
OLOT DAVANT L'EIX TRANSVERSAL (EIX CENTRAL VERSUS EIX TRANSVERSAL)

Ramon Fortet i Bru
Arquitecte

Introducció

El gener de l'any passat "El 9 Nou" informava que parlamentaris gironins s'havien adreçat al Parlament de Catalunya demanant que s'estudiés la possibilitat que l'Eix Transversal passés per Olot. La publicació es feia ressò d'algunes reaccions a la comarca d'Osona, i deia així:

"La proposta, si es prengués en consideració, suposaria que per fer el trajecte Vic-Girona s'hagués de donar molta volta. Pels polítics osonencs consultats per aquesta redacció, la proposta és comprensible des del punt de vista dels garrotxins, però és inadmissible des del punt de vista de l'interès general del país, precisament perquè la principal finalitat de l'Eix Transversal és comunicar al país de la costa a l'interior en el mínim de temps possible, buscant el benefici general més que el benefici d'una comarca determinada. El pas per Olot no perjudicaria només als osonencs, sinó també als bagencs i en general tots els catalans, que podran creuar Catalunya transversalment en molt menys temps que actualment quan l'Eix estigui enllestit.

El pas d'aquest Eix per Olot només beneficiaria a la Garrotxa, una comarca tradicionalment mal comunicada, que queda una mica lluny dels dos possibles traçats que estudia actualment la Generalitat; el tram a Vic-Girona un dels quals transcorre paral·lelament als pantans i l'altre passa per St. Hilari Sacalm".

Crec que aquestes afirmacions són conseqüència d'una certa desinformació en relació a l'enquadrament general de l'Eix Transversal, i per això m'agradaria destacar avui, precisament aquí a Vic, la sintonia que existeix entre l'opció olotina i l'interès general del país.

A diferència de les altres opcions (la Sud, per St. Hilari, la intermèdia o pels pantans), la solució Nord, per Olot, és l'única que reuneix simultàniament dues condicions bàsiques perquè aquella sintonia es produeixi:

1. S'insereix en el marc d'una política de reequilibri territorial de Catalunya perquè fa possible la creació d'un nou eix o corredor de dinàmica urbana i industrial, sostinguda a tot el llarg del seu recorregut. I això per raó de:
 - La situació geogràfica d'Olot en el context físic de Catalunya.
 - El caràcter de l'economia olotina i en general de la Garrotxa, que és eminentment industrial.
 - El pes demogràfic actual i potencial de les poblacions enfilades per la nova via de comunicació.
2. Ofereix evidents avantatges sobre les altres opcions en termes d'accessibilitat global, flux de trànsit i traçat dins del marc de la racionalització de les inversions en les obres públiques i estalvi de l'impacte paisagístic de les infraestructures sobre el territori.

Reequilibri territorial i corredors de dinàmica urbana

La lògica de la formació dels corredors d'urbanització a Catalunya ha vingut determinada tant per les característiques topogràfiques dels terrenys com per la facilitat o resistència que ofereix el territori a les necessitats de mobilitat i de transport de persones, béns o informació.

Fent una breu anàlisi de la geografia de Catalunya i de la localització de la seva població, s'observa una correspondència entre l'estructura de les planes i valls que presenta el territori, la xarxa de les infraestructures viàries i la localització de les poblacions més importants.

Fins avui, aquesta correspondència és exacta entre aquelles planes o corredors naturals que han ofert menor resistència a la mobilitat, malgrat que des de fa dècades es disposa dels mitjans tècnics per a fer front a obres viàries que presentin més alt grau de dificultat de construcció.

Observant el territori d'Est a Oest, es distingeix un primer corredor, el *Costaner* o *Litoral*, des de Blanes fins a Tarragona que es correspon amb la Depressió Litoral Catalana; és a dir, les terres planes i baixes compreses entre el mar i la Serralada Litoral (Gavarres, Montnegre, Collserola, Garraf). Les primeres grans infraestructures de transport que van començar a vertebrar la Catalunya contemporània foren construïdes sobre aquest corredor: la línia del ferrocarril Barcelona-Mataró, l'acondicionament de la N-II, l'autopista A-19. I és també sobre aquest corredor on s'assenta la major part de la població i activitat del país.

