

# L'EIX VIC-OLLOT

Estudi sobre el seu  
impacte socioeconòmic



Generalitat de Catalunya  
**Departament de Política Territorial  
i Obres Públiques**

Biblioteca de Catalunya. Dades CIP:

L'Eix Vic-Olot : estudi sobre el seu impacte socioeconòmic  
Bibliografia  
ISBN 84-393-5342-1  
I. Lleonart, Pere II. Catalunya. Departament de Política  
Territorial i Obres Públiques  
1. Eix Vic-Olot - Aspectes econòmics 2. Eix Vic-Olot -  
Aspectes socials 3. Garrotxa - Condicions econòmiques -  
S. XXI 4. Garrotxa - Condicions socials - S. XXI  
625.711.3(467.1 Gt)

Coordinació:  
Gabinet Tècnic  
Maquetació:  
Mercè Monllor Almerich  
Disseny de la coberta:  
BuróGràfic  
Impressió:  
DPTOP

© Generalitat de Catalunya  
Departament de Política Territorial i Obres Públiques  
Av. de Josep Tarradellas, 2-6  
08029 Barcelona

1a Edició: febrer 2001  
Tiratge: 1.000  
ISBN: 84-393-5342-1  
Dipòsit Legal: B. 10.233 - 2001

Equip de treball

El treball ha estat el resultat d'una col·laboració entre el Departament d'Infraestructura del Transport i Territori de la UPC i el Gabinet d'Estudis Econòmics, SA.

Hi han participat:

Pere Lleonart , economista, director del Gabinet d'Estudis Econòmics, SA  
Àlvar Garola , economista, professor del Departament d'Infraestructura del Transport i Territori  
Gemma Vélez , informàtica  
Cristina Martínez , becària del Departament d'Infraestructura del Transport i Territori

# ÍNDIX

PRESENTACIÓ .....	5
INTRODUCCIÓ .....	7
I. SÍNTESI .....	9
I.1- Característiques de la Garrotxa .....	9
I.2- La xarxa viària .....	10
I.3- La rendibilitat social del nou eix Vic-Olot .....	11
Anàlisi de prospectiva .....	15
II. LA RENDIBILITAT SOCIAL DEL PROJECTE DE L'EIX VIC-OLOT .....	19
II.1- L'ús de l'anàlisi cost-benefici .....	19
II.2- Costos i beneficis considerats .....	19
II.3- Previsions de trànsit .....	21
II.4- El càlcul de l'estalvi de temps i la seva valoració .....	25
II.5- La reducció de l'accidentalitat .....	28
II.6- La reducció dels costos de funcionament dels vehicles .....	29
II.7- Efectes sobre l'emissió de residus .....	31
II.8- Els efectes sobre l'Eix Transversal .....	33
II.9- La inversió efectuada i els costos de manteniment .....	33
II.10- Criteris de decisió .....	34
II.11- Resultats de l'anàlisi .....	35
II.12- La bondat d'aquests resultats .....	37
III. ESCENARIS DE FUTUR PER A LA GARROTXA A L'HORITZÓ DE L'ANY 2015 .....	39
III.1- Metodologia i escenaris considerats .....	39
III.2- El model de simulació .....	40
III.3- Resultats obtinguts .....	42
III.4- L'eix Vic-Olot dins aquesta estratègia .....	48
IV. BIBLIOGRAFIA .....	49
ANNEX 1: EL FUNCIONAMENT DE L'ACTUAL XARXA VIÀRIA .....	53
Context físic .....	53
Unes comunicacions difícils .....	54
ANNEX 2: ESCENARIS SOCIOECONÒMICS I DEMOGRÀFICS PER A LA GARROTXA A L'HORITZÓ 2015 .....	57



## PRESENTACIÓ

Les comunicacions entre diferents comunitats sempre han estat la garantia del seu progrés.

