



uns elements vertebradors i de reequilibri d'un territori, que no disminueixin la qualitat de vida de les persones i que no hipotequin ni destrueixin el patrimoni natural d'un país, cal que fem un esforç per millorar a tots els nivells: planificació global, definició de traçats, integració i restauració i seguiments posteriors d'impactes.

La idea que ha perdurat fins avui, i no sembla pas que tal com van les coses hagi de canviar, és que la construcció de carreteres és sinònim de progrés. Cal, de tota

manera, saber cap a quina direcció ens interessa progressar. Progressar vol dir anar més enllà i que la situació futura sigui millor que l'actual. No sabem si les generacions futures el primer que faran serà revisar el concepte de progrés.



**Emili Bassols i Isamat**

Biòleg

(1) *Cap a un desenvolupament sostenible*. Programa de la Comunitat Europea sobre política i acció en relació al medi ambient i al desenvolupament sostenible. Proposta de la Comissió de les Comunitats Europees. Març de 1992.

(2) *Cuidem la Terra*. Segona Estratègia Mundial per a la Conservació. UICN. PNUMA. WWF.

## Quines carreteres volem?



i ens plantegem quines carreteres volem per a la nostra comarca, tots diríem que volem **les millors**. On ja no hi hauria acord, seria a elegir quines són les millors carreteres.

Per a uns, les millors serien les més segures, per tal de reduir el risc d'accidents; per a altres, serien les més ràpides, per reduir el temps de desplaçaments; altres demanarien les que tinguessin menys repercussions socials negatives; altres, les de més impacte favorable socioeconòmic, o bé les que afavorissin la xarxa d'intercanvis que tota carretera genera, o bé les de menor impacte ambiental, o bé les més allunyades de casa, les més properes als nuclis per no quedar aïllats, les més còmodes amb accessos directes als llocs on anem habitualment, etc.

Per a molts, la millor seria la que complís una sèrie de requisits, prioritzant-ne un o un altre en funció del grau de sensibilització que tingui per a cada un d'aquests aspectes.

Quan es dissenya una carretera, hi ha un conjunt de mètodes, tècniques i procediments per a elegir les millors opcions: estudis socioeconòmics, estudis de trànsit, avaluacions de trànsit futur, estudis d'impacte ambiental, matrius d'impacte, prognosis, valoracions econòmiques, estudis de cost-benefici, comparació d'alternatives, anàlisis multicriteri..., tot això per tal d'elegir la millor opció.

A la Garrotxa, penso que no tenim les millors carreteres en tres itineraris:

La connexió Vic-Olot no és la millor actualment, ni ho seria si s'executés qualsevol de les alternatives presentades del túnel de Bracons. Això exigeix buscar una alternativa que resolgui aquest itinerari de manera que sigui compatible amb els interessos de la zona.

La connexió d'Olot amb Girona i França actualment no és pas la millor, ni ho serà quan el MOTPA executi el desdoblament Olot-Besalú amb la variant de Castellfollit, si no és que es desdobra el tram Banyoles-Besalú, de competència de la Generalitat.

Tampoc no està resol el pas per Olot d'aquests eixos, i caldria una harmonització de totes aquestes obres per no crear més problemes que els que resoldran el desdoblament Olot-Besalú, l'eix Vic-Olot i el túnel de Capsacosta.

Resoldre de manera satisfactòria cadascuna d'aquestes tres peces bàsiques de la infraestructura viària de la Garrotxa no serà senzill, i no tan sols per la qüestió del finançament. Els problemes més difícils de resoldre probablement no seran que les zones rurals per on passin absorbeixin aquestes obres, sinó que la zona urbana d'Olot i els municipis veïns les assimilïn i les integrin.

**Josep Santandreu**



Quadre 1

### Principals elements d'una política sostenible de transport

*Assegurar que la política de transport tingui en compte els costos socials i ambientals de cada tipus de transport.*

*Exigir als càrrecs polítics encarregats de la planificació del transport que persegueixin polítiques de transport sostenibles.*

*Revisar l'equilibri actual de les despeses entre construcció de carreteres i millora de ferrocarrils i altres formes d'inversió en transport.*

*Utilitzar els instruments econòmics (impostos i taxes) per promoure un ús eficient del transport i tecnologies més netes.*

*Vincular la planificació de l'ús del sòl amb la planificació del transport, amb l'objecte de reduir la necessitat de viatges, especialment mitjançant transport privat.*

*Promoure mesures de gestió del trànsit i de «calma en el trànsit» per adaptar el trànsit a l'entorn i no al contrari.*

*Ampliar la investigació sobre vehicles no contaminants i sobre transport públic net i eficient.*