

TERR ALTA ■ L'ENS PROPOSA UNA SEQUIT DE RECOMANACIONS DE BAIX COST PER MILLORAR LA SEURETAT DE LA VIA

La travessera urbana de Gandesa, la pitjor de Catalunya segons el RACC

Una auditoria del RACC revela que la travessera de 2,1 km presenta greus mancances en tots els factors analitzats

A. CARALT

La travessera urbana de Gandesa, punt negre de la xarxa viària ebreca, és la pitjor valorada de les 21 travesseres analitzades a Catalunya pel RACC des del 2011. Amb una puntuació de 26,5 punts sobre 100, s'assegura que representa un cas d'especial urgència atès que no aprova en cap dels factors analitzats. És la dada més significativa de la cinquena auditoria RACC sobre la qualitat de les travesseres en vies urbanes de les quatre demarcacions catalanes.

La travessera de 2,1 quilòmetres de Gandesa presenta greus mancances en tots els factors analitzats, algunes en paràmetres essencials per garantir la seguretat viària i la mobilitat en els diferents modes de transport.

L'auditoria detecta voreres de dimensions reduïdes i una mala disposició i il·luminació dels passos de vianants, a més de la manca de facilitats per a la circulació de bicicletes. Pel que fa a la seguretat viària, falten rotondes o semàfors a les entrades al nucli i la travessera té pocs elements moderadors de la velocitat i els que



Imatge de la plataforma marina Castor, davant la costa del delta de l'Ebre. FOTO: JOAN REVILLAS

hi ha són poc efectius. L'anàlisi de l'adequació urbana revela poca presència d'elements de mobiliari urbà i arbrat, així com un nivell d'impacte acústic moderat. La puntuació de la via també s'ha vist penalitzada per la intensitat del trànsit de vehicles pesants, amb més de 500 vehicles al dia.

Recomanacions de baix cost

El RACC recomana un seguit de mesures de baix cost per millorar la via. En primer lloc, disminuir

la velocitat de circulació als trams centrals de la via, fins als 40 km/h i 30 km/h, de manera gradual en direcció al centre urbà. En segon lloc, reduir l'amplada dels carrils de circulació per incloure un carril bici segregat.

En tercer terme, implantar rotondes o semàfors en les entrades a la zona urbana; per exemple, un semàfor amb radar similar a l'existent a la part oest de la N-420. I, per acabar, incloure parades de transport públic en sentit contrari a l'actual, i una parada més

a la part oest de la N-420, per donar una cobertura suficient.

De fet, el Ministeri de Foment, a instàncies de l'Ajuntament de Gandesa, ha actuat en els últims mesos a la travessera, amb la col·locació d'un pas de vianants elevat o amb la millora de la senyalització horitzontal.

Però més enllà d'aquestes mesures d'aplicació immediata, l'estudi proposa la redefinició de la secció de tota la travessera, reduint l'amplada dels carrils i vorals i ampliant les voreres fins als

L'APUNT

I les variants, en fase de projecte

■ Els resultats de l'auditoria no sorprenen a Gandesa. L'alcalde, Carles Luz, explica al Diari que els veïns pateixen la situació cada dia des de fa molts anys. De fet, la Generalitat i el Ministeri de Foment han tramitat la construcció de variants de la N-420 i de la C-43 al seu pas per Gandesa, que eliminarien d'un cop aquest punt negre de la xarxa viària. Pel que fa a la C-43, Gandesa està pendent de la redacció del projecte executiu de la circumval·lació per part de la Generalitat. En el cas de la N-420, el projecte ambiental de la variant, que data del 2001, ha caducat i s'ha de començar el tràmit de nou. Arran de l'informe, Luz ha trucat al conseller Rull per advertir de la situació.

2 metres com a mínim, per tal de donar a la travessera unes característiques urbanes i facilitar la mobilitat de vianants i bicicletes. I, per últim, valorar la construcció d'una ronda -ja previstes- que evitaria el trànsit dels vehicles pesants pel centre urbà.

Només dues de les quatre travesseres auditades superen el 50% de la puntuació. Destaca Torroella de Montgrí, que amb 71 punts és la segona més ben valorada, només per darrere d'Altafulla (78 punts el 2011).