A causa de l'alta densitat de població i activitat, les infraestructures en aquest corredor només poden satisfer les necessitats internes de mobilitat i comunicació, així com les de relació amb la resta del territori. Ja quasi no recullen el trànsit de pas. A més, les possibilitats de construcció de noves infraestructures de carreteres és quasi impossible una vegada construïda l'autovia de Mataró a Palafolls, l'autopista de Sitges i l'amplicació a sis carrils de l'A-19, perquè ho dificulta l'estretor de plana i l'ocupació del territori per la urbanització.

Paral·lel al primer corredor, just al darrera de la Serralada Litoral Catalana, el relleu del territori forma un altre corredor natural: el *Prelitoral*, que s'extén des de Girona fins el Penedès, passant per la Selva i el Vallès. La mobilitat longitudinal sobre aquest corredor és assegurada per una redundat xarxa de comunicacions: la Ctra. de Vilafranca, la N-II per l'interior, l'Autopista A-7, les línies de tren de Tarragona i França per l'interior; i properament pel T.G.V. La densitat de les vies de comunicació han convertit aquest corredor amb una veritable "Gran Via de Catalunya", per on hi basculen actualment tant els trajectes de mitja i llarga distància com els de pas. L'elevada accessibilitat de les comarques compreses dins aquest corredor les ha convertides en les més dinàmiques del país, tot i aprofitant-se de les activitats industrials i terciàries expulsades del corredor litoral. Procés que s'accentuarà amb l'obertura de noves comunicacions transversals, com els túnels del Tibidabo o l'autopista Mataró-Granollers.

No trobem cap més altre corredor natural que travessi longitudinalment Catalunya fins arribar al configurat per les Valls del Segre i del Tet, és a dir, el corredor Lleida-Seu d'Urgell-Puigcerdà-Perpinyà; però aquí l'altitud, l'estretor de les Valls i, per tant, la reduïda extensió de zones topogràfiques aptes per a l'assentament de l'activitat urbana han rebutjat el procés d'urbanització. És no obstant l'únic gran pas natural que travessa els Pirineus i comunica directament les terres de Ponent i, les de l'interior de la Península amb la Catalunya Nord i la major part d'Europa, constituint una gran "by-pass" perifèric que estalvia un centenar de quilòmetres en el recorregut Lleida-Perpinyà en relació a les autopistes A-2 i A-7.

L'existència d'una mateixa llengua i una mateixa cultura a tot el llarg d'aquests corredors, àdhuc més enllà de la frontera, posa de manifest el rol decisiu que històricament han jugat com a canals de comunicació i eixos de localització de la població i de les activitats econòmiques sobre el territori. Per la seva disposició paral·lela, abraçant la major part de la superfície de Catalunya han propiciat durant segles un assentament equilibrat de la població.

El corredor central

Si bé entre la depressió o Corredor Prelitoral i el Segre-Tet el territori de Catalunya no presenta cap més gran corredor natural, sí presenta en canvi extenses planes o conques situades a ponent de la Serralada Prelitoral Catalana (Montseny-St. Llorenç del Munt-Serra d'Alba-S. de Prades): el Pla d'Olot, La Plana de Vic, el Bages, L'Anoia, la Conca de Barberà, amb poblacions importants que capitalitzen l'activitat: Olot, Vic, Manresa, Igualada o Montblanc, l'existència de les quals s'explica històricament més en funció de les relacions amb l'explotació dels recursos energètics o agrícoles propis del mateix territori on s'emplacen que no pas per la seva situació en relació als transports i les comunicacions.

L'altra característica comuna d'aquestes comarques és la unidireccionalitat en llurs relacions amb l'exterior, que s'efectuen sempre a través de les comarques veïnes situades als corredors Litoral i/o Prelitoral amb les quals estan millor comunicades. Són comarques obertes cap a un sol costat, i pràcticament incomunicades entre elles mateixes a causa de la resistència diferencial que ofereix l'orografia en els altres límits comarcals. Olot penja de Girona; com Vic, Manresa o Igualada ho fan de Barcelona; i Montblanc de Tarragona, a través de les petites valls dels rius, de les quals aquelles ciutats n'ocupen la conca alta. Relació de dependència que es veurà accentuada encara més si s'executen les previsions del Pla de Carreteres, que preveu la millora i duplicació de vies amb autopistes i autovies fins els centres d'on pengen, situats sobre els dos corredors més dinàmics.

