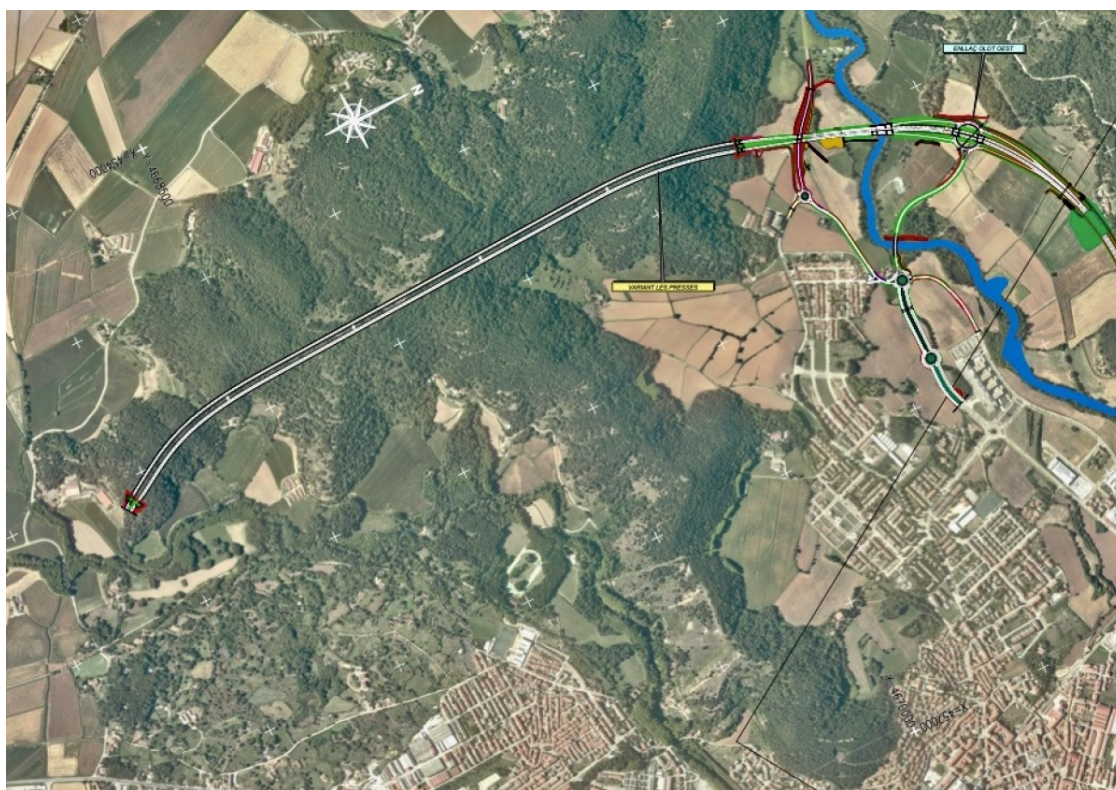


## S'obre el termini d'al·legacions a la variant est d'Olot, amb l'alternativa 2 consensuada

*El DOGC publica avui l'anunci d'informació pública dels estudis informatiu i d'impacte ambiental de la nova carretera C-37 de Vic a Olot des del final de la nova variant de les Preses dins a la connexió amb l'autovia A-26*

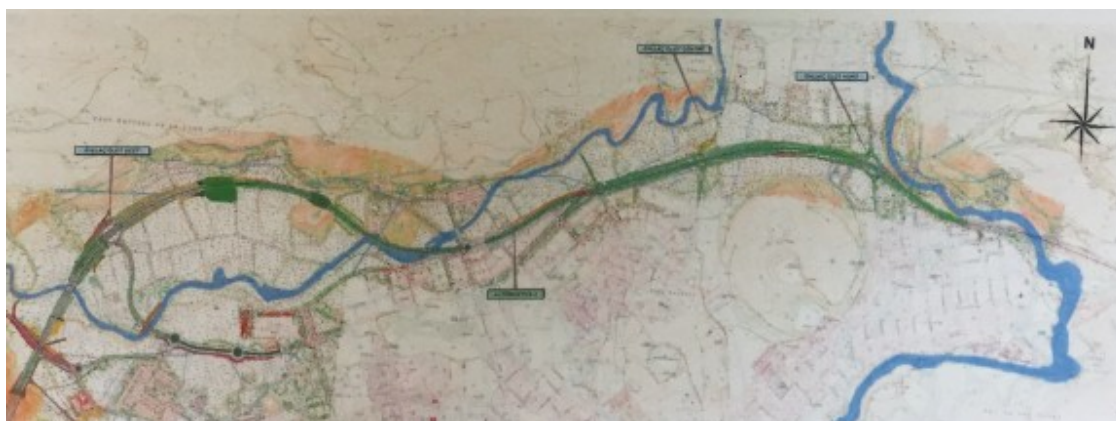


Ortofotomapa de l'alternativa 2 de la variant d'Olot, la més consensuada. | @territoricat.

