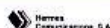


G I R O N A E N E L C A N V I D E M I L · L E N N I

2 les infraestructures

BBdGI
BENEFICIARIS
BENEFICIARIS



PRESIDENT **Joan Bosch**
CONSELLER DELEGAT **Jordi Bosch**
DIRECTOR GENERAL **Joan Vall**
DIRECTORA REGIONAL **Anna Maria Ribas**

EL PUNT

DIRECTOR **Emili Gispert**
SUBDIRECTOR **Jordi Grau**
DIRECTOR DE LLECCIÓ **Xevi Sala**



COORDINADORS **Josep Riera i Antoni Dalmau**

PROJECTE PERIODÍSTIC **Tela Bastons, Josep Boñil, Pepa Bouls, Mònica Cabreja, Jordi Camps, Antoni Dalmau, Pau Llanas, Susanna Oliveira, Maria Àngels Pagès, Miquel Torns, Albert Vilar i Carme Vinyoles**

CONSELL DE DIRECCIÓ **Estanis Alcover, Toni Carominas, Xevi Esteve, Pau Figueras, Josep Majó, Albert Moyà, Toni Muñoz, Enric Serra, Cristina Taulats, Joan Ventura i Xevi Xirgo**

PROJECTE GRÀFIC **Jordi Molles i Àngel Madridà**

MAQUETACIÓ **Aureli Rodríguez i Pere Ferrer**

EDICACIÓ **Jordi Fernández, Glòria di Cesare, Anna Carreras i Xavier Calero**

INFOGRAFIA **Jaume Esparraguera, Josep Duixans, Lluïsa Guardiola i Raül López**

DOCUMENTACIÓ **Carme Torns, Assumpció Marqués, Pere Bosch, Pilar Campos i Jordi Camps i Llimell**

CORRECCIÓ **Múria Ferriol, Salvador Solà i Múria Culzart**

IMPRESSIÓ **Palahí, Arts Gràfiques**

DIPOSIT LEGAL **GI-754-2000**

ISBN **84-89392-22-6 (obra completa)
84-89392-24-2 (volum 2)**

La mare de totes les variants

Fins al 17 de març de 1987, en què els municipis afectats van acordar el traçat est de la variant de l'N-II, l'Ajuntament de Girona va protagonitzar intenses negociacions sense aconseguir el consens unànime



El primer projecte de variant de l'N-II a Girona data dels anys seixanta. El 6 de setembre de 1963 el ple municipal de l'Ajuntament de Girona va acordar demanar al Ministeri d'Obres Públiques que l'N-II passés per la plaça Marquès de Camps, la Gran Via i l'avinguda Ramon Folch. Aquest trajecte va entrar en servei aquell mateix any i va ser operatiu durant deu anys, fins que la ruta va ser desviada per la ronda Ferran Puig i el passeig de la Devesa. El 1973 va començar a funcionar el viaducte de Renfe, per la qual cosa ja no hi havia el pas a nivell de Bonastre de Porta. A més,

s'havia desviat el Güell i se n'havia cobert l'antic llit pel costat de la Devesa i l'esplanada de Can Sarasa. La travessera de l'N-II per la carre-



tera de Barcelona, la ronda Ferran Puig, el passeig de la Devesa i l'avinguda de França va ser l'única via possible per travessar Girona de

franc fins al 27 de març de 1993, quan la variant est va començar a absorbir el trànsit que passava de llarg de Girona. Pagant, però, des

el contrapunt

HI PASSA O NO, PER SANT DANIEL?

Des del 27 de maig de 1986, en què el MOPU va comunicar la seva decisió irrevocable de fer passar la variant per l'est de Girona, molts ciutadans i polítics no han deixat escapar l'oportunitat per demanar la dimissió de Joaquim Nadal com a alcalde de Girona. Tothom recorda que Nadal va assegurar que l'N-II no passaria per la vall de Sant Daniel i que si hi passava, dimitiria. Ell assegura que no passa per la vall de Sant Daniel i que amb l'amenaça de dimitir va impedir que la variant

passés pel fons de la vall. La frase ningú no l'ha sentit mai en directe, però, segons ell, l'hauria pronunciat durant una discussió amb el titular del MOPU, Julián Campos, per forçar-lo a fer pujar la variant més cap a les Gavarres. A partir d'aquí, es van produir mobilitzacions, es van organitzar grups contraris a l'opció est i es van presentar recursos contenciosos administratius, que l'Audiència Nacional va acabar tombant. L'erosió no el va afectar i, en les municipals del 26 de maig de 1991, Nadal va revalidar la majoria absoluta./SGA.

