

Finalment, les variants d'Olot i les Preses

Les obres, anunciades per al 2027, acabaran l'eix Vic-Olot, 17 anys després d'haver-se obert al trànsit el túnel de Bracons

S'unirà amb 11 quilòmetres la Serra amb l'A-26, amb dos túnels, un de subterrani, i reduirà entre un 30 i un 90% el trànsit

Seria un eufemisme parlar de les variants d'Olot i les Preses, sobretot d'aquesta última, com una alternativa de trànsit de la travessera urbana presenca de la C-152 i, en el cas de la capital garrotxina, del que passa per l'antiga travessera de l'eix Pirinenc i, sobretot, per l'avinguda de Sant Jordi. Sense l'eix Vic-Olot pel túnel de Bracons, la variant de les Preses, molt probablement, no seria necessària. Aquest mateix eix, amb la connexió artificial sota el coll de Bracons, també ha convertit en urgent la d'Olot. La reivindicació històrica d'aquesta última variant, però, va tenir vida pròpia, fins que va entrar en servei l'eix Vic-Olot, l'any 2009. A partir d'aquell moment, el trànsit desviat per l'avinguda de Sant Jordi es va tornar insuportable.

Segurament, el redimensionament del projecte de Bracons que es va fer amb el tripartit i que eliminava el doble carril de circulació als dos accessos del túnel, i el canvi de titularitat del tram Olot-Ripoll de l'eix pirinenc –també amb el tripartit al govern– han fet endarrerir unes variants, ara per ara, del tot necessàries. Això no obstant, no s'han aprofitat aquests disset anys amb el túnel obert per estudiar altres alternatives, tal com han reclamat insistentment els opositors a aquestes infraestructures.

Aquestes dues variants seran una realitat el 2031 i l'any vinent ja hi haurà màquines sobre el terreny, segons va anunciar el president de la Generalitat, Salvador Illa, el mes de març passat a Olot. Illa i la consellera de Territori, Sílvia Paneque, van presentar el projecte definitiu i van assegurar que es traurà a licitació aquest any. Si això s'afegeix al fet que és una obra que es prioritzarà als pressupostos de la Generalitat, tot sembla indicar que s'ha fet el pas decisiu perquè Olot i les Preses tinguin les respectives variants.

Es tracta d'un traçat d'onze quilòmetres que ha de reduir el trànsit a la travessera de les Preses entre un 60 i un 90 per cent respecte a l'actual –uns 18.900 vehicles diaris, segons dades de la Generalitat– i entre un 30 i un 45 per cent el del vial de Sant Jordi –15.200– i al centre d'Olot –17.800–, tot i que, tant en un cas com en l'altre, arriben a puntes superiors als 20.000 vehicles diaris. Entre el 10 i el 13 per cent es tracta de trànsit pesant. Té un cost de 447 milions d'euros i les infraestructures més importants que inclou són un túnel de 2,7 quilòmetres i un altre de 900 metres, subterrani.

La variant, al detallLes noves variants enllaçaran l'actual rotonda del polígon de la Serra, a la Vall d'en Bas, on conflueixen les carreteres C-63 –la carretera d'Amer–, C-37 –la del túnel de Bracons– i C-152 –la recta de les Preses– i finalitza a l'A-26, a Olot. Té un recorregut d'onze quilòmetres, el quaranta per cent dels quals amb túnel o subterrani. Inclou set enllaços i tres ecoductes.

A la rotonda de la Serra de la Vall d'en Bas (foto 1), s'hi construirà un aparcament per habilitar-hi un intercanviador modal. De fet, en l'actualitat ja hi ha un espai que fa aquesta funció –hi ha una parada de bus a banda i banda de la C-152–, però la zona no està ordenada per a aquesta finalitat. A més, un pas inferior connectarà aquest intercanviador amb el polígon industrial de la Serra.

A l'enllaç de les Preses sud (foto 3) –ubicat entre la Serra i el nucli del poble–, s'hi construirà un aparcament per

als qui accedeixin a l'àrea recreativa de Xenacs i s'hi duren a terme diverses actuacions d'integració paisatgística de la rotonda i dels camins de la zona amb passos de fauna en un traçat perimetral. Fins en aquest punt, se segueix la carretera actual i, a partir de la rotonda, s'inicia el traçat nou.

Entre aquest enllaç i el de les Preses nord (fotos 4 i 5) –al final de l'actual recta de les Preses–, és la zona on s'ubica el túnel subterrani del Verntallat i s'habilita un nou parc a sobre de la infraestructura. Té 900 metres i es construirà entre l'escola del mateix nom i els barris de l'esquerra de la travessera de les Preses. A part de les sortides d'emergència i de les obertures de ventilació, també s'hi duren a terme actuacions d'integració i de protecció de la via verda del Carrilet. Es tracta d'una de les zones més delicades, ja que afecta directament la plana de la Vall d'en Bas, on hi ha l'aqüífer del riu Fluvià.

Entre l'enllaç nord i la zona industrial de les Preses (foto 7), s'hi habilitarà una via per a bicicletes i una parada de transport públic. Cal tenir en compte que és una zona molt transitada per treballadors que es desplacen en bicicleta, moto o patinet. Entre els enllaços de les Preses nord i Olot oest (fotos 6 i 8), aproximadament fins a la zona de l'Hospital d'Olot i Comarcal de la Garrotxa, el traçat és practicament tot de túnel, el túnel de la Pinya de 2,7 quilòmetres, amb els viaductes de Codella i l'Arengada als dos extrems. Hi haurà un pas inferior per a la via verda i diverses mesures d'integració paisatgística. Després, el traçat inclou una rotonda al mas les Planotes i un vial de connexió amb l'avinguda de Francesc Macià, el principal accés actual a l'hospital (foto 9).