Tal com ja va avançar **NacióGarrotxa** (<https://www.naciodigital.cat/garrotxa/noticia/23232/al-setembre-obrira-termini-allegacions-variant-est-olot>) el juliol d'enguany, i avui ha avançat el batlle d'Olot, Pep Berga, en la compareixença habitual dels dijous, el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC) publica l'anunci ([https://dogc.gencat.cat/ca/pdogc\\_canals\\_interns/pdogc\\_resultats\\_fitxa/?action=fitxa&documentId=882980&language=ca\\_ES](https://dogc.gencat.cat/ca/pdogc_canals_interns/pdogc_resultats_fitxa/?action=fitxa&documentId=882980&language=ca_ES)) d'informació pública de l'estudi informatiu i de l'estudi d'impacte ambiental del tram que falta resoldre de la variant d'Olot, és a dir, la nova carretera C-37 de Vic a Olot des del final de la nova variant de les Preses (la boca sud que enllaçara amb la variant de la Vall d'en Bas, encara per resoldre) fins a la connexió amb l'autovia A-26.

Ara s'obre un període de 30 dies hàbils per a presentar-hi al·legacions per part dels particulars i 30 dies més perquè ho facin totes les administracions implicades, amb que la resolució del Departament de Territori i Sostenibilitat es podria resoldre la primera setmana de desembre i, tot seguit, es podria l'encàrrec el projecte constructiu, que paga l'Estat.

El batlle d'Olot, Pep Berga, s'ha mostrat molt satisfet del consens a què s'ha arribat amb totes les parts implicades -especialment el veïnat de l'Hostal del Sol, el Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa i el món socioeconòmic i polític de la ciutat- per l'anomenada alternativa 2. En qualsevol cas, Berga preveu un procés tranquil i avança que l'Ajuntament hi presentarà algunes al·legacions relacionades amb les sortides de les connexions de la variant.



Plànol de l'alternativa 2, en què concorre el màxim consens pel que fa a la variant. Font: @territoricat.

## L'alternativa 2, la més adequada i amb més consens

Aquesta alternativa -que tindrà, a més, un cost inferior d'aproximadament 70 milions d'euros (MEUR- té una bona avaluació ambiental, ja que de les quatre proposades és la que evita al màxim el Parc Natural, que el voreja per la banda sud i el travessa tot fent servir el corredor de la N-260.

El primer tram de l'alternativa 2 coincideix amb l'alternativa 1 fins a la connexió amb l'Hostal del Sol. Posteriorment, el traçat de la variant se situa longitudinalment a la riera de Riudaura i, a partir d'un punt es comença a soterrar. Amb el traçat d'aquesta alternativa la variant allunya els vehicles del veïnat de l'Hostal del Sol en relació a la carretera actual. Es manté el pont actual d'accés des del casc d'Olot al veïnat de l'Hostal del Sol, s'incorpora una nova rotonda que enllaçarà amb un nou vial urbà i s'eixampla el tram de via posterior al pont al veïnat del Sol.

La variant es manté soterrada en trinxera, amb alguns dels trams del tot tapats tot coincidint amb els giravolts que donen accés a la trama urbana. La configuració, doncs, és la d'una ronda urbana semisoterrada i soterrada amb vials laterals, així com rotondes superiors amb ramals d'entrada i sortida d'accés a la trama viària urbana d'Olot.



*Per Berga ha anunciat la resolució al DOGC d'avui sobre aquest tram de la variant d'Olot. Foto: Martí Albesa.*

Segons el batlle d'Olot, la idea sempre ha estat poder executar els tres trams de les variants - pressupostats en uns 270 MEUR- al mateix temps, amb què, si tot va bé i els recursos econòmics hi són, cap a l'estiu de l'any vinent, 2021, podria iniciar-se la licitació de les obres, tenint en compte que els dos trams d'Olot ja van a missa i que el de les Preses-la Vall d'en Bas resoldrà amb bona sintonia les al·legacions presentades aquest mes de setembre.

### **L'eix Vic-Olot per Bracons**

Per a completar l'eix Vic-Olot per Bracons, el Departament de Territori i Sostenibilitat està treballant per a configurar, també, la variants de les Preses-la Vall d'en Bas i la d'Olot -que es divideix en dos trams: oest i est. Aquestes variants permetran millorar la mobilitat en aquest entorn i evitar el trànsit de pas pels nuclis urbans.

En el cas d'Olot, aquesta actuació permetrà millorar la mobilitat a l'entorn de la capital, tot reduint el volum de trànsit que ha de travessar el nucli urbà venint des dels túnels de Bracons cap al nord. Més de 20.000 vehicles fan diàriament aquest recorregut. Estan en fase final d'elaboració els estudis corresponents, que inclouen els trams oest i est. Es preveu per aquests trams una inversió de 115 i 70 MEUR, respectivament.

Paral·lelament, els estudis de la variant de les Preses-la Vall d'en Bas es troben en fase d'estudi d'al·legacions i tramitació ambiental després de ser sotmesa a informació pública. Per aquesta actuació, s'estima una inversió de més de 85 MEUR.

