

L'EIX VIC - OLOT I LA CONSERVACIÓ DEL PATRIMONI NATURAL. SEIXANTA-SIS REFLEXIONS EN DOSIS HOMEOPÀTIQUES

Emili Bassols

Biòleg, responsable de l'Àrea de Patrimoni Natural del Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa.

1. Unes breus consideracions prèvies

1.- Totes les obres viàries generen un impacte en el medi però la valoració de si l'impacte es considera assumible o no dependrà, sobretot, de qui en fa l'anàlisi i l'ordre de prioritats que tingui establerta.

2.- Des de fa molts anys, la construcció de carreteres es considera un símptoma de progrés econòmic i de riquesa col·lectiva. La justificació, quasi convertida en dogma de fe, és que les carreteres aporten una sèrie de beneficis als quals ningú vol renunciar.

3.- Però el model econòmic capitalista que n'ha incentivat la seva construcció ha tocat sostre, entre altres raons perquè s'ha demostrat que no és innocu, es basa en un creixement infinit a partir d'un ús il·limitat dels recursos naturals.

4.- Arreu del món s'està provant amb dades empíriques i científicament contrastades que en un moment d'emergència climàtica com el que ens trobem, cal repensar les prioritats i cercar formes de mobilitat de persones i transport de mercaderies que no contribueixin a agreujar els efectes provocats pel canvi climàtic.

5.- Si seguim com fins ara posarem en risc la salut de les persones, el seu benestar i la seva qualitat de vida, a més de provocar greus pertorbacions en els processos naturals dels quals som dependents.

2. La revalorització del patrimoni natural

6.- Si fóssim capaços de quantificar econòmicament els serveis que ens proporciona la natura, el que s'anomena Comptabilitat Ambiental Integrada (CAI), i poséssim aquestes dades a disposició dels representants polítics, a lo millor s'ho pensarien dues vegades a l'hora de prendre determinades decisions.

7.- Els professionals de la conservació i els economistes hem estat històricament allunyats i no hem sabut desenvolupar estratègies comunes, ni produir literatura científica sobre els beneficis que aporten al bé comú. Per sort, aquest dèficit històric s'està corregint.

8.- El patrimoni natural encara és poc valorat i davant d'una situació de conflicte d'interessos, sol tenir les de perdre.

9.- Potser no el valorem prou per una raó sociològica. Com que la major part de la superfície rural és de propietat privada, no ens sentim interpel·lats pel que fa al seu manteniment i conservació.

10.- Un camp de conreu és propietat del pagès que el conrea, però ahora és també una superfície de recàrrega de l'aquífer que acumula aigua que tots consumim. Un altre exemple. Un bosc pertany al seu propietari forestal, però els arbres que el conformen són embornals de CO₂ que ens proporcionen l'oxigen que tots necessitem per respirar.

11.- La nostra qualitat de vida i el nostre benestar depèn directament dels processos naturals que es produeixen en el nostre entorn. Quan permetem que aquests processos es vegin alterats o interromputs ens estem tirant pedres al nostre propi teulat.

12.- Els ecosistemes estan formats per una multitud d'elements que fan funcionar el complex engranatge sistèmic i el condueixen cap a estats de major capacitat funcional, maduresa estructural i resiliència temporal.

13.- En els ecosistemes totes les peces són essencials. Eliminar-ne alguna provoca disfuncions que el sistema es veu obligat a reparar. Si

la pertorbació és massa gran (pensem en un hàbitat natural afectat per una infraestructura viària), el dany és irreversible, la biocapacitat de regeneració intrínseca s'ha vist avortada.

14.- Sovint els impactes arriben de manera subtil, poc aparent. Si bé no s'afecta directament als elements, l'ecosistema es veu incapaç de mantenir els fluxos de matèria o energia. Això passa, per exemple, quan es produeix una excessiva fragmentació dels hàbitats.

15.- Tots hem de sentir-nos implicats a l'hora de donar suport a polítiques actives de conservació del patrimoni natural. La conservació del patrimoni natural hauria de ser un objectiu de primer ordre per a qualsevol país.

