

# Olot recorda 15 anys de reclamacions de la variant

Per primera vegada, el recorregut entre la sortida de Bracons i la sortida del terme d'Olot a l'enllaç amb la N-260 està consensuat i acordat



Veïns, entitats i autoritats durant la manifestació de 2002

---

El 5 de maig del 2002, 400 veïns d'Olot van sortir al carrer amb pancartes, penons veïnals, timbals i elements de la faràndula festiva local per tal de reclamar una carretera que els deslliurés del trànsit de pas per l'interior de la ciutat. Quinze anys després, la reclamació continua ben vigent.

Quatre-centes persones van sortir al carrer amb pancartes, botzines amb acompanyament de gegants i de cavallets. Fins i tot els presidents de les associacions de veïns alçaven els penons brodats amb la imatge del patró del barri.

Era un diumenge assolellat de maig, en el qual els olotins van sortir a reclamar la variant d'Olot. Aquell 5 de maig del 2002, ara fa 15 anys, ni tan sols es tenia clar que es farien els túnels de Bracons, però la densitat del trànsit pel centre d'Olot era suficient per fer sortir els veïns al carrer per demanar una solució. A més d'exhibir pancartes, els organitzadors van aconseguir 5.500 signatures a favor de la variant.

Els manifestants, encapçalats pel llavors alcalde, Lluís Sacrest (PSC), explicaven que en pocs anys havien vist com es doblava el trànsit pel vial Sant Jordi, que s'havia convertit en l'alternativa a passar pel centre de la ciutat.

En concret, el nombre de cotxes que passaven pel vial havia passat de 8.000 a 15.000 vehicles diaris. Quinze anys després, la xifra se situa en més de 20.000 vehicles al dia. Segons escriu el president de la Federació d'Associacions de Veïns d'Olot, Jordi Coma, el trànsit parteix en dos el barri de Sant Cristòfol i les Fonts, amb 9.300 habitants.

Uns anys després de la manifestació, els veïns van veure com s'inaugurava l'A-26 amb els túnels de Castellfollit (novembre del 2006). Poc després, van veure l'obertura dels túnels de la Vall d'en Bas. I encara van veure la posada en servei dels túnels de Bracons, el 3 d'abril del 2009. Va ser quan els embussos en festius i vacances entre Olot i la sortida dels túnels van facilitar la imatge de la necessitat de la variant

Lavors semblava que l'inici de la volta a Olot era imminent. Sense la variant la C-37, els túnels de Bracons són una carretera que enllaça dues comarques, però amb la variant forma part de l'eix viari que enllaça la Catalunya Central i el cinturó de Barcelona amb la costa i amb la frontera de la manera més curta i ràpida possible.

El sentit comú feia preveure que les obres començarien aviat. Això no obstant, la crisi econòmica va congelar les il·lusions dels olotins. L'alcalde, Josep Maria Corominas, va indicar que, a falta de diners, es bolcaria a deixar els papers arreglats, perquè quan hi hagués disponibilitat econòmica les obres poguessin començar immediatament.

Els resultats del treball de l'alcalde es van veure el gener del 2012, quan el Departament de Territori i Sostenibilitat va aprovar la Declaració d'Impacte Ambiental del tram que va del paratge de Codella fins a enllaçar amb la carretera N-260. El projecte exposa que la variant serà una via de dos carrils per sentit que travessarà els termes d'Olot, les Preses i la Vall d'en Bas al llarg de 4,5 quilòmetres, la major part dels quals transcorreran en un túnel.

A partir d'aquell moment, quedava per solucionar la connexió de la variant de Codella amb la xarxa de carreteres de l'Estat. És el que es coneix com la variant nord. El desembre del 2014, Foment va presentar el projecte de connexió entre les dues carreteres.

El problema va ser que la idea de l'Estat era fer una autovia que travessés el pla de Bianya i construir la connexió al costat del barri de l'Hostal del Sol (una zona residencial a la perifèria nord d'Olot). Els alcaldes de la comarca van protestar i el Ministeri va accedir a oblidar l'autovia de la Vall de Bianya i a buscar una solució al pas per l'Hostal del Sol.

Pel que fa a la variant de la Vall d'en Bas i de les Preses, després de molts anys de suposicions, els alcaldes, Pere Roca (Les Preses-PDeCAT) i Lluís Amat (La Vall Plural-ERC), l'alcalde d'Olot, Josep Maria Corominas (PDeCAT), i el departament de Territori i Sostenibilitat van acordar que el pas de la variant entre la Vall d'en Bas i les Preses fins a Olot seria d'un carril per banda i que passaria per la dreta del riu Fluvià.

Segons Corominas, «ara, el recorregut de la variant d'Olot està més clar i més acordat que mai». A partir del fet que el tema burocràtic està resolt, Corominas ha fet una crida als partits polítics, les entitats i associacions d'Olot i les de tota la comarca per tal d'evitar que l'esforç acabi oblidat de cara a un temps millor.

Segons ell, el temps millor arribarà amb la variant. I argumenta: «Hem de fer que el tema de la variant no desaparegui de sobre la taula amb una decisió molt senzilla i alhora complicada: s'han de trobar diners».

En el darrers temps, va transcendir que la Generalitat cercava finançament privat per a una de les darreres infraestructures viàries del Pla de Carreteres de Catalunya, que encara no està feta. La idea era que el finançament privat quedés cobert amb un peatge a l'ombra, però no se n'ha parlat més.

En tot cas, Corominas assegura: «Jo sé que hi ha opcions i per tant demano un gran esforç a Economia i Finances, perquè podem posar en marxa aquesta infraestructura imprescindible a la nostra comarca». En aquest sentit, ha explicat que cada vegada que parla amb un membre del govern li treu el tema de la variant i així ho continuarà fent.

Sobre la necessitat de la variant, el president de la Federació d'Associacions de Veïns, Jordi Coma, en una carta al setmanari La Comarca, ha indicat: «A Olot, no tenim tren ni autopista ni cap alternativa que no sigui passar per dins de la ciutat». En aquest sentit, Coma defineix la Garrotxa com una comarca amb un potencial industrial i turístic importants. Segons ell, un lloc amb iniciatives i inversions. Finalment, demana a la Generalitat que desencalli el finançament i deixi que un ens privat es faci càrrec de la construcció de la infraestructura i el manteniment.

Font del document:

[http://www.diaridegirona.cat/comarques/2017/05/22/olot-recorda-15-anys-reclamacions/847630.html?utm\\_source=rss](http://www.diaridegirona.cat/comarques/2017/05/22/olot-recorda-15-anys-reclamacions/847630.html?utm_source=rss)