



1982. Al pla general es va dissenyar una variant de dos carrils, que sortia d'abans de l'Aigueta i anava a parar més enllà de Vulpellac. El 2004 es va inaugurar l'actual vial urbà –la minivariant–, més enganxada al nucli i passant per la Guardiola.

1993. El projecte que va presentar Josep Maria Cullell incloïa una opció pel sud semblant a la del pla general, i dues opcions pel nord, amb túnel i per la plana. En projectes posteriors, es va afegir allargar la carretera perquè també fes de variant de Corçà, pel nord del nucli.

# La Bisbal, història d'una variant

Durant més de 30 anys s'han anat fent projectes de la carretera i s'ha multiplicat el debat sobre quin és el millor traçat

ORIOL MAS / La Bisbal d'Empordà  
 ● De la variant de la Bisbal se'n parla des de finals dels setanta. Des d'aleshores, han aparegut successivament diversos projectes per desviar el trànsit de pas que circula

per dins la ciutat. Primer en forma de carreteres periurbanes tant pel sud com pel nord del nucli, i després ja projectant una autovia de quatre carrils, entre Corçà i Forallac, on els projectes sempre han mantingut

unes opcions nord i sud d'esquelet molt semblant, que es diferenciaven només per matisos. Durant tots aquests anys el debat entre els dos traçats es repetia cada cop que es presentava un nou projecte, cadascun

amb partidaris ben definits i sense canvis de bàndol significatius. Curiosament, aquesta demora ha servit perquè l'opció que més adeptes guanya cada dia que passa és la de no fer cap variant.

La primera idea de la variant de la Bisbal es remunta a la meitat dels anys setanta, quan es va plantejar un vial per la Terrera, al nord del nucli. La urbanització dels terrenys va impossibilitar aquesta opció, i l'equip de redactors del pla general supramunicipal que havia encarregat la Diputació va optar per fer una carretera de dos carrils, pel sud. Aquell equip estava format per Joan Escribà, Dolors Nadal, l'exalcalde del PSC Ramon Romaguera i Marisa Molinas, entre altres, i van dissenyar una via que connectés la Bisbal amb els pobles del costat, i que gairebé no passava per cap altre terme municipal. Tot i no haver-se executat mai, aquest dibuix ha sigut la base de les opcions sud que s'han presentat més endavant.

Fins al 1993 no es va tornar a parlar del tema. Les cues eren cada vegada

més importants, sobretot durant les vacances i els caps de setmana, i la Generalitat va treure a informació pública un estudi informatiu amb quatre possibles traçats: sud-1, sud-2, nord amb túnel i nord sen-

se túnel. La sud-2, que representava l'opció sud tradicional, era l'opció preferent. Finalment, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques Josep Maria Cullell, vista la manca de consens, va de-

cidir ajornar el projecte. Qui el va succeir en el càrrec, Artur Mas, el 1996 va anunciar que tiraria la variant endavant, però tampoc no ho va complir. El següent a ocupar la conselleria va ser Pere Macias,

que no va entrar de ple en el tema. Macias es va centrar en la ronda actual, inaugurada el 2004, ja que van acordar amb l'alcalde Romaguera que aquest era el projecte prioritari. «La ronda ha funcionat molt bé i ha

tret molt de trànsit, i en aquells moments des del govern vam prioritzar desencallar els trams entre Palamós i Palafrugell, i de Vidreres a Platja d'Aro, més que la Bisbal», recorda.

Finalment, i abans que Joaquim Nadal fos el conseller dels dos últims governs i presentés aquest estudi un nou estudi a informació pública, va ser Felip Puig qui va assumir el projecte, el 2002. Va presentar només tres opcions pel nord, a les quals més tard es va afegir una opció pel sud «perquè no es pogués negar el debat», recorda Puig. «Ens vam trobar una situació bloquejada, i veient-ho amb distància, vaig considerar que l'opció nord era la més raonable. Amb en Romaguera vam parlar, i estava disposat a arribar a un acord», assegura. Aquest projecte, com tots els altres, tampoc no va tirar endavant. Va ser fidel a la història.

Joan Escribà i Dolors Nadal. REDACTORS DEL PLA GENERAL DE LA BISBAL

## «Ara ens decantaríem per l'opció nord»

● El pla general és del 1982. Com pot ser que encara sigui vigent?

—«No es va començar a utilitzar fins més endavant. La Bisbal durant tots aquests anys no ha crescut gaire, i els governs no van tenir gaire interès a desenvolupar-lo.»

—Per què vau dibuixar la variant pel sud?

—«La característica essencial de la variant era la d'una carretera adaptada a la topografia, no una autovia. No exigia grans terraplens ni talls contundents del territori. Es va desestimar l'opció nord perquè no era imaginable la construcció d'un

túnel que salvés l'obstacle de la urbanització del puig de Sant Ramon, i es va considerar que el traçat sud constituïa un element relligador de la relació entre la Bisbal i Corçà, Cruïlles, Fonteta i Vulpellac.»

—Com veieu que el pla general sigui un dels grans arguments a favor de l'opció sud?

—«Potser per inèrcia. L'autovia que ara es proposa no té res a veure amb la variant que vam projectar.»

—Què s'hauria de fer ara?

—«El que cal és una variant, no una autovia. El territori no s'ho mereix. Però, vistes les opcions i el caràcter de la via que proposen, ara

ens decantaríem per l'opció nord perquè és el menys agressiu, paisatgísticament i sociològicament.»

—Però la Bisbal ha crescut cap al sud.

—«Això és fals. El creixement de la Bisbal ha sigut al puig de Sant Ramon i la Terrera, al nord-est, i al barri de la Guardiola, a l'est.»

—I pel nord, com s'hauria d'accedir al centre?

—«El traçat nord deixa entrar fluidament per l'Aigueta i pel vial urbà. També flueix sense obstacles cap a la possible via de distribució per l'est, ja iniciada, que servirà les urbanitzacions.»