16.- A Catalunya, en els darrers anys, diverses iniciatives, tant institucionals com promogudes per la societat, estan alertat de la greu erosió que pateix la biodiversitat, les amenaces que assetgen al conjunt del patrimoni natural i posen de relleu la necessitat de conservar-lo de manera eficient²⁵.

17.- També s'han creat col·lectius professionals de la conservació²⁶ que tenen com a objectiu influir en les polítiques públiques de conservació de la natura a Catalunya.

18.- Per sort, també hi ha bones notícies. Una és l'elaboració de l'Estratègia del Patrimoni Natural i la Biodiversitat de Catalunya. En el preàmbul, Marta Subirà, Secretària de Medi Ambient i Sostenibilitat del Departament de Territori i Sostenibilitat, diu: *"el desenvolupament sostenible només és possible si es desacobla el creixement econòmic de la degradació de la biodiversitat i dels serveis ambientals, un*

²⁵ **Declaració en favor del patrimoni natural de Catalunya.** 2014. Un document que va comptar amb el suport d'un gran nombre d'entitats, universitats, centres de recerca, col·legis professionals, empreses i cooperatives i l'adhesió de 350 persones a títol individual.

²⁶ **Conservació.cat.** Col·lectiu de professionals de la conservació de la natura constituït per persones de formació diversa totalment compromeses amb la conservació del patrimoni natural i la biodiversitat de Catalunya. (www.conservaciocat.org).

desacoblament que requereix canvis en l'acció de govern amb visió de futur i en un escenari de canvi global”.

19.- L'altra bona notícia és la imminent aprovació per part del Parlament de Catalunya de la futura Agència del Patrimoni Natural i la Biodiversitat. Esperem que la seva tramitació no s'encalli.

3. L'avaluació de l'impacte ambiental

20.- L'avaluació ambiental és una forma de gestió preventiva que pretén reduir la incidència ambiental. L'avaluació ambiental de projectes d'infraestructures es du a terme des de finals dels 80 però l'avaluació de plans i programes, o avaluació ambiental estratègica, no comença fins el 2009²⁷.

21.- El document que ha d'avaluar quina de les alternatives és la que provoca menys impacte sobre el medi natural és l'Estudi d'Impacte Ambiental (EIA). Però no només això, l'EIA també ha de proposar mesures preventives i correctores perquè siguin incorporades al projecte constructiu.

22.- L'impacte ambiental de qualsevol infraestructura viària sobre el medi natural es relativament previsible, de fet, en això es basen les avaluacions d'impacte ambiental establertes per normativa, però sovint aquesta previsió inicial no coincideix amb el resultat final perquè, entremig, sempre acaben apareixent condicionants de caire tècnic, econòmic o polític que incideixen en l'execució definitiva.

²⁷ El marc jurídic actual respecte l'avaluació d'impacte ambiental de projectes està definit per la Llei 21/2013, de desembre de 2013, d'avaluació ambiental, que reuneix en un únic cos legal l'anterior normativa relativa a l'avaluació ambiental de plans i programes i a l'avaluació ambiental de projectes.

4. ***El projecte d'eix Vic-Olot.***

23.- La conca alta del Fluvià, l'espai territorial on s'emmarca l'eix Vic-Olot, destaca per la seva alta diversitat ecològica i paisatgística que en la seva major part està protegida sota diverses figures de protecció.

24.- Fa molts anys que parlem de l'eix Vic-Olot. Ens remuntem a la dècada dels vuitanta, quan apareixia com una de les alternatives de l'Eix Transversal. Finalment, el 1989, es va acabar seleccionant l'alternativa de les Guàrdies. De fet, el *Pla de Carreteres de Catalunya* ja la considerava com a l'opció més favorable.