### **Les alternatives estudiades al detall**

Els documents que ara s'exposen inclouen quatre alternatives de traçat per al tram est i un tram comú per a la part oest de la variant, que ja es va sotmetre a informació pública i ara se

n'actualitza algun aspecte. Els traçats del tram est són fruit del treball dut a terme pel Departament de Territori i Sostenibilitat, l'Ajuntament d'Olot i el Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, atès que enllaça amb el futur perllongament de l'A-26. Es preveu per al tram est una inversió de 74 MEUR i per al tram oest, 115 MEUR. La longitud de tota la variant és de 7,3 quilòmetres

Tram oest: Des de la boca sud del túnel de la Pinya --final de la variant de les Preses? fins a l'enllaç Olot oest, amb una longitud de 3,8 quilòmetres. El túnel de la Pinya projectat té una longitud de 2,5 quilòmetres, amb doble tub i doble carril per sentit de circulació. Posteriorment, es creua la carretera de Ridaura (GIP-5223) mitjançant un pas sota la variant i salva la riera de Ridaura mitjançant una estructura de prop de 70 metres de longitud.

Aquest tram finalitza amb l'enllaç Olot Oest on, a més de donar continuïtat a la variant, es preveu construir un nou vial de connexió amb la vialitat d'Olot. L'enllaç consta d'una rotonda inferior de grans dimensions connectada amb ramals directes amb la variant, que comporta la construcció de dos passos superiors.

El vial d'accés a l'oest d'Olot ha de salvar novament la riera de Ridaura mitjançant una estructura de 80 metres de longitud. Aquest vial compta amb dues rotondes i finalment, que entronca amb la via urbana ja executada de dos carrils per sentit amb mitjana separadora situada davant de l'Hospital Comarcal d'Olot. Així mateix, es preveu una connexió entre aquest nou vial i la carretera (GIP-5223), incorporant una nova rotonda i donant servei al barri de les Planotes. També una altra connexió des del Nord de l'Hospital cap a una de les rotondes del nou vial projectat.

Tram est: En aquest tram, s'ha valorat com a més idònia l'alternativa que s'adapta millor al territori i permet allunyar més el traçat respecte de la carretera actual del veïnat de l'Hostal del Sol i minimitzar l'impacte en el Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa. Discorre amb una calçada de dos carrils per sentit des de l'enllaç d'Olot Oest, fins enllaçar amb el futur perllongament de l'A-26, amb una longitud de 3,5 quilòmetres.

En un primer tram d'un quilòmetre la traça transcorre per la part nord del Pla de Sant Andreu en el límit dels terrenys agrícoles i forestals, minimitzant l'impacte paisatgístic i optimitzant la permeabilitat faunística mitjançant túnels artificials i cal remarcar dos ecoductes, el de Torre d'en Llunes, de prop de 100 metres de longitud, i el de Coromines, d'uns 85 metres.

Posteriorment, el traçat travessa la riera de Ridaura amb un viaducte singular de calçades separades, d'uns 420 metres de longitud. El viaducte supera la riera perdent alçada i acostant-se a la zona industrial del Pla de Baix. La calçada se soterra sota la carretera de Sant Joan de les Abadesses al llarg de 100 metres, on es projecta una rotonda en superfície que dona continuïtat a l'avinguda de Francesc Macià amb un nou tram de vial urbà.

El tronc discorre entre murs o en trinxera al llarg d'uns 500 metres fins arribar al carrer de la Serra de San Valentí, on es genera una rotonda amb tots els moviments entre la variant i la xarxa urbana, i una secció tipus ronda on el tronc està soterrat amb vials laterals fins a l'avinguda de les Feixes, on una altra rotonda superior fa la mateixa funció que al carrer anterior. D'aquesta manera, s'aprofita el corredor actual de la N-260a i l'avinguda Europa, vorejant el Parc Natural, minimitzant la seva ocupació i també evitant la duplicació de vies, ja que s'integra la variant i la xarxa urbana en el mateix corredor.

En aquest recorregut sobre la plana entre el Ridaura i la zona Industrial del Pla de Baix es reposen i connecten a les rotondes els camins interceptats, assegurant la continuïtat de la xarxa i l'accessibilitat als masos existents. A partir d'aquest punt, la traça continua cap a l'est per arribar al tram comú entre les quatre alternatives, on es connecta amb l'A-26.

La rotonda d'enllaç amb l'avinguda de les Feixes es connecta amb l'enllaç Olot Nord existent mitjançant uns ramals laterals que fan funció de col·lectores. Aquest ramals connecten les dos

rotondes dels dos enllaços formant un únic enllaç més complex, i que constitueix una primera fase d'un desenvolupament posterior a realitzar pel Ministeri de Transports.

Podeu descarregar-vos els estudis informatiu i d'impacte ambiental des d'aquest vincle

(<https://tauler.seu.cat/pagDetall.do?idEdicte=265206&idens=1&lang=ca&changeLang=true%20https://tauler.seu.cat/descarrega?idEdicte=265206&idens=1>) .