

“És molt improbable que forcem les ARE de Sant Celoni i la Roca”

Entrevista al conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal

Les Franqueses del Vallès

Ferran Polo

Què ha de representar l'obertura del darrer tram de la ronda de Granollers?

Bona part de la ronda Nord ja estava oberta però és evident que la connexió de la C-17 amb la carretera de Parpers és el que ha d'acabar de donar el toc definitiu del que representa una autèntica alternativa d'enllaç entre l'eix Vic-Ripoll i el sistema d'enllaços cap al Maresme.

El túnel, amb un carril per sentit, pot quedar petit?

No. Hi havia dificultats per la proximitat dels edificis i d'algun aparcament. Calia un pas ben mesurat que combinés la circulació en superfície amb el pas soterrat i uns enllaços adequats. No es podia fer més gran.

Quan es farà el quart carril a la ronda en els trams que en tenen tres?

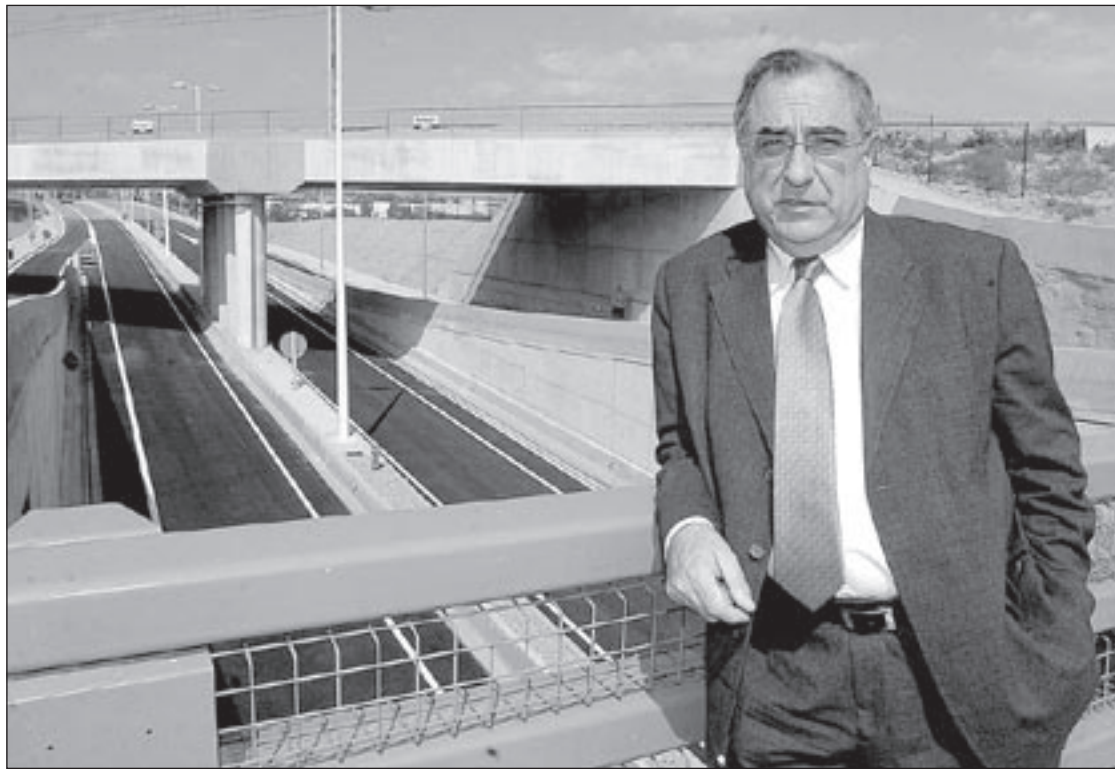
Està en fase d'estudi informatiu. Estem en la fase prèvia a la declaració d'impacte ambiental i a la redacció del projecte. Passaria a tenir una secció de dos carrils per sentit en una obra que pot costar uns sis milions d'euros.

El soterrament de la ronda Sud és possible?

Les coses no s'han de descartar mai del tot. Estem en una fase en què cal acabar les obres començades i assegurar les inversions que tenim concretes. Hem de ser conscients que estem en època de crisi i que no es pot fer tot el que tothom voldria. Haurem de deixar la ronda Sud en un compàs d'espera. Tots ens hem d'acostumar a pensar un país menys ric i ens haurem d'acostumar a pensar que no sempre tot és possible. S'ha de ser valent a l'hora de prioritzar.

En quin punt es troba el projecte per perllongar la C-35 entre el Circuit i la variant de Cardedeu?

Hi ha un estudi informatiu fent-se acordat amb els ajuntaments. Tot l'entorn del Circuit ha de ser objecte d'una reflexió molt profunda que no només prevegi les connexions viàries, sinó també totes les potencialitats d'un entorn que ara dona la sensació de ser terra de ningú perquè hi ha una infraestructura dominant. Cal pensar en nous aprofitaments per als terrenys que ara es fan servir com a aparcament. Això quedarà recollit en el pla especí-



El conseller Joaquim Nadal aquest dissabte uns minuts abans de la inauguració del darrer tram de la ronda Nord

CIRCUIT

“Cal pensar nous usos per a l'espai del Circuit que ara és aparcament”

al del Circuit.

CiU de les Franqueses havia dit que la ronda Nord podia haver servit per fer-hi passar la ronda del Vallès. Coincideix amb la idea?

