



## **Informe del Consell de Protecció de la Natura referent al projecte de Nova Carretera C-37 de Vic a Olot. Variant d'Olot.**

---

Assabentats de 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*, el Consell de Protecció de la Natura emet a iniciativa pròpia aquest informe a partir de la documentació disponible al web del Departament de Territori i Sostenibilitat.

De manera prèvia cal esmentar que en relació amb aquest tram de la C-37 el Consell de Protecció de la Natura ja ha emès amb anterioritat diversos informes: anys 2009, 2010, 2014 i 2015. Les principals qüestions que es plantejaven en aquests informes, i que continuen essent vàlides, són les següents:

- L'emissió d'aquests informes d'al·legacions no implica que el Consell de Protecció de la Natura sigui favorable a la construcció d'aquest eix viari ni al model de mobilitat que promou.
- En cap de les etapes de tramitació s'ha sol·licitat l'informe del Consell de Protecció de la Natura quan la Llei 12/1985 d'espais naturals, li atribueix la funció d'òrgan consultiu en matèria de protecció de la natura i del paisatge.
- No es pot avaluar l'impacte ambiental d'una determinada infraestructura si aquesta no es tracta en tota la seva extensió. Si es té present que el tram de la C-37 de Manlleu a Olot té uns 19 km, tot el valor del procediment d'avaluació de l'impacte ambiental es perd si aquest es fa només per a curts trams i no pel conjunt de la infraestructura.
- La infraestructura discorre per un espai natural de protecció especial i s'hauria d'adaptar convenientment als requeriments i les especificacions propis d'aquesta figura de protecció. Es constata que ni les mesures correctores aconseguiran evitar l'impacte d'aquesta infraestructura sobre el medi natural i el paisatge de l'espai natural que travessa, de manera que caldria incrementar les mesures correctores per garantir que cap dels impactes fos moderat o sever.
- El traçat proposat no és el més adequat ni pel que fa a la seva situació en el territori ni al disseny de la pròpia infraestructura. El seu impacte sobre el pla de Sant Andreu és excessiu —un espai de paisatge natural i agrícola d'un gran interès paisatgístic i el més extens que resta a Olot— i no es considera acceptable la rotonda que s'hi situa al bell mig. També s'estimen insuficients els falsos túnels proposats al sector comprès entre la Torre d'en Llunes i el turó de l'Hostal del Sol. Es considera, a més, que aquesta infraestructura



hauria de mantenir la secció d'una calçada d'un carril per sentit (1+1) com en els altres trams d'aquesta infraestructura.

A partir de la documentació i les dades de l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental de la variant d'Olot de la C-37 que s'han posat a informació pública aquest 2020, el Consell de Protecció de la Natura emet les consideracions que segueixen i que complementen les ja exposades en informes anteriors.

1) Es considera que la infraestructura proposada s'ha sobredimensionat, que vol donar resposta a un model de mobilitat que està en crisi quan hauria de donar resposta als nous reptes de Sostenibilitat i de respecte a la natura que ha d'afrontar la nostra societat i no intentar allargar un model caduc. Concretament, es considera que caldria replantejar el projecte, en totes les diferents alternatives, en la direcció següent:

- La infraestructura ha de tenir un carril per sentit (1+1), descartant la proposta de fer dues calçades amb dos carrils per sentit. Cal recordar que cap dels trams anteriors, als quals ha de donar continuïtat, tenen dos carrils per sentit. D'altra banda, es considera que els càlculs de trànsit previst que acompanyen l'estudi informatiu s'han fet en base a uns paràmetres desfasats i no justifiquen que la infraestructura proposada hagi de tenir més d'un carril per sentit. Això no exclou que per motius de seguretat es desdoblés el túnel de la Pinya o la zona d'enllaç amb l'A-26.
- Cal replantejar la situació i la necessitat de la rotonda i el vial d'accés a l'oest d'Olot, també de nova creació. Mentre que l'estudi informatiu es vanagloria d'aquesta gran rotonda de més de 100 metres de diàmetre exterior, no justifica la seva necessitat i, encara menys, que se situï al bell mig del pla de Sant Andreu. Cal tenir present que en els primers projectes la necessitat d'aquesta rotonda es justificava per haver d'enllaçar amb l'N-260, però que tot i que ja s'ha descartat aquest enllaç, continua mantenint-se artificialment aquesta gran rotonda on ha deixat de tenir cap mena de justificació.
- En les diferents alternatives plantejades, tant en l'estudi informatiu com en l'estudi d'impacte ambiental, no s'ha valorat l'alternativa de fer una infraestructura d'un carril per sentit, cosa que hagués representat una autèntica alternativa i no una simple modificació de traçat com és el cas de les alternatives avaluades en aquests estudis.