A sota d'aquestes línies, panoràmica de la vall de Sant Daniel abans de la variant. A la plana anterior, dues instantànies del 17 de març de 1987: Joaquim Nadal i Javier Sáenz Cosculluela brindant amb cava perquè s'havia consensuat la variant per l'est (esquerra), i tots els alcaldes dels municipis afectats, FOTOS JORDI COMALAT



del 1972 s'ha pogut circumval·lar Girona per l'autopista.

Col·lapses diaris

A partir dels anys vuitanta, l'augment del pare automobilístic i del transport per carretera va fer que la carretera de Barcelona es col·lapsés cada dia, més enllà de les hores punta. La travessera suportava diàriament tres mil camions de gran tonatge, a més de milers de turismes, que la utilitzaven com a via urbana o com a carretera. Per això es va fer necessari treure l'N-II del centre i l'Ajuntament democràtic va reclamar-ho a Madrid.

Així, el 22 de maig de 1983 es van posar a exposició pública cinc alternatives de traçat, de les quals quatre passaven per l'oest i només una per l'est. El redactor de l'estudi previ del MOPU, Bernardino Pardo, en un debat a la Casa de Cultura, al juliol, va defensar l'opció est perquè no plantejava «problemes urbanístics, ni ecològics, ni tècnics». En aquell moment, tothom —els polítics i la societat civil—, menys el MOPU, reclamava el rescat de l'autopista. L'Ajuntament de Girona va rebutjar oficialment l'opció est, per la seva incidència sobre la vall de Sant Daniel. El 1984 el

Gremi de Promotors i Constructores de Girona va apostar pel traçat est perquè era el que presentava menys problemes de creixement urbanístic. Salt també es va oposar a les opcions de l'oest perquè temia que el municipi encara quedés més partit, i va al·legar que volia defensar les Deveses.

L'any 1985 l'alcalde de Girona, Joaquim Nadal, va anunciar que, si la variant passava per Sant Daniel, presentaria la dimissió. Aleshores es va crear la Coordinadora de Defensa de la Vall de Sant Daniel i l'Ajuntament es va treure de la màniga la variant pel llit del Güell i el camí

de Fontajau, opció que el 1986 el MOPU va rebutjar com a variant de l'N-II, però que va incloure com a torna, a canvi que l'Ajuntament de Girona acceptés l'opció est; es tracta del pont de Fontajau (vegeu el capítol 2.21 d'aquest mateix llibre).

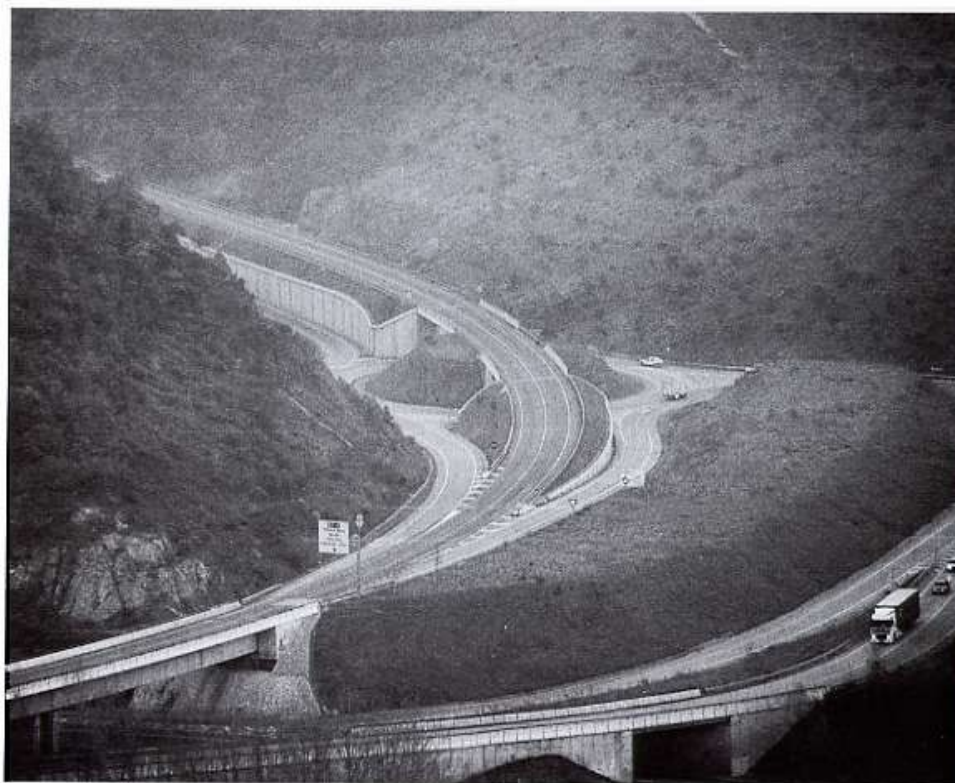
El 17 de març de 1987 l'Estat va acordar amb els alcaldes de tots els municipis afectats que invertiria 3.800 milions per fer la variant; el 19 de juny de 1990 va aprovar el projecte per 5.505 milions; el va adjudicar a una unió temporal entre Ocesa i Ferrovial, per 6.557 milions, que va començar les obres el 7 de novembre següent.

