

Denuncien que el desdoblament de l'N-II que presenta Foment és una «autopista encoberta»

El projecte, que comença a Tordera i acaba a Fornells de la Selva, preveu connectar l'A-19 amb l'A-7

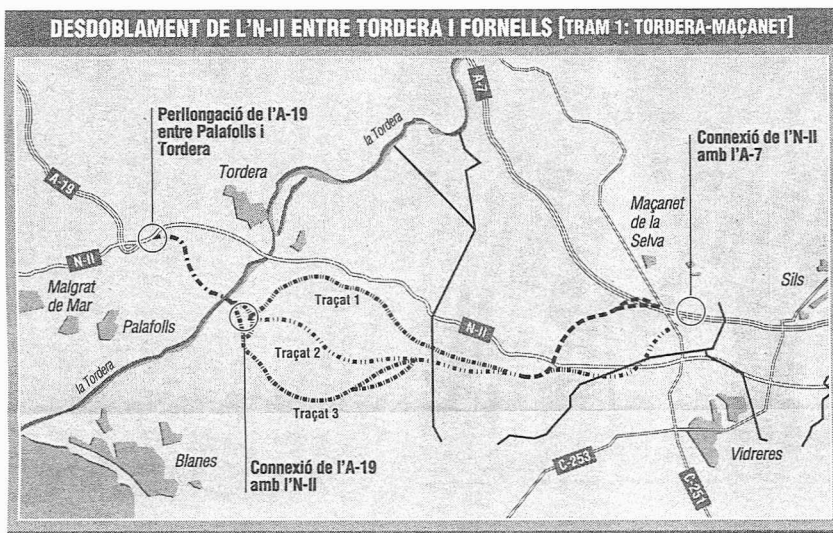
FRANCESC SANTIAGO ■ La presentació del projecte de desdoblament de l'N-II ha tornat a posar en peu de guerra Tordera. Quan encara no està acabada la batalla contra la pro-

longació de l'A-19 fins a la carretera Gi-600, el Ministeri de Foment ha tret a exposició pública el desdoblament de l'N-II fins a Fornells de la Selva. El projecte surt de la mateixa prolongació de

l'autopista i, per tant, afecta una part del pla de Jalpí i Sant Daniel, on hi ha conreus molt valuosos. Unió de Pagesos prepara al·legacions i acusa Foment de presentar una autopista encoberta. El

projecte tampoc agrada a l'Ajuntament, que acusa el Ministeri de Foment de «prendre el pèl» als ciutadans. L'alcalde i UP exigeixen que el desdoblament de la carretera es faci seguint l'actual traçat.

El 15 d'octubre acaba el termini per presentar al·legacions contra l'estudi informatiu del desdoblament de l'N-II entre Tordera i Fornells de la Selva, que impulsa el Ministeri de Foment. El primer tram de l'estudi té el seu inici en el pont del riu Tordera i acaba amb la connexió amb l'A-7, a l'alçada de la riera de Torderola, a Maçanet de la Selva. Això permet la connexió de la prolongació de l'A-19 amb l'A-7 a través d'una autovia d'alta capacitat. Aquest és el tram que ha fet aixecar de nou les crítiques de l'Ajuntament de Tordera i el sindicat Unió de Pagesos, que no accepten el traçat. Si fins avui pagesos i polítics han reclamat la preservació dels terrenys del pla de Jalpí afectats per la prolongació de l'A-19, ara el desdoblament de l'N-II ha acabat d'encendre els ànims.



Gràfic: EL PUNT.

Un estudi prioritari per una via on circulen més de 20.000 cotxes diaris

F.S. ■ El Consell Europeu d'Essen va aprovar el desembre de 1994 els 14 projectes «prioritaris» per la xarxa de tranport europea. Entre ells, hi figurava el desdoblament de l'N-II. La selecció dels projectes es va fer prioritzant les vies que passen per trams fronterers, la seva viabilitat econòmica, l'atractiu potencial per atraure inversions privades i la capacitat de realització en l'espai de temps més curt possible. L'estudi informatiu de Foment inclou en la memòria una valoració del volum de trànsit actual a l'A-19, l'A-7 i l'N-II. Mentre que en els últims cinc anys l'A-7 manté estable la càrrega de trànsit (uns 23.000 vehicles), l'A-19 té un comportament molt diferent. L'obertura del tram Mataró-Palafolls ha fet incrementar el trànsit un 30%. Això s'explica, segons l'estudi del Ministeri de Foment, perquè els peatges de l'A-19 són més barats i per la proximitat de l'autopista a la costa del Marèsme. Per la seva banda, l'N-II entre Tordera i Fornells de la Selva ha experimentat, a partir de 1993, un increment de trànsit «molt important», especialment en el tram més proper de Girona, on es registra una intensitat mitjana de 21.534 vehicles, 2.584 dels quals són pesats. La memòria assenyala que l'increment de mobilitat que ha experimentat l'àrea d'estudi ha estat absorbit, majoritàriament, per l'A-19 i l'N-II perquè el camí alternatiu per l'A-7 té un cost molt més elevat. L'A-7 és utilitzada, sobretot, per fer viatges que tinguin com a origen o destí l'àrea de Barcelona. També s'ha fet un estudi per conèixer el comportament que tindrà l'N-II un cop desdoblada. S'estima que el 1999 la intensitat mitjana arribarà a un màxim de 32.620 vehicles per dia. Entre un 15 i un 17% seran vehicles pesats, sobretot a les proximitats de Girona. El projecte està dividit en tres trams. El tercer, que parteix de la unió de l'N-II amb la GI-673 fins a l'enllaç amb el sud de Girona, hauria de ser el primer en executar-se perquè és el que té el volum de trànsit més elevat, segons l'informe de la direcció general de Carreteres del Ministeri de Foment.

