

La plataforma contra la variant nord diu que no s'han fet bé els estudis d'inundabilitat

► L'entitat afirma que aquesta opció suposa un «impacte crític irreversible que malmet i ho desgavella tot»

LA BISBAL

ANNA TARRÉS

■ La hidròloga Martha Pico va revelar ahir que els estudis informatius i d'impacte ambiental encarregats per la Generalitat no han inclòs estudis d'inundabilitat tal com recomana l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) per aquest tipus d'infraestructures. Ahir al migdia, la Plataforma en contra de la variant nord de la Bisbal, va exposar públicament els arguments de les al·legacions presentades al Departament de Política Territorial (PTOP) respecte a aquest traçat.

L'acte es va dur a terme al Castell d'Empordà de la Bisbal, el propietari del qual forma part d'aquesta plataforma i que ha mostrat la seva disconformitat pel traçat nord d'aquesta nova autovia ja que afecta de ple el valor agrari de plana i paisatgísticament la zona on s'ubica aquest element patrimonial.

L'advocat que representa el col·lectiu contrari al traçat nord, Eduard de Ribot, va assegurar que aquesta opció suposa «un impacte crític irreversible» que «malmet i ho desgavella tot». Alhora, va recordar que aquesta plataforma ha presentat un total de 2.548 signatures de persones que han expressat la mateixa opinió; però que la seva reivindicació no es recolza en el gran nombre de persones que rebutgen la nord, sinó en els arguments tècnics recollits en els estudis de cinc experts que conclouen que aquest «no és el millor traçat».

De forma resumida, la plataforma ha presentat 16 motius que els avalen. Entre aquests exposen que la nord presenta més inundabilitat de la zona, afecta un territori més fràgil i un sòl agrícola d'alt valor i protegit, així com que suposaria un traçat amb la menor coherència respecte al planejament urbanístic de les po-



D'esquerra a dreta: Font, Bosch, Ribot, Pico durant la roda de premsa al Castell d'Empordà de la Bisbal.

blacions de la zona respecte a l'any 1982. Així ho van constatar l'arquitecte Ramon Bosch, l'enginyer rural Joan Font, la hidròloga, Martha Pico i el geògraf Albert Albertí. Per aquest motiu, el col·lectiu demana al PTOPT que «descarti» aquesta opció per ser «la pitjor de totes».

Per la seva banda, la hidròloga Pico, va criticar el fet que els estudis d'inundabilitat demanats per la Generalitat no s'haguessin realitzat a escala local i seguint les línies d'execució tècnica tal com indica l'ACA, sinó que tan sols s'havien fet a 1:50.000. Segons Pico, que ha seguit les indicacions de l'agència l'opció nord supera el percentatge de superfície afectades pel risc d'inundació de l'opció sud. Així doncs, mentre la primera representa el 36%, l'opció sud, en funció dels trams escollits pel traçat oscil·la entre un 11 i un 22%.

Aixecada a 9 metres

Bosch, va explicar que en aquest cas, estariem parlant d'una carretera que s'aixeca entre els 8 i 9,5 metres d'alçada al llarg de 4,9 quilòmetres dels 9 totals i amb una amplada de 54 metres. Aquesta infraestructura és necessària per salvar la zona inundable del Daró i, on a més «hi ha prohibició expressa de qualsevol construcció d'aquestes característiques», va puntualitzar.

En aquesta línia, Pico va destacar que aquest tal·lusos o terraplens, majoritaris en el traçat, «provocarien un efecte de barrera» així com «desplaçament» forçat de les aigües; provocaria un retard d'evacuació de l'aigua i una més probabilitat de patir inundacions, i que el fet d'estreñer les sortides augmentaria la velocitat de l'aigua, cosa que provocaria erosions importants. Bosch va recordar

els arguments de coherència i connectivitat que contradiuen l'opció nord, ja que «el Pla de la Bisbal recull el teixit urbà a partir dels 10 enllaços plantejats l'any 1982 pel sud de la població».

L'avaluació mediambiental va anar a càrrec del consultor Joan Font, qui ja d'entrada va expressar la seva discrepància en fer anàlisis separades per trams del projecte conjunt d'anella de les Gavarres. Ell mateix va reclamar que el PTOPT no hagués inclòs en els estudis els fenòmens de fragilitat. Entre altres condicionants, Font va explicar que el traçat nord passa per zones argiloses poc recomanables per aquest tipus de construcció i que creen, per tant, «desconfiança i por». Genera dèficit de terres, a diferència de la sud-2 on n'hi ha de sobrant, a banda de suposar una «fragmentació i intrusió» en un territori de primer ordre com és la pla-

Moure's per impedir qualsevol variant

► Un grup de veïns i veïnes de la Bisbal d'Empordà, sota el nom de Cap Variant està recollint signatures via correu electrònic de totes aquelles persones o entitats que vulguin manifestar el seu rebuig total del projecte de la variant de la Bisbal. Recuperen els arguments d'inconsonància amb les Lleis de Mobilitat de Catalunya, ja que «existeixen nous estudis que valoren la millora de les vies existents tant al nord com al sud» per realitzar la descongestió del trànsit, així com la possibilitat d'invertir-hi els 160 milions d'euros del projecte. Demanen també un model de desenvolupament propi i proteccionista del territori. LA BISBAL | DdG

LA XIFRA

30.200.000 €

Incrementos necessaris

Bosch considera que el traçat nord hauria d'incloure l'amplicació del viaducte del Daró fins a 1.350 metres, així com nous enllaços (Bisbal Centre) que suposarien un increment en el cost de 26,8 milions d'euros i 3,5, respectivament.

na agrícola.

Respecte a les zones boscoses, va assegurar que l'afectació a les Gavarres seria menor que en els punts aïllats de bosc que hi ha al llarg del traçat, que tenen més valor, ja que asseguren la protecció de l'avifauna de la zona.