Els ciutadans de la Garrotxa i d'Osona, i així, per extensió, la resta dels gironins i de la gent de les comarques centrals de Catalunya, han de veure garantida la seva oportunitat de progressar igual que la resta de ciutadans del nostre país. Des de la Generalitat de Catalunya treballem per oferir oportunitats a les persones. És precisament en aquest sentit que volem portar a terme aquesta tan important via de comunicació entre dos indrets que van molt més enllà de les ciutats de Vic i Olot i les seves respectives àrees d'influència. El nou eix ha de significar un element clau de dinamització social, econòmica, cultural, etc., per ambdues comarques i per al conjunt del país.

Aquesta obra suposarà un esforç important per part de tots els catalans. Tenint en compte la responsabilitat que suposa per al Govern l'administració dels pressupostos públics, hem d'assegurar que totes i cadascuna de les inversions que es porten a terme responen a una necessitat bàsica dels ciutadans del conjunt del país. I és en aquest sentit que cal avaluar i analitzar tots aquells aspectes que justifiquin una inversió. L'estudi sobre l'impacte econòmic de l'eix Vic-Olot forma part d'aquesta anàlisi acurada que, des del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, fem per valorar la conveniència d'aquesta nova infraestructura per a la xarxa viària catalana. Sens dubte aquest treball ens reafirma en el propòsit de millorar ostensiblement i de manera global l'accessibilitat cap a la Garrotxa i Osona.

Tenim l'absoluta certesa que es tracta d'una actuació clau per assolir un veritable equilibri territorial del nostre país i, alhora, sabem que millorarà les expectatives socials, econòmiques i culturals de molts ciutadans de Catalunya.

Estem disposats a fer-ho, amb la ferma voluntat de tenir sempre present que cap desenvolupament no és possible si no és sostenible i, per tant, curós del medi natural i de les persones que hi conviuen.

Espero que aquest estudi sigui un element més que ens uneixi a tots per treballar plegats pel progrés, l'equilibri territorial i el desenvolupament del nostre país.

Pere Macias i Arau,  
conseller de Política Territorial i Obres Públiques



## INTRODUCCIÓ

Dins del conjunt d'infraestructures productives, la xarxa viària constitueix un tipus diferenciat, ja que la seva existència no sols incideix sobre els usuaris directes de la via, sinó que genera un major nombre de beneficiaris, gràcies, entre altres causes, a la més gran accessibilitat del territori i a la millora del seu potencial econòmic.

És per això que l'impacte socioeconòmic del nou eix Vic-Olot s'ha analitzat des d'un doble vessant que es desenvolupa al llarg del treball:

- L'impacte microeconòmic , a través del qual es quantifiquen els beneficis que genera el nou eix per als usuaris de la pròpia via i també per als de les vies alternatives que són afectades, en ser comparats amb la inversió realitzada i els costos de manteniment. Això permet estimar la rendibilitat social de la inversió, que és un instrument que ajuda el sector públic a seleccionar les seves decisions d'inversió amb criteris d'eficiència social.

- L'impacte macroeconòmic , a través del qual es valoren els efectes que pot tenir sobre l'economia de la zona la posada en marxa del nou eix. Es tracta per tant d'una anàlisi de prospectiva que utilitza la metodologia dels escenaris i que s'ha aplicat a la comarca de la Garrotxa.

Volem aprofitar aquesta presentació per agrair la informació, els comentaris i les aportacions de tots aquells que ens han ajudat en el procés d'elaboració d'aquest treball.

Les previsions de trànsit per al nou eix i la seva dinàmica s'han comentat amb Ole Thorson i Jordi Parés, tècnics de l'empresa Intra. Aquests temes també s'han tractat amb Luis Lago de la DG de Carreteres del Departament de Política Territorial i Obres Públiques. També hem comptat amb la col·laboració dels serveis tècnics de la Generalitat, les diputacions de Barcelona i Girona i la delegació de l'Estat a Catalunya que ens han subministrat dades de trànsit i accidentalitat.

