

Al·legacions a l'ANUNCI d'informació pública. Estudi informatiu i estudi d'impacte ambiental. Millora General. Nova carretera C-37 de Vic a Olot. Variant d'Olot. Des del final de la nova variant de les Preses (boca sud del túnel de la Pinya) fins a la connexió amb l'autovia A-26. Tram: Olot. Claus: EI-NG-02083.3 i IA-NG-02083.3

Exposa:

Que he estat informat que el dia 1 d'octubre, el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, ha publicat l'anunci d'informació pública de l'Estudi informatiu i estudi d'impacte ambiental. Millora General. Nova carretera C-37 de Vic a Olot. Variant d'Olot. Des del final de la nova variant de les Preses (boca sud del túnel de la Pinya) fins a la connexió amb l'autovia A-26. Tram: Olot. i, consegüentment, ha obert el preceptiu període d'informació pública i de presentació d'al·legacions per aquelles persones o entitats que ho considerin oportú.

Al·lego:

Que les 4 alternatives plantejades **no es corresponen a la infraestructura que la ciutat d'Olot i la comarca de la Garrotxa necessita** i ho justifiquem de la següent manera:

A l'estudi de trànsit

PRIMERA

A criteri tècnic dels autors i autores de la present al·legació al "Estudi informatiu i estudi d'impacte ambiental. Millora General. Nova carretera C-37 de Vic a Olot. Variant d'Olot. Des del final de la nova variant de les Preses (boca sud del túnel de la Pinya) fins a la connexió amb l'autovia A-26. Tram: Olot (Claus: EI-NG-02083.3 i IA-NG-02083.3)", existeixen un seguit de punts que mostren que la proposta de nova carretera C-37 de Vic a Olot no es justifica tècnicament i que cal ser reconsiderada. A més dels diferents punts de l'al·legació que justifiquen aquest posicionament, el present document incorpora un breu anàlisi de la mobilitat urbana i territorial. A nivell urbà és rellevant la centralitat que exerceix la ciutat d'Olot i l'alt índex de mobilitat amb vehicle privat motoritzat. A nivell territorial és important destacar la inexistència d'un flux important que utilitzi l'eix viari dels Túnel de Bracons per establir relació entre les comarques de la Garrotxa i d'Osona i més enllà.

L'estudi de trànsit es basa en principis erronis en el marc de l'emergència climàtica i la Llei de Canvi Climàtic. S'associa sempre creixement econòmic amb creixement del trànsit. Es dona per inqüestionable que és "**optimista**" pensar que el trànsit creix. En el marc actual un estudi de trànsit ha de dissociar creixement econòmic de creixement del trànsit i l'escenari **optimista** s'ha de descartar.

L'estudi no afronta l'emergència climàtica tal com marca la LLEI 16/2017, de l'1 d'agost del Canvi Climàtic que obliga a una reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle per tal d'assolir els

objectius proposats pel Govern de Catalunya. Com s'esmenta en el punt 2 de l'article 11 de la Llei: **“Els nous plans i projectes han d'incloure en l'informe d'impacte ambiental una avaluació d'adaptació als efectes del canvi climàtic d'acord amb els escenaris més probables previstos en els informes del Grup Intergovernamental d'Experts en Canvi Climàtic”.**

Anàlisi urbana

Segons especifica el Pla de Mobilitat Urbana del municipi d'Olot, elaborat per INTRA, al terme municipal d'Olot s'efectuen diàriament 108.722 desplaçaments, 80.762 dels quals son realitzats per persones residents al municipi. La majoria dels desplaçaments dels residents (82,3%) son de caràcter intern. És a dir, tenen per origen i destinació Olot. La resta de moviments son de connexió o intermunicipals (17,6%). Els desplaçaments intermunicipals tenen un comportament pendolar i, per tant, la relació entre els desplaçaments atrets i generats és molt pròxima al 50%.

Taula 9. Distribució territorial dels desplaçaments 2013 .

Desplaçaments	Flux total (desplaç.)	Quota (%)	Temps mitjà per desplaç. (min)	Flux total (desplaç.)	Quota (%)	Temps mitjà per desplaç. (min)	Total
	Interns			Connexió			
A peu	32.417	50%	15	485	1%	48	32.902
En bicicleta	1.500	2%	10	250	1%	70	1.750
Transport públic	539	1%	21	2.450	6%	47	2.989
Vehicle privat	30.395	47%	9	40.435	92%	25	70.830
Flux	65.101			43.621			108.722
Pes relatiu	60%			40%			

Respecte al repartiment modal dels desplaçaments interns, el 50% s'efectuen en mitjans no motoritzats mentre que la utilització del transport públic és residual (1%). En canvi, els desplaçaments de connexió es caracteritzen per mostrar un percentatge de desplaçaments a peu/bicicleta molt més reduït. Aquest percentatge el supleix, sobretot, el vehicle privat i en menor mesura el transport públic (93% i 5% respectivament).

Anàlisi territorial

Segons la Enquesta de Mobilitat Quotidiana del 2006 (EMQ06), realitzada abans de l'obertura dels Túnels de Bracons, els desplaçaments de connexió en dies feiners tenien com a principals orígens o destinacions els municipis veïns de Les Preses, la Vall d'en Bas, Sant Joan les Fonts, la Vall de Bianya, Sant Jaume de Llierca i Castelfollit de la Roca, tots ells, de la comarca de la Garrotxa.

