

Setembre crític | | Actualitzat el 10/12/2021 a les 11:46

La Generalitat vol construir una carretera que partiria el Parc Natural de la Garrotxa

La comarca es pot veure afectada per la construcció d'una nova autovia, que en alguns trams transcorreria pel mig del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa | Malgrat que la situació viària a Olot i les Preses sigui complexa, diversos col·lectius denuncien que l'obertura d'aquesta variant, actualment en fase d'al·legacions, no seria una solució sostenible



Al terme municipal de Les Preses trobem pancartes tant a favor com en contra del nou projecte viari | Ferran Domènech

Entrem a la Garrotxa pel túnel de Bracons a través de l'eix Vic-Olot, que amb el seu viaducte imponent ens deixa pràcticament a la plaça major de Sant Esteve d'en Bas. L'autovia dona pas a una carretera comarcal que travessa el municipi de les Preses. A banda i banda trobem cartells a favor i en contra del projecte viari conegut com la variant d'Olot. De fet, bastants més a favor, ja que en aquest municipi fins i tot pengen dels fanals. Sembla que l'Ajuntament de les Preses és el primer interessat en la construcció de la nova autovia. Tot seguit creuem Olot per una avinguda reconvertida en variant. "Vine amb temps, pots tardar mitja hora a travessar Olot", ens adverteix el contacte que ens espera. Finalment, arribem a l'enllaç amb l'A26, que ens conduirà fins a Besalú i tot seguit Figueres. Els seus quatre carrils garanteixen la correcta circulació d'algun cotxe que transita ocasionalment.

L'actual conflicte parteix del projecte de l'eix Vic-Figueres que, als anys noranta, es va

fragmentar en diferents trams. El primer a executar-se fou el que uneix Olot i Besalú, l'A26. El pla va continuar l'any 1994 amb el polèmic túnel de Bracons, moment en el qual va néixer la plataforma Salvem les Valls, que discutia com s'estava plantejant. Raul Valls, membre d'aquest col·lectiu, explica que "el túnel era la peça fonamental de l'eix Vic-Olot, però nosaltres ens oposàvem a un projecte molt més gran, una infraestructura amb vocació de trànsit internacional defensada per la Generalitat amb fons europeus". Finalment, es va aconseguir que l'autovia fos més reduïda que allò que es proposava inicialment.



Simulació del projecte de variant en comparació amb la carretera actual al seu pas per la zona industrial del nord d'Olot

Així, arribem al moment actual, quan s'ha rescatat el projecte per enllaçar l'espai que queda enmig de les dues infraestructures viàries i que travessa la comarca de la Garrotxa de nord a sud, esquivant la seva capital. "La part amb més impacte de tot el projecte és la que arriba ara, ja que el traç entra a la plana i transcorre per un parc natural", explica Valls. En efecte, el Parlament de Catalunya, el 1982, va aprovar per unanimitat la Llei 2/1982, de 3 de març, que declarava

Paratge Natural d'Interès Nacional la zona volcànica de la Garrotxa, que incloïa 35 antics volcans situats entorn de la ciutat d'Olot. Més endavant, el 1985, amb l'aprovació d'una nova llei, va ser reclassificada en parc natural i reserva natural d'interès geobotànic.

Creixen l'oposició i els suports

És arran d'aquest nou projecte, que actualment es troba en la fase de presentació d'al·legacions, que col·lectius com Salvem les Valls s'han reactivat. Ens reunim amb Raul Valls, expresident de l'entitat, i Moisès Mont, ramader i actual president. Expliquen que no es tracta de si es vol o no la carretera, sinó que "ens hem de plantejar quin model de mobilitat volem a la Garrotxa". Per això, es pregunten: "Ens interessa un trànsit de pas que només deixa contaminació, accidents i turisme de masses?". Des d'aquest col·lectiu s'opta per tenir "les infraestructures justes per a la mobilitat interna, ja que gran part de la mobilitat transcorre dins la comarca". Així mateix, apunten que "el turisme que tenim ve perquè valora com està organitzada la comarca i el seu paisatge. Aquesta infraestructura repercutirà en el paisatge i, per tant, en el turisme, perquè estem destrossant bona part de les zones turístiques d'Olot".