Preservar el sòl agrícola

El traçat afecta Jalpí i el pla de Sant Daniel, de gran riquesa agrícola. A més, Joan Riera, delegat d'Unió de Pagesos a Tordera, denuncia que el fet de connectar l'A-19 i l'A-7 amb una autovia pagada pel Ministeri de Foment suposa beneficiar els interessos privats de la companyia concessionària de les dues autopistes, Acesa. «Això és una autopista encoberta», afirma. El sindicat ja ha començat a treballar en les al·legacions. Dimecres passat va convocar una trobada que va reunir un centenar d'afectats. El Ministeri de Foment rebutja desdoblament de l'actual N-II entre Tordera i Maçanet perquè la orografia del terreny puja molt ràpidament de cota

i té un traçat amb excessius canvis de pendent. Unió de Pagesos (UP) veu que el pla de Jalpí pot desaparèixer completament perquè es convertirà en un impressionant nus d'accessos entre vies. A més de connectar amb l'N-II i anar cap a Maçanet per enllaçar amb l'A-7, en aquest punt també començarà l'autopista de la Costa Brava sud. Aquest darrer projecte és de la Generalitat i encara no ha sortit a exposició pública. Per això, UP i l'Ajuntament demanen que tots els projectes siguin presentats de forma unitària per poder avaluar el seu impacte sobre el territori. «Estan traient a petits trams un projecte que no volen ensenyar totalment per no haver d'anar

a concurs amb altres companyies», afirma Riera. Els pagesos i propietaris afectats es tornaran a trobar dimecres que ve per acabar de concretar les al·legacions contra el desdoblament de l'N-II.

Tres corredors possibles

L'estudi informatiu presentat pel Ministeri de Foment preveu tres corredors possibles en el tram Tordera-Maçanet de la Selva. En el gràfic superior reproduïm les tres propostes d'aquest tram. El primer corredor segueix bona part del traçat actual de l'N-II. L'estudi recull que aquesta alternativa és la que ofereix menys afectacions ambientals. El corredor 2 s'allunya més

de l'actual traçat de l'N-II i afecta zones boscoses de gran qualitat. Finalment, la tercera alternativa que presenta Foment és la que circula més lluny dels vials existents. El Ministeri de Foment no contempla aquest últim corredor perquè és el que ofereix menys garanties ambientals. A més, és més llarg que les dues alternatives anterior. Curiosament, l'Ajuntament de Tordera és partidari, com a mal menor, del corredor 3, atès que és el que passa més a prop del límit municipal, a tocar de Blanes. En canvi, el Ministeri de Foment rebutja aquesta opció. Unió de Pagesos creu que els tres corredors s'han presentat «per cobrir l'expedient».

De l'engany a la «presa de pèl»

F.S. ■ L'alcalde de Tordera, Joan Carles Garcia, de CiU, ha parlat amb duresa. Diu que s'està prenent el pèl a la població i tem que el primer tram de desdoblament de l'N-II —que uneix l'A-19 amb l'A-7— es converteixi finalment en una autopista de pagament. «Si això passa, serem els únics ciutadans de Catalunya que per moure'ns haurem de pagar; potser es pensen que la nostra renda per càpita és molt alta», va ironitzar. L'alcalde és partidari de desdoblament de l'actual N-II perquè l'impacte serà molt més lleu i no caldrà fer una via nova. Les al·legacions de l'Ajuntament, que s'estan elaborant, re-

cullen que la millor opció per a Tordera és la número 3, que passa més a prop del terme municipal de Blanes. Joan Carles Garcia opina que la connexió de les dues autopistes —l'A-19 i l'A-7— es podria fer a través de l'autopista de la Costa Brava sud. Amb això s'aconseguiria no malmetre d'una forma tan greu el sòl agrícola de Jalpí i Sant Daniel. L'alcalde ha mostrat el seu suport a totes les accions que faci la plataforma cívica Salvem Jalpí, impulsada pel grup ecologista CADMA. La plataforma actuarà de forma coordinada amb el sindicat Unió de Pagesos. Dimecres que ve es farà una nova reunió amb els afectats.

Una necessitat imperiosa

F.S. ■ L'onze de juny passat, 21 alcaldes, des de Maçanet fins a la Jonquera, encapçalats pel de Girona, Joaquim Nadal (PSC), van signar un document on instaven la Generalitat i el Ministeri de Foment a engegar, de forma urgent, el desdoblament de l'N-II i el tercer carril de l'A-7. El projecte que ara presenta Foment i que està a exposició pública, recull l'esperit de la petició dels alcaldes, que creuen que les dues artèries de comunicació gironines han quedat obsoletes. L'objectiu de l'estudi informat presentat per Foment i signat pels enginyers José Julio Laorden Ferrero i Antoni Obiols i

Boix és «millorar la capacitat, traçat i seguretat» en aquells trams de l'N-II on la intensitat de trànsit ho justifiqui. Per això, Foment dóna prioritat a les connexions de la xarxa viària que ja existeix. El projecte té el seu punt inicial a partir de la prolongació de l'A-19 —que encara no s'ha fet— i acaba a la variant de Girona. Per això es destaca que el desdoblament de l'N-II ha d'anar acompanyat de l'allargament de l'A-19 fins a Tordera i de la construcció de l'autopista de la Costa Brava sud. El cost del primer tram (Tordera-Maçanet) està entre els 6.598 milions i els 9.199, en funció de l'alternativa que s'elegeixi.