El DPTOP sotmet a informació pública la variant de la Bisbal.

Baix Empordà | 30-07-2008 | 07:36

El Diari Oficial de la Generalitat publicarà demà l?anunci pel qual el DPTOP sotmet a informació pública la variant de la Bisbal. D?aquesta manera, es dóna un pas més en la definició del projecte de desdoblament d?un nou tram de l?anella de les Gavarres d?entre 15 i 19 quilometres, de Vullpellac a la Pera. L?estudi inclou tres alternatives diferents a la variant de la Bisbal, amb l?objectiu de trobar la solució que generi el màxim consens territorial. El desdoblament millorarà la circulació i la seguretat en aquesta via per on passen més de 15 mil vehicles/dia i comportarà una inversió d?entre uns 115 i 150 MEUR, segons l?opció escollida.

Completar l?anella de les Gavarres

L?inici d?informació pública de l?estudi de la variant de la Bisbal suposa un nou pas en l?impuls que dóna el Govern al desdoblament de la carretera C-66 que forma l?anomenada anella de les Gavarres i que constitueix una carretera bàsica per a l?accés a la Costa Brava Centre. El Govern de la Generalitat està impulsant els darrers anys el seu desdoblament. Actualment, ja està desdoblat tot el tram sud, que va des de l?autopista AP-7 a Maçanet de la Selva, fins a Platja d?Aro. El tram de Platja d?Aro a Palamós està actualment en fase de licitació de les obres, amb un pressupost de 103 MEUR i el tram de Palamós a Palafrugell ja està desdoblat.

Pel que fa al tram nord de l?anella de les Gavarres, entre Palafrugell i l?AP-7 (N-II) a Medinyà, actualment està en diferents fases d?estudis que ja han estat sotmesos a informació pública, excepte el tram corresponent a la variant de la Bisbal d?Empordà, que inicia ara aquesta etapa.

Recerca de consens

El traçat de la variant de la Bisbal d?Empordà ha estat objecte de diferents estudis que no han arribat a ser aprovats definitivament. Degut a les característiques d?aquesta via i del territori que creua, ha estat especialment complex trobar un traçat de consens que permeti donar les prestacions necessàries a aquesta carretera i un encaix amb el mínim impacte mediambiental.

Ara, després d?haver estudiat les millors alternatives possibles per aquesta variant i amb l?objectiu

de trobar la solució que generi el màxim consens territorial el DPTOP sotmetrà a informació pública l?estudi informatiu i l?estudi d?impacte ambiental de la variant de la Bisbal d?Empordà, durant un període de 3 mesos, per tal que totes les institucions, entitats i persones interessades puguin formular les al·legacions que considerin adients.

Més que una variant

L?estudi informatiu de la variant de la Bisbal d?Empordà, de fet, correspon a la variant conjunta de Vullpellac, la Bisbal d?Empordà i Corçà, però a més, inclou el tractament d?un tram de la C-66 situat al nord-est de Corçà, fins a la Pera.

S?ha de tenir en compte que el trànsit actual de la carretera C-66 és molt intens i registra una mitjana anual de 15.320 vehicles/dia que supera els 19.500 els mesos d?estiu. És en aquest sentit que el Govern ha previst la construcció de la variant de la C-66 amb característiques de via desdoblada.

Cal recordar que el DPTOP per tal d?alleugerir el pas de vehicles per la travessera ja va construir un vial de circumval·lació. En tot cas, aquest vial passa per diferents sectors urbans i té vàries rotondes, per la qual cosa no constitueix un element viari alternatiu de gran capacitat per al trànsit de pas. També cal recordar que el DPTOP ja ha actuat sobre la travessera actual de la C-66 mitjançant unes obres de millora fetes l?any passat amb un cost d?1 MEUR.

Característiques del desdoblament

Així, l?estudi que es sotmetrà demà a informació pública defineix el desdoblament de la C-66 entre Vullpellac i La Pera en un tram d?entre uns 15 i 19 quilòmetres, depenent de l?opció escollida. Aquest tram inclou així la variant de Vullpellac, la Bisbal i Corçà, així com un tram final de 5 quilòmetres amb una possible petita variant a la població de la Pera.

La secció de la carretera està formada per dues calçades amb dos carrils de 3,5 metres cadascun. Els vorals interiors seran d?1,5 metres d?ample i els exteriors tindran 2,5 metres. La mitjana de separació de calçades serà de 2 metres.

Els túnels seran unidireccionals i estaran formats per dos carrils de 3,5 metres, un voral exterior de 2,5 metres d?ample i un voral interior d?1 metre. A més, es faran unes voreres adossades a ambdós costats, de 0,75 metres.

L?obra comportarà una inversió d?entre 115 i 150 MEUR, depenent de l?opció escollida.

L?estudi es pot considerar dividit en dos trams:

-Tram de la variant de la Bisbal, Vullpellac i Corçà.

-Tram de Corçà a la Pera.

