

Les variants d'Olot i de les Preses

Nou anys i diferents protagonistes per la solució de la desviació de la meitat del trànsit que, dia a dia, travessa Olot



Cues a la travessa de la C-152 a les Preses durant el darrer període de vacances de Setmana Santa.

OLOT | XAVIER VALERI

Fa 7 anys, el secretari per a la Mobilitat de l'aleshores Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Manel Nadal (PSC), va anunciar que el projecte constructiu de la variant d'Olot estava en disposició de ser aprovat i de ser posat a exposició pública. En un dels darrers plens, l'alcalde d'Olot, Josep Maria Corominas (CiU), va repetir que el projecte constructiu de la variant d'Olot estava

acabat i només faltava que el Ministeri de Foment concretés la manera d'encaixar la seva part amb la de la Generalitat i es posaria a exposició pública.

La sensació és que del 2009 fins ara l'únic avenç per a la variant va ser l'aprovació de la Declaració d'Impacte Ambiental, el 26 de gener del 2012. Va ser un pas, en l'objectiu de l'alcalde d'Olot, de tenir els papers enllestits per quan s'acabés la crisi econòmica iniciada el 2007 i la Generalitat estigués en disposició d'afrontar una obra valorada en uns 125 milions d'euros.

Al 2016, la disposició de diners per fer carreteres continua semblant una quimera. Ho va exposar el delegat del Govern a Girona, Eudald Casadesús, quan afirmava que en els propers 18 mesos el govern haurà de posar les infraestructures per darrere de la despesa social.

No obstant això, l'alcalde d'Olot continua ferm i tossut en la reclamació d'una variant. Fa pocs dies es va trobar amb el nou conseller de Territori i Sostenibilitat, Josep Rull, per insistir en la necessitat de desviar el trànsit del centre d'Olot. L'alcalde li va exposar que la ciutat ha de suportar cada vegada més trànsit i que, segons calculs tècnics, dels 40.000 vehicles diaris, la meitat passarien per la variant.

Que és necessària i que algun dia començarà, ho té clar molta gent. És una opinió que es constata en la ubicació de les noves infraestructures públiques i privades. L'hospital d'Olot i de la Garrotxa es troba al costat del que ha de ser el giratori de la nova carretera de cara a l'entrada a Olot. En l'aspecte privat, està en fase final de construcció un supermercat Esclat que serà la més gran superfície comercial de la comarca. Fins i tot el darrer ple va desafectar els terrenys del territori per on havien previst el pas de la carretera, uns espais al costat de la riera de Riudaura, a prop de l'Estadi Municipal de Futbol.

La part de l'Estat

La variant d'Olot és la desviació de l'eix viari fora de la ciutat. La part de la Generalitat surt de Codella, al terme de les Preses, passa per un túnel de 2,5 quilòmetres i acaba a la zona de l'Hostal del Sol, on comença el tram de l'Estat. El 29 de desembre del 2014, el Ministeri de Foment va publicitar que havia inclòs la seva part de la variant en la millora de la N-260. La previsió feta pública era enllaçar la variant d'Olot amb la C-38 als túnels de Collabós, a Sant Joan de les Abadesses. La inversió prevista és de 142,86 MEUR.

La solució va arribar després d'anys de silenci per part de l'Estat i va ser rebuda amb sorpresa i recel per part dels càrrecs públics de la Garrotxa. La primera contrarietat va ser exposada per l'alcalde de la Vall de Bianya, Santi Reixach (CiU), que va protestar perquè el traçat previst afectava molt el pla de Bianya. Va argumentar que en realitat desdoblant la N-260 en el pas per la Vall de Bianya era innecessari en vista del nombre de cotxes que hi passen cada dia, uns 3.000. Reixach va proposar fer una primera part de la millora i deixar solucionada la volta a Olot fent una connexió entre la variant de la Generalitat a l'Hostal del Sol i l'Autovia A-26. La solució va ser un èxit, perquè va ser acceptada de paraula pels representants del PPC locals. Encara quedava un altre problema, l'encaix del barri de l'Hostal del Sol, a la falda de la muntanya de la Cantina en direcció a Sant Joan de les Abadesses i a l'altra banda de la nova carretera. Reunits en associació, els veïns van proposar un túnel. Els polítics locals van acceptar la proposta i van decidir presentar al·legacions al projecte del desdoblament de la N-260, demanant per escrit que no es fes la part de la Vall de Bianya i una solució a l'encaix del barri de l'Hostal del Sol amb Olot. Un any després, davant del silenci administratiu de l'Estat, han previst la redacció d'un document conjunt dels alcaldes de la Garrotxa.

La variant de les Preses

Al novembre del 2007, els agricultors de la Vall d'en Bas i de les Preses van protestar contra el projecte de la variant. Era un temps en el qual les carreteres es començaven i s'acabaven, i mentre una part de la societat les veia com una amenaça, una altra les considerava imprescindibles per al desenvolupament econòmic i el concepte de societat del benestar.

Dels protagonistes polítics de fa 9 anys ja no n'hi ha cap. Llavors, tots defensaven la variant i en van acordar una de soterrada i aïllada de les aigües subterrànies. Al 2011, Lluís Recoder va entrar de conseller i Esther Pagès va ser rellevada per Pere Vila. Poc temps després Santi Vila va substituir Recoder i Calm va ser rellevat per Lluís Amat. El relleu més recent ha estat el de Santi Vila per Josep Rull. Ara hi ha entrat un nou protagonista, perquè Lluís Amat (Vall d'en Bas) i Pere Vila (les Preses) han decidit fer una taula d'alcaldes i hi han posat Josep Maria Corominas (alcalde d'Olot).

De moment, el que sembla imminent és una solució a la congestió a la C-152 a les Preses a través de 2 rotondes, amb les quals preveuen evitar els girs a l'esquerra. En canvi, el trajecte de la variant de les Preses està com al 2007: en estudi i per decidir.

Font del document:

http://www.diaridegirona.cat/comarques/2016/04/04/variants-dolot-preses/775844.html?utm_source=rss