

Moció del Consell de Protecció de la Natura sobre l'estudi informatiu «Nova carretera Vic-Olot»

Text resultant de les observacions i esmenes de la Comissió designada pel ple del dia 7 de desembre de 1994



I. Introducció

Vist l'estudi informatiu «Nova carretera Vic-Olot. Carretera BV-5223. Tram: Manlleu-Torelló-Sant Pere de Torelló-Santa Maria de Corcó-les Preses-la Vall d'en Bas-Olot», formulat per la Direcció General de Carreteres del Departament de Política Territorial i Obres Públiques i redactat per la consultora AUDING (Auditoría e Ingenierías, S.A.), la Comissió Permanent del Consell de Protecció de la Natura emet la present moció als efectes previstos a l'article 4t. del Decret 239/1986, de 4 d'agost, i a l'article 35è. de la Llei d'espais naturals.

Atès l'anunci del director general de Carreteres de 18 d'octubre de 1994 (DOGC núm. 1968, de 4.11.94) mitjançant el qual sotmet a informació pública l'estudi informatiu i d'impacte ambiental abans esmentat.

Les al·legacions d'aquesta moció es limiten a formular algunes consideracions prèvies de caràcter general sobre l'oportunitat de l'estudi informatiu «Nova carretera Vic-Olot» i unes consideracions específiques i reflexions sobre l'interès general del projecte, la seva concepció tècnica i la seva compatibilitat mediambiental.

Consideracions generals

I. El territori per on es proposa la traça d'una nova carretera Vic-Olot constitueix un dels espais orogràfics amb més valors mediambientals de Catalunya i d'un interès paisatgístic excepcional. Aquest espai singular, reconegut i valorat per l'excursionisme històric català i posteriorment pels geògrafs Pierre Deffontaines i Lluís Solé Sabarís, esdevé el nucli principal de la muntanya oriental humida o sistema transversal, una de les grans unitats biogeogràfiques més ben conservades del país.

Per això no ha de sorprendre que hagi estat una zona en la qual les reivindicacions conservacionistes hagin pres carta de naturalesa des de fa molt temps i que la pròpia Administració hagi dotat aquest territori d'unes proteccions legals amb diferents nivells i graus.

Així cal recordar que ja el Pla general d'ordenació de la província de Barcelona (Pla provincial) aprovat per l'Administració estatal l'any 1963 incloïa el sistema de les Guilleries-Collsabra-Bellmunt com a parc natural. A la zona d'Olot, un catàleg i unes normes especials de protecció del paisatge van ser aprovades per la Comissió

d'Urbanisme el 7 d'abril de 1973, les quals, encara vigents, protegien amb la màxima categoria els espais volcànics i la zona d'influència del Fluvià des del límit del terme amb la Vall d'en Bas fins al nucli urbà d'Olot. Precisament la necessitat d'una major protecció concreta del Fluvià va donar lloc recentment a la formulació per l'Ajuntament olotí i aprovació per la Comissió d'Urbanisme d'un pla especial del sector Tussols-can Basil, el qual qualifica de reserves integrals els paratges del Collell, entre d'altres. Sense oblidar que tot aquest espai forma part de la Zona Volcànica de la Garrotxa protegida per la Llei 2/1982, de 3 de març i qualificada en el seu conjunt de parc natural i de reserva natural en determinats indrets, sobre la qual existeix aprovat un Pla especial de tot el conjunt.

Així mateix, el Pla d'espais d'interès natural (PEIN), aprovat definitivament pel Decret 328/1992, de 14 de desembre, inclou el sistema Serres de Milany-Santa Magdalena i Puigsacalm-Bellmunt i Collsacabra, sense cap discontinuïtat. D'altra banda, aquest territori connecta mitjançant la valuosa plana agrícola de la Vall d'en Bas amb la Zona Volcànica de la Garrotxa, la qual a la vegada està unida a l'Alta Garrotxa, que inclou també espais protegits pel PEIN.

II. Un antecedent obligat per a la consideració de l'estudi informatiu «Nova carretera Vic-Olot» és tenir en compte tota la discussió sorgida arran de l'anàlisi prèvia dels traçats alternatius de l'eix transversal de Catalunya.

La proposta d'un eix transversal a Catalunya té alguns antecedents ja històrics. Pot citar-se el pla Muñoz Homs de la Generalitat de l'any 1934 i també l'estudi Doxiadis, redactat per encàrrec de les diputacions catalanes l'any 1975, els quals defensaven amb claredat la necessitat d'un eix transversal si es volia aconseguir un desenvolupament ordenat del territori que evités la concentració macrocefàlica del territori metropolità de Barcelona. Han passat molts anys i l'eix, que s'està construint a trams ha coincidit amb la consolidació de l'estructura territorial del país, que disposa d'uns altres eixos -la xarxa d'autopistes- que són els que indubtablement han vertebrat i condicionen l'espai territorial català.

La discussió sobre els traçats alternatius proposats per a l'eix es va centrar bàsicament en la solució Nord, que havia de discórrer pels embassaments cap a Anglès, i la solució Sud, per Sant Hilari. Més tard, s'hi va afegir la solució Olot a proposta de l'Ajuntament de la capital de la Garrotxa, basada en un estudi de l'arquitecte Solans. Per decidir la traça de l'eix es van estudiar sis solucions amb diferents alternatives cadascuna, i es va adoptar finalment la solució Sud, la qual recull, segons la Direcció General de Carreteres, una opinió institucional més favorable, comporta un impacte ambiental més baix, té una connectivitat viària i urbana més bona (recull més vies i nuclis) i representa una execució per trams més útil.

