

La Ronda Nord de Granollers a les Franqueses i Canovelles

És un projecte del tot necessari en el qual s'hi ve treballant des de fa gairebé sis anys, que ja està en fase de realització i té el caràcter, no de via ràpida, sinó de via urbana en superfície de 2 carrils per sentit de circulació. Dóna continuïtat a la Ronda Sud, tancant la ronda urbana de Granollers.

Afortunadament del primer projecte fins ara s'han introduït moltes millores de cara a reduir l'impacte sobre les persones i s'han incorporat una sèrie de millores per aconseguir una òptima integració de la Ronda Nord en la trama urbana existent.

Per això a l'Ajuntament de les Franqueses tenen les idees clares, la Ronda Nord s'ha de construir ja sense demores perquè vertebrar una zona de xarxa viària amb una intensitat de trànsit elevada, millora la comunicació i redueix distàncies d'alguns trajectes. D'altra banda a Canovelles sembla que tampoc estan per dilacions en la solució d'una part important dels seus problemes de trànsit. Si bé aquest mes de juliol ha alterat la seva posició evidentment per alinear-se amb la postura de l'equip socialista de l'Ajuntament de Granollers.

Que el soterrament parcial sigui tècnicament possible no impedeix que aflorin inconvenients des de diferents punts de vista que cal considerar seriosament i alguns sembla que pretenguin obviar-ho. Nosaltres entenem que cal donar tota la informació de que es disposi perquè tothom es posicioni i es formi opinió i l'exposi, tot respectant les posicions dels altres.

Des del punt de vista de funcionalitat la solució de 2 + 2 carrils en superfície és adequada. Soterrar la Ronda Nord entre els PKs 1 + 960 i 2 + 860 sense perdre connectivitat amb els barris colindants, passant per sota de les rotondes de la N.152a i Plaça Francesc Macià, fa necessari preveure ramals d'incorporació i desincorporació que connectin ambdues rondes amb el tram soterrat.

També per evitar afectar el camp de futbol al PK 1 + 960 per un costat i donada la poca amplada entre façanes dels edificis existents entre la rotonda N152a i Plaça Francesc Macià, per tal de garantir la connectivitat d'ambdues rotondes al tronc. **ÉS NECESSARI EN EL TRAM SOTERRAT REDUIR LA SECCIÓ DEL TRONC DE LA RONDA A UN ÚNIC CARRIL PER SENTIT DE CIRCULACIÓ.**

Aquesta circumstància entenem que és important a l'hora d'afirmar per part dels tècnics que la solució 2 + 2 carrils en superfície és l'adequada i que el soterrament des del punt de vista viari no és necessari. Sense deixar de reconèixer que el soterrament suposaria una millora de la qualitat urbana, però només eliminaria la meitat del trànsit en superfície.

Altres problemes del soterrament vindrien des del punt de vista hidràulic: passar per sota la riera de Carbonell, situaria la Ronda Nord per sota del nivell freàtic al llarg de 500 m. i l'obligaria a disposar d'equips de bombes que haurien de garantir un funcionament permanent amb un grup electrogen per evitar experiències negatives per inundacions com les ocorregudes a Barcelona.

Aquest túnel urbà de 1 + 1 carrils requeriria instal·lacions de ventilació forçada, contraincendis, SOS, detecció de CO₂, il·luminació i senyalit-

zació específica. Evidentment aquestes instal·lacions tindrien una afecció en superfície consistent en xemeneies de ventilació i sortides d'emergència.

L'existència d'un túnel urbà de 720 metres de 1 + 1 carril implica, òbviament, una situació de major risc, donada la gravetat de qualsevol accident que podria tenir conseqüències molt greus, com les ocorregudes a França, Itàlia i Àustria, i en aquest sentit s'hauria de considerar un perill addicional el pas de camions pesats pel túnel urbà.

El soterrament condicionaria també futurs ramals ferroviaris i tindria un manteniment considerable. El sobrecost econòmic, és evident i elevat, 12'6 milions d'euros com a mínim, factor que també pesa, màxim si el soterrament, amb 1 carril per sentit té punts en contra i elevat cost de manteniment.