MUNICIPI	ORIGEN	DESTINACIÓ
Les Preses	12,60%	12,40%
La Vall d'en Bas	11,00%	10,70%
Sant Joan les Fonts	10,00%	10,40%
La Vall de Bianya	8,10%	8,60%
Sant Jaume de Llierca	6,10%	5,90%
Castellfollit de la Roca	4,90%	4,70%
Girona	4,90%	4,30%
Montagut i Oix	4,10%	4,00%
Santa Pau	3,60%	3,60%
Banyoles	2,80%	3,00%
Barcelona	2,30%	3,30%
Sant Feliu de Pallerols	2,10%	2,10%
Sant Joan de les Abadesses	2,00%	1,90%
TOTAL	74,50%	74,90%

L'estudi de desplaçaments de la població realitzat per l'INE del 18 al 21 de novembre de l'any 2019, després de 10 anys de l'obertura dels Túnels de Bracons, classifica els desplaçaments que realitza la població d'Olot (desplaçaments amb origen a Olot) segons el seu destí. Aquest, considera només els destins amb un flux de més de 25 persones. Segons l'estudi, d'Olot surten diàriament 4.825 persones en total.

DESTÍ	PERSONES	
Sant Joan les Fonts i altres municipis de la zona	1572	40,32%
La Vall d'en Basi altres municipis de la zona	923	23,67%
Camprodon i altres municipis de la zona	556	14,26%
Girona	241	6,18%
Amer i altres municipis de la zona	177	4,54%
Besalú i altres municipis de la zona	152	3,90%
Vic	93	2,39%
Ripoll	53	1,36%
Banyoles	40	1,03%
Figueres	36	0,92%
Cornellà de Terri	30	0,77%
Navata i altres municipis de la zona	26	0,67%
TOTAL	3899	100,00%

Tal i com mostra la taula, la ciutat de Vic és l'únic destí contemplat per l'estudi que es relaciona amb la ciutat d'Olot a través dels Túnels de Bracons. Això sí, ho fa amb només el 2,39% del total de desplaçaments que surten d'Olot.

El treball realitzat per l'INE també classifica els desplaçaments que arriben a Olot segons el seu origen. Segons aquest, a Olot van arribar 4.082 persones en total.

ORIGEN

La Vall d'en Basi altres municipis de la zona	779	26,57%
Sant Joan les Fonts i altres municipis de la zona	736	25,10%
Camprodon i altres municipis de la zona	386	13,17%
Amer i altres municipis de la zona	204	6,96%
Besalú i altres municipis de la zona	164	5,59%
Girona	130	4,43%
Banyoles	122	4,16%
Figueres	78	2,66%
Sant Joan les Abadesses i altres municipis de la zona	66	2,25%
L'Escala	46	1,57%
Roses	42	1,43%
Vic	41	1,40%
Ripoll	41	1,40%
Salt	40	1,36%
Navata i altres municipis de la zona	29	0,99%
Llançà i altres municipis de la zona	28	0,95%
TOTAL	2932	100,00%

Tal i com mostra la taula, la ciutat de Vic és l'únic origen, amb només l'1,40%, que es relaciona amb la ciutat d'Olot a través dels Túnels de Bracons.

Les dades de l'INE de l'any 2019 evidencien que la relació que estableix la població d'Olot, i per extensió la població de la comarca de la Garrotxa, amb Osona i més enllà és molt escassa. L'obertura

dels Túnel·s de Bracons no ha suposat l'augment notable de la mobilitat quotidiana entre la comarca d'Osona i la de la Garrotxa i, per tant, no n'ha augmentat la relació. Això és molt rellevant ja que aquest era, com a mínim de portes en fora, l'objectiu principal de l'obertura dels túnel·s segons els defensors del projecte. I és que, tal i com exposa l'estudi informatiu objecte de la present al·legació, la comarca de la Garrotxa és una comarca totalment centralitzada entorn la seva capital Olot i aquesta no és ni ha estat mai de pas.

Tenint en compte aquestes dades i les dels punts que segueixen a continuació, és del tot injustificable continuar amb el procés de construcció de l'eix viari Vic – Olot – Figueres. Cal afrontar les problemàtiques actuals amb noves idees, més innovadores i adaptades als condicionants actuals.

SEGONA

L'estudi informatiu EI-NG-02083.2-A1 preveia una intensitat de trànsit als Túnel·s de Bracons de 13.969 veh./dia l'any 2012. L'any 2019 aquesta xifra s'enfilaria fins als 18.469 veh./dia. La realitat, però, està ben allunyada de la previsió realitzada. I és que l'any 2019, la intensitat de trànsit mitjana als Túnel·s de Bracons, tal i com exposa el mateix annex de trànsit que acompanya l'estudi informatiu objecte de la present al·legació, va ser de 7.700 veh./dia. És a dir, un 45% menys de trànsit del que es preveia per l'any 2012 i un 58,3% menys del que es preveia pel 2019.

Per altra banda, en el tram que va des de la rotonda de La Vall d'en Bas fins a l'enllaç Olot Sud, el mateix estudi informatiu preveia una intensitat de trànsit de 16.830 veh./dia l'any 2012 i de 20.698 veh./dia l'any 2019. És rellevant destacar que, l'any 2019, la carretera C-152 de Les Preses, que és la carretera que actualment acull la mobilitat que hauria de suportar el tram paral·lel de la variant, tenia una intensitat de trànsit de 14.556 veh./dia. És a dir, un 13,5% menys del que es preveia pel tram de variant paral·lel a aquesta carretera per l'any 2012 i un 29,7% menys per l'any 2019.