25.- Segons Jaume Amat i Curtó, aleshores Director General de Carreteres, l'alternativa Vic-Olot de l'Eix Transversal es va descartar en favor de l'alternativa per les Guàrdies per les següents raons: *opinió institucional més favorable, (...) menys impacte, (...) [major] connectivitat viària i urbana (...) i per raons de rendiment econòmic.* Fixem-nos que, ja llavors, es feia referència explícita a l'impacte de l'obra.

26.- Al llarg dels anys, a l'eix Vic-Olot se li han atorgat funcions diferents. El *Pla de Carreteres de Catalunya* (1985)²⁸ contemplava l'eix Vic-Olot, però ho feia com una via secundària. Uns quants anys més tard, el 1993, amb l'aprovació de la nova Llei de carreteres²⁹, l'eix Vic-Olot per Bracons va passar a formar part de la xarxa bàsica primària com a via preferent.

27.- El govern tripartit d'esquerres constituït després de les eleccions al Parlament de Catalunya de 2003, va incidir en l'eix Vic-Olot i va redissenyar el projecte dels túnels de Bracons reduint els quatre carrils inicials, baixant la cota del túnel, que comportava un allargament i una reducció del pendent. Aquests i altres canvis van servir per reduir, notablement, l'impacte ambiental de l'obra.

²⁸ El **Pla de carreteres de Catalunya** (PCC 1985, revisat el 1995) fou el tercer pla de carreteres definit amb perspectiva catalana que ha estat vigent.

²⁹ Llei 7/1993, de 30 de setembre, de carreteres.

28.- I ara on estem? El Pla d'infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026 (PITC), identifica clarament que el corredor transversal: península centre-nord amb la Jonquera és a través de la connexió A-2/C-25/A-2, per tant, perquè dotar de gran capacitat l'eix Vic-Olot si no és la funció que el planejament li atribueix? O no serà que es vol construir com a via preferent de doble calçada (2+2) per ser "de facto" un desdoblament de la C-25 (eix transversal)?

4. La segregació dels projectes per trams

29.- El cas de l'Eix Vic-Olot és un exemple de manual de com no s'haurien de tramitar els projectes d'infraestructures i ho és, sobretot, per la segregació per trams que s'ha fet dels projectes.

30.- La connexió de l'eix Vic-Olot ha estat consecutivament fragmentada en trams cada vegada més curts. Els estudis informatius (EI) corresponents s'han trobat amb una dificultat afegida: les alternatives no disposaven d'un mínim marge per permetre encaixar satisfactòriament la carretera en el territori.

31.- Això ha motivat, per exemple, que tram de la variant d'Olot s'hagin elaborat tres EI. I ni així ha estat suficient per tirar la carretera endavant perquè, a dia d'avui, encara no es disposa de l'EI i l'EIA del tram comprès entre l'Hostal del Sol i la connexió amb l'A-26.

5. Influències sobre el projecte

32.- És lògic que una obra de l'envergadura l'eix Vic-Olot hagi estat en el punt de mira de diversos sectors, alguns fervorosos defensors de la seva construcció i d'altres radicalment oposats. Entre els primers els més actius han estat els grans empresaris comarcals. Pel que fa als segons, destaca el col·lectiu conservacionista *Salvem les Valls*.

33.- Per *Salvem les Valls*, l'eix Vic-Olot està considerat el paradigma de la insostenibilitat, pel que representa: una fugida endavant que discrimina i obvia noves formes de mobilitat.

34.- En tots els actes i mobilitzacions, *Salvem les Valls* defensava una Nova Cultura del Territori (NCT) davant d'un model de desenvolupament agressiu i caduc. Aquesta reivindicació de caire estratègic de *Salvem les Valls*, focalitzada en els túnels de Bracons, va servir per pressionar als promotors de l'obra s'esmercessin a cercar millores constructives.



Figura 1.-
Concentració de
Salvem les Valls el
dia 3 d'abril de 2009
que es va posar en
servei del túnel de
Bracons. Autor: Emili
Bassols.