Volem agrair les aportacions d'Esteve Coromines , arquitecte, amb qui hem tingut l'oportunitat de comentar àmpliament el nostre treball, així com els comentaris de Margarida Castanyer , geògrafa i catedràtica de la Universitat de Girona. També cal esmentar a Domènec Espadaler , conseller-delegat de Transports Minguet, SA, Xavier Espuña , director general de Càrniques Espuña, SA, Josep Maria Ginebreda , gerent de la SAT de la Vall d'en Bas, i Jordi Fortet , economista, que ens han ajudat a entendre millor la dinàmica productiva de la comarca i les seves necessitats, i a Santiago Coquart , de la Cambra de Comerç de Girona, que ens va aportar informació sobre la realitat empresarial.

Agrair també les opinions de Lluís Sacrest , alcalde d'Olot, i de Joan Albesa , regidor d'urbanisme d'Olot.

A tots ells agraim el seu ajut, si bé la responsabilitat del treball correspon exclusivament als seus autors.

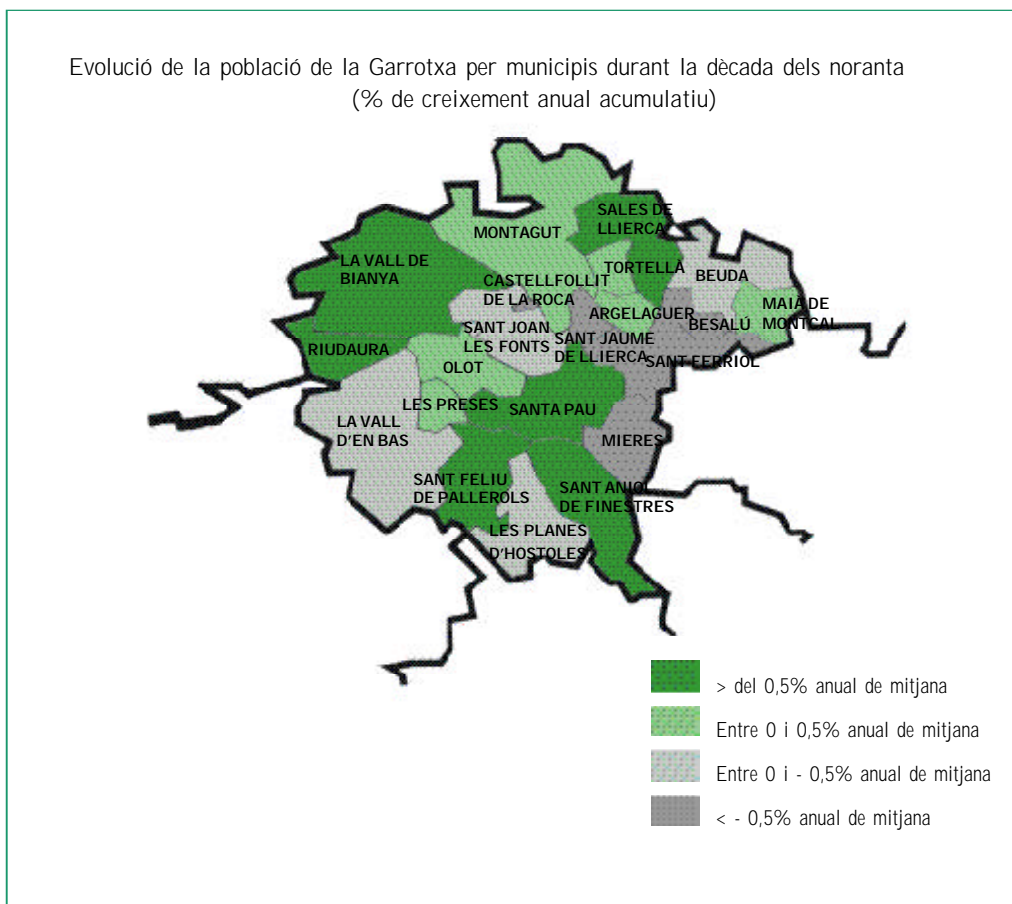


## I. SÍNTESI

### I.1- Característiques de la Garrotxa

La Garrotxa té actualment uns 47.000 habitants, que progressivament s'han anat concentrant a Olot, on resideix prop del 60% del total, i als municipis veïns de Sant Joan les Fonts, la Vall d'en Bas, les Preses i Santa Pau on viu un altre 17%. La població es manté pràcticament estabilitzada,

ja que només ha crescut en unes 2.000 persones en les darreres tres dècades, la qual cosa significa menys del 0,2% anual de mitjana.<sup>1</sup> Es tracta d'un ritme força més baix que el global de Catalunya i també inferior al de comarques de referència com Osona o el Bages.