Com s'observa, la diferència d'intensitat de trànsit entre la previsió i la realitat és molt menor a la carretera C-152 que als Túnel·s de Bracons i, per tant, s'evidencia que les hipòtesis de partida contemplades en l'estudi EI-NG-02083.2-A1, així com en la resta d'estudis previs, han estat errònies des d'un bon començament. La interpretació dels fluxos de mobilitat no s'ha realitzat de manera correcta i, per tant, les propostes que es realitzen no estan ben fonamentades. A més, les taxes de creixement que preveia aquest estudi, que eren d'entre el 2,5% i el 3,5% anual, queden molt lluny de la realitat.

Per altra banda, l'estudi informatiu "Nuevo trazado de la N-260", promogut pel Ministerio de Fomento, analitzava l'evolució del trànsit de les carreteres N-260, N-260a i autovia A-26. L'estudi informatiu EI-NG-02083.2-A1, en l'annex de trànsit, exposa que els resultats de l'estudi del Ministerio de Fomento no són concordants amb els estudis anteriors ja que aquest assigna molt de trànsit de pas pel nucli d'Olot i per l'Avinguda Sant Jordi, sense donar ús a una futura variant de Les Preses – Olot. De fet, l'estudi del Ministerio només atorga una IMD de 10.344 veh./dia a la nova variant d'Olot, i això tenint

en compte que també atorga una IMD de 10.450 veh./dia als Túnel de Bracons. És a dir, tant sols un 35,7% més que la IMD actual.

La discordança entre els dos estudis de trànsit evidencia que s'han produït errors procedimentals que poden condicionar la planificació del territori i la qualitat de vida de la població. És necessari incorporar en l'estudi EI-NG-02083.3 la valoració de les previsions contemplades en tots els estudis anteriors i compara-les amb les dades reals.

TERCERA

Les hipòtesis de creixement del trànsit s'han fet seguint les previsions definides pel Ministerio de Fomento a l'ordre FOM/3317/2010, de 17 de desembre. S'han adoptat dues hipòtesis de creixement del trànsit: una amb creixement de l'1,44% al 2019 i de l'1,08% a l'any 2044, i una altra amb creixement del 2,40% al 2019 i de l'1,25% a l'any 2044. Per altra banda, l'apartat 2.2.3.2. de l'annex de trànsit especifica que la quantitat de vehicles que entren a la ciutat d'Olot cada dia és molt estable des de fa 10 anys. Per tant, son del tot injustificades les hipòtesis de creixement plantejades.

Davant els escenaris de crisi sistèmica i de recursos als quals les nostres societats estan abocades, combinades amb l'augment de polítiques per a la transició cap a la mobilitat sostenible que estan implantant les administracions a totes les escales, sembla més raonable i realista treballar sobre hipòtesis més optimistes de disminució progressiva dels fluxos de vehicles privats o, almenys, contemplar diferents escenaris possibles, tant expansius com decrexentistes. De fet, el mateix estudi de trànsit exposa que l'efecte que la crisi de la COVID 19 tindrà sobre l'economia i la mobilitat futura de les persones encara és desconegut en el moment de redactar l'estudi informatiu objecte de la present al·legació. Així, continua dient que les previsions apunten a una davallada important del PIB espanyol i que els efectes sobre la mobilitat futura poden anar molt més enllà de l'efecte econòmic, ja que es pot esperar un canvi d'hàbits prou significatiu.

D'acord amb el que s'exposa, son del tot injustificables els estudis EI-NG-02083.3 i IA-NG-02083.3. S'han d'estudiar propostes adaptades a la realitat del moment i als reptes que el futur ens planteja. Si no és així, s'han d'incorporar en l'estudi informatiu escenaris bastats en els valors reals dels últims 10 anys i escenaris decrexentistes.

QUARTA

L'estudi exposa que l'entrada en servei de la variant d'Olot comportarà l'eliminació de qualsevol restricció de trànsit pel Túnel de Bracons. Els desplaçaments de camions pesants que circulen per l'eix transversal podran escollir lliurement aquesta ruta per fer el trajecte Lleida – Cervera – Figueres – França.

Amb aquesta afirmació es fa encara més evident que aquest projecte no ha estat planificat per solucionar la mobilitat de la població de la Comarca de la Garrotxa i encara menys de la ciutat d'Olot,

sinó per construir un nou eix infraestructural pel transport de mercaderies que pugui arribar a França sense haver d'anar fins a Girona per l'Eix Transversal. A més, i això és molt revelador, es menysté sense cap mena de mirament la promesa de mantenir les restriccions als Túnels de Bracons encara que les variants de la Vall d'en Bas, Les Preses i Olot estiguin executades en la seva totalitat.

CINQUENA

L'any 2019, el Departament de Territori i Sostenibilitat va realitzar un estudi de mobilitat a partir d'una recollida d'informació de trànsit consistent en la lectura de matrícules de turismes i camions en diversos punts de la Garrotxa, per tal d'actualitzar la matriu origen – destí i identificar específicament el trànsit de pas. En total es comptabilitzen 17.030 vehicles que diàriament (en dia feiner) circulen per la carretera C-152 a l'alçada de Les Preses. Dels vehicles recomptats, 1.810 (10,62%) son de pas, dels qual 390 (2,29%) son vehicles pesants. És rellevant recordar que la finalitat del projecte de variant respon a la necessitat, o aparent necessitat, d'evitar el recorregut dels vehicles de pas per l'interior de la ciutat d'Olot i que segons les dades analitzades la xifra del trànsit de pas no arriba a l'11% del total de vehicles que accedeixen a la ciutat! Aquesta xifra de cap manera pot justificar un projecte d'aquesta envergadura, i encara menys quan les previsions de trànsit contemplades en els primers estudis informatius pels Túnels de Bracons no s'han ni aproximat a les previsions.