A partir de l'enllaç Olot oest (fotos 10 i 11), se suprimeix el viaducte i els terraplens actuals de l'antiga carretera de Ripoll i d'accés al barri de l'Hostal del Sol –un dels punts més conflictius del traçat olotí– i es construeix un nou enllaç amb l'N-260a –l'antiga carretera de Ripoll per la Cantina– i l'avinguda dels Reis Catòlics, el principal accés nord d'Olot.

Entre els enllaços Olot centre i Olot nord (foto 2), s'instal·len pantalles acústiques al Soler i a les Feixes i es construeix una via per a bicicletes, que dona continuïtat a la del polígon del Pla de Baix i de la carretera de Sant Joan de les Abadesses. També se soterra el tram on hi ha actualment l'institut escola La Greda i s'habilita un pas inferior cap a aquest centre.

Les variants d'Olot i les Preses han estat dissenyades amb prop d'una vintena de traçats els últims anys. Quant a la d'Olot, amb més o menys túnel, més o menys propera a la riera de Riudaura, per sota de Batet i amb diverses propostes al barri de l'Hostal del Sol. La de les Preses, quasi completament amagada sota la muntanya de Marboleny, subterrània sota la plana de la vall d'en Bas –l'actual solució–, pel sector del Mallol i la Pinya o pel costat contrari de la vall. A més, s'ha dibuixat amb molts traçats a diferents distàncies del riu Fluvià i a diferents altures respecte a la plana agrícola d'en Bas.

La reivindicació de la capital garrotxina ha tingut vida pròpia fins que es va projectar el túnel de Bracons. Així, doncs, el 1987, el govern presidit per Jordi Pujol va entomar la petició al territori d'aquesta variant, però no va ser fins al 1990, quan es va plantejar l'eix Vic-Olot, que se'n va veure la necessitat. Fins al 2000, hi va haver diverses promeses per part de la Generalitat fallides i posicions a favor i algunes en contra en l'àmbit local. El 2002, el malestar pel retard d'aquesta variant es va canalitzar amb una gran manifestació encapçalada per l'alcalde Lluís Sacrest i el president de la Federació d'Associacions de Veïns, Josep Coma, que va tallar l'avinguda de Sant Jordi i el carrer de Mulleras. Es van manifestar sota el lema "Els barris d'Olot diem prou. Volem la variant". Posteriorment, el 2024, es va constituir la plataforma veïnal No És un Vial. És un Carrer, que ha anat treballant per contribuir a desencallar el projecte. Aquesta plataforma ha denunciat els riscos associats a un trànsit sobredimensionat per l'avinguda de Sant Jordi, sobretot del trànsit pesant i més encara del pas de camions de porcs que es dirigeixen a l'escorxador. Una història que ve de lluny La història de l'eix Vic-Olot, però, encara ve de més lluny. El 1816 i el 1848, la Junta de Comerç de Catalunya i la Junta General de Carreteres de Catalunya van dibuixar un eix entre Lleida i Vic, però van optar pel ferrocarril. El 1935, el pla de carreteres de la Generalitat en

va projectar un amb dos brancals, un cap a Olot i l'altre cap a Girona. El franquisme va recollir aquesta proposta, dissenyada per l'enginyer Victorià Muñoz, i la va incloure al pla regional de carreteres de Catalunya i en un dels plans de desenvolupament. Un altre capítol es va registrar el 1975, quan les quatre diputacions i el Ministeri d'Obres Públiques van tornar a estudiar aquest eix. Aquell mateix any, l'Ajuntament d'Olot va posar a debat la viabilitat de l'eix transversal per Olot en el marc del Congrés de Cultura Catalana.

La història que finalment va fer realitat aquest eix es va iniciar amb el pla de carreteres de la Generalitat del 1985, que va optar per la solució de Girona i per l'eix Vic-Olot-Figueres, que ho compensava. El 1989 es va encarregar el projecte de l'eix transversal, el 1990 es van iniciar les obres, que es van acabar set anys després, i entre el 2007 i el 2012 es va desdoblar.

Quant a l'eix Vic-Olot, el 1994 es va adjudicar el primer estudi de traçat i immediatament es van constituir la comissió de suport –bàsicament del sector empresarial– i la comissió d'entitats contràries al túnel de Bracons, que aviat es va convertir en la coordinadora Salvem les Valls. Els primers van fonamentar la seva posició en els beneficis econòmics que el nou eix tindria per a l'economia garrotxina i els segons, en l'afectació a espais protegits, alguns de la Xarxa Natura 2000, de les serres de Milany, Collsacabra i Santa Magdalena i Puigsacalm, és a dir, a les valls del Ges (Osona) i d'en Bas (Garrotxa). L'any 2000 es va aprovar el projecte, el 2002 es va construir el tram Manlleu-Torelló i el 2003 es va aprovar el projecte del tram fins a la Vall d'en Bas, el del túnel. El govern tripartit el va redimensionar i el va convertir en un eix intercomarcal i les obres van continuar fins a la Serra, on s'ha d'iniciar la variant de les Preses.

7

8

4

5

1

11

10

9

3

6

2

Publicat a:

-Setmanari Girona 29-05-2026, Pàgina 2

Font del document:

<http://www.elpuntavui.cat/societat/article/12-infraestructures/2645190-finalment-les-variants-d-olot-i-les-preses.html>