell havia estat de les primeres persones a signar el manifest contra la variant.

Les eleccions municipals celebrades el maig del 1991, en plena efervescència del tema, no varen pas premiar precisament l'oposició municipal: Nadal va mantenir els vots i la majoria absoluta. A la vista d'aquells resultats, Carles Barba, president de l'Associació d'Amics de la vall de Sant Daniel, formulava el següent diagnòstic: «La lluita antivariant no té color polític.»

## I Nadal no va dimitir

X.S.

■ «En cap cas la variant de l'N-II no passarà per Sant Daniel» (Joaquim Nadal, 23 de desembre de 1984). «No tinc motius per dimitir perquè vaig dir que ho faria si la variant passava pel fons de la vall. Ara no hi passa i a més he obtingut compensacions» (Joaquim Nadal, 24 d'agost de 1988). Entre aquestes dues manifestacions de l'alcalde de Girona van transcórrer els quatre primers anys d'una de les polèmiques més doloroses i agudades de tota la seva gestió municipal. La construcció d'una variant, una assignatura pendent des de feia vint anys, va convertir-se en tot un desafiament i va obligar-lo a fer autèntics equilibris dialèctics. Des del primer mandat, Nadal va sondejar possibles solucions pel costat oest fins que va acabar claudicant davant l'opció est proposada pel ministeri. Pel camí van quedar les aspiracions de gratuïtat de l'autopista, l'efímera proposta de fer-la passar per l'oest, o més concretament pel lliet del riu Guell, totes frustrades per l'oposició del Ministeri, les discre-

## CINC ANYS DESPRÉS



**Joaquim Nadal**

Alcalde de Girona i diputat del PSC

66 No em peneixo de la posició mantinguda, tot i que sabem que tard o d'hora la variant es farà pel·la. Una bona solució és reprendre la vella teoria de la variant oest, amb un nou carril a l'autopista i un vial adjacent. Potser l'obra va quedar a mig camí, però cal valorar la reducció de l'impacte mediambiental i les contrapartides com el pont de Fontajau. 99

pànies dels veïns o la manca de consens dels Ajuntaments. La patata calenta, tal com definien la variant des del ministeri, tornava a mans de Nadal, artífex de l'anomenat pacte de Fornells, un acord entre els nou alcaldes afectats per tal d'evitar polemitzar en públic mentre es negociaven les màximes contrapartides possibles si la variant es feia per l'est.

# PUNT I A PART

## CINC ANYS DE LA VARIANT DE GIRONA

La variant est de Girona ja ha quedat petita, cinc anys després de la seva inauguració. Per això, s'ha plantejat la construcció d'una nova variant. Avui, l'alcalde de Girona, Joaquim Nadal, planteja fer el tercer carril a l'A-7 i un vial de serveis paral·lel, per la qual cosa vol que s'hi impliquin l'empresa concessionària de l'autopista, Acesa, el ministeri de Foment i la conselleria

de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat. Aquesta proposta compta, a més, amb el vistiplau de la majoria d'alcaldes dels municipis afectats. De moment, els ecologistes no s'hi han manifestat en contra, tot i que no s'estan de recordar que la proposta s'assembla a la seva reivindicació històrica de fer passar la variant de l'N-II per l'autopista.

## Nadal busca el compromís de la Generalitat, l'Estat i Acesa per fer una variant per l'oest

inc anys després de la polèmica inauguració assumeix posicions pròximes a la coordinadora

Els ecologistes li retreuen que l'alcalde de Girona no optés per aquesta solució abans

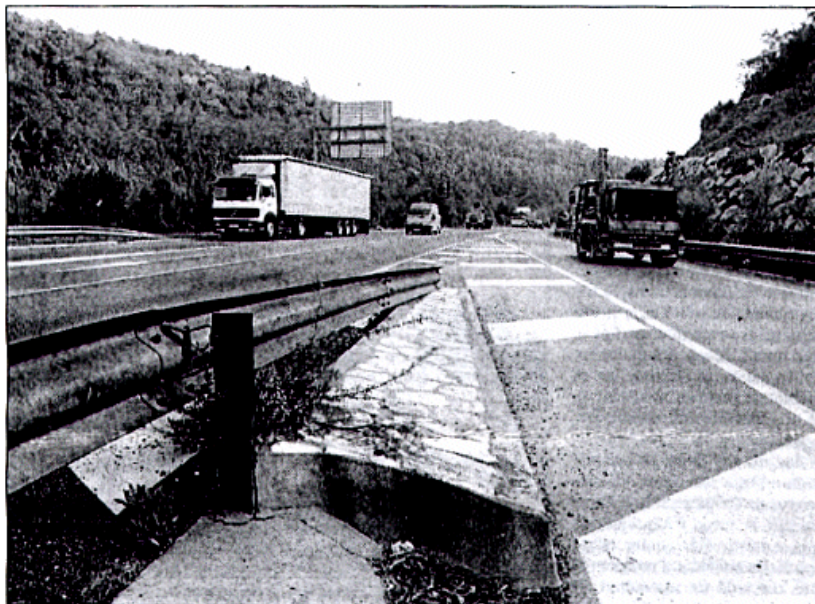
La proposta té el vistiplau dels alcaldes dels municipis afectats