SISENA

L'estudi informatiu objecta de la present al·legació contempla unes previsions de reducció del trànsit molt importants als principals carrers d'Olot. Exposava que l'entrada de vehicles per la C-152 es veurà reduïda gairebé un 40%, a l'Avinguda Sant Jordi la reducció serà de fins al 65%, al passeig de Barcelona del 45% i a la seva continuació per Bisbe Lorenzana i Onze de Setembre de fins al 50%. Aquestes xifres son realment bones però, és clar, és un objectiu factible d'assolir amb la construcció d'una variant en forma d'autovia?

L'estudi informatiu destaca l'elevat volum de trànsit intern de la ciutat d'Olot i per altra banda, tal i com s'ha comentat en l'anterior punt, exposava que el volum de trànsit de pas és reduït, de l'11% del total de vehicles que accedeixen a Olot. De fet, en l'apartat "2.2.3.2. Mobilitat del vehicle privat" diu textualment que *el municipi no és de pas i no ho ha estat en el passat. L'entrada en servei dels Túnels de Bracons va modificar molt poc aquesta característica, tot i situar Olot en l'itinerari Lleida – frontera francesa*. El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible d'Olot també incorpora, tal i com exposava el mateix estudi informatiu, el diagrama de fluxos de vehicles a la ciutat d'Olot, que s'adjunta a continuació. Aquest, representa els principals eixos de distribució de la mobilitat amb cotxe.

del graf segons la nova configuració del traçat de les variants d'Olot i Les Preses i dels enllaços implicats per finalment realitzar la nova assignació de trànsit. En cap cas, però, no s'ha establert una variable en relació a l'espai recorregut. És a dir, no s'ha tingut en compte que no és el mateix realitzar els desplaçaments urbans per un carrer urbà o per una autovia. I encara més, no és el mateix realitzar els desplaçaments urbans a l'aire lliure o per l'interior d'un túnel de més de 2 quilòmetres de longitud. I això, és clar, invalida les previsions de trànsit contemplades en l'estudi informatiu objecte de la present al·legació.

Possiblement l'estudi informatiu "Nuevo trazado de la N-260", promogut pel Ministerio de Fomento, ho va tenir en compte i per això l'escenari que dibuixa és molt diferent del que dibuixen els estudis informatius encarregats per la Generalitat. Sigui així o no, s'ha de fer de nou la previsió de trànsit tenint en compte aquestes consideracions.

VUITENA

L'estudi informatiu exposa que una de les principals problemàtiques de mobilitat de la ciutat d'Olot és el pas de vehicles pesants pel seu interior. De fet, evitar el pas de camions de gran tonatge per l'interior de la trama urbana de la ciutat és una de les principals reivindicacions defensades des dels últims anys per una part de la ciutadania olotina i del gran sector empresarial de la comarca de la Garrotxa. L'estudi informatiu, que ho té present, exposa que en l'Avinguda Sant Jordi, que és l'eix viari amb més trànsit de pesant, es reduiria el 95% del trànsit de camions.

És inqüestionable els problemes ocasionats pel trànsit de vehicles de gran tonatge per l'interior de la ciutat i és evident que s'hi ha de buscar una solució. Només això, però, no justifica el projecte infraestructural previst en l'estudi informatiu ja que estem immersos en un moment de canvis i, segurament, el que patirà el sistema de mobilitat és un dels més rellevants. Cal explorar noves formes més innovadores i adaptades al moment que estem vivint, que garanteixin la compatibilitat econòmica de les grans empreses sense perjudicar la qualitat de vida i el futur de la població i del territori.

Ja fa uns anys que la legislació catalana ho té en compte i, en aquesta línia, el projecte infraestructural de la variant d'Olot, concebut com a la solució per al sistema de transport de mercaderies, es troba fora de la llei.

L'article 2 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, exposa que aquesta té com a principi inspirador l'organització d'un sistema de distribució de mercaderies sostenible. També, l'impuls d'una mobilitat sostenible, el foment del desenvolupament urbà sostenible i l'ús racional del territori. És evident que això no es compleix en absolut en la proposta de variant. Per altra banda, l'article 24 de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic, exposa que les mesures que s'adoptin en matèria de transports i mobilitat han d'anar encaminades a reduir la vulnerabilitat i les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, per avançar cap a un model de transport públic, col·lectiu i intermodal que no es basi en la tinença de vehicle privat i que fomenti l'ús generalitzat del transport públic i altres formes de transport sostenible sense emissions de gasos amb efecte d'hivernacle. Tampoc, en aquest cas, es compleix el que dictamina la llei.

Per tant, s'ha d'anul·lar l'estudi informatiu objecte de la present al·legació, així com també l'estudi informatiu EI-NG-02083.2-A2 Variant de Les Preses, i iniciar l'exploració de noves formes i propostes que, partint de l'anàlisi de la realitat social, econòmica i ambiental, s'adeqüin als temps que estem vivint i garanteixin futur sostenible per a la comarca.

NOVENA

Segons especifica el Pla de Mobilitat Urbana del municipi d'Olot, elaborat per INTRA, la IMD de la carretera de Santa Pau (GI-524) és de l'ordre de 7.500 veh./dia. En canvi, l'annex de trànsit de l'estudi informatiu, també elaborat per INTRA, especifica que la IMD d'aquesta carretera és de 4.752 veh./dia. És a dir, el PMUS d'Olot atribueix un 57,8% més de trànsit en aquesta carretera que el que s'ha considerat a l'estudi informatiu. És imprescindible aclarir la IMD de la carretera de Santa Pau ja que la intensitat de trànsit d'aquest eix repercuteix directament en la intensitat de trànsit de l'avinguda Sant Jordi.

