

**Exposició pública** ▶ Després dels 3 mesos de termini per presentar les alegacions pertinents al projecte de la variant de la Bisbal, el Departament de Política Territorial (Dptop) acabarà de perfilar el traçat definitiu. Mentrestant es fan públics els seus informes.

# El traçat de la variant de la Bisbal parteix de 20 alternatives

▶ L'estudi informatiu del vial apunta que l'opció nord té més arguments a favor que la sud

GIRONA | ANNA TARRÉS

■ Tot i que el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat anunciï tres opcions diferents per al traçat definitiu de la variant de la Bisbal —una pel nord i dues pel sud—, i simplifica d'aquesta manera les opcions reals que existeixen d'aquesta carretera, l'Estudi Informatiu revela que l'itinerari s'ha dividit en 13 trams que combinats entre ells donen lloc a 20 alternatives diferents.

Així queda reflectit en la memòria de l'«Estudi Informatiu, Variant de la Bisbal, carretera C-66 PK 4+500 al PK20+500, en el seu tram entre Forallac-la Pera», realitzat per l'enginyera de l'empresa Consultor de Ingenieria Civil SA (CICSA), Carmina Riera i Serrat. Partint d'aquesta divisió, els experts han detallat les especificacions de cada tram en la majoria dels paràmetres (longitud, serveis afectats, expropiacions) i, al mateix temps, han presentat dades i valoracions globals de cada alternativa per cada un dels punts tractats.

Per bé que l'estudi no es posiciona a favor de cap de les alternatives previstes, ja que la memò-

ria conclou que «es consideren les alternatives suficientment definides i s'eleva a la consideració de la Superioritat» sense cap excepció, sí es manifesten diverses comparacions entre l'alternativa nord o sud, que en la majoria dels casos l'opció nord presenta comentaris més favorables.

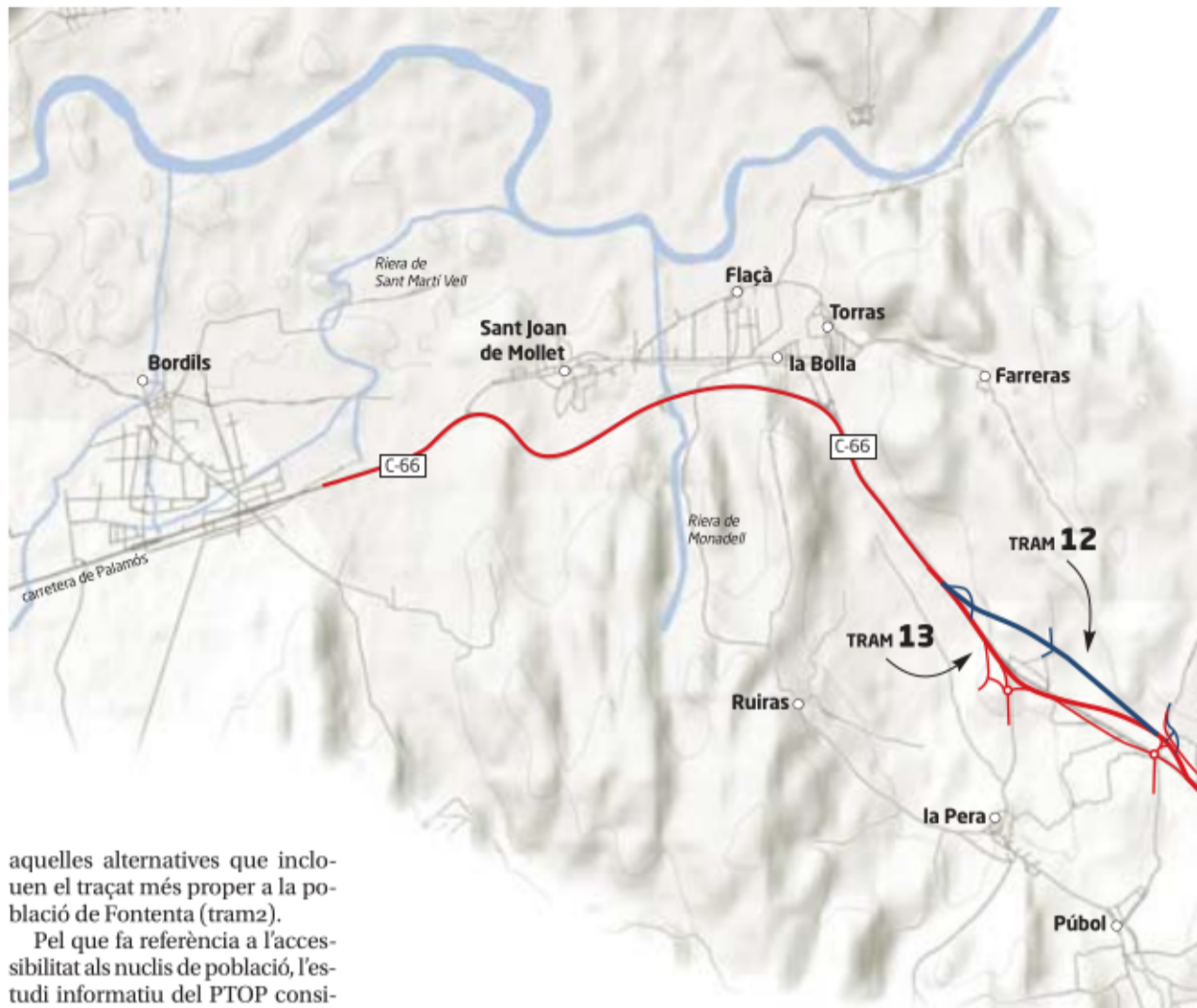
Entre els trets més rellevants, la comparació econòmica de les alternatives és un d'aquests casos i és favorable per les nord. L'estudi argumenta que aquestes quatre opcions són «les més econòmiques» ja que tenen un traçat més curt (entre 15,09 i 15,18 quilòmetres mentre que les opcions sud superen els 17) i no disposen d'enllaç central ni vials de connexió (tot i que inclouen la construcció del túnel del Puig de Sant Ramon). En aquest apartat, és important destacar que les alternatives de l'opció sud que inclouen el túnel de Vaca Morta (Tram 5) són «evidentment» les de cost «més elevat». A més, l'estudi també remarca que les alternatives Sud que inclouen el tram 3 —una de les parts del nou traçat presentat recentment pel PTOPT com a segona opció sud— són més costoses que