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya (Idescat).

<sup>1</sup> Caldria fins i tot matisar aquest creixement demogràfic, ja que les dades de mobilitat laboral quantifiquen 250 persones residents a la Garrotxa que es desplacen diàriament a Barcelona a treballar. Òbviament aquest fet està reflectint una sèrie de famílies empadronades a la comarca que realment no hi viuen.

Aquest baix creixement demogràfic ha comportat un envelliment progressiu de la població, que actualment té una edat mitjana de 42 anys, molt per damunt de l'edat global de Catalunya o de la d'Osona (39 anys en ambdós casos), fet que la fa ser una de les més elevades de totes les comarques catalanes.

Des del 1983, el creixement vegetatiu té signe negatiu com a conseqüència d'un major nombre de defuncions que de naixements. Aquest moviment ha estat compensat amb uns fluxos migratoris positius procedents d'altres zones de Catalunya. Tot i que no s'ha pogut disposar de dades estadístiques desagregades, es té l'evidència empírica que aquest saldo migratori positiu amaga l'existència d'una emigració formada per joves autòctons amb un alt nivell d'educació que no troben a la zona ocupacions adients al seu grau de formació.

## I.2- La xarxa viària

La infraestructura viària bàsica la formen un conjunt de carreteres que tenen com a centre Olot. L'N-260/C-150 és el principal eix quant a volum de trànsit, especialment en el tram Olot-Besalú, i travessa la comarca d'est a oest formant part de l'eix pirinenc. A partir de Besalú es desdobra, i la C-150 s'emporta la major part del trànsit en direcció Banyoles, Girona i l'autopista A-2/A-7, que és la via de comunicació més utilitzada per accedir a la regió metropolitana de Barcelona, especialment pels vehicles pesants.

En canvi, l'N-260 entre Besalú i Figueres, menys transitada, és la via de comunicació amb França. En els darrers anys s'ha fet una forta inversió en aquesta via amb l'objectiu d'aconseguir el seu desdoblament. En direcció cap a l'oest, i un cop passat Olot, l'N-260/C-150, segueix cap al Ripollès a través del coll de Coubés i el coll de Canes, si bé un cop oberts els túnels de Collsacosta el seu paper en les comunicacions entre les dues comarques és molt marginal.

En els darrers anys el creixement econòmic de la comarca ha seguit els cicles i la intensitat del que s'ha donat de manera global a Catalunya, fet que li ha permès crear un considerable nombre de llocs de treball. L'estructura productiva mostra un fort caràcter industrial, impulsat de manera gairebé exclusiva per iniciatives d'origen local. El dinamisme empresarial ha permès superar els problemes d'aïllament de la zona.<sup>3</sup> Predominen les activitats industrials madures, intensives en treball i que utilitzen personal poc qualificat, la qual cosa fa que siguin molt sensibles a la competència exterior. En els darrers anys ha abordat importants processos de reconversió, que han originat una base industrial competitiva. El turisme apareix com una activitat emergent que es troba en ple procés de consolidació i que es basa en els atractius naturals de la comarca.

La C-152 forma part de la xarxa bàsica secundària. Entra a la comarca pel sud, al municipi de les Planes d'Hostoles, passa pel túnel d'en Bas i arriba a Olot. En el darrer quinquenni s'han fet importants millores que culminaran amb la finalització de les vies de circumval·lació dels nuclis urbans que travessa. Aquesta via permet l'accés a l'Eix Transversal a l'alçada de Santa Coloma de Farners.

