

La variant d'Olot en un context de mobilitat sostenible i saludable per al segle XXI

Francesc Magrinyà, Enginyer de Camins i Doctor en Urbanisme. Professor agregat de la Universitat Politècnica de Catalunya i Coordinador de IntraScapeLab.

La Garrotxa és una comarca privilegiada per combinar un paisatge de gran qualitat i una activitat econòmica avançada al seu temps. Ernest Lluch va estudiar el període de la revolució industrial a la Garrotxa (1777-1822), on mostra la innovació d'introduir el cotó, just abans de l'arribada de la màquina de vapor. En els darrers anys, la consolidació de l'activitat alimentària amb el sector càrnic, que ha substituït el lideratge del sector tèxtil, ha implicat una nova innovació, juntament amb la potenciació d'un paisatge amb el Parc dels Volcans. Avui la Garrotxa és una de les comarques amb un PIB per càpita més elevat de Catalunya.

En el context del segle XXI, 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. La connexió amb l'exterior ja està assegurada amb l'A-26 vers les comarques gironines i amb la C-37 i el túnel de Bracons vers l'eix Vic Barcelona i l'eix Transversal. Una via de traçat europeu no té per què beneficiar la comarca, ja que hi ha una jerarquia viària. 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. En aquest context és cada cop més absurd un escenari que pretén estendre l'autovia 2+2 de Figueres a Olot cap a l'eix Pirinenc i cap a la connexió amb el túnel de Bracons.

No obstant això, un cop construït el túnel de Bracons, s'ha posat en evidència la necessitat de reestructurar el sistema de mobilitat d'Olot. La capital comarcal va crear en el seu moment una variant al nucli antic sobre el vial de Sant Jordi que s'ha convertit en un eix estructurant del nucli urbà per l'est i que connecta les Preses amb Sant Joan les Fonts. Avui, l'avinguda de Sant Jordi ha de guanyar un caràcter urbà de qualitat i ambiental.

L'estudi de trànsit de la variant demostra que un traçat 1+1 resol perfectament el trànsit per l'oest de la comarca. Tan sols amb unes hipòtesis de creixement anteriors a la bombolla immobiliària de 2008, es justificaria el 2+2, i tan sols a partir de 2037. Però després de la covid i en un context de crisi energètica futura l'escenari d'una variant 2+2 queda totalment desubicada. La mostra de la desmesura i de l'impacte paisatgístic d'un vial 2+2 es posa en evidència en el disseny d'un nou enllaç a l'altura de l'escola Lluís Maria Mestres. Cal millorar el disseny del traçat de la variant i articular-lo millor amb l'eix de l'avinguda Europa i l'avinguda dels Països Catalans, així com repensar els enllaços de la variant per donar una millor accessibilitat als nous equipaments públics (hospital, Mossos), comercials (Esclat) i industrials (polígon Pla de Baix).

Però el que cal, abans que res, és dissenyar un nou model de mobilitat sostenible i saludable per a Olot i la comarca. El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible d'Olot de 2014 aporta una gran informació i dades de la mobilitat. Però aquest estudi no és per a res propositiu pel que fa a projectes de reurbanització. El parell de pou del Glaç i avinguda Reis Catòlics (ja estudiat en algun moment) o el desdoblament de l'avinguda San Jordi

per la ronda Fonts són dues intervencions que cal considerar amb urgència. A més, cal redefinir els carrers amb voreres amples que permetin moure's a peu més enllà del centre històric i poder connectar els barris entre si. Agafar el cotxe per a trajectes de 200-500 m cada cop té menys sentit i no és per a res saludable. A més cal fer una proposta de carrils bici que integri la bicicleta a la mobilitat urbana quotidiana com ho fan ciutats com Barcelona, València o Sant Cugat. Cal donar espai als modes de transport de mobilitat activa i reduir l'ús del cotxe als estàndards d'altres ciutats (del 70% al 50%). I tot això en un context d'un municipi que es prepara per al segle XXI amb un model de Mobility as a Service (MasS) i de transport a la demanda, especialment per a les empreses, i que actualitzi l'actual xarxa de transport públic.

El paradigma de construcció d'infraestructures viàries forma part de la cultura del segle XX, no del segle XXI. Un projecte de ciutat amb una mobilitat sostenible i saludable que apropi el territori a una slow city, amb qualitat de paisatge, resiliència energètica, i adaptada a la nova societat del coneixement és el paradigma del segle XXI.