Pel que fa al trànsit tràfic que passarà per la Ronda Nord, uns 15.000 vehicles diàriament molt d'agitació local. Serà la meitat que el de la Ronda Sud i també cal assenyalar que si es realitza en un futur el 4t cinturó, la Ronda Nord perdrà el 30% del trànsit pesat, factor molt important de cara a la funcionalitat i seguretat.

Una vegada més, cal assenyalar que l'equip de govern de l'Ajuntament de Granollers dubta de les xifres de trànsit. No ens estranya gens. Si l'Alcalde de Granollers dubta sempre, el més normal és que aquí també dubti i sobretot no hi podia faltar, encarregar un estudi a costa de tots per reforçar numèricament els seus dubtes.

Analitzats tots els informes i propostes que s'han realitzat, es pot concloure que la Ronda Nord, segons el projecte presentat per la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques, és un projecte tècnicament segur, que evita les situacions d'alt risc i des del punt de vista de funcionalitat 2+2 carrils en superfície és una solució adequada.

A més és un projecte amb baix cost de manteniment i que possibilitarà la construcció d'un vial paral·lel al marge esquerra del riu Congost. També cal esmentar que entre altres millores s'ha aconseguit l'enllaç amb el carrer Girona de Granollers que possibilitarà més fluïdesa al trànsit a la part nord de la nostra ciutat. Tot i això aquesta ronda nord no és la solució per reordenar el trànsit al pas per Granollers.

Contràriament als partits que estan fent una oposició partidista i d'oportunisme polític al projecte, CIU creu que l'obra no s'ha de demorar més, que totes les opinions són respectables, però criteris i raons de pes avalen una via de 2+2 vials en superfície, i cal tenir-los molt en compte. És necessari assegurar la funcionalitat, no es poden comprometre actuacions futures i també es pot evitar un túnel urbà de 720 metres de longitud, amb un carril per sentit, que implicaria objectivament una situació de major risc, en accidents. Aquest factor de seguretat per als usuaris, per a les persones, és un element que al nostre entendre, cal que sigui molt valorat en una presa de posició prudent i responsable sobre la Ronda Nord que es farà als termes municipals de les Franqueses i Canovelles.

✦ **Carme Esplugas i Martí**
Cap del grup de CIU
a l'Ajuntament de Granollers

LA ULTIMA CARTA

Menos alcohol, más paz y libertad

Gritos y peleas, ojos amoratados y algún brazo dislocado, hijos que lloran y vecinos impotentes que no saben qué hacer, malos tratos y noches en vela, matrimonios separados y miedo a que suene el timbre, muchas lágrimas y mucho dolor. Es triste, pero no es difícil que podamos recordar alguna familia destrozada por el consumo de alcohol.

Es alarmante conocer que, según las estadísticas, en España hay más de tres millones de personas alcohólicas. Sus consecuencias sociales, familiares y sanitarias, presentes y futuras, no nos puede dejar indiferentes. Es chocante como todavía se permite la publicidad de las bebidas alcohólicas, como se recurre a distinciones entre las que tienen un alto y un bajo grado de alcohol, cómo se patrocinan muchos acontecimientos deportivos con marcas de bebidas, cómo se permite que la publicidad se dirija especialmente a la población joven y cómo nos llegamos a acostumbrar a una droga, y una droga dura.

Quizás alguien justificaría la situación diciendo que los pueblos de las orillas del Mediterráneo se caracterizan por compartir una cultura gastronómica basada en el trigo, la aceituna y el vino. Alimentos que tradicionalmente han fundamentado la dieta y que deben ser tomados con equilibrio y moderación. Hasta ahí todo bien, pero también hay que reconocer que frecuentemente hay un consumo excesivo, y el consumo excesivo podría ser evitado.

Especialmente dramático es el caso del vino y las bebidas con alcohol. Entonces, no sólo puede haber un trastorno del metabolismo, sino graves trastornos de la conducta que permiten hablar de las bebidas alcohólicas como de una sustancia adictiva, que provoca tolerancia y que debe ser claramente considerada como una droga. Cada vez es más urgente la concienciación de la población sobre los estragos que causa el exceso de bebida y la necesidad de legislar para favorecer una sociedad más libre sin drogas.

Xavier Sobrevia