No obstant, l'aptitud del territori per a l'assentament urbà, com històricament s'ha demostrat, la tradició industrial, el considerable pes demogràfic i la posició central d'aquestes comarques constitueixen un potencial de recursos humans, econòmics i naturals indefugible en qualsevol política de reequilibri territorial.

La nostra proposta consisteix precisament en sumar aquests potencials, obrint una nova via de comunicació que uneixi successivament cadascuna d'aquestes comarques, des de l'Alt Empordà fins a la Conca de Barberà, i trenqui l'actual unidireccionalitat de les actuals relacions viàries, tot salvant les dificultats orogràfiques que les separen. Pels seus extrems, a Figueres i a Montblanc, aquest corredor metropolità, el *Corredor Central*, enllaçaria amb les autopistes d'accés a Catalunya des del N.E i des del S.W. l'A-7 i A-2 respectivament.¹

L'obertura del Corredor Central no constitueix cap voluntarisme, sinó que les mateixes prognosis de tràfic corroboren la seva necessitat: Així en el tram Vic-Olot, de 36 qm. de llargada amb la construcció del túnel de Bracons, passant per Manlleu i Torelló, permetria que la interacció entre les poblacions d'ambdues comarques es produís en condicions pròximes al règim urbà. En el tram Vic-Manresa, i encara més en el Manresa-Igualada, el Pla General de carreteres hi preveu intensitats de 13.792 vehicles/dia, que inexplicablement es pretenen absorbir amb una simple carretera, segons el Pla, tot i superant la intensitat de molts trams d'autopistes.²

Per altra banda, la proposta d'aquest Eix Central no és nova. Té el seu antecedent històric en la xarxa propugnada per la junta de Comerç de 1816 quan, no casualment, el pes de les ciutats de les comarques centrals de Catalunya era en termes relatius molt superior a l'actual, i quan la distribució de la població de Catalunya estava més equilibrada sobre el territori que no pas avui.

Ambdues propostes, la de l'Eix Central i la de la Junta de Comerç, pretenen en el fons el mateix objectiu: posar les bases per a proporcionar a les comarques centrals de Catalunya les condicions mínimes d'accessibilitat equiparables amb les que gaudeixen les comarques del Corredor Litoral i Prelitoral, sense les quals és impossible pensar en trencar el procés de concentració de la població i les activitats econòmiques sobre aquells dos corredors o inclús invertir el procés.

Amb l'elecció del traçat Vic-Girona per St. Hilari, es nega la possibilitat d'incidir sobre el reequilibri territorial de Catalunya mitjançant actuacions en el sector de les comunicacions viàries, i es torna a insistir en un traçat subordinat als dos corredors existents. Es desconsidera, en canvi, el traçat Vic-Olot, molt més eficaç com s'ha dit en tots els aspectes.

Els trams Vic-Girona i Vic-Olot-Figueres, des de l'òptica dels estudis sectorials

Malgrat que el tema de l'Eix Transversal es planteja com una operació inscrita fonamentalment en la millora de les comunicacions viàries de Catalunya, no es va partir de cap estudi global que situés la problemàtica sectorial dins l'àmbit territorial, sinó que aquests foren realitzats posteriorment.

Les primeres aportacions sobre el tema foren fetes per l'Ajuntament d'Olot, mitjançant l'estudi redactat per J.A. Solans, amb la col·laboració de la Universitat Politècnica de Barcelona, l'any 1975 i posteriorment pel Departament de Política Territorial a través del Pla General de Carreteres el 1985. L'informe Solans facilita dades comparatives entre les diverses opcions plantejades per a la traça de l'Eix en el seu tram final Vic-comarques de Girona, relatives a:

- a) — accessibilitat.
- b) — generació de malles òptimes.
- c) — estudi de fluxos de tràfic.