Una altra simulació de l'afectació de la nova carretera en espais naturals de la Garrotxa

Per la seva banda, l'enginyer de camins i doctor en urbanisme, Francesc Magrinyà, és del parer que "el mantra que afirma que, a més infraestructures de transport més PIB, no s'adapta a la realitat, especialment a partir del moment que ja es disposa d'un nivell competitiu d'accessibilitat. De fet, ni el Berguedà ni l'Alt Empordà, per posar dos exemples, no han millorat la seva riquesa per càpita per disposar de vies europees", afirma Magrinyà. Altres agents com el Centre per a la Sostenibilitat Territorial -que aplega entitats ambientalistes i investigadores- no veuen clar que, en ple segle XXI, calgui aquest tipus d'infraestructures, per això aposten per models més sostenibles. Per altra banda, el Consell de Protecció de la Natura, un òrgan assessor del Parlament de Catalunya, ha fet públics cinc informes desfavorables els darrers deu anys. El darrer, emès el 2020, destaca que "el traçat proposat no és el més adequat ni pel que fa a la seva situació en el territori ni al disseny d'infraestructura". I conclou asseverant que "la infraestructura proposada s'ha sobredimensionat, i que vol donar resposta a un model de mobilitat que està en crisi, quan hauria de donar resposta als nous reptes de Sostenibilitat i de respecte a la natura que ha d'afrontar la nostra societat i no intentar allargar un model caduc".

El Consell de Protecció de la Natura, un òrgan assessor del Parlament de Catalunya, ha fet públics cinc informes desfavorables al projecte els darrers deu anys

Però els sectors partidaris de l'eix viari també es visibilitzen. El 21 de gener de 2021, el cercle empresarial EURAM Garrotxa feia públic el tercer manifest en suport de la nova carretera, mentre el seu president, Òscar Rodríguez, qualificava de "negacionistes" i "immobilistes" aquells grups que s'oposen al projecte. Entre les propostes del manifest, hi ha la creació d'espais de diàleg entre els diferents agents per tal de desenvolupar un nou pla de mobilitat tot i que, puntualitza, "no cal que aquest espai sigui previ a l'execució de la variant". Entre els firmants del manifest hi trobem l'Associació de Comerciants d'Olot, la Federació d'Associacions de Veïns d'Olot o la Cambra de Comerç de Girona, així com tres fòrums empresarials de la comarca. Salvem les Valls considera que "es tracta d'una confrontació ideològica, ja que si guanyem nosaltres i les nostres teories avancen, a la llarga ells hi perdran".



Una altra simulació de l'afectació de la nova carretera en espais naturals de la Garrotxa

El punts calents

Una de les zones que ha generat més polèmica és l'avinguda Sant Jordi d'Olot. Des de la plataforma No és un vial, denuncien que per aquesta avinguda que actualment fa el paper de variant hi circulen 20.000 cotxes diaris, dels quals 4.000 són camions de més de nou tones. Teòricament, tots els camions de més de 7.500 quilos que no tenen origen o destí a Osona o la Garrotxa no poden passar pel túnel de Bracons i han d'utilitzar altres vies amb més capacitat d'absorció de trànsit com l'Eix Transversal o l'AP-7. Des de Salvem les Valls expliquen que "malgrat que inicialment l'avinguda Sant Jordi d'Olot es va concebre com una variant, també va comportar un canvi d'usos del sòl, que ha arrossegat un creixement urbanístic al seu entorn convertint-lo en una zona altament poblada". I també aclareixen que, de la mateixa manera, el polígon de les Preses, que en l'actualitat s'ubica a la banda dreta de la carretera actual en direcció Olot, "podrà doblar la seva capacitat per la banda esquerra. Ens interessa tot això? Cada dia ens estan dient que hi ha una crisi climàtica i energètica, hem de canviar el pensament, no podem seguir fent els mateixos projectes de fa vint anys", afirma Moisès Mont.

