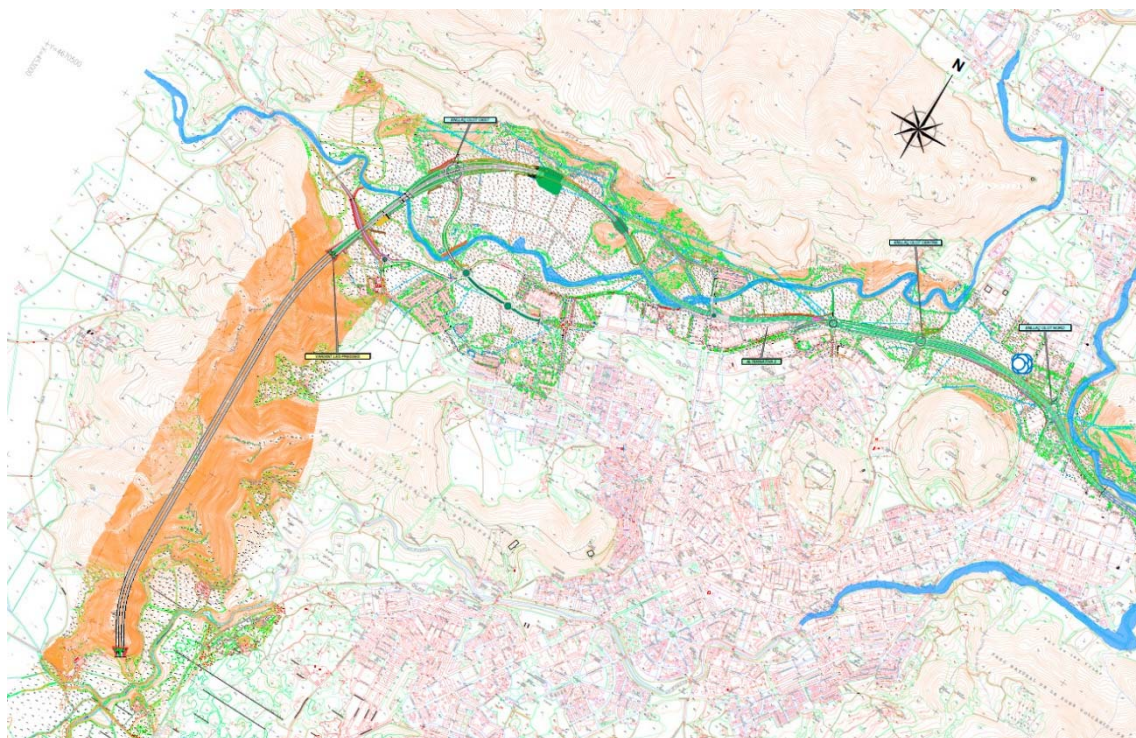


Territori i Sostenibilitat sotmet a informació pública els estudis de la variant d'Olot

- Els estudis inclouen un tram comú per al tram oest de la nova variant i quatre alternatives per al tram est, amb una inversió de 115 i 74 MEUR respectivament
- L'opció considerada més idònia per al tram est és la que s'allunya més de l'Hostal del Sol i minimitza l'afectació al territori



Plànol de l'opció de traçat considerada més idònia en els estudis

El Diari Oficial de la Generalitat publica avui [l'anunci d'informació pública](#) de l'estudi informatiu i de l'estudi d'impacte ambiental de la variant d'Olot, que permetrà completar l'eix Vic-Olot per Bracons (C-37) juntament amb la variant de les Preses, millorar la mobilitat en aquest entorn i evitar el trànsit de pas pels nuclis urbans. Aquesta actuació contribuirà a reduir el volum de trànsit que ha de travessar el nucli urbà d'Olot venint des dels túnels de Bracons cap al nord, en un recorregut que fan diàriament més de 20.000 vehicles.

