

Urbanisme Reforma pendent a la principal artèria viària de Girona

# Vint anys redefinint la

La reforma del principal eix viari de Girona ja havia de ser un dels grans projectes del mandat 1999-2003. Les obres del TAV i la crisi han aturat les actuacions que s'hi han fet. La Clínica Girona i l'institut Ermessenda, claus de la imminent transformació.

Lurdes Artigas  
GIRONA

La imminent posada en marxa de les obres per a la construcció de la nova Clínica Girona –a les quals hi ha associat un projecte de reurbanització de bona part de l'entrada sud– donarà el tret de sortida a la transformació d'una via clau a la ciutat que ha vist endarrerida la seva redefinició durant gairebé dues dècades: primer, per les obres del tren d'alta velocitat (TAV); després, per la crisi econòmica.

La reforma de la carretera Barcelona ja havia de ser un dels grans projectes dels primers anys del segle XXI, i finalment serà uns 20 anys després quan es començarà a fer visible la transformació, no només amb l'obertura de la clínica, prevista per al 2020, sinó sobretot amb els projectes urbanístics que es faran per racionalitzar-hi el trànsit i fer-la més atractiva per als vianants. A més, l'obertura del nou institut Ermessenda a l'antiga fàbrica Simon el curs 2019/20 revitalitzarà una altra part de l'entrada sud. Quedarà pendent la zona situada entremig. De fet, l'alcaldeessa Marta Madrenas va subratllar fa uns mesos que la conversió de la carretera Barcelona en avinguda –que s'ha marcat que sigui el seu gran projecte polític com a alcaldessa– es preveia executar-la “de mica en mica” i més de cara al mandat 2019-2023 que a l'actual.

## Projecte frenat el 2002

La reforma de la carretera Barcelona ja havia de ser un dels projectes clau del mandat 1999-2003 –que va començar amb Joaquim Nadal a l'alcaldia, després substituït per Anna Pagans–, però l'anunci

de les obres del TAV i sobretot del cobriment de les vies del tren convencional van deixar el projecte –que es va redactar però mai es va aprovar– en *stand-by*.

El febrer del 2002 es va anunciar que el projecte ja estava redactat, però que calia reestudiar com l'afectaven les novetats ferroviàries anunciades per Foment. Es va explicar que la remodelació prevista, que pujava a més de 12 milions d'euros, afectava des de la plaça Marquès de Camps fins a l'Avellaneda. En el tram entre l'Hipercor i Mas Gri, que era on més es preveia actuar, s'hi incloïa una rotonda al trencant del Melià, l'habilitació d'un carril bici, l'ampliació de les voreres i també la plantació d'arbres.

## El gran projecte del 2010

El juny del 2005, la promotora Desarrollos Inmobiliarios Fluvià va anunciar la compra del 80% de les naus industrials que hi havia en aquesta zona sud de la carretera Barcelona. La immobiliària i el propietari van signar un conveni en què es comprometien a abandonar les instal·lacions com a màxim el 31 de desembre del 2009, i es va engegar la redacció d'un gran projecte per a la zona.