a) En l'estudi d'accessibilitat es constata com el pas de l'Eix per Olot proporciona un augment global de l'accessibilitat als 50 centres del Nord i N.E. de Catalunya que es prengueren en consideració en el càlcul. Això és degut fonamentalment a la ruptura de l'efecte pantalla que produeix la Serralada Transversal sobre les comarques de la Garrotxa i part del Ripollès, l'Empordà i el Rosselló, que provoca mínims comparables amb els dels Pallars en el cas de la Garrotxa, malgrat la seva posició més central. S'hi constata que l'alternativa per Olot propaga les millores d'accessibilitat sobre una extensió més gran del territori, compensant les que ja han experimentat aquelles poblacions afavorides per la implantació de les grans infraestructures, especialment les autopistes.

b) La "generació de malles òptimes" és un procediment que permet seleccionar per determinats nivells de cost l'alternativa òptima d'entre un elevat nombre de combinacions possibles en una xarxa. En l'estudi fet sobre un total de 1.225 arcs i 50 centres, s'hi constata que l'execució de l'Eix per Olot es dona amb prioritat a l'execució de determinats trams d'autopista.

c) També l'estudi dels fluxos de circulació realitzats tant en una ampliació del treball Solans com en el Pla General de Carreteres donen un més alt nivell de servei a la traça Vic-Olot, en relació a la Vic-St. Hilari. Sortint d'hipòtesis diferents l'assignació de fluxos és el següent:

	E. Solans (1977)		P.G. de Carreteres (2001)	
	I.M.D.	Avantatge	I.M.D.	Avantatge
Vic-Olot	5.700	22%	10.017	11%
Vic-St. Hilari	4.650		9.028	

Cal assenyalar que els fluxos assignats al tram Vic-Olot pel mateix Pla de Carreteres són superiors no solament al Vic-Girona per la solució Sud, sinó també a la de quasi tots els restants trams de l'anomenat Eix Trans-

versal, que no superen els 8.000 tret del tram Vic-Manresa 10.776 v/dia i el tram Tàrrrega-Mollerusa-Lleida 14.966 v/dia.

El Pla General de Carreteres i el tram Vic-Comarques gironines

Els objectius que es pretenen amb l'anomenat Eix Transversal són, segons el Pla General de Carreteres, dos: "El primer, està a obrir una via al trànsit de pas, alternativa a l'Eix Costaner i als Eixos de penetració Lleida-Tarragona, via autopista A-2, i Lleida-Barcelona, via Ctra. N-II. El segon, està a facilitar i potenciar la connexió, els uns amb els altres, dels nuclis situats a tota la llargada de la depressió central i que quedarien units per les vies en qüestió. Tots dos objectius donarien com a conseqüència la potenciació del desenvolupament de l'activitat cap a la depressió central, i això representaria un procés de reequilibri territorial, que és un dels objectius previstos en la realització del present Pla de Carreteres".

La claredat d'aquests plantejaments no es veu reflectida però, en una proposta de traçat general que pugui satisfer els objectius que es volen assolir, quedant fora nuclis importants com Igualada i Olot que poden potenciar el corredor i a l'ensem ser potenciats.

Concretament en el tram Vic-Comarques gironines, el que actualment està en fase més avançada de tramitació, la inseguretats i els dubtes del Pla General sobre el traçat proposat són evidents: per una banda, insisteix en l'opció Vic-Girona sense especificar-ne el recorregut; mentre que, per altra banda, reconeix la importància Vic-Olot-Figueres, que segons el mateix Pla "pot considerar-se una bifurcació de l'Eix Transversal en direcció cap a la important comarca de la Garrotxa...", encara que tot seguit la suprimeixi de la xarxa primària.

Els dubtes i inseguretats paleses en el Pla General de Carreteres no s'han resolt amb la proposta de traçat finalment escollida Vic-St. Hilari-Vilobí, sinó que resulten encara més contradictòries amb els criteris del Pla puix que:

a) El "desplaçament de l'activitat" a tot al llarg de l'Eix propugnada pel Pla no és possible en una zona tan accidentada com les Guilleries que implica la construcció d'una via amb pendents continus del 5 i 6%, i per tant vies lentes en més de la meitat del seu recorregut, pujar a cotes superiors als 800 m., i revolts amb radis de corbatura mínims.

b) És la solució explícitament desaconsellada pel mateix Pla de Carreteres: "...la solució Sud, que passa per St. Hilari Sacalm, implica fer una gran marrada, amb el consegüent augment de longitud, cosa que no convé en una via en la qual un dels objectius bàsics és servir de suport al trànsit de pas..."