aquelles alternatives que inclouen el traçat més proper a la població de Fonteta (tram2).

Pel que fa referència a l'accessibilitat als nuclis de població, l'estudi informatiu del PTOPT considera «l'accessibilitat a la Bisbal i a Corçà és idèntica tant per l'alternativa nord com sud», ja que els enllaços se situen a distàncies molt similars d'ambdues poblacions. En canvi, aquest fet no succeeix quan es parla dels nuclis de Monells, Cruïlles i Sant Sadurní de l'Heura o de les carreteres C-252 a Verges i GI-644 a Torroella de Montgrí, sent l'opció sud més favorable en les tres primeres poblacions i, la nord respecte a les poblacions situades més a l'est de la comarca.

## Impacte mediambiental

Un altre dels punts que està creant més polèmica i que incrementa la divisió de preferències és l'afectació ambiental d'aquests traçats. Segons aquest informe, l'opció que comporta menys afectació mediambiental és la nord ja que «no afecten zones d'especial pro-



**Els traçats de les alternatives nord són més curts, més econòmics i menys negatius per al medi ambient**

**El projecte de la variant de la Bisbal de doble carril per banda és prou absorbent i no preveu futures ampliacions**

tecció»; a diferència de les alternatives sud que qualsevol de les opcions escollides té efectes negatius. El traçat sud separa Fonteta de la Bisbal i Vulpellac (tram2) i recórrer el camí de les Terreres (tram4) ambdós considerats com a impactes «paisatgístics» i «visuals» molt importants. Per altra banda, l'alternativa Sud 2 evita l'afectació anterior però agreuja la seva afectació per la seva proximitat amb l'espai protegit del mas-

sís de les Gavarres.

El moviment de terres és una part del projecte prou important i que determina una part important del cost final. L'estudi considera també com a opció òptima les alternatives pel nord, ja que són les que presenten una «millor compensació de terres». De totes maneres, els autors de l'estudi geotècnic (el geòleg Vicent Martín, i l'enginyer industrial Ulpiano González -Geo Geotècnic), que valora el projecte a partir de les característiques del terreny on es realitzarà la variant alerten que qualsevol moviment de terres comporta una afectació al territori important, sobretot en la part superior. Per aquest motiu, han apuntat diverses consideracions i recomenacions respecte a la maquinària a utilitzar en cada traçat (en funció del tipus de subsòl), així com els revestiments i materials per a la construcció dels túnels i altres estructures sobre el sòl, rius o rieres, entre altres.