Un cas similar succeeix amb la carretera de les Tries. Mentre que l'estudi informatiu li atribueix una IMD de 5.350 veh./dia, el PMUS li atribueix una IMD de 9.000 veh./dia. És a dir, un 68,2% més. Encara que la diferència no sigui tant remarcable, a la carretera de Riudaura també es repeteix. Mentre que l'estudi informatiu li atribueix una IMD de 7.150 veh./dia, el PMUS li atribueix una IMD de 8.000 veh./dia. És a dir, un 11,9% més. En canvi, a la carretera de La Canya, l'estudi informatiu li atribueix una IMD de 15.720 veh./dia i el PMUS li atribueix una IMD de 9.000 veh./dia. És a dir, un 42,7% menys.

Tot i que l'empresa que va redactar el PMUS d'Olot i la que ha redactat l'estudi de trànsit de l'estudi informatiu és la mateixa (INTRA), la diferència de valors d'IMD és molt notòria. Per tant, s'ha de comprovar què és el que ha provocat aquestes divergències de dades, realitzar de nou l'estudi d'aforaments i refer l'estudi de trànsit d'acord amb els valors reals obtinguts. Altrament, s'estarà alterant de manera significativa l'escenari de mobilitat futur i, per tant, s'estarà defensant el projecte de variant amb greus deficiències d'estudi.

DESENA

Tal i com s'exposa en l'apartat "2.2.2 Xarxa viària bàsica interna" de l'annex de trànsit, la xarxa viària d'Olot es planteja en l'actualitat com un model poc jerarquitzat. La construcció de les "noves" variants circulatòries no han servit de moment per establir un nou funcionament en l'estructura urbana interna, i cada un dels carrers és emprat de forma indiscriminada pels vehicles. I què és el que fa pensar que la proposta de variant que contempla l'estudi informatiu estableixi un nou funcionament de l'estructura urbana interna? És il·lògic i gens fonamentat presentar aquest projecte infraestructural com a l'element que establirà un nou funcionament en l'estructura urbana interna. Si realment es té la voluntat de modificar la trama urbana d'Olot, s'hi ha d'intervenir a través d'un projecte de reforma urbana.

ONZENA

L'estimació de pressupost total, entre la variant d'Olot i la variant de Les Preses, s'enfila cap als 300 milions d'euros (300.000.000 €). A aquest valor se li hauria d'afegir el cost, no valorat en termes econòmics, d'afectació en el medi ambient, a la salut de les persones i en el paisatge. Per tant, el cost d'aquesta obra és enorme. La relació entre la inversió prevista i el retorn d'aquesta pot ser qüestionada si no s'acompanya d'una avaluació acurada i rigorosa, que tingui en compte criteris econòmics, socials i ambientals.

Fins al moment només s'han tractat els problemes de mobilitat a través de la proposta de noves carreteres. De fet, els diferents estudis informatius han estat encarregats a partir d'ordres d'estudi que donen per fet la necessitat de construir de nou. La resolució dels problemes de trànsit basats exclusivament en augmentar la dotació i la capacitat de les infraestructures és un enfoc caduc. És imprescindible incorporar en l'estudi informatiu o en un nou estudi una proposta que tingui com a punt de partida la reforma urbana i no l'obra nova. Està clar que amb 300 milions d'euros es poden realitzar molts canvis. Només cal coneixement, imaginació i enginy.

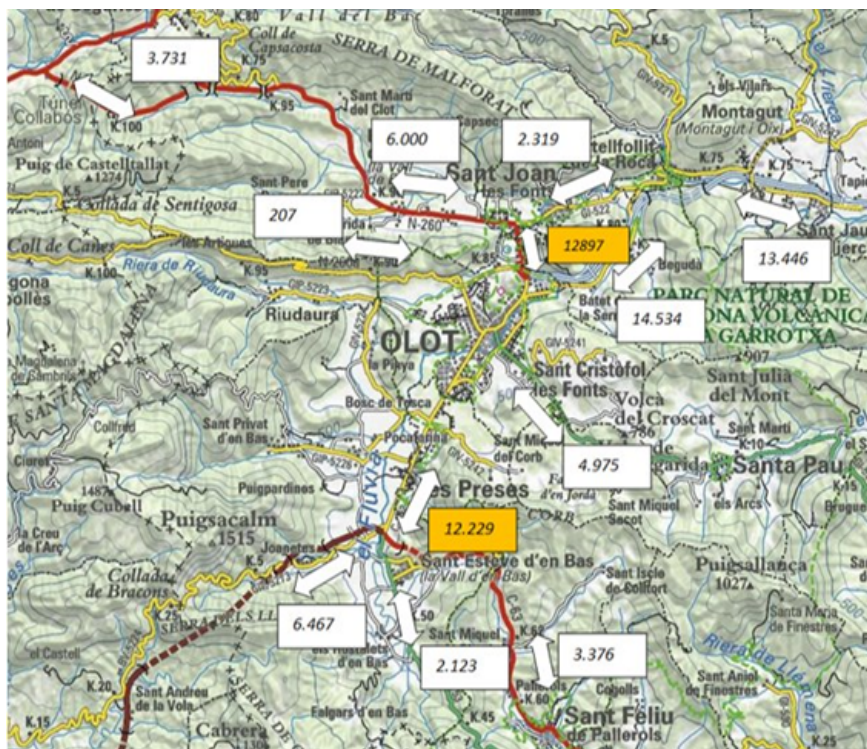
A l'estudi de canvi climàtic respecte el estudi de trànsit