Tres anys d'obres

Els 16,9 quilòmetres de la variant de l'N-II de Girona van ser inaugurats el dissabte 27 de març de 1993, després de 29 mesos d'obres, sis anys de polèmiques i milions de metres cúbics de terres mogudes

L'aleshores ministre d'Obres Públiques i Transports, Josep Borrell, va inaugurar la variant est de Girona el dissabte 27 de març de 1993, al migdia. Borrell, que aquell dia es va presentar insistentment com a ministre de Medi Ambient, més que d'Obres Públiques i Transports, va reconèixer que la variant de Girona no solucionava els problemes de futur, sinó que només reparava una mancança històrica. Acabava d'encetar-se un debat, que, com es veurà en el capítol següent, s'ha allargat anys i panys. Contra una opinió molt estesa, aquell dia Borrell va advertir que no es podien fer carreteres de quatre carrils si al mateix temps es volia preservar el medi. No obstant això, no va trobar contradicció la previsió de desdoblir l'N-II des de València fins a la Jonquera.

Enrere quedaven gairebé tres anys d'unes obres, que, iniciades el 7 de novembre de 1990, van ser força accidentades. Les accions de protesta dels grups que s'oposaven al traçat —tema que es tracta en profunditat en el llibre tercer— i alguns imprevistos tècnics —es-



llavissades de terres o l'error de càlcul del Congost, on, en comptes d'un túnel, es va fer el criticat *craïter*— van provocar retards continuats en el calendari previst i, so-

bretot, un considerable encariment del projecte, que va acabar costant uns 10.000 milions de pessetes, entre l'obra, els serveis afectats i les expropiacions. En total,

es van moure 5.830.000 metres cúbics de terra i es van plantar 120.000 arbres i 80.000 arbustos, i es van sembrar 80 hectàrees de gramínies i lleguminoses per con-

A la plana anterior, el nus del Congost, el desembre de 1999. A sota d'aquestes línies, panoràmica de la vall de Sant Daniel amb un dels viaductes de la variant est. A la foto inferior, Joaquim Nadal, Josep Borrell i Isabel Salamaña, el dia 27 de març de 1993, en un túnel, durant inauguració de l'obra. FOTOS: MANEL LLADÓ / LLUIS ROMERO.



solidar el terreny. La carretera té 7 passos elevats, 4 passos subterranis, 5 ponts d'un tram, 3 túnels artificials, una caixa sota la via del tren i 6 viaductes. La carretera,

que permet anar de Fornells de la Selva a Medinyà en un quart d'hora, ocupa una superfície de 34 ha, té una longitud de 16.886,78 m i suporta uns 17.000 vehicles diaris.

les imatges



ESPECTACULARS.

Aquesta foto, de Manel Lladó, de les obres del viaducte de la carretera de Quart demostra la dimensió de les obres. També s'ha de notar, però, el canvi que va representar, sobretot per a la granja del costat.



