

fitar per rellegir la ciutat i acabar-la, des del punt de vista urbà, i millorar les relacions entre aquests espais”.

Actualment s'adapta l'estudi previ als paràmetres que estableix la nova Llei d'urbanisme, aprovada el juny de 2002, i un cop enllestit es preveu presentar la proposta al Ministeri de Foment. En els darrers mesos ja es va donar a conèixer al nou conseller de Política Territorial i Obres Públiques i també a la Unitat de Patrimoni i Urbanisme de Renfe. “Estem revisant les coses i, en tot cas, l'estratègia final la decidirem una vegada hàgim pogut parlar també amb el Ministeri”, explica Mayoral, que afegeix que intentaran “dissenyar una estratègia que permeti que l'operació urbanística financi gran part dels costos” que suposarà aquesta actuació. L'estimació del presupost total del projecte és de 22.871.842,37 euros.

Cobriments de la via del tren

L'actuació s'articula en dos àmbits diferenciats. A la zona nord, delimitada pels ponts dels carrers de Josep Umbert i de Francesc Ribas, es planteja el cobriment de la via mitjançant un passeig de més d'un quilòmetre on es potenciaran les activitats comercials i ciutadanes. Segons González Baschwitz, la solució que proposa vol evitar algunes situacions que es donen sovint en aquest tipus de projecte com el fet de “convertir l'espai alliberat en una gran avinguda només al servei de l'automòbil”, construir una capsa de soterrament que “a causa de la seva alçada constitueixi una barrera similar o pitjor” que la via que es cobreix o crear un “projecte autònom que no impliqui les altres bandes de la ciutat”.

Aquesta acció suposarà l'ampliació de zones verdes i d'esbarjo com el Parc Municipal Torras Villà, que s'enfilirà per sobre de la via fins a abraçar el barri de la Font Verda, la creació d'un nou parc situat a la banda sud del carrer de Francesc Ribas o la construcció d'una plaça central entre els perllongaments dels carrers de l'Enginyer i de Josep Irla, que donaria accés a l'equipament esportiu que hauria de substituir l'antiga pista d'handbol del carrer de Tetuan. També es proposa la prolongació de carrers que tenen una certa continuïtat a ambdues bandes de la via. En concret, s'unirien el carrer de Pintor Vergós amb el de l'Enginyer; el d'Ausiàs March amb el de Josep Irla; i el carrer d'Alexandre Fleming amb el de les Minetes. Així, s'aconseguirien diversos eixos en sentit transversal, una de les principals mancances de la xarxa viària de Granollers.

En total, en aquesta zona s'actuaria sobre una àrea d'uns 58.442 m², on es preveu, a més, la dotació d'aparcaments en superfície i la possibilitat de construir-hi habitatges.

Una nova àrea residencial

A la zona sud, delimitada d'una banda entre el carrer de Josep Umbert i la ronda Sud i, de l'altra, des de l'estació de Granollers Centre fins a la carena de llevant, es proposa una nova estructura urbana a l'entorn de l'estació. L'actuació preveu el manteniment de les vies al descobert, tot i que es possibilitarà una bona integració de la via mitjançant la construcció de passeres per a vianants, per sobre de les vies, i de passos soterranis per als vehicles. A més, en aquest àmbit es crearà un nou barri residencial



Foto: Dantex