



La Vall de Sant Daniel, solució Est de la variant de la N-II.

PUNT DIARI

# La variant de la N-II per l'Est de Girona

EMILI GISPERT

**D**esprés de més de vint anys de discussions, propostes i contrapropostes, el mes de març d'enguany els alcaldes de Girona, Salt, Sarrià, Fornells, Quart, Riudellots, Celrà, Vilablareix i Sant Julià de Ramis-Medinyà han "consensuat" amb el Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme (MOPU) que la variant de la carretera Nacional II al seu pas per Girona es construeixi per la Vall de Sant Daniel, "part integrant, i molt important, del futur parc de les Gavarres", tal com escrivien Josep Maria Deulofeu i Llorenç Panella, redactors del Pla Especial de Protecció de la Vall, en un article publicat a PUNT DIARI el 14 de juliol de 1983.

## Negociacions i pactes

La història recent de la variant de la N-II s'inicia el mes de desembre del 1982 quan l'alcalde de Girona, Joaquim Nadal, insta el MOPU a fer el desviament. La resposta de Madrid arriba poc després en forma del que s'ha anomenat "estudi previ" que contempla sis possibles traçats, cinc dels quals transcorren per l'Oest de la ciutat i només un per l'Est. El maig del 1983 s'exposa al públic l'estudi previ i els ajuntaments dels municipis afectats hi diuen la seva, però només hi ha unanimitat en demanar la gratuïtat de l'autopista, la qual cosa és rebutjada ràpidament per l'Estat. Les negociacions entren, després, en un punt mort que es desbloqueja amb la substitució de Julián Campo per Javier Sáenz de Cosculluela com a titular del MOPU. El mes de

setembre del 1985 Sáenz de Cosculluela dóna quatre mesos de temps perquè els alcaldes dels nou municipis afectats per la variant es posin d'acord en una solució i anuncia que, si aquest acord no es produeix, serà el Ministeri el que prendrà la decisió. El mes de novembre del mateix any es fa públic que els alcaldes estan pactant un traçat per l'Est de Girona —per les Gavarres— però Quart, immediatament, se'n desmarca. Es crea, per altra banda, una coordinadora de Grups per la Defensa de les Gavarres. Abans de transcórrer els quatre mesos, els batlles proposen conjuntament al ministre que la variant passi enfonsada pel llit del riu Güell, però l'1 d'abril del 1986 el MOPU rebutja aquesta possibilitat per raons tècniques, econòmiques i jurisdiccionals. La decisió queda, per tant, en mans de Madrid i és el mateix Ja-



PUNT DIARI

Març de 1987: el ministre d'Obres Públiques, Javier Sáenz de Cosculluela, anuncia el pas de la variant per Sant Daniel.

vier Sáenz de Cosculluela qui, el mes de maig del mateix any, anuncia que la variant passarà definitivament per l'Est de Girona. A partir d'aquest moment el MOPU comença a negociar amb els ajuntaments dels municipis pels quals haurà de passar la nova carretera. En un principi, els tècnics de la Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya elaboren un estudi segons el qual la variant passa pel bell mig de la Vall de Sant Daniel, però l'Ajuntament de Girona posa, com a condició indispensable per a acceptar qualsevol traçat per l'Est, que sigui respectada la vall i el seu perímetre d'influència contemplat en el Pla Especial de Protecció de l'indret. Al començament de l'any 1987, el ple municipal de Girona aprova per unanimitat una moció en la qual es demana al Parlament de Catalunya la declaració de parc natural per al massís de les Gavarres. Finalment, el 17 de març d'aquest any, el mateix ministre Sáenz de Cosculluela anuncia a Girona que la variant passarà a 64 metres del fons de la Vall de Sant Daniel.

### Pressupost i traçat

El pressupost estimat de construcció de la carretera és de 3.780 milions de pessetes per a un recorregut total de 16.237 metres. Malgrat que en el moment d'escriure aquest article la Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya tot just ha començat a redactar el pro-

jecte definitiu, en el darrer estudi tècnic ja es contempla que la variant s'iniciarà, pel sud, en el punt quilomètric 717 de la N-II, en terme municipal de Fornells. Continuarà vorejant la zona industrial d'aquest municipi i s'endinsarà en el de Quart enganxada a la ribera esquerra de l'Onyar fins a l'altura del Mas Figueres, on travessarà el riu. L'entrada a la Vall de Sant Daniel es produirà per darrera dels barris de Vila-roja i Font de la Pólvora, després d'haver travessat la carretera dels Àngels. Transcorrerà a 64 metres del fons de la vall i, per passar-la de cap a cap, es construiran tres túnels: el primer a la Castanyeda (190 metres de longitud), el segon a Can Llinàs (180 metres) i el tercer a Can Onofre (110 metres). El pas per la Vall acabarà a l'Est de Campdorà, per la vall del Torrent de les Mines, que conflueix amb el riu Ter al sud del massís de Sant Julià de Ramis. La carretera de Palamós, la via del tren i el Ter seran travessats per una sola estructura, segons l'informe. La carretera passarà per l'Est del massís de Sant Julià i tornarà a enllaçar amb la N-II en el punt quilomètric 733, abans del pont en què passa per sota de l'autopista, en terme municipal de Sant Julià de Ramis-Medinyà. La via tindrà una amplada de 9,5 metres, entre la calçada i les voreres d'emergència. Segons el titular del MOPU, la variant entrarà en funcionament durant 1990.

Emili Gispert és periodista