Cal també destacar que el cost de les expropiacions necessàries per realitzar cada traçat resulten també més econòmic amb les opcions nord, ja que no superen els 2,53 milions d'euros, a diferència de les alternatives sud que xifren el cost més baix amb números superiors al màxim nord. Per altra banda, els costos provinents dels serveis afectats obtenen una mitjana econòmica similar en tots els recorreguts.

Entre altres, l'estudi també reafirma que el projecte podrà assumir el trànsit durant molt temps, ja que segons una previsió de dades amb vistes al 2008 confirma que els 2x2 carrils que es volen projectar no caldrà ampliar-los en el futur.



La variant de la Bisbal ha portat polèmica des dels seus inicis com el cas dels veïns de Fonteta.

## LES DADES

### 100 km/h

#### Alternatives específiques

Tot i que l'ordre d'Estudi fixa la velocitat per aquest tipus de carreteres en 80km/h, el disseny de les alternatives ha estat creat per aconseguir que el traçat compleixi els paràmetres per permetre una velocitat de 100 km/h.

## LES DADES

### EL TRAÇAT

#### Doble carril en cada sentit i túnels unidireccionals

▶ La secció troncal projectada contempla 4 carrils de 3,5 m d'amplada, voral 1,5 i 2,5 m i una mitjana de 2 metres. El túnels seran unidireccionals i tindran 2 carrils de 3,5 m cada un i voral d'1 i 2,5 m.

