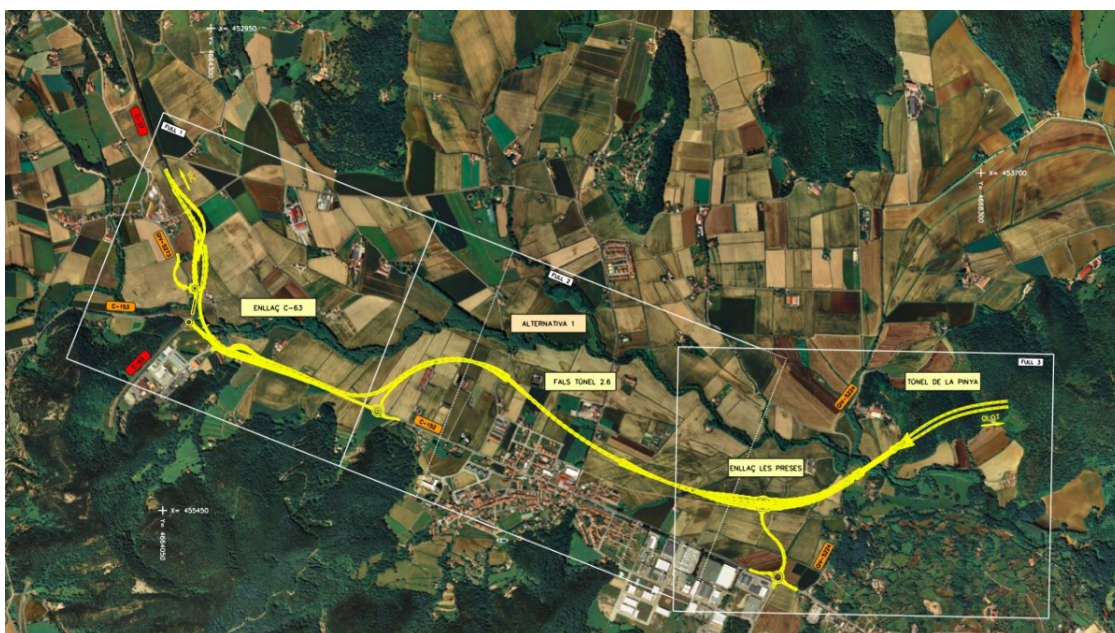


Territori sotmet a informació pública els estudis de la variant les Preses-Vall d'en Bas

El traçat, d'una sola via, discorre per l'oest del nucli de les Preses i en paral·lel al marge dret del riu Fluvià, amb una longitud d'uns cinc quilòmetres, segons l'alternativa escollida



L'alternativa triada és la que comporta menys impacte ambiental. | @territoricat.

El Diari Oficial de la Generalitat publica avui l'anunci d'informació pública de l'estudi informatiu i de l'estudi d'impacte ambiental de la variant de les Preses-Vall d'en Bas, que connectarà l'eix de Bracons (C-37) i la futura variant d'Olot i permetrà evitar el trànsit de pas per l'interior d'aquests nuclis. Les alternatives de traçat plantejades en els estudis són fruit del treball efectuat a partir dels acords generals a què van arribar la Generalitat i els ajuntaments d'Olot, les Preses i la Vall d'en Bas.

El traçat discorre per l'oest del nucli de les Preses i en paral·lel al riu Fluvià pel seu marge dret, evitant al màxim l'afectació al territori, al paisatge i al sòl agrícola i respectant la qualitat de vida del veïnat. La variant projectada té un carril per sentit de la circulació i s'inicia aproximadament al punt quilomètric 171,6 de la carretera C-37 (a l'atura de Can Trona). Les alternatives estudiades es basen en els criteris següents:

? A l'àmbit sud: des de la carretera existent (C-152), tindrà 2 noves connexions, una a l'àmbit de l'actual rotonda amb la C-63 i l'altra més propera al nucli de les Preses, per a permetre tots els moviments.

? A l'àmbit central: discorrerà per l'àrea entre el nucli habitat i el riu, tot respectant la qualitat paisatgística d'aquest espai.

? A l'àmbit nord: amb la voluntat de minimitzar l'ocupació, discorrerà a prop de la via verda Olot-Girona-Sant Feliu de Guíxols (Ruta del Carrilet), de manera que les infraestructures ocuparan un mateix àmbit, fins a enllaçar amb el futur túnel de la serra de la Pinya (variant central d'Olot).

Després d'analitzar diverses alternatives de traçat, els estudis consideren com a escollida l'opció d'una variant de 5,4 quilòmetres de longitud, que s'inicia amb un sistema de rotondes i els ramals corresponents per a resoldre l'enllaç amb les carreteres C-37, C-63, C-152 i GIV-5273. A continuació, es preveu un tram en fals túnel d'uns 500 metres de longitud per afavorir la integració de la nova infraestructura en l'entorn. Sobre aquest àmbit cobert, es preveu la possibilitat de la configuració d'un futur parc o equipament a desenvolupar en coordinació amb l'Ajuntament de la Vall d'en Bas. Es calcula que executar aquesta alternativa comporta una inversió de 89 MEUR.



La segona alternativa difereix de la primera, la triada, en els punts d'inici. Foto: @territoricat.

Els estudis analitzen una segona alternativa, que difereix de la primera en el seu punt d'inici; en aquest cas, se situa passada la rotonda actual on conflueixen la C-37, C-63 i C-152 i preveu un encreuament en T per accedir a la GIV-5273 i dues vies col·lectores per accedir a les finques confrontants i al polígon industrial de la Serra. La inversió estimada per aquesta opció és de 74 MEUR.

Es preveu la possibilitat que el desenvolupament de la variant es dugui a terme per fases, de manera que, en una primera etapa, es podria executar la segona alternativa, i posteriorment, quan es considerés necessari, l'alternativa primera. D'aquesta manera, es configura una variant per a millorar la fluïdesa del trànsit en aquest àmbit des d'un primer moment, i, amb posterioritat, quan es considerés necessari, es completaria amb la resta d'actuació, per donar continuïtat sense passar per rotondes a la calçada principal de l'eix Bracons-Olot.

Finalment, els estudis també analitzen dues opcions més de traçat, que no preveuen l'execució del tram en fals túnel.