2) La proposada variant d'Olot de la C-37 discorre íntegrament per un espai natural de protecció especial i ho fa sense la necessària adaptació a les característiques i requeriments d'aquesta figura de protecció del medi natural, de manera que el tipus d'infraestructura que es proposa és l'habitual en qualsevol part del territori.



Els impactes que generaria aquesta infraestructura són inadmissibles en un espai natural de protecció especial. En l'estudi d'impacte ambiental es deixa ben clar que "...totes les alternatives impliquen una afecció sobre els sistemes protegits, considerada com a sever" i que "...l'impacte sobre el paisatge s'ha valorat globalment com a sever per a totes les alternatives". En el mateix estudi d'impacte ambiental es constata que de la valoració de les 28 variables ambientals estudiades només una es pot considerar compatible, mentre que a l'hora de valorar l'impacte residual, una vegada aplicades totes les possibles mesures correctores, només en set serà compatible, precisament aquelles variables que menys incideixen sobre el medi natural, l'espai agrari i el paisatge en què s'hauria d'integrar aquesta infraestructura (contaminació atmosfèrica, qualitat lumínica, risc d'abocaments, risc de propagació d'espècies al·lòctones i afecció al patrimoni cultural).

Per assolir aquesta major integració de la infraestructura en el territori, caldria adoptar les mesures que es detallen a continuació, a més de dur a terme els canvis proposats en el punt anterior.

- L'estudi informatiu tracta tot el que fa referència a la permeabilització de la infraestructura com si fos una carretera més en un espai qualsevol. Cal un nou enfocament i disposar d'un veritable programa de permeabilització ecològica, social i paisatgística. No n'hi ha prou amb donar continuïtat als camins existents i amb fer obres de drenatge que també puguin servir com a pas de fauna. L'estudi d'impacte ambiental, que no s'atreveix a plantejar un complet programa de permeabilització, tot i seguir el model proposat en l'estudi informatiu ja reconeix certes limitacions en aquest àmbit.
- Els dos ecoductes proposats són insuficients per dur a terme la seva funció, tant per la seva reduïda dimensió com per coincidir amb camins, infraestructures o edificacions que poden limitar la seva efectivitat. A més de millorar el disseny dels dos previstos a l'estudi informatiu, caldria afegir-n'hi un tercer al sector del volcà Garrinada.
- La gestió de terres, préstecs i abocadors es tracta com si fos una qüestió accessòria quan és una part fonamental del projecte. Per exemple, s'entra de manera molt detallada en com han de ser certs drenatges o altres obres de la infraestructura però es deixa en suspens què passarà amb els milers de metres cúbics de terres sobreres. En l'estudi informatiu es diu que aquestes terres hauran d'anar a un abocador controlat i l'estudi d'impacte ambiental també comença amb un enunciat similar però a mesura que va avançant va admetent noves possibilitats i al final ja s'acaba admetent que es podrien dipositar en camps de conreus abandonats o en desús propers a l'obra i, fins i tot, utilitza l'eufemisme habitual en aquest tipus d'obres en dir que també poden servir com a rebliment i millora de finques rústiques amb finalitat agrícola.



Ni els préstecs ni els abocament de terres s'han de produir en l'àmbit de l'espai natural de protecció especial que creua la infraestructura viària. L'impacte que genera el pas de la infraestructura no es pot incrementar amb altres alteracions del medi natural, agrari i paisatgístic objecte de protecció. El mateix seria d'aplicació per les instal·lacions d'obra (parc de maquinària, magatzem de materials, plantes de formigó o tractament d'àrids, etc.).

President del Consell de Protecció de la Natura