Efectivament, el trajecte Girona-Manresa seguint l'Eix Transversal per St. Hilari i Vic, amb les característiques assenyalades en la lletra anterior, no millora el que es realitza actualment per l'autopista A-7 i la de Manresa que té la mateixa longitud, però amb unes condicions de comoditat de conducció i temps de viatge molts millors.

En conseqüència, l'opció escollida no respon a cap dels dos objectius programàtics que el Pla de Carreteres pretén assolir, i devalua l'Eix Transversal a una carretera sense més pretensió que la d'unir Vic amb Girona, renunciant explícitament als principis desitjables de:

- Primer, homogeneïtzar el territori de Catalunya pel que fa referència a la seva accessibilitat, corregint els desequilibris territorials que les inversions fetes fins avui provoquen.
- Segon, racionalitzar la despesa pública en la xarxa de carreteres prioritant la construcció d'aquelles vies que donen més servei a zones més extenses i amb costos més ajustats.

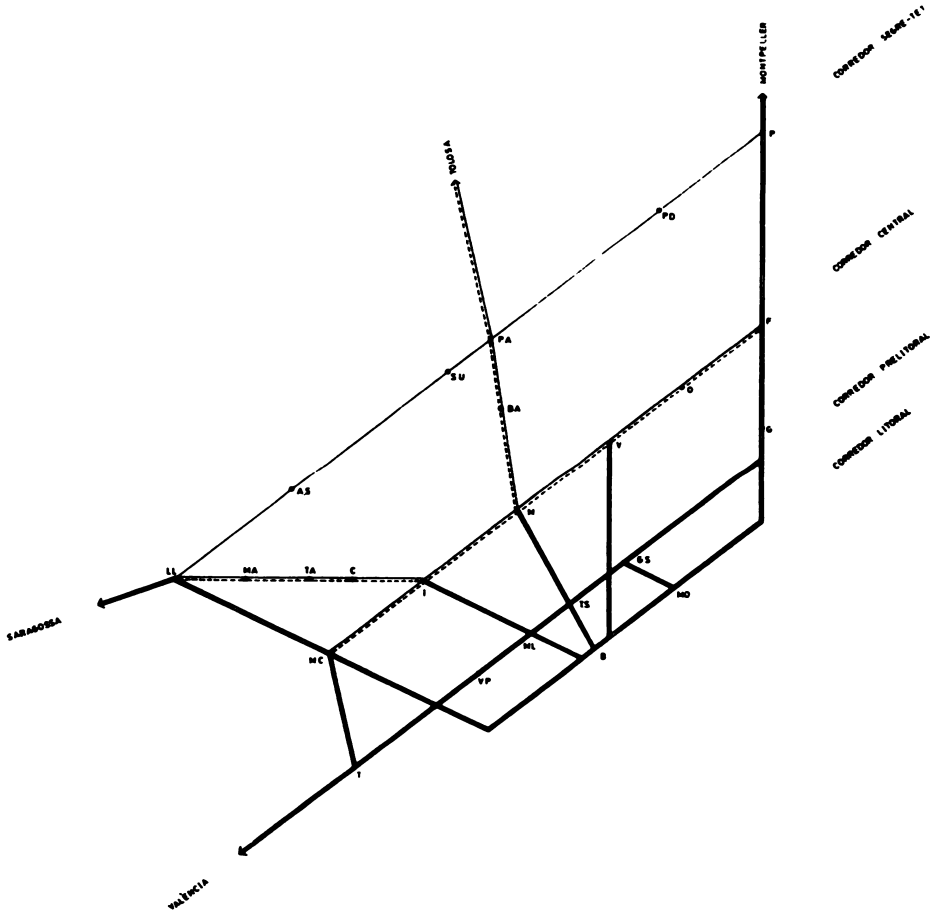
Vic, però també Olot, Manresa i totes les ciutats que graviten sobre les comarques centrals perden, amb l'opció presa, la possibilitat de constituir-se en corredor alternatiu al trànsit internacional de penetració a l'interior de Catalunya i de la Península.

NOTES

¹ Quan la intensitat de tràfic per l'A-7 és ja molt elevada i es pretén ampliar la seva capacitat a 6 vies fins a Massanet o àdhuc Girona, és lògic pensar que l'Eix Central podria constituir-se en una via de descongestió del corredor Prelitoral, absorbint la major part del trànsit amb origen i destí a l'interior de Catalunya, així com el de pas internacional entre l'interior de la Península i Europa.