NARCÍS GENIS

■ **Girona.**— L'alcalde de Girona, Joaquim Nadal, és partidari de deixar la variant est tal com està i de resoldre el desdoblament de l'N-II al seu pas per la ciutat negociant un tercer carril per l'autopista i fent-hi un altre vial adjacent també pel sector oest. L'alcalde va recordar ahir que ell ja havia dit que tard o d'hora la variant per Sant Daniel quedaria petita i va valorar de manera especial les contrapartides mediambientals i el compromís ministerial de fer el pont de Fontajau. També va indicar que en complir-se cinc anys de la inauguració de la variant est, aquesta és una carretera tancada, que no es pot ampliar i al costat de la qual no s'hi pot construir cap edificació. Va valorar molt positivament que s'hagi aconseguit treure el trànsit de l'N-II, que abans passava pel centre de Girona i que s'ha aconseguit «una fluïdesa interior del trànsit que un cop fet el pla d'accés de la Devesa, per Girona és total».

L'alcalde va reconèixer que ha iniciat negociacions amb Acesa per a la construcció del tercer carril de l'autopista des de la Jonquera fins a Fornells i va llançar un repte al Ministeri de Foment i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat perquè desencallin la proposta de variant oest.

La proposta de la variant oest per l'autopista per treure trànsit



La variant de Girona registra molt de trànsit pesant, com es veu en aquesta imatge d'ahir. Foto: ANNA CARRERAS.

a la variant de Sant Daniel també ha estat ben rebuda per la majoria dels alcaldes dels municipis afectats, tot i que fa més de cinc anys, quan es va plantejar per primera vegada, l'aleshores alcalde de Salt, Salvador Sunyer, s'hi oposava perquè temia que dividís el poble i afectés les deveses de Salt.

L'actual alcalde de Salt, Xavier Corominas, en canvi coin-

cideix amb els alcaldes de Sant Gregori, Lluís Ferrer, i amb el de Vilablareix, Josep Molas, a valorar positivament aquesta proposta. Però els alcaldes de Sarrià i Sant Julià han advertit de la dificultat de fer un altre vial a l'àrea del Congost. Josep Turbau, de Sarrià, ha advertit que, en cas de fer-se el tercer carril, el consistori sarrià enc exigirà que s'instal·lin les pan-

alles acústiques que tant s'han reclamat darrerament i Sebastià Corominas, de Sant Julià, ha assegurat que, sigui quina sigui l'opció que finalment es faci, aquesta ha de ser examinada exhaustivament abans de carregar els dos municipis amb una nova construcció viària. La proposta de moment no ha tingut una mal acollida entre els ecologistes. (Editorial plana 14)

### L'N-II per l'autopista, l'alternativa

■ La Coordinadora N-II per l'Autopista va plantejar com a alternativa al projecte oficial la gratuïtat del tram entre Fornells de la Selva i Medinyà de l'A-7, a la qual s'afegiria un tercer carril per cada sentit de circulació. La proposta de la coordinadora, un dels principals grups del moviment contrari a la variant est, s'havia de complementar amb una nova carretera des del polígon industrial de Celrà, evitant afectar la zona del Congost fins a Medinyà. A cada extrem s'hi havien de fer uns nusos que permetrien agafar qualsevol dels vials. /S.G.

### Sant Daniel no es toca més i es fa una variant per l'oest

■ Joaquim Nadal ha tornat a desenterrar la vella idea de fer passar l'N-II per l'oest, proposta que va topat amb una forta oposició a Salt. Avui s'ha tornat a marcar el repte de matar dos ocells d'un tret: solucionar la poca capacitat de la variant est i complir la promesa de no tocar més la vall de Sant Daniel. Nadal planteja fer el tercer carril per l'autopista i construir un altre vial adjacent també pel sector oest. A diferència dels moviments contraris a la variant est, Nadal no parla de la gratuïtat de cap tram de l'autopista; més aviat es pot intuir que pagarà la variant oest. /S.G.

### ELS DESENYANS

resistir a fer-lo i al final van criticar-ne el contingut perquè el trobaven com fet «per encàrrec».

● **Promesa incomplerta** D'assegurar que la variant no passaria per la vall de Sant Daniel, i que, si fos així, ell dimitiria, l'alcalde de Girona, Joaquim Nadal, va passar a assumir l'opció est com a irreversible.

● **Pressupost desviat** El pressupost inicial de la variant pujava a 6.000 milions de pessetes. Finalment va costar-ne 10.000 a l'Estat.

● **L'estudi d'impacte** Els ecologistes van reclamar-lo insistentment, el ministeri es va

● **Falten carrils** Ja des del primer dia la variant va quedar petita. Dos carrils són insuficients sobretot tenint en compte la quantitat de vehicles pesants que hi circulen.

● **El tram inundable** El febrer de 1997 el Ministeri va advertir que tres quilòmetres de la variant estan en zona de risc d'inundació en cas de crescuda de l'Onyar. L'alcalde de Quart, el socialista Pere Cabarrocas, s'ha mostrat preocupat; el de Girona ho troba irrellevant tenint en compte la freqüència amb què es produeixen les inundacions.