La C-153, també de la xarxa bàsica secundària, entra a la comarca pel coll de Condreu procedent d'Osona i segueix la vall d'en Bas on comparteix 6 km amb la C-152 fins a Olot. Posteriorment travessa la vall de Bianya i enllaça amb el Ripollès a través dels túnels de Capsacosta, per la qual cosa és la principal via de comunicació entre aquestes dues comarques. També és la via de comunicació directa amb Osona, encara que supeditada a les dificultats orogràfiques que l'obliguen a vorejar tot el massís del Collsacabra, la qual cosa dificulta la bona aflluència de vehicles ja que presenta

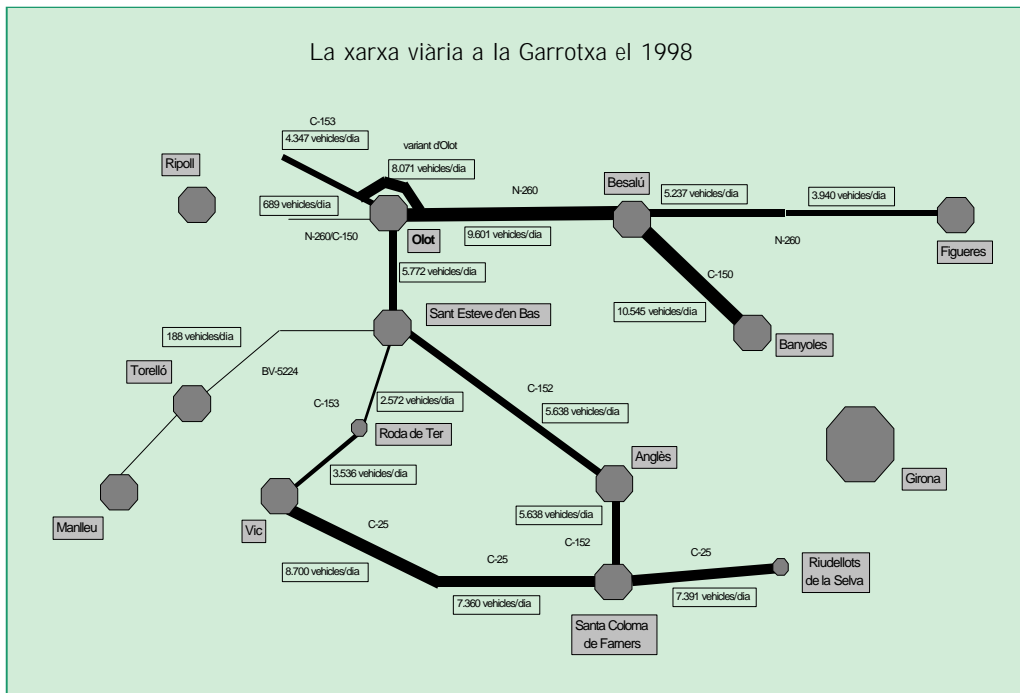
<sup>3</sup> "Considerablement distanciada de Barcelona i tradicionalment mal comunicada, Olot ha sabut combatre la marginació en què progressivament han anat caient altres ciutats de les seves característiques, mitjançant el seu gran dinamisme empresarial." Pere Lleonart, El potencial econòmic del sistema de ciutats de Catalunya, Banca Catalana, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, 1988.

molts revolts i importants desnivells. Això comporta un baix nivell de servei, i una utilització molt reduïda si es té en compte el potencial de les dues comarques que enllaça.

Tret d'aquestes tres vies, la resta de la xarxa viària és de caràcter secundari i presenta volums de trànsit molt baixos.

El nou eix Vic-Olot, objecte d'aquest estudi, es contempla com una via ràpida que millorarà a

través de les valls del Fornés i de Joanetes, separades pel coll de Bracons, les comunicacions entre les comarques d'Osona i la Garrotxa, i que a més s'integrarà en la xarxa de carreteres catalanes a través de l'N-152 (amb la regió metropolitana), la C-25 (l'Eix Transversal que la relaciona amb l'interior de la península), i la renovada N-260 (en direcció a Europa).