Les característiques tècniques de l'eix transversal, considerada com a via ràpida,

són bàsicament les següents: Velocitat 80 i 100 km/h. Radis mínims 250 m. Rampa màxima 5 o 6 %. Secció transversal 12 metres.

III. Cal constatar que la Garrotxa també ha resultat afectada aquests últims anys per una millora considerable de la majoria de les vies que hi connecten o incideixen. A més, existeix la previsió d'algunes altres, totes elles bàsiques per completar la xarxa de la comarca.

Ha resultat millorat l'eix transversal Olot-Besalú-Banyoles-Girona, que amb el futur desdoblament Olot-Besalú i la millora del traçat Besalú-Figueres assegura una gran fluïdesa i accessibilitat des de la Garrotxa vers les rutes Figueres-França i Costa Brava i connexió amb l'autopista A-7. Amb aquest eix i la recent posada en servei del túnel del Capsacosta, la Garrotxa també s'interconnecta amb el Ripollès i la ruta del Ter cap a Vic amb una facilitat impensable fa ben pocs anys.

Pel sud-est de la Garrotxa, la via per la vall d'Hostoles, cap a Anglès i Santa Coloma de Farners, també està millorada i pendent de resoldre únicament les travessies d'alguns pobles. És una ruta a tenir en compte com a alternativa, que connectarà amb l'eix transversal de Catalunya i per tant amb Vic. Pel sud, la Garrotxa disposa de dues vies de traçat muntanyenc i caràcter paisatgístic que condueixen a Vic a través del Collsacabra i Coll de Bracons que cal millorar substancialment.

Amb tot aquest sistema es configura a les valls d'Olot un ampli espai central lliure i net d'infraestructures dures de gran valor ambiental, agrícola i paisatgístic, el qual gaudeix d'una xarxa viària moderna, per connectar amb qualsevol trajecte o lloc d'interès fora de la comarca, que ben aviat encara pot millorar.

Hipotecar un paisatge, agro, silvo, pastoral i natural tan valuós per una nova via concebuda com a ràpida i traçada sobre un massís singular que constitueix el sistema transversal català i per una plana agrícola tan valuosa i prevista amb semblants o millors característiques tècniques que les del propi eix transversal, sembla inapropiat.

Per les raons aduïdes la proposta tècnica que conté l'estudi informatiu de la Direcció General de Carreteres, pot qualificar-se d'inadequada i pel seu cost econòmic i ambiental exigeix una reflexió seriosa i sense presses, i sense dubte, un nou estudi tècnic que contempli totes les alternatives.

Consideracions específiques i reflexions

1. La solució tècnica de l'estudi no ha considerat els danys irreversibles i degradacions irreparables que la proposta d'una nova via ocasionaria al medi natural, al paisatge i l'espai agrícola de la zona afectada, la qual conté zones naturals de protecció legal i terres agrícoles de gran qualitat.
2. Resulta incomprensible i contradictori l'estudi d'impacte ambiental, que



acompanya l'estudi informatiu, tota vegada que si bé detecta i reconeix l'impacte sever i fins i tot crític de l'obra, no manifesta la necessitat d'estudiar i proposar altres alternatives compatibles amb un medi tan valuós i amb tants alts valors naturals i de paisatge.

3. La concepció de la proposta que preveu unes característiques tècniques per a la traça de la nova carretera, que s'equiparen a una via ràpida i segregada, no semblen tampoc compatibles amb les condicions geogràfiques de la zona afectada.
4. Una proposta de millora de la connexió Vic-Olot hauria de ser respectuosa al màxim amb el paisatge i el medi en el seu conjunt i primar la seguretat i comoditat sobre la velocitat. Si l'alternativa escollida es decantés per Bracons, caldria baixar al màxim possible la cota del túnel i no oblidar-se en cap cas de la millora tan necessària de la carretera a Vic per Cantonigros. Cal afirmar que els dos trajectes s'han de considerar i qualificar de vies bàsicament «paisatgístiques».
5. Cal tenir en compte que una obra d'aquestes característiques tècniques seccionaria el corredor natural del sistema orogràfic transversal i significaria un clar exemple de l'efecte barrera tan negatiu pel manteniment de la biodiversitat del territori.
6. Prèviament a la presentació de qualsevol nova proposta tècnica, hauria de redactar-se un estudi seriós d'avaluació dels impactes socio-econòmics i ambientals de les possibles alternatives a la millora de la connexió viària Olot-Vic.

7. Resulta força evident que l'economia d'una comarca, avui molt millorada en la seva accessibilitat i tan diversificada com la Garrotxa, en cap cas depèn, en l'època que estem, de l'estalvi d'uns minuts per accedir de Vic a Olot o a l'inrevés, això sense perjudici de la ben necessària millora d'aquesta connexió intercomarcal que completaria el sistema d'infraestructura d'aquest territori.

Conclusió

La Comissió Permanent del Consell de Protecció de la Natura, havent examinat l'estudi informatiu «Nova carretera Vic-Olot», formulat per la Direcció General de Carreteres del Departament de Política Territorial i Obres Públiques i atesa la proposta de la Ponència designada a l'efecte,

Manifesta

Que si bé és d'interès general la millora i la modernització de la connexió Vic-Olot, s'estima que la proposta que conté l'estudi informatiu sobre la «Nova carretera Vic-Olot» resulta incompatible pels seus impactes severs i crítics sobre el territori afectat.

Per això, es recomana la selecció d'una nova alternativa que hauria de tenir en compte les consideracions i reflexions precedents i també les altres que es puguin proposar en aquest sentit pels organismes públics i privats consultats.

Barcelona, 20 d'abril de 1995

