

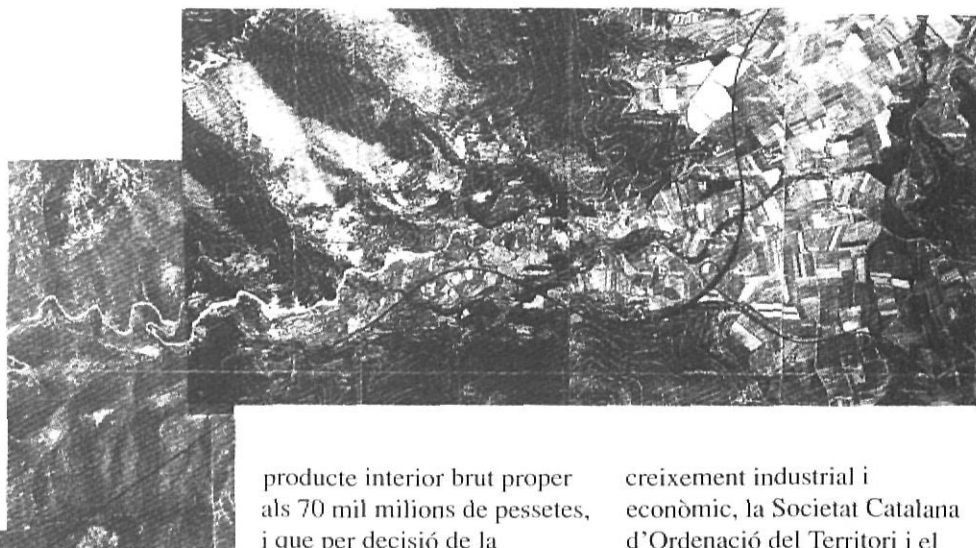
La Garrotxa, marginada de l'Eix Transversal

Malgrat els objectius fixats pel Pla de Carreteres de la Generalitat de Catalunya, on es remarca la necessitat de millorar l'accessibilitat en aquelles zones de baix nivell de qualitat viària i de potenciar la interacció adequada entre nuclis de les zones potencialment més dinàmiques de l'interior, l'Eix Transversal de Catalunya, que ha d'unir les comarques gironines amb Lleida, deixarà de banda comarques que precisen urgentment d'aferrar-se al tren del progrés econòmic i social que va per la via d'una xarxa de carreteres ben planificada.

Aquest és el cas de la Garrotxa, una comarca de més de 40.000 habitants i un

Transversal per les Guilleries en lloc de fer-ho pel túnel de Bracons vers la Garrotxa, tot i que el tram escollit, Vic-Sant Hilari-Santa Coloma de Farners-NII, tindrà un trànsit de menys del 20% que el previst en la ruta olotina, i que el relleu de la via triada —major alçada i majors pendents— allargarà el temps de camí entre Vic i Girona, tot i que s'ha previst una nova carretera, oberta de soca-rel, entre Santa Coloma i Riudellots de la Selva, una de les zones més ben comunicades de les comarques gironines.

D'aquesta manera, veient la importància cabdal de lligar la Garrotxa amb l'Eix Transversal, afavorint així el seu potencial de



Traçat del túnel de Bracons-Joanetes.

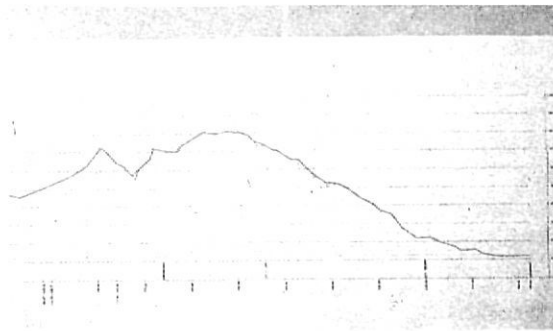


producte interior brut proper als 70 mil milions de pessetes, i que per decisió de la Direcció General de Carreteres es veurà privada del privilegi de comunicar-se amb Barcelona en aproximadament una hora i amb Vic en uns vint minuts.

Efectivament, la Direcció General de Carreteres ha pres l'alternativa de fer passar l'Eix

creixement industrial i econòmic, la Societat Catalana d'Ordenació del Territori i el COAC (?) van proposar el passat mes de juny un vial alternatiu per enllaçar Vic i Olot pel túnel de Bracons, ja que opinen que «el traçat per les Guilleries no és el que més respon a l'objectiu primordial del reequilibri territorial de Catalunya».

Val a dir que cap altra carretera ha estat objecte del nombre i la quantitat d'estudis com l'eix en aquest tram esmentat, traient a la llum pública resultats molt més positius per al tant proclamat



equilibri territorial que pas els que possiblement s'aconseguiran amb el tram per Santa Coloma de Farners. Aquests diferents estudis han analitzat els volums de trànsit, l'accessibilitat del territori i la inducció d'activitats econòmiques, i han revelat sempre resultats més avantatjosos per a l'itinerari Vic-túnel de Bracons amb dues ramificacions després del túnel: una cap a Olot i Figueres i l'altra cap a Anglès i Girona. Aquesta alternativa és menys impactant sobre el medi natural i, alhora, la ruta cap a Figueres permetria enllaçar ràpidament la Cerdanya, el Ripollès i la Garrotxa amb l'autopista A-7, la carretera N-II, el futur Tren d'Alta Velocitat, les vies costaneres i el centre duaner del Far d'Empordà.

Responent a la crida de SCOT i COAC, des de la Direcció General de Carreteres es va precisar immediatament que el fet que l'Eix Transversal

passés per Sant Hilari i Santa Coloma, no implicava deixar de banda la construcció de l'enllaç Vic-Olot i es va comprometre a iniciar les obres abans de 1995. Malgrat aquest compromís, creiem que quatre anys, si és que es compleixen els terminis previstos i si es du a terme l'obra, són massa temps d'espera per iniciar una construcció que es demostra prioritària i urgent per evitar l'aïllament de les comarques gironines de muntanya que ja han sofert en la seva vacil·lant estructura econòmica la prioritat del túnel del Cadí per sobre del túnel de Toses.

Esperem no trobar-nos massa temps amb els soferts camions i trailers mig encallats pels revolts



d'aquestes contrades i insistim que, tant des del punt de vista econòmic com socio-demogràfic, el veritable eix vertebrador de Catalunya ha de passar per Vic-Olot i Figueres. Això sí que és una veritable qüestió d'equilibri territorial.

MARTA MINISTRAL