ALTERNATIVES. Tot el procés de la variant de l'N-II de Girona va estar marcat per l'oposició popular, que no es va limitar a les mobilitzacions. Es van presentar alternatives, que el temps ha demostrat factibles.

la cronologia

- **30 de desembre de 1982**
Joaquim Nadal sol·licita al ministre d'Obres Públiques i Urbanisme, Julián Campo, que es faci una variant de l'N-II a Girona.
- **22 de maig de 1983**
Exposició pública de l'estudi previ del MOPU, amb cinc propostes.
- **7 de juliol de 1983**
L'Ajuntament i les associacions de veïns de Girona aposten per la gratuïtat de l'A-7. L'endemà el ple de l'Ajuntament de Salt també es manifesta a favor d'aquesta idea.
- **22 de desembre de 1984**
Nadal assegura que la variant no passarà per la vall de Sant Daniel.
- **Un dia de 1985**
Frase mítica: Nadal diu que, «en privat», va amenaçar el ministre Campo de dimidir si la variant passava per Sant Daniel.
- **16 de novembre de 1985**
Es crea la Coordinadora de Grups per a la Defensa de les Gavarres per reivindicar l'N-II per l'autopista.
- **16 de març de 1987**
Acord entre els alcaldes afectats i el MOPU per fer passar la variant per l'est. En canvi, l'Estat construirà el pont i la variant interior de Fontajau.
- **27 de març de 1993**
Després d'intenses mobilitzacions populars en contra i de 29 mesos d'obres, entra en funcionament la variant. Borrell admet que la nova via neix insuficient.

Pensant en el desdoblament

La variant de l'N-II a Girona per la vall de Sant Daniel va quedar petita un cop inaugurada i, cinc anys després, tots els esforços es van centrar a fer el desdoblament d'aquesta via per l'oest i per l'autopista

La variant de l'N-II per l'est de Girona o variant de Sant Daniel, malgrat la inversió econòmica que va suposar i la polèmica que va generar, amb només un carril per banda, va quedar petita just després d'entrar en servei. No en va el que aleshores era ministre d'Obres Públiques i Transports, Josep Borrell va reconèixer el mateix dia de la inauguració que la nova variant no tenia prou capacitat per absorbir tot el trànsit de l'N-II. Just cinc anys després d'aquella inauguració, l'actual Ministeri de Foment ja va plantejar el desdoblament.

El 1999 el ministeri ja tenia redactat el projecte de desdoblament de l'N-II en el tram que va des de Fornells de la Selva fins a Tordera, del qual només s'aprofiten 8 dels 30 quilòmetres del recorregut, concretament des de les gasolineres de Caldes de Malavella fins a l'entrada de la variant de Girona. La resta ha de ser una autovia de nova construcció que passarà per l'est de l'N-II i que té un cost de 22.000 milions. Tot plegat és una autovia per substituir l'N-II, que tindrà el punt



de sortida a la prolongació de l'A-19, a Tordera, a l'est de l'actual, i arribarà fins a Fornells, però sense afectar la variant est. Una obra que, segons les previsions fetes el 1999, hauria de començar com a molt tard el 2002.

Per Sant Daniel, mai més
La polèmica es va desencadenar en fer-se públic aquest projecte, perquè es posava damunt la taula

el contrapunt

I LA VARIANT ES VA FER PASSAR PER L'A-7

La variant de l'N-II de Girona per Sant Daniel ha quedat petita i no es pot desdoblir pel seu actual traçat. Les administracions s'han adonat que la solució de Sant Daniel no va ser la millor, però el cert és que «el nyap ja està fet». Han calgut 16 anys perquè es fes cas de les reivindicacions dels ecologistes, que reclamaven el rescat de l'autopista entre Girona nord i Girona sud i que s'enllacés l'N-II amb l'autopista mitjançant nous accessos i la construcció del tercer carril; tot plegat, un seguit de solucions que les administracions no van voler escoltar i que curiosament avui sí que són viables. / N.G.R.

Dos aspectes quotidians de la variant est de l'N-II per la vall de Sant Daniel, amb les cues de cotxes que es produeixen en alguns trams i que són una clara mostra de la necessitat que hi ha que se'n faci el desdoblament. El mateix dia de la inauguració d'aquesta via, el ministre Josep Borrell va dir que era insuficient. FOTOS: ANNA CARRERAS