² Amb la construcció pel M.O.P.U. de l'autovia Lleida-Cervera, que en un futur caldrà continuar fins a Igualada per evitar estrangulaments, perd sentit la construcció d'una altra autovia paral·lela a menys de 10 qm. de separació i en terreny planer. Serviria molt més els interessos del país la continuació de l'eix Central des de Manresa fins a Igualada, atesa l'elevada "I.M.D." que les prognòsis de tràfic atorguen entre ambdues ciutats, i l'escassa volta que s'introdueixen el recorregut Manresa-Lleida per Igualada en relació al previst per Calaf, sobretot si es construeix amb unes característiques geomètriques similars a una autopista.

SISTEMA CATALÀ DE CIUTATS, AUTOVIES I AUTOPISTES. Amb la proposta de l'Eix Central



- | | | |
|------------------------|-----------------|------------------------------|
| A.S. — Artesa de Segre | LL — Lleida | PA — Puigcerdà |
| B — Barcelona | M — Manresa | PD — Prada |
| BA — Berga | MA — Mollerussa | S.U. — Seu d'Urgell |
| C — Cervera | MC — Montblanc | T — Tarragona |
| F — Figueres | ML — Martorell | TA — Tàrraga |
| G — Girona | MO — Mataró | T.S — Terrassa—Sabadell |
| GS — Granollers | O — Olot | V — Vic |
| I — Igualada | P — Perpinyà | V.P — Vilafranca del Penedès |

Aclariments en ocasió del debat

El Sr. Alcalde de St. Hilari, en la seva intervenció durant el debat, fa esment de l'estudi impulsat per la Comissió mixta, formada per representants de les Diputacions de Barcelona, Girona, Lleida i del MOPU, sobre l'Eix Transversal de Catalunya. D'aquest document n'extreu unes quantes dades comparatives que fan referència a costos de construcció, explotació i a les distàncies entre Vic i Girona per cadascuna de les tres possibilitats: pel túnel de Bracons, pels pantans i per St. Hilari. En concret, ressaltà la gran diferència a favor del traçat per aquesta població, més de 20 qms., en relació a l'opció per la Garrotxa.

Primerament, voldria aclarir que l'estudi previ de l'Eix, que ja contenia una recomanació del traçat en tota la seva longitud, no analitzava la possibilitat del traçat Vic-Olot. Fou gràcies a les pressions de l'Ajuntament d'Olot a través de la Diputació de Girona, i de l'opinió pública de la Garrotxa a través de la polèmica suscitada en els diaris, que s'aconseguí que el Sr. Antoni Valdés i González Roldán, ministre d'Obres Públiques, i els presidents de les tres diputacions promotores de la idea, reunits a Girona, acordessin un aplaçament de la decisió del traçat definitiu entre Vic i la província de Girona, tot i aprovant la resta del traçat, que coincidia amb el proposat per l'Estudi previ. La decisió sobre aquest tram s'aplaçà a l'espera de que fos analitzada la possibilitat de traçat entre Vic-Olot. D'aquesta manera la decisió definitiva no podria ésser titllada de desconsiderada envers als garrotxins.

L'anàlisi de la possibilitat Vic-Olot fou introduïda «in extremis» i a contrapèl, dins un Estudi que ja tenia unes conclusions i una proposta concreta de traçat.

Cal dir, que aquesta ampliació de l'Estudi previ no desenvolupava la proposta Solans pel que fa a aquest tram, sinó que plantejava una via amb una concepció totalment diferent; es projectava amb unes característiques pròpies d'una carretera de muntanya: s'enfilava per la Serra de Sta. Magdalena, per sobre dels pobles de Joanetes i St. Privat de Bas, causant una destrossa impressionant de la vegetació i del relleu, produint en conseqüència un impacte extraordinari sobre un paisatge immortalitzat en innumbrables quadres de l'Escola Olotina. Això sí, el túnel era molt més curt.