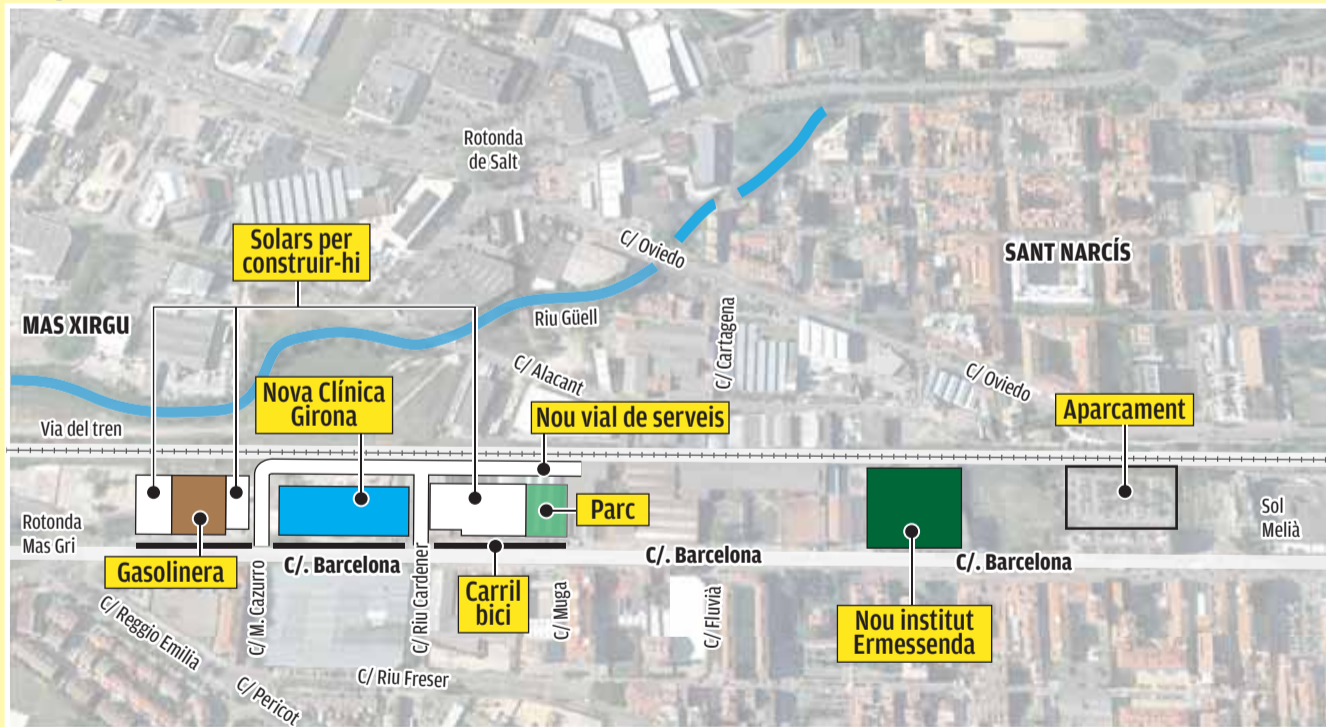
En aquell moment, Girona creixia cap allà, i la conjunció de diverses necessitats de ciutat –mobilitat, equipaments, creixement de població...–, unides a la disponibilitat d'espai que hi havia al sud, van donar peu a la proposta de fer un desenvolupament ambiciós a gran escala. El desembre del 2009, 24 empreses van presentar els seus projectes per redactar el pla de millora urbana (PMU) del sector i l'abril del 2010 es va fer públic el guanyador. El projecte incloïa un edifici

## Projectes per a l'entrada sud de Girona

### 2010



### 2017



singular per a un hotel, una zona comercial, cinc blocs d'onze pisos d'altura, un parc urbà sobre les vies –encara es preveia que el tren convencional es fes subterrani– i també tot un passeig amb voreres amples i arbres. En la part residencial, es preveïen entre 700 i 800 pisos (per a uns 2.500 veïns).

L'esclat de la bombolla immobiliària és la princi-

pal causa que no s'arribés a fer: la promotora va acabar en fallida i el 2013 les naus abandonades van anar a parar a mans dels bancs. Aquell mateix any, a més, es va confirmar del tot que la via del tren convencional no es faria subterrània i això també era un element clau del projecte.

**Degradació de les naus**  
El projecte no es va execu-

tar, però els antics propietaris de les naus són fora des de finals del 2009, i això ha comportat una gran degradació de la zona. Saquejos, pintades a les parets, tones de brosa, mal estat de les naus... A principis del 2013, fins i tot se'n va haver d'enderrocant una (la de l'antiga Citroën) per motius de seguretat –havien robat part de les columnes que

la mantenien en peu–. Des de fa temps, a més, hi ha gent sense llar vivint en algunes de les naus abandonades.

La crisi econòmica ha fet que durant tot aquest temps no hi hagi hagut nous projectes immobiliaris. El juny del 2014, la Clínica Girona va anunciar que hi ubicaria la nova seu, i a partir d'aquí l'Ajuntament va veure l'oportuni-



# La carretera Barcelona

Vista de l'entrada sud des de la zona on es construirà la nova Clínica Girona ■ QUIM PUIG

## Cronologia

### 2002

**Projecte en suspens**  
S'anuncia que el gran projecte de remodelació de la carretera Barcelona –promès a principi de mandat– ja està redactat, però que cal reestudiar-lo perquè pot tenir modificacions substancials pels projectes del TAV i del cobriment del tren convencional.

### 2005

**Compra de les naus.** Al juny la promotora Desarrollos Inmobiliarios Fluvia compra la major part de les naus industrials amb la idea de fer-hi una zona residencial.

### 2009

**Naus buides.** El 31 de desembre acaba el termini perquè els antics propietaris de les naus se'n vagin.

### 2010

**Gran projecte** A l'abril es presenta el projecte guanyador per la reurbanització de la zona, que inclou un hotel, cinc blocs d'onze pisos –vora 800 habitatges– i un parc urbà sobre les vies. Al desembre se sap que el projecte s'ha aturat.

