

LA NACIONAL II DEMANA DRET DE PAS

La variant de Girona ha portat de cap a mitja província. Ara ja és un fet, malgrat que avui ja comença a ser necessari un projecte de futur més enllà del 2000. Així es manifestà el ministre Josep Borrell el dia de la inauguració, el qual digué que la variant de la N-II no soluciona el tràfic del futur sinó el de fa cinc anys enrera.

Aquesta gran obra (podem dir-ho així pel respecte que s'ha tingut amb el medi ambient) és d'un cost elevat (uns prop de 10.000 milions de pessetes) i d'execució complexa. Una obra polèmica utilitzada per diferents entitats per atacar interessos partidistes, però indiscutiblement necessària per descongestionar la ciutat de Girona. En honor al resultat es pot dir sense cap mena de dubte que és la millor situació per l'actual Nacional II, perquè podem disposar d'una comunicació que fins el 27 de març de 1993 no teníem.

També podem dir de pas, que nosaltres som els grans beneficiats d'aquesta variant est. Els quartencs tenim la sort d'una comunicació immillorable amb dos accessos, un a la carretera direcció l'autopista i l'altre a la carretera dels Àngels, la qual cosa permet als veïns del municipi de Quart una gran mobilitat i un ràpid accés a poblacions com Banyoles, La Bisbal o Figueres.

La variant recent estrenada té una longitud exacta de 16.886,78 m, els seus primers 7,0 km. s'inicien a Fornells de la Selva i discorren per una zona plana, atravesant part del nostre municipi, just en el moment que passa paral·lelament al riu Onyar, la qual cosa ha obligat a executar un desviament del seu curs.

Un cop creuat el riu, la variant puja per la falda de les Gavarres, lloc on deixa el nostre terme i s'interna a la vall de Sant Daniel, zona de protecció paisatgística (que ha sigut defensat amb èxit pels ecologistes, gràcies a ells que han contribuït a fer una obra perfecta, i és d'esperar que en pocs anys sigui tan verd com tots desitgem). En aquesta



Moment de la inauguració de la variant, el passat dia 27 de març.

zona es troben importants viaductes i túnels artificials amb l'objectiu de minimitzar l'impacte ambiental de la carretera.

Des d'aquí, el traçat discorre en descens paral·lel al torrent de les Mines, en el seu marge esquerre, fins creuar amb un viaducte el riu Ter, el FFCC i la carretera C-255 de Palamós.

Un cop creuat el riu, la variant continua pel marge dret de Sant Julià de Ramis, zona relativament plana fins enllaçar amb l'antic traçat de la Nacional, just per sota el pont de l'autopista abans d'entrar a Medinyà.

Hem de dir que el resultat envers el medi ha estat acurat i crec que en no massa temps podrem gaudir d'un paisatge paradisiàc en el qual milers de gironins, (alguns contraris), mai havien estat.

No obstant això, s'ha de reconèixer que també té defectes. No disposa d'arcens amples i per tant hi ha el perill de que quedi bloquejada en el cas de que un camió tingui una avaria. Si és un cotxe no bloqueja però complica el tràfic i és un autèntic risc d'accidents.

Els que encara no estiguin convençuts de la variant est, en el

futur quan estiguin farts de travessar semàfors o utilitzant l'autopista, potser llavors per casualitat algun dia se'ls escapi el comentari: "És una gran obra i la millor opció per tenir Girona i la seva àrea d'influència ben comunicada".

JOSEP M.ª PERA



El ministre Borrell, i a dalt els manifestants anti-variant.