DOTZENA

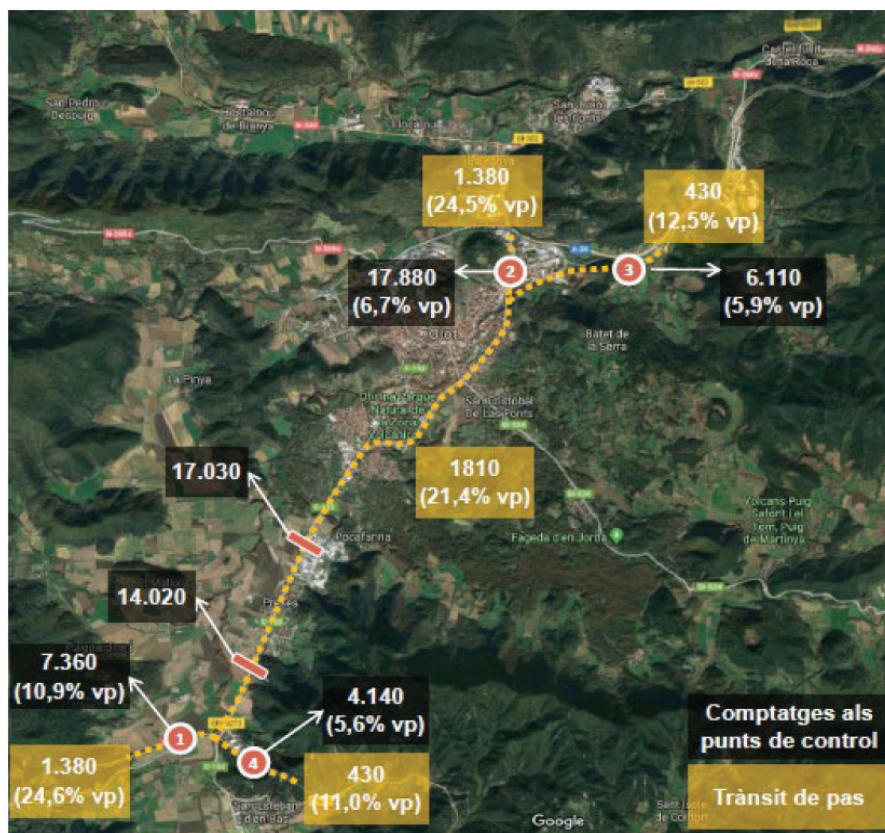
L'estudi només discuteix les emissions en la construcció de les diferents alternatives i en el trànsit de pas sense plantejar una reducció del trànsit respecte el previst a l'estudi informatiu, amb unes previsions de creixement desproporcionades en el marc d'emergència climàtica actual.

L'estudi hauria de rectificar les previsions de trànsit a la baixa, amb reduccions d'almenys un 20% fins el 2045, càlcul raonable i molt per sota dels compromisos adquirits per Europa d'una reducció del 60% pel 2040. A més creiem que hauria d'incloure l'impacte en reducció de vehicles que provocarà el treure el peatge a l'AP7 de la frontera a Barcelona ja que el temps de la Catalunya central a l'Alt Empordà i frontera serà més ràpid per l'eix transversal.

Els càlculs pels trams 1 i 2 no són correctes a l'estudi informatiu presentat ja que difícilment en aquest tram s'incorporaran més vehicles dels actuals si es genera una contenció del trànsit comarcal. Amb aquests supòsits no creiem que el trànsit de la variant arribi a superar els 9.000 vehicles (mapa1)



Mapa IMD - 2015



Mapa IMD - 2019

La relació entre aquests mapes és d'increment de tràfic però en 4 anys els aforaments que es poden comparar presenten creixements molt per sota del que l'estudi de trànsit presenta de 1,4% anual. Com per exemple a l'entrada de Les Preses que és d'un 1,13% en els 4 anys o la sortida del túnel de Bracons també d'un 1,4% els 4 anys.

Respecte a les dades de vehicles, les del Ministeri que hi ha a l'estudi donen un % d'increment anual mig pels darrers 10 anys que és difícil d'entendre. Per a la A-26 surt un increment mig anual de 1,2% (2 punts aforament amb comportaments diferents) i per la N-260 un -1,9% (tres punts d'aforament). En tot cas aquesta mateixa disparitat, ja és indicativa. És més rellevant segurament el de la A-26, però en tot cas les dues referències són bones del moviment dins la comarca.

El cop que suposa la COVID i la dinàmica futura previsible en termes globals no serà de ràpida recuperació i de creixement sostingut en els termes que ho hem seguit experimentat en alguns períodes curts al segle XXI. Dimensionar en períodes de creixement continu anual durant els propers 20 anys no té massa sentit.

Cal que l'estudi de trànsit compti amb una IH. Quantes hores s'assumeixen que la via estarà en "congestió" és un factor important. Així s'arriba a que la intensitat de projecte ha de ser la IH30, la IH50 o la IH100 (en funció del criteri que s'esculli), però no la IMD.

Afectacions al Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa i a hàbitats d'interès comunitari i a sòls agrícoles.

TRETZENA

Amb trànsits de com a molt 9.000 vehicles/dia no es justifica aquesta carretera per l'impacte crític que genera en el paisatge, l'agricultura i el medi ambient.

El tram 1 que va de la sortida del túnel al polígon industrial del Pla de Baix travessa una zona de protecció especial que és el Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa. Aquest fet és important i qualsevol infraestructura ha d'estar supeditada a la conservació de la natura. Aquest espai agroforestal està declarat per el Pla Especial com Zona d'alt i molt alt interès faunístic.