la conveniència de continuar el desdoblament de l'N-II al costat d'una variant que només tenia cinc anys de vida i que alhora suposava una nova agressió a la vall de Sant Daniel. A més, es van aportar informes tècnics que demostraven que alguns trams de la variant estan situats en una zona inundable. L'alcalde de Girona, Joaquim Nadal, va donar garanties absolutes que la variant de Sant Daniel no es tocava i va treballar pensant en l'autopista com a millor alternativa. La polèmica es va tancar quan totes les parts implicades van tenir clar que la variant de l'N-II no es tocava i que la millor opció era fer el desdoblament per l'oest; però no recuperant el vell projecte de Sant Gregori i Bescanó, sinó negociant la gratuïtat de l'autopista, que s'hauria d'ampliar amb la construcció del tercer carril. Aquest debat es va generar durant el 1998, en un moment en què la majoria d'alcaldes de les poblacions afectades pel traçat de l'N-II es van posar d'acord i van signar un document històric reclamant a la Generalitat i al govern de l'Estat so-



lucions urgents per a la xarxa viària a les comarques gironines i, en concret, demanant el tercer carril

de l'autopista. La resposta no es va fer esperar i un decret del govern estatal dictat el 5 de no-

vembre de 1999 establia la gratuïtat, a partir del 10 de gener del 2000, del tram d'autopista A-7 que va des de la sortida de Girona sud fins a la de Girona nord. En una primera fase, ja hi havia la solució provisional de la gratuïtat del tram urbà de l'A-7; però la reclamació dels alcaldes o del govern de la Generalitat anava molt més enllà i proposava la construcció d'un tercer carril, que fos gratuït des de l'aeroport o des de Fornells fins a Medinyà, amb el qual Girona ja tindria la seva variant oest. Una variant oest o tercer carril que, connectant en els dos extrems amb la variant est, formaria una ronda de circumval·lació de la ciutat que, a més, tindria un sentit metropolità perquè inclouria nous accessos, entre els quals hi ha previst fer, a partir de l'any 2000, el de Fornells, el de Medinyà i el de Sant Gregori o Girona centre, que donaria accés directe des de l'autopista al sector de Fontajau i als polígons industrials de la Nestlé, Domeny i Sant Gregori. Amb aquesta solució quedaria desdoblada la variant est, però per l'oest i per l'autopista.

La variant que no va poder ser

La variant oest de Girona, un vial de 7,9 quilòmetres, amb vuit giratoris i dos viaductes, un per travessar el Ter i l'altre sobre l'A-7, i amb un pressupost de 2.750 milions, era, el 1999, un projecte mort

La gratuïtat de l'A-7 en el tram comprès entre Girona nord i Girona sud i les perspectives de la construcció d'un tercer carril a l'autopista van aturar del tot, a final dels anys noranta, l'antiga variant per l'oest. El projecte redactat el 1995 per la direcció general de Carreteres de la Generalitat preveia connectar els municipis de Sant Gregori, Bescanó, Salt i Vilablareix i havia de servir d'enllaç entre les carreteres GI-531 (Girona-les Planes), N-141 (Girona-Anglès) i GI-533 (Santa Coloma de Farners-Girona). Entre els principals objectius que avalaven el projecte i el feien necessari hi havia com a prioritat absoluta donar-hi la funció de variant per l'oest de l'antiga N-II. Així es creava un eix a l'oest del nucli urbà de Girona que permetria fer la circumval·lació de la ciutat als vehicles procedents de les zones de les Planes, Anglès i Santa Coloma, però també s'aconseguiria comunicar directament Sant Gregori i Bescanó, evitant que els vehicles haguessin de fer la volta per Girona o travessar el Ter per la Pilastra, i,



d'altra banda, també s'aprofitava per fer la variant de Sant Gregori i reduir el pas de vehicles per l'interior d'aquesta població.

Per què no es va poder fer?

Les raons per les quals finalment la variant de l'oest per Sant Gregori no es va poder fer, potser cal buscar-les en el fet que era un projecte que tampoc no va acabar mai de convèncer a tothom,