35.- En la minimització de l'impacte ambiental dels túnels de Bracons també hi van contribuir altres entitats com l'Associació de Naturalistes de Girona (ANG) que el 1995 va presentar una queixa a la Comissió de Peticions del Parlament Europeu per a tal d'impedir l'atorgament dels ajuts del Fons de Cohesió de la Unió Europea per a la construcció de l'eix Vic-Olot.

36.- I ja des de dins del *sistema*, també van ser decisives les solucions aportades pels tècnics del Consorci de Medi Ambient i Salut Pública de la Garrotxa, SIGMA als quals se'ls va contractar l'assistència ambiental de la construcció del tram Torelló – Vall d'en Bas.

37.- Pel que fa al traçat pendent d'execució (variants de la Vall d'en Bas i Olot) també destacaria els informes preceptius emesos per la Junta de Protecció del Parc Natural que han comportat millores substancials. En destacaria dues.

38.- Una. En l'informe emès el 1994 s'optava per l'alternativa de túnels per la Serra de la Pinya, a l'oest del Fluvià, enfront l'alternativa que passava vorejant el nucli de La Pinya. És a dir, es preferia que la carretera passés per dins l'espai protegit que no pas que ho fes per fora en base al valor paisatgístic del Pla de la Pinya.

39.- I dues, la proposta inclosa en l'informe sobre l'EI de 2009 d'allargament de 700 m túnel de la Pinya, en l'extrem sud de Codella, traient l'embocadura del costat de la granja de la Casagran i ressituant-la prop de cal Vigatà. La justificació tècnica era evitar afectar la riba esquerra del Fluvià i les seves planes d'inundació que desenvolupen un paper essencial en la laminació de les avingudes aigües amunt d'Olot.

5. *Quin és el patrimoni natural afectat i amenaçat per l'eix Vic-Olot?*

40.- L'avantatge des d'un punt de vista ambiental en relació a la construcció de l'eix Vic-Olot és que es disposa d'una bona informació del patrimoni biològic, dels processos ecològics i de les característiques paisatgístiques del territori on aquesta infraestructura s'implanta.

41.- Com que ja tenim una part de l'obra executada, podem parlar del què s'ha afectat. En els trams pendents de construcció esmentarem el que està amenaçat.

42.- El tram construït de la C-37, de Torelló a Olot, travessa el sector més estret de la Serralada Transversal. Les dues embocadures dels túnels estan situades just al límit de l'Espai d'Interès Natural Serres de Milany-Santa Magdalena i Puigsacalm-Bellmunt el qual, alhora, forma part de l'espai Sistema Transversal Català inclòs a la Xarxa Natura 2000 (codi ES5110005). A més, és una espai declarat com a Zona d'Espacial Protecció per a les Aus (ZEPA).

43.- Una de les principals problemàtiques d'aquest primer sector és l'efecte barrera que provoca la carretera en el tram que va de Torelló fins l'ecoducte de la Cavorca, el primer dels que es troben en direcció a la Vall d'en Bas. A partir d'aquí i fins el viaducte de Rubió, a la Vall d'en Bas, la successió de túnels resolen de manera bastant satisfactòria la connexió ecològica³⁰.

44.- El túnel llarg de Bracons ha comportat un problema greu: l'estroncament dels cabals d'algunes fonts naturals de la vall de Joanetes com a conseqüència de la intercepció de les vies de circulació d'aigua subterrània provocades per la seva construcció. Això ha provocat la disminució del cabal circulant de la riera de Joanetes i, per tant, una afectació notable a tots els organismes aquàtics associats.



Figura 2.- Embocadura del túnel de Bracons a la Vall de Joanetes el 13 de novembre de 2011. Autor: Emili Bassols.

45.- A partir de l'arribada de la C-37 a la Vall d'en Bas encara tot està per fer, però no tot és possible.

46.- L'excepcionalitat de la Vall d'en Bas rau principalment en la seva gènesi en la qual hi van tenir un paper clau la tectònica, primer, i el vulcanisme quaternari de la Zona Volcànica de la Garrotxa, després.