Tres alternatives per a la variant

Respecte al tram de variant de la Bisbal, Vullpellac i Corçà s?han estudiat tres alternatives. Una passa pel nord i les altres dues passen pel sud de la Bisbal. Les alternatives tenen les

característiques següents:

A continuació se situa el tram en variant de 8,3 km, que transcorre, aproximadament, des d?un quilòmetre abans de Vullpellac, per l?est, fins a un quilòmetre després de Corçà, per l?oest. En aquest tram es preveu un enllaç amb la carretera GI-644 (carretera de Canapost). Al pas per la zona del Castell d?Empordà es preveu la construcció d?un túnel d?uns 700 metres sota el Puig de Sant Ramon. A continuació, es preveu la construcció d?un viaducte de 360 metres per creuar el Daró. Al nord-est de Corçà es preveu la formació d?un enllaç amb la carretera C-252 (cap a Parlavà). Aquesta alternativa, incloent-hi el tram següent entre Corçà i la Pera, comportaria un cost de construcció d?uns 115 MEUR.

-Alternativa sud 1 (més propera al nucli de la Bisbal): un primer tram d?1,5 quilòmetres és similar al de l?alternativa nord. A continuació se situa el tram en variant que té el mateix punt d?inici i final que l?anterior però, en aquest cas, transcorre per la banda sud de la Bisbal i arriba als 10,6 quilòmetres de longitud.

La carretera passa al sud de la zona industrial de Vullpellac i al nord del nucli de Fonteta i forma un semienllaç amb la carretera GIV-6441 (de la Bisbal a Fonteta). Després es preveu un viaducte de 340 metres per creuar la riera del Vilar i el riu Daró. A continuació es preveu un enllaç amb la carretera GI-664 (de la Bisbal a Sant Sadurní de l?Heura). Seguidament, la variant travessa la zona de les terreres de Vaca Morta, seguint l?actual camí de les pedreres. Més endavant, la variant creua el Rissec amb un pont d?uns 100 metres. A continuació, es preveu un enllaç amb la carretera GIV-6072 (de Corçà a Monells); a partir de l?enllaç un vial connecta amb l?actual C-66 a la zona de la rotonda existent a l?est del nucli de Corçà. Finalment, la variant connecta amb l?actual C-66 un quilòmetre després de Corçà per l?oest. Aquesta alternativa, incloent-hi el tram següent fins la Pera, comportaria un cost de construcció d?uns 133 MEUR.

-Alternativa sud 2 (més separada del nucli de la Bisbal): aquesta alternativa discorre tota en variant respecte a la carretera actual, amb una longitud de 12,1 quilòmetres.

A l?inici es preveu un enllaç amb el camí de Sant Climent. La variant se separa molt de l?actual carretera i passa bastant al sud del nucli de Fonteta. Cal fer un túnel d?uns 250 metres per travessar un turó corresponent a l?espai de les Gavarres. Després es preveu un semienllaç i un vial d?accés al nucli de Fonteta. Més endavant, de forma similar a l?altra alternativa, es preveu un viaducte de 340 metres per creuar la riera del Vilar i el riu Daró i un enllaç amb la carretera GI-664 (de la Bisbal a Sant Sadurní de l?Heura). A continuació, la variant voreja pel sud la zona extractiva de les terreres de Vaca Morta i es preveu un túnel de 900 metres sota la serra de Vaca Morta. La variant creua el Rissec amb un pont de 100 metres. A continuació, el traçat és similar al de l?altra alternativa sud: es preveu un enllaç amb la carretera GIV-6072 (de Corçà a Monells); a partir de l?enllaç un vial connecta amb l?actual C-66 a la zona de la rotonda existent a l?est del nucli de Corçà. Finalment la variant connecta amb l?actual C-66 un quilòmetre després de Corçà per l?oest. Aquesta alternativa, incloent-hi el tram fins la Pera, comportaria un cost de construcció d?uns 149 MEUR.

Corçà - La Pera

Respecte a la resta del traçat entre l?oest de Corçà i la zona de la Pera, el traçat, d?uns 5 quilòmetres, segueix el corredor de pas de l?actual carretera C-66, amb diferents alternatives. En un cas s?aprofita la calçada actual com a via de servei i la nova autovia se situa al seu costat i en l?altre es preveu una via desdoblada paral·lela a la carretera actual, separada uns 100 metres. A la zona de la Pera es consideren alternatives d?aprofitament de la carretera actual o de formació d?una variant de traçat pel nord.

-Alternativa nord : l?alternativa de pas pel nord s?inicia, aproximadament, un quilòmetre abans de Sant Climent de Peralta. Un primer tram d?1,8 quilòmetres se superposa al traçat de la carretera actual. En aquest tram es preveu un enllaç amb el camí d?accés a Sant Climent de Peralta i Peratallada i un enllaç final d?accés cap a l?actual C-66 en direcció a Vullpellac i la Bisbal d?Empordà per l?est.

Fuente: Redacció
Autor: Redacció