\* Les dades indiquen el nombre de cotxes que circulen diàriament per aquesta via, informació que es coneix com Intensitat Mitjana Diària (IMD).

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades aportades per les diferents administracions responsables de cada tram.

### I.3- La rendibilitat social del nou eix Vic-Olot

El càlcul de la rendibilitat social segueix una metodologia cost-benefici, segons la qual es comparen els costos de construcció i manteniment de

la nova via amb els beneficis que comporta per als usuaris. S'ha contemplat un horitzó temporal de 30 anys.

Escenaris socioeconòmics i demogràfics per a la Garrotxa a l'horitzó 2015  
(Hipòtesi expansiva de l'economia catalana 2,5% de creixement mitjà)

	Evolució 1986-2000				Escenari 2005		Escenari 2015	
	1986	1991	1996	2000	Continuista	Proactiu	Continuista	Proactiu
<b>DEMOGRAFIA</b>								
Població	45.400	46.100	46.700	47.300	46.700	47.700	49.500	54.500
Creixement demogràfic (% anual)		0,3%	0,3%	0,3%	-0,3%	0,2%	0,6%	1,3%
Edat mitjana (anys)			42	42	43	42	42	40
% nascuts a la comarca			69,5%	66,7%	62,3%	62,4%	51,6%	52,1%
Pob. 16-65 anys	29.800	29.800	30.200	30.600	30.800	31.400	33.000	36.200
% sobre el total			64,7%	64,8%	66,0%	65,8%	66,7%	66,4%
Immigrants anuals		700	600	600	600	600	800	1.000
% sobre els residents		1,5%	1,3%	1,3%	1,2%	1,3%	1,8%	2,0%
Emigrants anuals		500	400	400	500	400	500	400
% sobre els residents		1,0%	0,8%	0,8%	1,0%	0,8%	1,0%	0,7%
Saldo migratori		200	200	200	100	300	400	700
% sobre els residents		0,5%	0,5%	0,5%	0,2%	0,5%	0,8%	1,3%
<b>NECESSITATS D'HABITATGE</b>								
Habitatges de primera residència		15.500	16.000	16.000	16.000	16.500	17.500	19.000
Habit. anuals per construir (1a res.)			185	200	100	180	250	390
<b>MERCAT LABORAL</b>								
Total actius	19.800	20.600	20.300	20.800	21.600	21.800	22.500	24.400
Taxa d'activitat	66,5%	69,2%	67,0%	67,8%	70,1%	69,3%	68,3%	67,6%
Aturats	1.900	1.800	1.600	1.000	1.100	900	1.100	900
Taxa d'atur	9,7%	8,8%	7,7%	4,9%	5,1%	4,1%	4,9%	3,7%
Llocs de treball	17.500	18.300	18.300	19.900	20.400	21.300	21.200	23.900
Llocs de treball ocupats per residents	17.000	17.400	16.900	17.600	17.900	18.300	18.500	20.100
% sobre el total	96,9%	95,4%	92,7%	88,3%	87,9%	85,8%	87,2%	84,1%
No residents que treballen a la comarca	500	800	1.300	2.300	2.500	3.000	2.700	3.800
Residents que treballen fora	900	1.400	1.800	2.200	2.600	2.600	3.000	3.500
% sobre el total	5,0%	7,4%	9,6%	10,9%	12,5%	12,5%	13,8%	14,7%
Ocupats residents a la comarca	17.900	18.800	18.700	19.700	20.500	20.900	21.400	23.500
Saldo de mobilitat	-400	-600	-500	200	-100	400	-300	400
		-3,0%	-2,4%	0,9%	-0,4%	2,0%	-1,2%	1,5%
<b>MAGNITUDS ECONÒMIQUES</b>								
PIB (milions de PTA 99)		99.200	107.900	118.200	129.100	136.500	149.300	191.000
% creixement del PIB			1,7%	1,8%	1,5%	2,4%	1,5%	3,4%
PIB/capita (milions)		2.200	2.300	2.500	2.800	2.900	3.000	3.500
% Creixement PIB/capita			1,4%	1,6%	1,7%	2,3%	0,9%	2,1%
Índex (Catalunya=100)		102,6	103,2	100,9	98,6	100,6	88,9	103,3
Rbfd (milions)		67.900	73.100	81.000	85.200	91.800	107.100	133.500
Rbfd/capita (milions)		1.500	1.600	1.700	1.800	1.900	2.200	2.450
% creixement anual			1,2%	3,1%	1,1%	2,0%	1,7%	2,4%
Índex (Catalunya=100)		96,0	91,8	90,7	85,9	90,6	84,1	95,2