Aquest plantejament era totalment oposat al projecte defensat des d'Olot, que si bé comporta la construcció d'un túnel més llarg, d'uns quatre quilò-

metres, proporciona en canvi recorreguts molt més curts, evita haver de pujar per les muntanyes i estalvia a l'ensem, l'impacte paisatgístic consegüent. D'aquesta manera la connexió entre les comarques d'Osona i la Garrotxa es pot fer de plana a plana. Objectiu perfectament possible (a diferència de l'opció per St. Hilari que necessàriament implica un recorregut per les muntanyes), puix que la Serralada Transversal entre Torelló i la Vall de Bas adquireix l'amplada mínima, tot i que s'alça sobtadament sobre ambdues planes produint desnivells de 600 i 700 m. quasi en vertical.

No cal dir doncs, que l'anàlisi del traçat Vic-Olot fou viciat des dels seus orígens i intencionat en la seva proposta de traçat concret, en el sentit de neutralitzar els avantatges de menor longitud de nova construcció, millors característiques geomètriques, i menor impacte paisatgístic que es derivaven de la proposta Solans.

En segon lloc, pel que fa a la important diferència en longitud de recorregut entre Vic i Girona, entre l'opció pel túnel de Bracons o per St. Hilari, en favor per aquesta última, cal dir que no és de l'ordre dels 20 qms. com assegura el Sr. Alcalde.

Efectivament, el recorregut Vic (encreuament amb la N-152) Girona té una longitud, segons el projecte de la Direcció General de Carreteres, de 68 qm., mentre que el mateix trajecte via St. Esteve de Bas i Anglès, segons la versió defensada des d'Olot (túnel llarg), és de 75 qm. És a dir només un 10 % més de recorregut. Però per contra, el recorregut Vic-Figueres per St. Hilari, 104 qm., i per tant tots els recorreguts europeus surten penalitzats amb un 30% en relació al mateix trajecte via Olot, 80 qm.

És evident que l'estalvi d'un 10% en el quilometratge entre Vic i Girona no compensa la penalització que l'elecció de la traça de l'Eix per St. Hilari implica, tant per al trànsit entre Osona i l'Empordà com per al trànsit internacional de penetració; ni tampoc justifica la continuació de l'actual incomunicació entre Osona i la Garrotxa.

Però entre les dues alternatives hi ha una qüestió d'equitat, i en conseqüència de prioritats. Mentre que pel Gironès o la Selva la nova carretera no suposa cap millora substancial de la seva situació en relació a les grans infraestructures —atès que ja estan compreses dins un dels corredors d'urbanització i comunicació més importants de Catalunya, i d'Europa— per Osona, en canvi, i molt especialment per la Garrotxa, l'Eix Transversal representa l'única esperança per a sortir de l'estancament de les activi-

ials econòmiques i de la població, que en relació a la resta de Catalunya representa una situació regressiva.

Davant la limitació dels pressupostos per a infraestructures viàries, que no permet abordar simultàniament les dues possibilitats, cal que es construeixi primer aquella que satisfaci necessitats més urgents i més àmpliament sentides.

La via pel túnel de Bracons és una alternativa polivalent que pot realitzar les mateixes funcions que la via exprés Vic-Girona, i a més escurça de manera espectacular els desplaçaments actuals entre Osona i totes les poblacions i comarques des del Gironès i la Garrotxa fins al Rosselló.

En canvi, la via exprés Vic-Girona és, com el seu nom indica, una via monovalent, exclusiva per a Osona i el Gironès, que deixa Olot a la mateixa distància i amb la mateixa penosa carretera actual; i Figueres, a la mateixa distància actual però amb millor carretera. La Garrotxa perdrà, a més, l'actualment escàs tràfic de pas entre Figueres i Vic, a favor del Gironès.

La via exprés només és justificable quan, construït el túnel de Bracons i en conseqüència es gaudeixi d'uns nivells de servei «normals» —propis de la darrera dècada del segle XX— en les comunicacions entre les comarques d'Osona i les del Nord de Girona, es pretengui millorar encara més determinats desplaçaments que ja bascularien pel túnel, com per exemple Girona-Vic.

La consecució d'aquests nivells de normalitat estan però en entredit si els recursos econòmics que es disposen s'esmercen primer en la construcció de la via exprés. Una via de luxe, atès la restringida funcionalitat i l'elevat pressupost, que es construirà a costa de la incomunicació de la Garrotxa durant el que resta de segle.