

MOCIÓ PERQUÈ L'AJUNTAMENT DE BANYOLES INSTI LA GENERALITAT QUE NO DESESTIMI EL PROJECTE DE DESDOBLAMENT DE LA C-66 ENTRE CORNELLÀ DEL TERRI I L'ENLLAÇ DE LA N-260 A BESALÚ

La carretera C-66, que pertany a la xarxa bàsica de carreteres, comunica la Costa Brava i la Garrotxa i, actualment, està desdoblada entre els municipis de Sarrià de Ter i Banyoles. El nou projecte del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya de millora de la funcionalitat i la seguretat viària de la C-66 al seu pas pel Pla de l'Estany, entre els termes de Cornellà del Terri i Serinyà, preveu una actuació que abastarà una longitud de 8,5 quilòmetres consistent en la implantació d'un tercer carril i d'un separador físic central. Les obres d'aquest projecte, que comporta una inversió estimada en 8 MEUR, es van licitar a finals de 2018 i el projecte d'execució va començar el mes d'agost passat amb els primers moviments de terres.

Les intervencions d'aquest projecte, que dona continuïtat a l'obra del tram ja en execució entre Sant Ferriol i Serinyà, inclouen, segons el projecte fet públic pel del Departament Territori i Sostenibilitat les actuacions següents:

- **Formació d'un tercer carril de circulació (secció 2+1):** El tercer carril es construeix alternadament en un sentit o en un altre, per a facilitar els avançaments d'una manera equilibrada. En total, es preveuen dos trams de tercer carril en sentit Besalú que sumen 2,1 quilòmetres, i dos trams en sentit Girona que sumen 2,3 quilòmetres.
- **Col·locació d'un separador físic entre els dos sentits de circulació** per reduir el risc de xocs frontals al llarg de l'actuació.
- **Millora dels enllaços:** S'actuarà en quatre enllaços; enllaç amb la GI-513, enllaç amb la GIV-5132; Banyoles est i enllaç amb la GIP-5121. Es construiran noves rotondes, per a millorar la canalització dels moviments i s'allargaran els carrils d'incorporació i de sortida per a millorar la seguretat en aquestes maniobres.
- **Millora del ferm:** Estesa d'una nova capa de paviment que proporcioni més adherència, millor drenatge i menys soroll.
- **Millora de les cunetes:** S'adaptaran les cunetes perquè siguin trepitjables, fet que permetrà donar un sobreample a la carretera.
- **Estudi de l'impacte acústic:** S'analitzaran possibles focus per determinar la implantació de pantalles que contribueixin a reduir l'impacte acústic.

En la idea original per aquesta carretera, inclosa al Pla d'Infraestructures de Transport 2006-2026, al Pla Director Territorial de les Comarques Gironines en coherència amb el de Transport -i per extensió al del Pla de l'Estany i al Pla d'Autovies de Catalunya- per completar l'itinerari Girona – Banyoles – Besalú com a autovia, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques impulsà el desdoblament del tram de la C-66 entre Banyoles i Besalú per on, segons les darreres dades disponibles d'IMD hi circulen uns 13 mil vehicles/dia. La seva tramitació

avançà una vegada completat l'estudi de viabilitat i se n'aprovà l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental el 2007, després d'un procés d'informació pública.

El tram per desdoblir té una longitud de 13,8 quilòmetres entre Banyoles i la connexió amb l'A-26 a Besalú. A banda, el projecte també preveia l'adequació del tram ja desdoblit de més de 8 quilòmetres entre Cornellà del Terri i Porqueres. Així, l'actuació s'havia de realitzar als termes municipals de Sant Julià de Ramis, Palol de Revardit, Cornellà de Terri, Porqueres, Banyoles, Serinyà, Sant Ferriol, Maià de Montcal, Beuda i Besalú a les comarques del Gironès, el Pla de l'Estany i la Garrotxa.

La nova via havia d'estar formada per dues calçades separades per una mitjana d'un metre amb una tanca de formigó tipus New Jersey. El projecte contemplava dos carrils de circulació per sentit de 3,5 metres d'amplada, un voral exterior de 2,5 metres i un voral interior d'un metre.

En les obres hi destacava la construcció de 5 estructures rellevants concentrades en el tram entre el final de la variant de Banyoles i Besalú a causa de la seva orografia. Així, es preveia construir 2 viaductes bessons sobre el Ser i un sobre el riu Fluvià, així com dos dobles túnels, a Serinyà i Fares, per minimitzar l'impacte d'aquesta infraestructura al territori. Atès que els túnels tindrien més de 500 metres hi havia prevista una connexió transversal entre les dues galeries de cada túnel amb instal·lacions de detecció i extinció d'incendis, enllumenat i comunicacions.

El projecte d'actuació es dividia en tres trams:

1. **Tram de Sant Julià de Ramis a Cornellà del Terri (inici de la variant de Banyoles).** En aquest tram, el traçat de la C-66 ja està desdoblit des de l'any 1992. El tram té una longitud d'uns 8,2 quilòmetres i les principals actuacions corresponen a la millora de la seguretat viària mitjançant l'adaptació de tots els accessos existents a les noves característiques de la via. Això comporta el tancament de 12 dels accessos actuals que seran reconduïts a través de noves vies o calçades laterals als nous accessos de l'autovia. A més es milloren dos dels accessos existents formant falques de sortida i entrada. L'actuació inclourà també la millora del drenatge, el reforçament del ferm, la rehabilitació d'estructures i les millores de la senyalització.
2. **Variante de Banyoles.** Aquest tram té uns 8,94 quilòmetres i es fa desdoblant la carretera actual, que s'aprofita com una de les dues calçades de la futura autopista.