No ho veig així, i sé segur que no és així. Tinc el convenciment que la ronda del Vallès no passaria bé per aquí. Necessitem un traçat alternatiu que encara no tenim i estem estudiant. La ronda del Vallès ha de tenir una certa continuïtat però ens sembla que és un tema en què cal treballar molt a fons i assegurar que la continuïtat es faci amb el menor impacte ambiental possible.

El traçat definitiu ha de quedar determinat en el Pla Territorial Metropolità?

La ronda del Vallès és una infraestructura que construeix l'Estat i l'Estat farà el seu estudi informatiu. Nosaltres tenim el compromís d'aportar alternatives i, evidentment, al traçat convencional, que no ens sembla prou satisfactori. Hi ha algun traçat definit en el Pla Territorial Metropolità que podria ajudar a acostar posicions entre totes les parts del territori.

Té el compromís que el govern espanyol assumirà el dibuix que es proposi?

QUART CINTURÓ

“El túnel de la ronda Nord no servia per a la ronda del Vallès”

De moment, no tenim cap compromís. Sí que tenim la consciència que hi ha hagut un endarreriment dels estudis informatius de la ronda del Vallès que havia de fer Foment i això ens dona l'oportunitat d'avançar reflexions sobre un tema territorial de gran transcendència.

ERC de la vall del Tenes reclama que vagi pel sud, per Gallecs i Parets.

És prematur pronunciar-me sobre això. Haurem de trobar algun punt de coincidència entre el traçat que tradicionalment havia estat la reserva històrica de Foment i les previsions de les dues Interpolars, alguna de les quals ens hem d'estalviar.

La prevista més al nord?

Efectivament.

La idea és fusionar l'antic quart cinturó amb la Interpolar Nord?

No vull avançar cap esdeveniment. Voldríem deixar assentades les bases d'aquest tema en el Pacte Nacional d'Infraestructures i en el Pla Territorial Metropolità. Això ha de poder donar lloc a una negociació territorial. Hem d'escoltar les opinions dels municipis, fins i tot les opinions contradictòries del municipis.

C-17

“Té un traçat i uns enllaços perillosos però treballem per millorar-los”

La millora de la connexió entre el Vallès Oriental i Osona també està pendent. Passarem per l'autovia dels cingles o per túnels per la vall del Congost?

Se sap que la vella autovia del Tenes és de mal plantejar i que, probablement, pels Cingles hi ha dificultats. Hem de trobar una solució que el Departament està estudiant i donarà a conèixer en el seu moment.

L'autovia entre Sant Feliu i Centelles es descarta?

Efectivament. El Pla Territorial Metropolità dibuixa aquesta millora entre Montmeló i Centelles resseguint el traçat de l'actual C-17 amb algunes modificacions, però cal seguir treballant-hi perquè és un tema molt delicat.

Com està aquest projecte de millora de la B-500?

Està en fase d'estudi informatiu. El govern l'ha encarregat a l'empresa pública Tabasa. S'ha previst, també, un estudi d'avaluació estratègica ambiental. Hi ha un principi d'acord per l'arrendada de la B-500 al costat del Maresme i ara treballem per fer possible la definició del seu traçat al costat Vallès. Sobre les fórmules de finan-

çament, el govern encara no s'ha pronunciat.

Sant Celoni i la Roca rebutgen les Àrees Residencials Estratègiques. Les deixaran de banda?

El Pla Director Urbanístic de les ARE al Vallès Oriental s'ha deixat en suspens. Estem fent un repàs a Granollers i a altres municipis pel que fa a l'impacte de la proximitat de les vies o d'instal·lacions com la terminal de mercaderies. Després, analitzarem els casos en què hi ha discrepàncies entre els ajuntaments i el Departament. Intentarem respectar el punt de vista dels ajuntaments amb relació a les previsions de les seves ARE sempre que puguin complir amb el Pacte Nacional de l'Habitatge.

Per tant, la Generalitat pot imposar les ARE?

És altament improbable.

Les ARE de la comarca s'han d'aprovar de cop?

Hi pot haver dues fases. Podem aprovar el pla director primer sense la Roca i sense Sant Celoni.

La C-17 continua tenint alguns enllaços amb mancances de seguretat. Quan se solucionaran?

Dependrà de la solució final de tot l'eix de comunicació entre el Vallès i Osona.

La C-17 serà una autovia?

En la mesura de que sigui possible, sí. Entenem que pel trànsit que avui acull, té un traçat i uns enllaços que són perillosos. Per aquest motiu, hi ha obres en marxa. Abans de Sant Joan, tindrem acabada la posada a punt de la C-17, tindrem acabades les obres de millora de revolts i supressió de canvis de sentit en superfície entre la Garriga i Tagamanent. Per al nou enllaç sud de la Garriga, caldrà esperar una mica més.

L'Estat assumirà la redacció del projecte de la línia orbital ferroviària. Quins passos cal fer ara?

L'Estat ha d'encarregar els estudis i s'ha de poder afegir al Pla de Rodalies que ara Foment ha aprovat sense la línia orbital. És transcendent que la inversió la faci l'Estat. Hi ha trams avui no fets que es podrien enllaçar amb trams fets i es podrien anticipar a les previsions.

La construcció d'un túnel ferroviari entre Figaró i Sant Martí de Centelles era irrenunciable per desdoblant la línia del Nord?

És la peça clau fins al punt que ens hem hagut d'esprèmer la imaginació per trobar una fórmula per mantenir l'estació de Figaró i no impedir l'efecte d'acostament del túnel entre Barcelona i Vic. Si parlar a Figaró representava prescindir del túnel, hauríem hagut de dir a la gent del poble que s'haurien de quedar sense estació.