³⁰ En un estudi recent es comprovava l'ús per part de diferents espècies d'animals de l'ecoducte de la Cavorca: Minuàrtia, SL. (2016) *"Bats and invertebrates provide evidence of ecoducts role as key elements of the Green Infrastructure"*.

La Vall d'en Bas representa el millor exemple de llac de resclosa volcànica de Catalunya. I això bé que es mereixeria una distinció oficial com ara la d'estar inclosa en l'Inventari d'Espais d'Interès Geològic de Catalunya.



Figura 3.- Vista panoràmica de la Vall d'en Bas el 21 de maig de 2008. El viaducte de Rubió està en plena construcció. Autor: Pep Sau. Centre de Documentació de Can Jordà. Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa.

47.- Des del 2006, les 45,49 ha del tram del riu Fluvià de la Vall d'en Bas són Zona d'Especial Conservació (ZEC) i formen part de la Xarxa Natura 2000. Això vol dir que l'objectiu principal a assolir pel riu Fluvià a la Vall d'en Bas és el de mantenir un estat de conservació favorable dels hàbitats i les espècies que hi viuen. Dit d'una altra manera, no s'admeten ni regulacions, ni canalitzacions (com algú ha defensat públicament), ni altres modificacions antròpiques de la seva morfologia fluvial. Que, per altra banda, contradiria el que estableix la Directiva Marc de l'Aigua³¹.

48.- I com que és millor i més econòmic prevenir el risc que no pas haver-lo de gestionar, tampoc és recomanable instal·lar una infraestructura viària paral·lela al riu Fluvià, resseguint seves ribes,

³¹ Al final del 2000 la Comissió i el Parlament europeus van aprovar i publicar la **Directiva marc de l'aigua** (2000/60/CE) (DOCE, 2000) transposada a l'ordenament jurídic estatal, el text refós de la Llei d'aigües 1/2001 de 20 de juliol, per l'article 129 de la Llei 62/2003 de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social (BOE núm. 313, 31/12/2003).

simplement perquè és una zona inundable. Però, a part de que no sigui convenient, l'actual normativa³² és molt estricta en allò que fa referència a la construcció d'obra pública dins zones inundables.



Figura 4.- La Vall d'en Bas inundada a la zona de Codella per les pluges del 15 de març de 2011. Autor: Emili Bassols.

49.- A més, el riu Fluvià i els seus afluents estan dins l'àmbit territorial del Pla de Recuperació de la llúdriga (*Lutra lutra*)³³ i per tant està sotmès als seus preceptes normatius.

50.- La constitució geològica de la Vall d'en Bas va afavorir la formació d'un aqüífer que actua com a regulador de tot el sistema hídric de la conca alta del riu Fluvià dins la qual, recordem, està inclosa l'àrea urbana d'Olot, d'aquí la importància de prevenir i evitar tots aquells efectes sobre el territori que condicionin la recàrrega del sistema o condicionin el seu règim hídric natural.

51.- Un altra valor natural amenaçat per la variant de la Vall d'en Bas són els sòls agrícoles. Segons el mapa de sòls de la Vall d'en Bas (Palou, 2001)³⁴, a partir dels sistemes d'avaluació utilitzats (Classes

³² Real Decreto 9/2008, de 11 de enero, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, aprobado por el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril.

³³ ORDRE MAB/138/2002, de 3 de maig, per la qual s'aprova el **Pla de conservació de la llúdriga**. (DOGC núm. 3628. 3/05/2002).

³⁴ Aquest treball fou elaborat en base a un conveni de col·laboració entre el DARP, l'Ajuntament de la Vall d'en Bas i la Cooperativa de la vall d'en Bas.

de Capacitat Agrològica i els Prime Farmlands), els sòls de la Vall d'en Bas són els més fèrtils de Catalunya i presenten unes condicions òptimes per a l'agricultura.