Demaneu no realitzar cap actuació fins que no s'aprovi la Llei de Conservació de la Biodiversitat i la Natura que ha de regular aquests espais naturals protegits amb normes del segle XXI. Normatives que s'adaptin a les recomanacions internacionals com la de la UICN de no construir cap infraestructura en els espais naturals protegits de la terra.

Lleis que el traçat vulnera en el seu esperit:

La llei 42/2007 de 13 de desembre del Patrimoni Natural i de la biodiversitat. No es té en compta que pot suposar un dany irreparable a la Xarxa Natura 2000 i que caldria tal com indiquen els seus principis inspiradors, en la prevalença de la protecció ambiental sobre l'ordenació territorial i urbanística; en la incorporació del principi de precaució en les intervencions que puguin afectar espais naturals i / o espècies silvestres (REPETIT); en contribuir a impulsar processos de millora en la sostenibilitat del desenvolupament associats a espais naturals protegits; en la promoció de la utilització ordenada dels recursos per garantir l'aprofitament sostenible del patrimoni natural; i en la integració dels requeriments de la conservació, ús sostenible, millora i restauració de patrimoni natural i la biodiversitat en les polítiques sectorials.

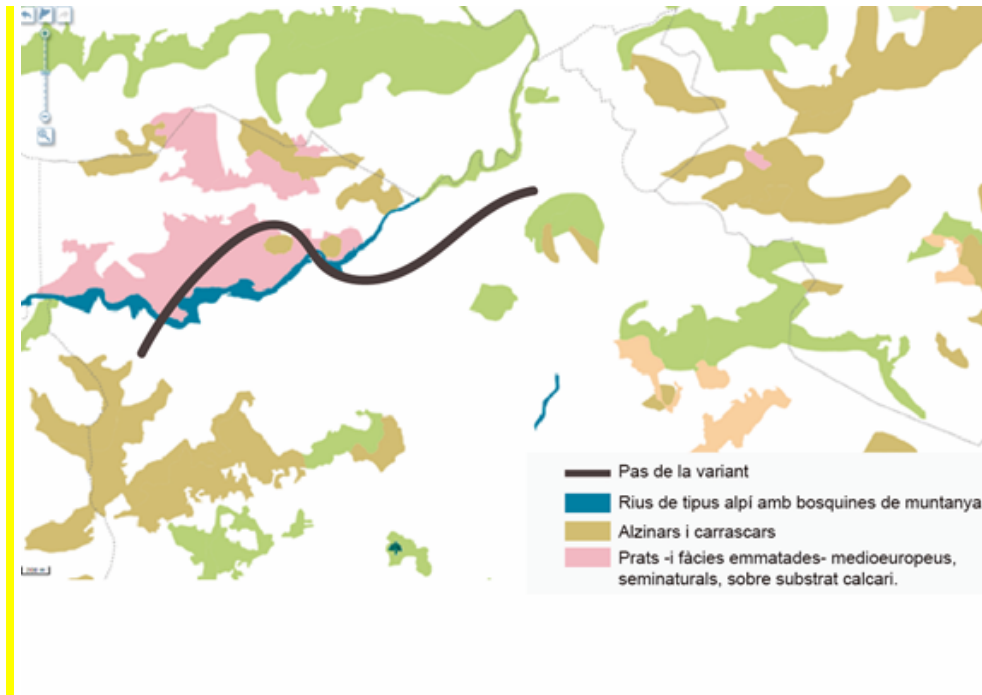
LLEI 8/2005, de 8 de juny, de protecció, gestió i ordenació del paisatge que vetlla per la protecció del paisatge i defineix els instruments dels quals el Govern es dota per a reconèixer-ne jurídicament els valors i per a promoure actuacions per a conservar-lo i millorar-lo. Així, aquesta llei té per objectiu fer compatible el desenvolupament econòmic i urbanístic amb la qualitat de l'entorn, atenent els valors patrimonials, culturals i econòmics.



Mapa dels límits del Parc Natural respecte la variant d'Olot

CATORZENA

El tram 1 de la variant també afecta a hàbitats d'interès comunitari. Tal com es planteja la carretera els afecta de manera irreversible (veure mapa).



Al paisatge, camins i a la tranquil·litat a la zona del Pla de Dalt, Xiprer, les Planotes, Vivendes Garrotxa i l'Hostal del sol.

QUINZENA

La variant tal com està dissenyada afecta de manera irreversible a camins històrics i d'ús veïnal pel seu gaudi i salut. En especial el ramal que es construeix fins a la rotonda. Un camí que l'Hospital d'Olot promociona com a camí de salut. També té una afectació greu al bosc de roures i al tossol dels Tres Roures localitzats davant l'hospital.



A la qualitat de l'aire i la salut de les persones.