### 2013

**Naus en mans dels bancs.** La promotora acaba fent fallida i els bancs es queden les naus. També és l'any en què es confirma que el tren convencional no es cobrirà.

### 2014

**L'anunci de la Clínica Girona.** Es fa públic que la nova seu de la clínica es construirà a l'entrada sud i que es reurbanitzaran els seus voltants.

### 2017

**Projecte de reurbanització** S'aprova el projecte lligat a la clínica, que inclou un nou parc, un solar per a habitatges, un nou vial de serveis, un carril bici i voreres amples.

## Més zona comercial al sud

### Leroy Merlin i Esclat impulsaran Can Turon

Un altre dels canvis que es faran a l'extrem sud del carrer Barcelona de Girona és l'obertura al sector de Can Turon –que fa anys es va intentar potenciar amb el

PC City– del primer Leroy Merlin de la demarcació i del quart hipermercat gran Esclat –el primer que no és a la costa–, cosa que suposarà no només la revitalització d'aquest sector, sinó també l'ampliació de la zona comercial del sud de Girona. De fet, aquest nou sector comercial servirà de pont entre la zona comercial que hi ha al barri de l'Avellaneda i la del Mas Gri (Decathlon, Bauhaus i Media Mark).

Es tracta, a més, del canvi més imminent que es viurà a la zona sud de la ciutat. El mes passat ja van començar les obres d'urbanització per tal de dotar la zona dels serveis necessaris d'enllumenat, clavegueram i subministrament d'aigua potable, i també per facilitar-hi l'accés. Es calcula que duraran mig any. També han començat els treballs per construir el Leroy Merlin. La coneguda empresa dedicada al condicionament de la llar va obtenir la llicència d'obres al novembre i la seva intenció és obrir la botiga, de 10.000 metres quadrats, aquest mes de juny. Pel que fa a l'hipermercat Esclat, que va obtenir la llicència a principis de gener, té previst obrir cap a finals d'any. La botiga tindrà uns 4.200 metres quadrats (als quals cal sumar-ne uns 1.500 més de magatzem).

## El guany d'una plaça

### Canvis urbanístics a l'entorn de l'Hiperpor

Les obres d'ampliació de l'Hiperpor, pendents dels últims tràmits des de fa temps, també comportaran canvis destacats en l'aspecte urbanístic. D'una banda, la

plaça Salvador Dalí –que ara és un laberint d'escaleres i zones a diferents nivells, amb la part principal enfonsada– s'eleva fins al nivell del carrer Barcelona, gràcies a l'ampliació de les plantes inferiors (del pàrquing i de l'àrea d'alimentació) del centre comercial –tot i que l'ampliació principal serà la construcció de dos pisos més en part de l'edifici principal–, cosa que permetrà que la ciutat “pugui treure molt més profit que fins ara” de la plaça, segons destacava fa uns mesos el regidor d'Urbanisme, Joan Alcalà. Es calcula que les obres d'ampliació de l'Hiperpor duraran entre 24 i 36 mesos. Per tant, si comencessin el 2020. El projecte, a més, inclou una nova configuració de la cruïlla de l'altra banda del centre comercial que permetrà girar a l'esquerra als que entren a Girona cap al carrer Martí Sureda, que enllaça amb Sant Narcís. En aquest punt, fa anys s'havia parlat de fer-hi una rotonda, però es va descartar.

Ja més cap al centre, la carretera Barcelona també ha de viure en els pròxims anys la millora d'una altra plaça adjacent, la plaça Espanya (davant de l'estació de tren), i ja es va fer l'any passat la reforma de la plaça Marquès de Camps.

tat d'impulsar la dignificació de la zona.

### Projecte actual

La imminent construcció de la clínica va lligada a la reurbanització de la part més al sud del tram. Així, si entre la rotonda de Mas Gri i l'Hiperpor hi ha un quilòmetre, el tram afectat pel projecte són aproximadament els primers 400 metres –fins a l'antiga nau

de la Ferreria Puig, que queda davant de l'autoservei de rentatge de cotxes La Balena–. A més de la clínica, s'hi preveu un parc, un solar on es podrien construir habitatges i dos petits solars lliures més al costat de la gasolinera. També inclou un vial de serveis a la part posterior –i dos enmig de les illes– i un carril bici a la part frontal.

L'altre element clau de

la transformació de l'entrada sud ha de ser el nou institut Ermessenda, que s'obrirà el curs 2019/20 a l'antiga Simon, cap a l'altra punta de la zona. No hi ha, però, un projecte conjunt per a tot i, de fet, queda tota una zona al mig –d'un xic més de 250 metres de llargada, que inclou també diverses naus en mans de bancs– on per ara no hi ha previst res. ■