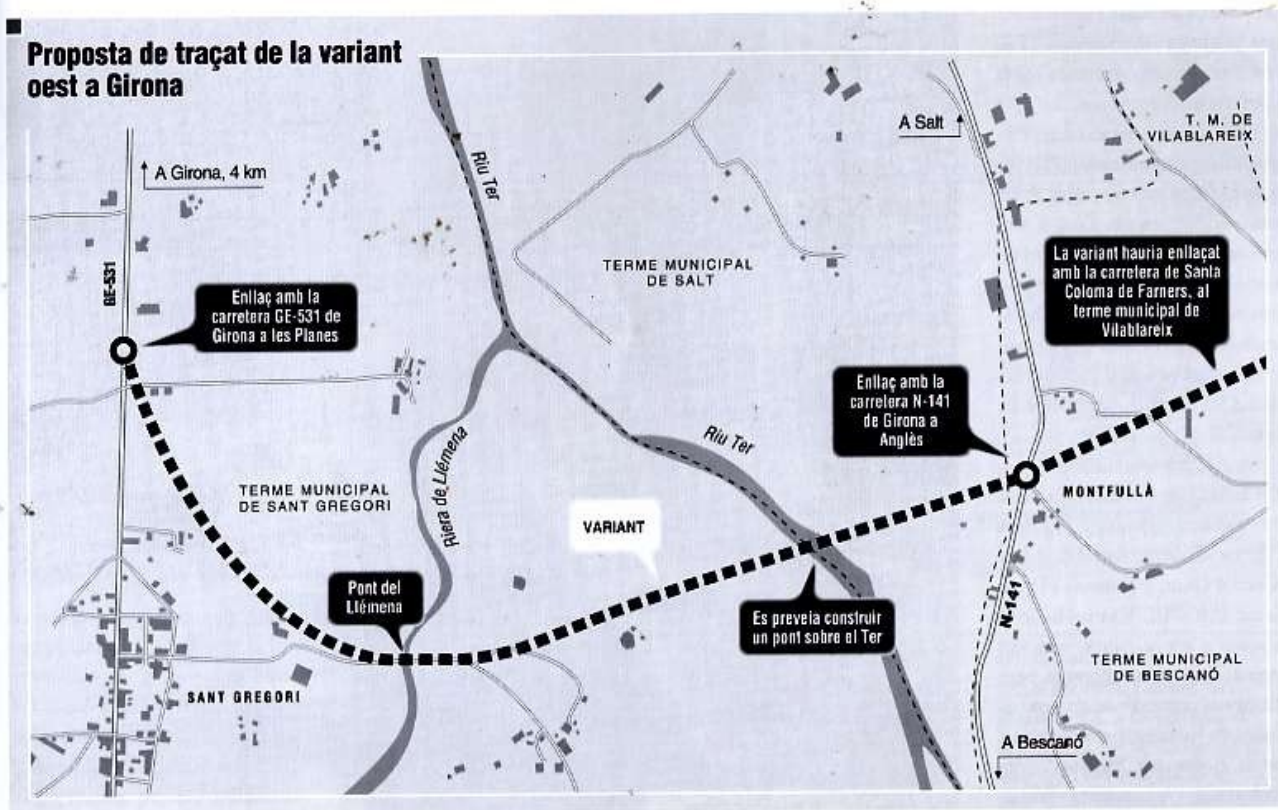
i justament l'excusa d'aprofitar la gratuïtat o el tercer carril de l'A-7 va ser ideal per abandonar, potser definitivament, el projecte. De fet, els Amics de les Deveses de Salt s'havien mobilitzat, el 1994, amb un seguit d'actuacions reivindicatives per evitar que es fes la variant oest. Després van seguir altres arguments gairebé com un *efecte dominó* des de diferents ajuntaments i entitats naturalistes en

contra del projecte. També l'alcalde de Girona, Joaquim Nadal (PSC), i el de Salt, Xavier Corominas (PSC), van prioritzar el pla d'accés sobre la variant oest.

Però el que va ser determinant va ser l'acord a què van arribar 21 alcaldes, des de Maçanet de la Selva fins a la Jonquera, l'11 de juny del 1998 signant un document sobre les millores de les comunicacions a les comarques gi-

A la plana anterior, els terrenys que s'havien reservat, segons el projecte de la variant oest, per fer el pont sobre el riu Ter. Aquest pont, però, es farà igualment per facilitar la comunicació entre Sant Gregori i Bescanó. A sota, el gràfic de la variant, tal com s'havia previst en el projecte de la Generalitat. FOTO: D. BRUGUE.

Proposta de traçat de la variant oest a Girona



ronines i en el qual instaven la Generalitat i el Ministeri de Foment a engegar, de manera urgent, l'ampliació de tot el tram gironí

de la carretera N-II i l'autopista A-7. Per tant, quedava clar que la variant oest s'havia de suplir amb la gratuïtat de l'A-7 en un

primer moment i amb la construcció del tercer carril més endavant. Aquell any, tant l'alcalde de Sant Gregori, Lluís Ferrer, com

el de Bescanó, Xavier Soy, van afirmar amb rotunditat que el projecte de l'antiga variant oest havia quedat mort.