Un altre punt candent del projecte és el seu encaix amb el Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa. No es tracta d'un sol punt, ja que la major part del territori que rodeja els nuclis d'Olot i Les Preses es troba protegit pel parc natural. Josep Maria Mallarach, membre de la Junta de Protecció del parc natural, explica que "una infraestructura que discorre per un espai així s'hauria d'adaptar als requeriments propis d'aquesta figura de protecció, cosa que no fa. A més, les mesures correctores proposades no aconseguiran evitar l'impacte sever que causarà al medi natural i el paisatge del parc".

El projecte preveu soterrar un tram de 800 metres a les Preses per minimitzar l'impacte però en una zona amb importants aqüífers que abasteixen Olot i on les aigües freàtiques són a quatre metres de profunditat

D'altra banda, cal sumar que prop de 800 metres del tram de les Preses se soterrarien una desena de metres per minimitzar l'impacte visual de la infraestructura. Tanmateix, es tracta d'una zona amb uns importants aqüífers que abasteixen Olot i on les aigües freàtiques es troben a quatre metres de profunditat. Segons l'Agència Catalana de l'Aigua, el soterrament se situa en una zona inundable. Per tal de resoldre aquest problema, s'ha previst un talús que elevi la carretera -que posteriorment s'enfonsarà sota terra- per evitar que hi entri aigua. Des de Salvem les Valls es denuncia que l'impacte visual serà molt rellevant. Per resoldre aquest tram, la plataforma proposa mantenir l'actual carretera comarcal prohibint els girs de la circulació a l'esquerra, fet que permetria l'eliminació de semàfors i, per tant, descongestionar el trànsit.



Un tema candent és l'encaix amb el Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa Foto: Ferran Domènech

Hi ha alternatives?

Des de Salvem les Valls s'apunta que el problema de mobilitat d'Olot segurament no se solucionarà amb aquesta variant i exposen diverses raons: "hi ha gran quantitat de transport pesat amb destí o origen al centre d'Olot o a Santa Pau; encara que es faci la variant aquest trànsit seguirà circulant per dins de la ciutat". Pel que fa als cotxes, Mont apunta que "els caps de setmana la majoria es dirigeixen a la Fageda d'en Jordà, per tant, seguiran passant per Olot". Per últim, i referent a la mobilitat interna, Mont afirma que "la gent del centre d'Olot no anirà d'una punta a l'altra per agafar la variant, seguirà passant pel centre d'Olot". I sentència "es calcula que aquesta infraestructura solucionarà al voltant del 15% del volum total de trànsit. Això justifica la destrossa que pretenen fer?". El pressupost per aquesta obra es preveu que podria estar entre els 300 i els 400 milions d'euros.

Segons dades del Departament de Territori de la Generalitat, un 70% dels desplaçaments de la comarca de la Garrotxa es fan en transport privat. Salvem les Valls denuncia que l'Ajuntament d'Olot no ha proposat cap mesura per pacificar el trànsit d'Olot a part de la variant. Per això, Mont explica que "qualsevol mesura com ara la construcció de carrils bici o la pacificació de carrers podria reduir un 15-20% la mobilitat en transport privat. Olot és una ciutat petita, es pot anar a peu a tot arreu". Magrinyà afegeix que "es podrien redefinir els carrers amb voreres amples que permetin moure's a peu més enllà del centre històric i poder connectar els barris entre si". És per tot això que la plataforma Salvem les Valls ha convocat una manifestació i ruta explicativa pels llocs afectats aquest diumenge 12 de desembre, que tindrà com a punt d'inici el polígon de la Serra a dos quarts de deu del matí.

Article publicat conjuntament amb la Directa.