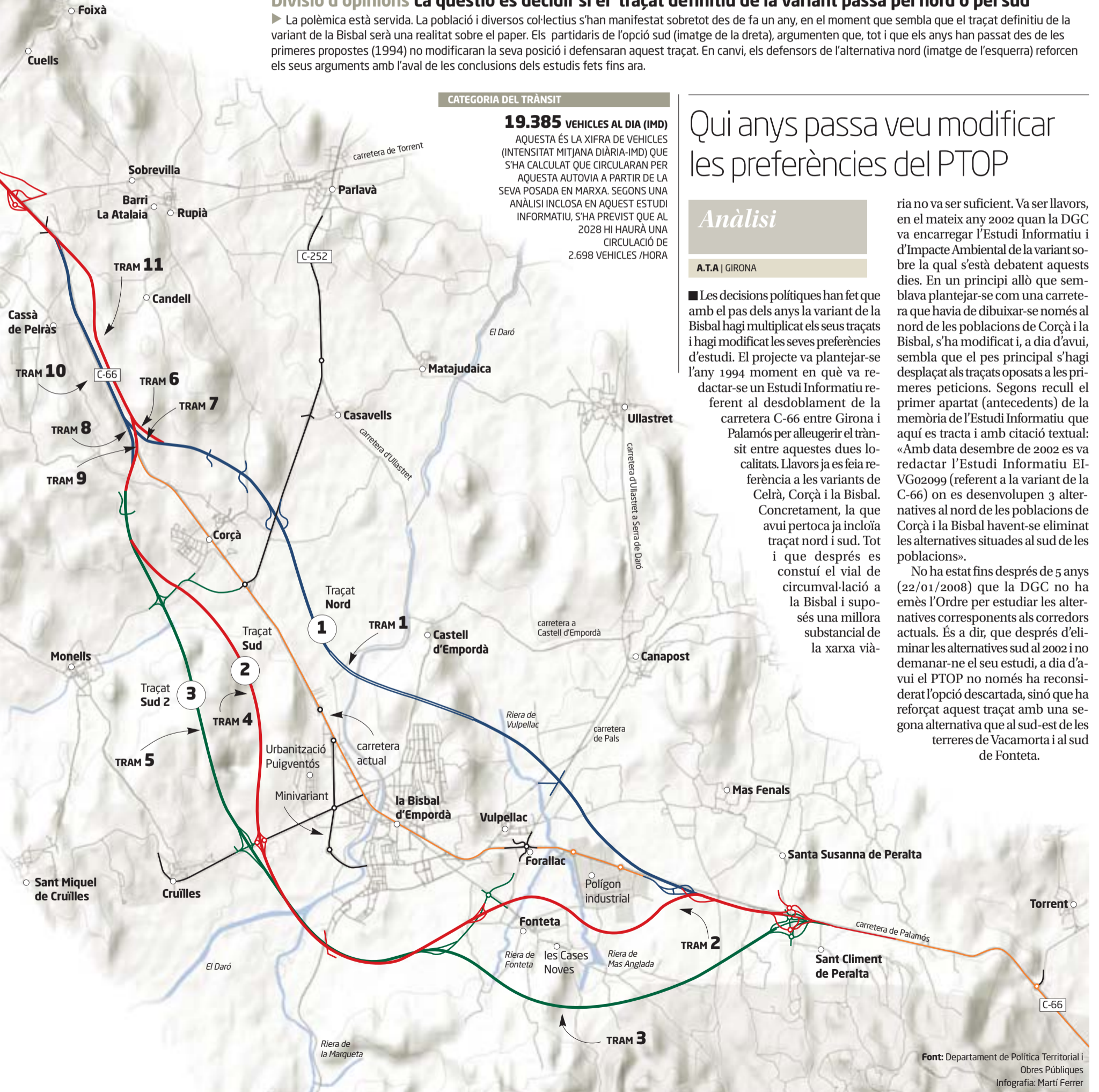
**LA LLEGENDA**

- **1 TRAÇAT NORD**  
ÉS EL PRIMER DE TOTS ELS TRAÇATS QUE VA ENCARREGAR-SE PER SER ESTUDIAT SOBRE AQUEST PROJECTE DE LA C-66
- **2 TRAÇAT SUD**  
OPCIÓ QUE JA ES CONTEMPLAVA L'ANY 1994, JUNTAMENT AMB LA NORD, QUAN VA INICIAR-SE EL PLANTEJAMENT DEL PROJECTE
- **3 TRAÇAT SUD 2**  
ÉS EL RECORREGUT PRESENTAT RECENTMENT (30 JULIOL)



**Divisió d'opinions La qüestió és decidir si el traçat definitiu de la variant passa pel nord o pel sud**

► La polèmica està servida. La població i diversos col·lectius s'han manifestat sobretot des de fa un any, en el moment que sembla que el traçat definitiu de la variant de la Bisbal serà una realitat sobre el paper. Els partidaris de l'opció sud (imatge de la dreta), argumenten que, tot i que els anys han passat des de les primeres propostes (1994) no modificaran la seva posició i defensaran aquest traçat. En canvi, els defensors de l'alternativa nord (imatge de l'esquerra) reforcen els seus arguments amb l'aval de les conclusions dels estudis fets fins ara.



**Qui anys passa veu modificar les preferències del PTOp**

*Anàlisi*

A.T.A | GIRONA

■ Les decisions polítiques han fet que amb el pas dels anys la variant de la Bisbal hagi multiplicat els seus traçats i hagi modificat les seves preferències d'estudi. El projecte va plantejar-se l'any 1994 moment en què va redactar-se un Estudi Informatiu referent al desdoblament de la carretera C-66 entre Girona i Palamós per alleugerir el trànsit entre aquestes dues localitats. Llavors ja es feia referència a les variants de Celrà, Corçà i la Bisbal. Concretament, la que avui pertoca ja incloïa traçat nord i sud. Tot i que després es constituí el vial de circumval·lació a la Bisbal i suposés una millora substancial de la xarxa vià-

ria no va ser suficient. Va ser llavors, en el mateix any 2002 quan la DGC va encarregar l'Estudi Informatiu i d'Impacte Ambiental de la variant sobre la qual s'està debatent aquests dies. En un principi allò que semblava plantejar-se com una carretera que havia de dibuixar-se només al nord de les poblacions de Corçà i la Bisbal, s'ha modificat i, a dia d'avui, sembla que el pes principal s'hagi desplaçat als traçats oposats a les primeres peticions. Segons recull el primer apartat (antecedents) de la memòria de l'Estudi Informatiu que aquí es tracta i amb citació textual: «Amb data desembre de 2002 es va redactar l'Estudi Informatiu EI-VGo2099 (referent a la variant de la C-66) on es desenvolupen 3 alternatives al nord de les poblacions de Corçà i la Bisbal havent-se eliminat les alternatives situades al sud de les poblacions».

No ha estat fins després de 5 anys (22/01/2008) que la DGC no ha emès l'Ordre per estudiar les alternatives corresponents als corredors actuals. És a dir, que després d'eliminar les alternatives sud al 2002 i no demanar-ne el seu estudi, a dia d'avui el PTOp no només ha reconsiderat l'opció descartada, sinó que ha reforçat aquest traçat amb una segona alternativa que al sud-est de les terres de Vacamorta i al sud de Fonteta.

Font: Departament de Política Territorial i Obres Públiques  
Infografia: Martí Ferrer