Font: Elaboració pròpia a partir del model SIM-SOE.

## Escenaris sociodemogràfics a la Garrotxa el 2015

Demografia	2000	Escenari 2005		Escenari 2015	
		Continuista	pro-actiu	Continuista	pro-actiu
Població	47.300	46.700	47.700	49.500	54.500
Creixement demogràfic (% anual)	0,3%	-0,3%	0,2%	0,6%	1,3%
Edat mitjana (anys)	42,3	42,6	42,2	41,6	40,1
% nascuts a la comarca	66,7%	62,3%	62,4%	51,6%	52,1%
Pob. 16-65 anys	30.600	30.900	31.400	33.000	36.200
% sobre total	64,8%	66,0%	65,8%	66,7%	66,4%
Immigrants anuals	600	600	600	800	1.000
% sobre residents	1,3%	1,2%	1,3%	1,8%	2,0%
Emigrants anuals	400	500	400	500	400
% sobre residents	0,8%	1,0%	0,8%	1,0%	0,7%
Saldo migratori	200	100	300	400	700
% sobre residents	0,5%	0,2%	0,5%	0,8%	1,3%
Necessitats d'habitatge					
Habitatges de primera residència	16.000	16.500	16.500	17.500	19.000
Habit. anuals a construir (1a resi)	201	100	180	250	390
Mercat laboral					
Total Actius	20.800	21.600	21.800	22.500	24.400
Taxa d'activitat	67,8%	70,1%	69,3%	68,3%	67,6%
Aturats	1.000	1.100	900	1.100	900
Taxa d'atur	4,9%	5,1%	4,1%	4,9%	3,7%
Llocs de treball	19.900	20.400	21.300	21.200	23.900
Llocs treball ocupats per residents	17.600	17.900	18.300	18.500	20.100
% sobre total	88,3%	87,9%	85,8%	87,2%	84,1%
No residents que treb. a la comarca	2.300	2.500	3.000	2.700	3.800
Residents que treballen fora	2.200	2.600	2.600	3.000	3.500
% sobre total	10,9%	12,5%	12,5%	13,8%	14,7%
Ocupats residents a la comarca	19.700	20.500	20.900	21.400	23.500
Saldo de mobilitat	200	-100	400	-300	400
	0,9%	-0,4%	2,0%	-1,2%	1,5%
Magnituds econòmiques					
PIB (milions de PTA 99)	118.200	129.100	136.500	149.300	191.000
% creixement del PIB	1,8%	1,5%	2,4%	1,5%	3,4%
PIB/Capita (milions)	2,500	2,800	2,800	3,000	3,500
% Creixement PIB/capita	1,6%	1,7%	2,3%	0,9%	2,1%
Índex (Catalunya=100)	100,9	98,6	100,6	88,9	103,3
RBFD (milions)	81.000	85.200	91.800	107.100	133.500
RBFD/Capita (milions)	1,700	1,800	1,900	2,200	2,450
% creixement anual	3,1%	1,1%	2,0%	1,7%	2,4%
Índex (Catalunya=100)	90,7	85,9	90,6	84,1	95,2

Font: Elaboració pròpia a partir del model SIM-SOE.