52.- La plana de la Vall d'en Bas, per les seves excepcionals característiques agràries, reclama una protecció que impedeixi canvis irreversibles en els usos del sòl i una pèrdua de la seva qualitat territorial. Podria ser en el marc d'un Parc Agrari (Bassols, 2009) o mitjançant qualsevol altra figura de protecció activa.

53.- L'encaix d'una infraestructura viària en una plana agrícola sempre és complicat, i a la Vall d'en Bas encara ho és més pel seu elevat valor paisatgístic. La demostració d'aquest alt valor el demostra el *Catàleg de paisatge*³⁵ de Catalunya que inclou el paisatge de la Vall d'en Bas dins la categoria de *Paisatge de protecció especial (PAE)*.



Figura 5.- El viaducte de Rubió des del Rourell el 21 de juny de 2009. Autor: Emili Bassols.

³⁵ Nogué i Font, Joan; Sala i Martí, Pere; Departament de Territori i Sostenibilitat; Observatori del Paisatge (eds.) (2014). ***Catàleg de paisatge. Les Comarques Gironines***. Barcelona: Generalitat de Catalunya. Departament de Territori i Sostenibilitat.

54.- Vist tot això, l'alternativa de variant de la Vall d'en Bas menys impactant per als valors naturals i per les persones serà aquella que minimitzi la superfície ocupada (reduint la secció de la carretera i redimensionant els enllaços), eviti ocupar la zona inundable del Fluvià i dels seus afluents, asseguri la connectivitat ecològica en els espais agraris, porti solucions a l'impacte acústic en els trams més propers a nuclis habitats, comprometi dinàmiques futures de creixement urbanístic que puguin amenaçar el sòl agrícola i l'artificialització de la Vall i es nodreixi de solucions constructives exemplars que rebaixin l'impacte visual i paisatgístic de la nova carretera.

55.- Pel seu costat, en la variant d'Olot cal diferenciar tres trams, el primer és el túnel de la Serra de la Pinya, el segon és que solca el Pla de Sant Andreu fins l'Hostal del Sol i el tercer és que creua el Pla de Baix fins enllaçar amb l'A-26. Els dos primers trams ja tenen el projecte constructiu redactat. En canvi, del tercer tram encara s'ha de redactar l'Estudi Informatiu i l'Estudi d'Impacte Ambiental. Tot aquests trams estan dins el Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa, per tant, els projectes d'aquest tram han de garantir la no afectació als valors naturals que van motivar la protecció d'aquest espai.



Figura 6.- Barri de l'Hostal del Sol i Pla de Baix d'Olot el 21 de maig de 2008.
Autor: Pep Sau.
Centre de Documentació de Can Jordà. Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa.

56.- Un dels impactes associats al projecte és l'altíssim volum d'excedents de terres provinents de l'excavació del túnel. En la mesura que cal recol·locar aquests materials i, depenent del lloc on es faci, s'està generant uns impactes evidents sobre els sòls, la vegetació, la fauna i el paisatge, directament proporcionals al volum de terres a acopiar.

57.- La màxima urgència en la construcció de la variant d'Olot ve determinada per la necessitat de treure el trànsit del Vial Sant Jordi que actualment fa la funció de vial de circumval·lació de la ciutat d'Olot. La paciència dels veïns i veïnes s'ha acabat fa uns quants mesos i la forma de fer-ho públic ha estat la creació de la plataforma de pressió *"No és un vial, és un carrer"* que demanda a les institucions públiques celeritat en la construcció de la variant d'Olot.

58.- Per minimitzar l'impacte ambiental de la variant d'Olot són absolutament vigents la majoria de criteris aplicats a la variant de la Vall d'en Bas. És essencial, tanmateix, que la superfície afectada sigui la menor possible per evitar l'afectació als sòls del Parc Natural qualificats com a singulars (evolucionats a partir de material volcànic).

6. En resum

59.- El dinamisme econòmic característic de la comarca de la Garrotxa exigeix disposar d'un model territorial propi, respectuós amb els seus valors naturals, econòmics i socials.