Els documents que ara s'exposen inclouen quatre alternatives de traçat per al tram est i un tram comú per a la part oest de la variant, que ja es va sotmetre a informació pública i ara se n'actualitza algun aspecte. Els traçats del tram est són

fruit del treball dut a terme pel Departament de Territori i Sostenibilitat, l'Ajuntament d'Olot i el Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, atès que enllaça amb el futur perllongament de l'A-26. Es preveu per al tram est una inversió de 74 MEUR i per al tram oest, 115 MEUR. La longitud de tota la variant és de 7,3 quilòmetres

- **Tram oest:** Des de la boca sud del túnel de la Pinya --final de la variant de les Preses— fins a l'enllaç Olot oest, amb una longitud de 3,8 quilòmetres. El túnel de la Pinya projectat té una longitud de 2,5 quilòmetres, amb doble tub i doble carril per sentit de circulació. Posteriorment, es creua la carretera de Ridaura (GIP-5223) mitjançant un pas sota la variant i salva la riera de Ridaura mitjançant una estructura de prop de 70 metres de longitud.

Aquest tram finalitza amb l'enllaç Olot Oest on, a més de donar continuïtat a la variant, es preveu construir un nou vial de connexió amb la vialitat d'Olot. L'enllaç consta d'una rotonda inferior de grans dimensions connectada amb ramals directes amb la variant, que comporta la construcció de dos passos superiors.

El vial d'accés a l'oest d'Olot ha de salvar novament la riera de Ridaura mitjançant una estructura de 80 metres de longitud. Aquest vial compta amb dues rotondes i finalment, que entronca amb la via urbana ja executada de dos carrils per sentit amb mitjana separadora situada davant de l'Hospital Comarcal d'Olot. Així mateix, es preveu una connexió entre aquest nou vial i la carretera (GIP-5223), incorporant una nova rotonda i donant servei al barri de les Planotes. També una altra connexió des del Nord de l'Hospital cap a una de les rotondes del nou vial projectat.

- **Tram est:** En aquest tram, s'ha valorat com a més idònia l'alternativa que s'adapta millor al territori i permet allunyar més el traçat respecte de la carretera actual del veïnat de l'Hostal del Sol i minimitzar l'impacte en el Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa. Discorre amb una calçada de dos carrils per sentit des de l'enllaç d'Olot Oest, fins enllaçar amb el futur perllongament de l'A-26, amb una longitud de 3,5 quilòmetres.

En un primer tram d'un quilòmetre la traça transcorre per la part nord del Pla de Sant Andreu en el límit dels terrenys agrícoles i forestals, minimitzant l'impacte paisatgístic i optimitzant la permeabilitat faunística mitjançant túnels artificials i cal remarcar dos ecoductes, el de Torre d'en Llunes, de prop de 100 metres de longitud, i el de Coromines, d'uns 85 metres.

Posteriorment, el traçat travessa la riera de Ridaura amb un viaducte singular de calçades separades, d'uns 420 metres de longitud. El viaducte supera la riera perdent alçada i acostant-se a la zona industrial del Pla de

Baix. La calçada se soterra sota la carretera de Sant Joan de les Abadesses al llarg de 100 metres, on es projecta una rotonda en superfície que dona continuïtat a l'avinguda de Francesc Macià amb un nou tram de vial urbà.

El tronc discorre entre murs o en trinxera al llarg d'uns 500 metres fins arribar al carrer de la Serra de San Valentí, on es genera una rotonda amb tots els moviments entre la variant i la xarxa urbana, i una secció tipus ronda on el tronc està soterrat amb vials laterals fins a l'Avinguda de les Feixes, on una altra rotonda superior fa la mateixa funció que al carrer anterior. D'aquesta manera, s'aprofita el corredor actual de la N-260a i l'Avinguda Europa, vorejant el Parc Natural, minimitzant la seva ocupació i també evitant la duplicació de vies, ja que s'integra la variant i la xarxa urbana en el mateix corredor.

En aquest recorregut sobre la plana entre el Ridaura i la zona Industrial del Pla de Baix es reposen i connecten a les rotondes els camins interceptats, assegurant la continuïtat de la xarxa i l'accessibilitat als masos existents. A partir d'aquest punt, la traça continua cap a l'est per arribar al tram comú entre les quatre alternatives, on es connecta amb l'A-26.

La rotonda d'enllaç amb l'Avinguda de les Feixes es connecta amb l'enllaç Olot Nord existent mitjançant uns ramals laterals que fan funció de col·lectores. Aquest ramals connecten les dos rotondes dels dos enllaços formant un únic enllaç més complex, i que constitueix una primera fase d'un desenvolupament posterior a realitzar pel Ministeri de Transports.

1 d'octubre de 2020