Aquest segon tram de l'obra inclou els enllaços següents:

Enllaç de Pont - Xetmar, o enllaç inicial de la variant que serà un enllaç complet format per una gran rotonda a diferent nivell.

Semi-enllaç amb la carretera GI-513 (cap a Orriols).

Banyoles est. És un enllaç complet format per una rotonda a cada costat del tronc i un pas inferior. L'enllaç connecta també amb la carretera GIV-5135.

Enllaç amb la carretera GIP-5121 (cap a Esponellà i Melianta).

Enllaç final de la variant amb la carretera C-150a (antiga carretera de Banyoles). És un enllaç complet format per una rotonda a cada costat del tronc i un pas superior sobre aquest

3. **Variant de Banyoles - Besalú.** Aquest tram té 4,89 quilòmetres. L'autovia se separa de la carretera actual ja que el traçat d'aquesta no compleix els requisits per ser desdoblada. A partir de l'enllaç amb la C-150a, a uns 600 metres, se situa el doble túnel de Serinyà que té 597 metres per la calçada dreta i 564 metres per la calçada esquerra. A continuació, l'autovia passa per sobre d'una fondalada existent mitjançant dos viaductes bessons de 244 metres de longitud. Més endavant se situa el **semi-enllaç de Serinyà Nord**.

El 2011 el projecte constructiu per desdoblir la carretera de Banyoles a Olot estava pressupostat en 172 milions d'euros. La premsa gironina la destacava com una de les infraestructures viàries de la Generalitat encallades per motius pressupostaris i la situava com una de les grans obres pendents. El 6 d'agost d'aquell mateix any, l'aleshores Secretari de Territori i Mobilitat de la Generalitat, Damià Calvet –avui conseller de Territori i Sostenibilitat-, va explicar que el Govern de CiU havia decidit executar l'obra com un peatge encobert per causa de la falta de diners per pagar el desdoblament. En declaracions a Ràdio Girona, Calvet afirmava que el projecte estava a punt per poder ser licitat en el que seria un règim de concessió; i recordava que tan l'estudi informatiu com l'estudi de viabilitat estaven aprovats per l'anterior govern i que, en aquells moments, caldria treure la concessió

El nou projecte de la Generalitat, que el Director d'Infraestructures de Mobilitat, Xavier Flores va presentar a Banyoles l'octubre de 2018, té el propòsit d'oferir millores però, malgrat que significa algun avanç respecte de la situació actual, no resol ni completa la necessària connexió per autovia entre Girona, Banyoles i Olot. En aquest sentit, el desembre de 2018, l'aleshores Alcalde d'Olot, Josep Maria Corominas (PDeCat), es posicionava explícitament a favor del desdoblament de Banyoles Besalú i en contra de les obres ara en execució amb una declaració, al plenari municipal d'aquell mes, en la qual va ser especialment crític amb les rotondes que es preveuen en el projecte perquè, en opinió seva “no tenen cap sentit ni cap utilitat”. L'opinió de l'alcalde d'Olot, que insistia en la necessitat de resoldre la “imprescindible” circulació dels ciutadans de forma segura entre Olot i Girona, coincidia amb la dels alcaldes de Serinyà i Sant Ferriol, així com amb la posició del Consell Comarcal de la Garrotxa en contrast amb la de Carreteres de la Generalitat, que sosté que l'autovia no és viable a curt termini per raons econòmiques i que, mentrestant, cal solucionar els problemes de seguretat que té la carretera.

Segons els estudis de mobilitat del Departament de Territori i Sostenibilitat i de la Diputació de Girona, les últimes dades a disposició (de l'any 2012) reflecteixen que al tram entre Cornellà del Terri i l'enllaç amb la carretera A-26 a Besalú, el trànsit és de 13.109 vehicles diaris, amb un 7,23% de pesants, a una velocitat mitjana de 72,76 qm/hora. Són dades que es poden posar en contrast, per exemple amb les de l'Eix Transversal, segons el plànol de la C-25 de la Generalitat de Catalunya. La C-25 superà els 12.000 vehicles de mitjana diaris per primera vegada el 2014 – un any després del seu desdoblament- i fins avui és el millor registre des que va entrar en funcionament amb quatre carrils.



L'octubre de 2018 els alcaldes de Banyoles, Porqueres i Cornellà del Terri van manifestar la seva satisfacció pel nou projecte de millora de la funcionalitat i la seguretat viària de la C-66 al seu pas pel Pla de l'Estany, entre els termes de Cornellà del Terri i Serinyà, a càrrec del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya. Al mateix temps van subratllar que no renuncien al desdoblament que per motius econòmics s'ha anat ajornant per part de la Generalitat de Catalunya.

Tanmateix, el mateix mes d'octubre de 2018, l'alcalde de Banyoles, senyor Miquel Noguera Plana, es va posicionar amb unes declaracions en les quals afirmava que si el trànsit ho exigeix i hi ha recursos el desdoblament es podrà plantejar en un futur.

Finalment, el Director d'infraestructures i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, Xavier Flores, va assegurar l'octubre de 2018 que la reforma és compatible amb el desdoblament.

Per tot això exposat anteriorment, el grup municipal Convivència i Progrés presenta al Ple de l'Ajuntament de Banyoles la següent

MOCIÓ

Primer. L'Ajuntament de Banyoles insta la Generalitat que es comprometi a no desestimar el projecte de desdoblament de la carretera C-66 entre Cornellà del Terri i l'enllaç amb la N-260 inclòs a l'avantprojecte de 2007, inclòs al Pla de Mobilitat del Transport, el Pla Director Territorial de les Comarques Gironines i al Pla d'Autovies de Catalunya.

Segon: Que l'Ajuntament de Banyoles posi aquest acord en coneixement dels Ajuntaments afectats pel Projecte, el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya i els Grups Parlamentaris del Parlament de Catalunya.