60.- El model socioeconòmic més competitiu és aquell que millor coneix les possibilitats i els límits reals del territori, aquell que obté el major rendiment dels seus recursos sense esgotar-los, ni destruir-los.

61.- Des d'una perspectiva de conservació del territori, no hi ha cap alternativa de traçat bon de l'eix Vic-Olot. El repte està, doncs, en saber escollir l'opció menys dolenta, la que menys perjudiqui els valors naturals i culturals i el benestar de les persones.

62.- La tramitació dels diversos projectes de l'eix Vic-Olot s'ha vist acompanyada de diverses circumstàncies que han endarrerit la seva execució: divergències sobre les alternatives de traçat, pressions per l'efecte NIMBY³⁶, manca d'acord entre administracions, alternança d'objectius funcionals, oblit pressupostaris voluntaris, relleus de càrrecs institucionals,... I així hem arribat al 2019 només amb la meitat de l'obra construïda.

63.- Els projectes que encara estan pendents d'executar no poden obviar l'escenari global d'emergència climàtica en el que ens trobem per tant, s'han de dissenyar atenent a les necessitats reals i, sobretot, als escenaris de mobilitat futurs en els que, sí o sí, s'haurà hagut de reduir el trànsit de vehicles privats d'ús individual.

64.- La Directiva 2008/50 del Parlament Europeu i del Consell, del 21 de maig, relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta a Europa, posa especial atenció en el sector del transport. La reducció dels desplaçaments amb vehicle privat és una prioritat. I això també és aplicable a l'Eix Vic-Olot.

65.- Si el PITC no inclou la C-37 de Vic a Olot, ni dins la xarxa bàsica primària estructurant, ni dins la xarxa viària bàsica, per reduir l'impacte ambiental d'una obra que es construeix dins un espai natural de protecció especial inclòs a la Xarxa Natura 2000, caldria plantejar la variant d'Olot com a via preferent de calçada única (1+1) per comptes d'una via preferent de doble calçada (2+2), com s'ha fet a la Vall d'en Bas. L'encaix seria més fàcil, l'impacte ambiental menor i es podria construir més ràpid. Això permetria alliberar als veïns del barri de les Fonts d'Olot del seu particular calvari diari.

66.- I, per acabar, hem de renunciar a una connexió d'Olot per tren? Respecte al tren el PITC preveu per a Olot dues connexions, una connexió Vic-Olot- Figueres (Eix Transversal Ferroviari) plantejada "*sense consignació pressupostària particularitzada*"³⁷. I, ahora, en el

³⁶ Not In My Back Yard.

³⁷ Pla d'Infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026. Proposta de xarxa ferroviària. Pàg. 65.

mateix capítol del pla es proposa per Olot una connexió amb Girona mitjançant trens tramvia. D'això, de moment, ningú en parla.

7. Referències bibliogràfiques

Magrinyà, F. (ed). (2015). *Infraestructura viària i sistema territorial. Identitat, natura, economia i participació. La variant d'Olot i l'encaix a les Preses i la Vall d'en Bas*. Workshop Intrascapelab Infraestructures i Territori. Universitat Politècnica de Catalunya.

Bach, J. (2018). *Seguiment de l'oscil·lació piezomètrica amb registre continu. Aquífers quaternaris del PNZVG. Any 2018*. Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa. Informe inèdit.

Bassols, E. (2009). *El Parc agrari de la Vall d'en Bas*. El Cartipàs. Núm. 37. Institut de Cultura de la Ciutat d'Olot.

Generalitat de Catalunya. Institut d'Estudis Catalans. (2017). *El canvi climàtic a Catalunya. Resum executiu del Tercer informe sobre el canvi climàtic a Catalunya*. Barcelona. Generalitat de Catalunya; Institut d'Estudis Catalans.

Palou, O. (2001). *Mapa de sòls de la Vall d'en Bas*. Servei de Producció Agrària del Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca (DARP)

Pla d'Infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026. Departament de Territori i Sostenibilitat. Generalitat de Catalunya.