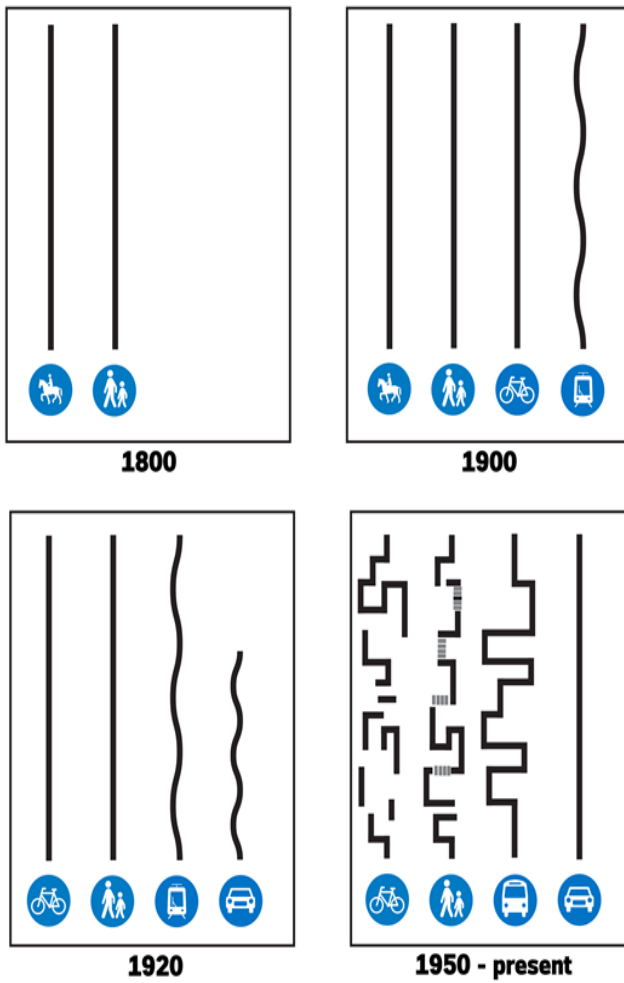
SETZENA

El 2013 un estudi ambiental calculava que la mobilitat olotina emetia a l'atmosfera 96.947 tones de gasos d'efecte hivernacle (GEH) (CO₂ equivalent), 94 tones de partícules en suspensió de menys de 10 micres (PM₁₀) i 644 tones de NO_x per any respectivament, i que sense intervenció la tendència era a l'alça (10). Probablement les condicions orogràfiques pròpies de la comarca en forma de vall propiciarien una persistència d'aquests contaminants a l'aire més duradora que en altres comarques com les del litoral.

l'última enquesta del Centre d'Estudis d'Opinions revela que el 87% dels catalans valora positivament que les ciutats prenguin mesures restrictives sobre el trànsit de vehicles privats per evitar la contaminació i un 90,3% que s'adoptin mesures per redefinir l'espai públic urbà afavorint l'ús per a vianants, bicicletes i transport públic (24). Un 75% dels carrers d'Olot són subjectes a ser pacificats; això contribuiria a disminuir l'atractiu que el vehicle privat té per a molts usuaris.

Els propers anys les polítiques de mobilitat han de ser de reducció del trànsit i les carreteres tenen un paper important. La planificació de vies ràpides comporta anar contra aquests objectius.

A Short History of Traffic Engineering



COPEN
HAGEN
IZE
EU
Copenhagenize Design Co.
2013

Esquema del dissenys de vies de comunicació al llarg de la història i com s'ha prioritzat el vehicle particular respecte altres mobilitats. Aquest fet cal revertir-ho.

I que em baso en les següent consideracions:

Que tant el projecte **d'estudi informatiu i el d'estudi d'impacte ambiental** es basen en un **estudi de trànsit** incorrecte. La previsió de creixements acumulatius de trànsit en 1'44 % es manifestament exagerada i no ajustada a la situació actual - a les noves directrius de mobilitat- i sobretot al trànsit real de l'actual carretera Vic-Olot i de moviments interns d'Olot. L'estudi no pot prendre per referència a una ordre del Ministeri del 2010 que és antiquada i no és vinculant, sinó aplicar a la pràctica les actuals disposicions legals que imposen **REDUCCIONS de trànsit rodat-** i no increments-. Aquestes reduccions es poden assolir amb propostes com aquestes:

1. Aplicar estrictament i indefinidament la restricció vigent al túnel de Bracons (C-37) del pas de vehicles de més de 7.500 Kg de MMA, transports especials o mercaderies perilloses amb origen i destí que no sigui La Garrotxa i Osona segons la resolució INT / 593/2019, de 7 de març, per la qual s'estableixen les restriccions a la circulació durant l'any 2019.
2. Permetre el pas de camions de més de 3 eixos de transport d'animals vius per les Preses i Olot només entre les 20:00 i les 8:00 h.
3. Promoure un nou pla sectorial urbanístic comarcal polígons industrials amb l'objectiu de millorar les condicions d'accessibilitat i sempre afavorint els mitjans de desplaçament més sostenibles.
4. Elaborar una pla de mobilitat comarcal amb l'objectiu de limitar la dependència al vehicle motoritzat privat, i així reduir el trànsit de cotxes, i per regular el pas de camions per aquestes vies tal com aconsella l' informe del Grup Intergovernamental d'Experts en Canvi Climàtic del 2018 i, per tant, la LLEI 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic

Davant els dubtes que genera aquest projecte respecte a l'Estudi de Trànsit i a la quasi inexistència de polítiques de mobilitat sostenible a la zona cal aplicar el principi de precaució de l'article 191 del tractat de funcionament de la Unió Europea respecte al Medi Ambient. L'autovia pot afectar greument un Parc Natural, hàbitats d'interès comunitari i sòls agrícoles.

DEMANO:

Que tingui per formulada les anteriors al·legacions, dins el tràmit d'exposició pública, per tal que sigui presa en consideració en el document que se sotmet a aprovació provisional i, per tant, **la retirada d'aquest projecte, tant el seu estudi informatiu com d'impacte ambiental**, al tenir un plantejament incorrecte que pot afectar greument el Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa, el paisatge, la salut i el benestar i no complir amb els objectius de lluita contra el canvi climàtic.

Olot, deu de novembre de 2020

Signatura: