

Al Saló de Sessions de la Casa Consistorial de la ciutat de Manresa, el dia 15 d'octubre de 1992. Es reuneixen els Srs. que tot seguit es diran, a l'objecte de celebrar sessió del Ple de la Corporació núm. 15, amb caràcter extraordinari, en primera convocatòria.

Alcalde-President

Il.lm. Sr. Juli Sanclimens Genescà

Tinents d'Alcalde

Sr. Marcel.lí Llobet Corominas
Sr. Francesc de Puig Viladrich
Sr. Pere Oms Pons
Sr. Eduard Bohígas Santasusagna
Sr. Josep Maria Sala Rovira
Sra.Teresa Just Riba
Sra.Maria Rosa Riera Montserrat

Regidors

Sr. Pere Sobrerroca Camps
Sr. Antoni Berenguer Casas
Sr. Jordi Rodó Rodà
Sr. Pere Vilarasau Serracanta
Sra.Carme Vidal Vintró
Sr. Jordi Marsal i Muntalà
Sr. Joaquim García Comas
Sr. Jordi Valls Riera
Sr. Jacint Carrió Vilaseca
Sr. Joan Carles Canongia Gerona
Sr. Joaquim Collado Llorc
Sra.M^a Angels Crusellas Serra
Sr. Ignasi Perramon Carrió
Sr. Carles Esclusa Espinal
Sr. Magí Mas Font

Excusa l'absència

Sr. Manuel Cano Navarro

No excusa l'absència

Sr. Josep Balet Oller

Secretari General

Sr. Miquel Corbella Pijuan

Interventor

Sr. Josep Trullàs Flotats

La Sra. Carme Vidal Vintró s'incorpora a la sessió quan passen dotze minuts de les dues de la tarda, i els senyors Josep M^a Sala Rovira i Pere Vilarasau Serracanta s'hi incorporen quan és un quart de tres.

El president obre la sessió quan passen cinc minuts de les dues de la tarda, i després de comprovar el quòrum d'assistència perquè pugui ser iniciada, es procedeix tot seguit a conèixer l'assumpte que com a punt únic figura en l'ordre del dia següent:

PUNT ÚNIC: Dictamen acordant la formulació d'al.legacions al Projecte d'Eix Transversal Tram Rajadell-Manresa.

El Secretari llegeix el dictamen que, transcrit, diu el següent:

"Atès que en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya núm. 1630, corresponent al dia 10 d'agost de 1992, es publiquen anuncis del Departament de Política Territorial i Obres Públiques exposant al públic tant l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental "Nova carretera Eix Transversal. Lleida-Girona, Girona, pk 0,000 al 11,100. Tram: Manresa-Artés", com el projecte de traçat i l'estudi d'impacte ambiental "Nova carretera Eix Transversal. Rajadell-Manresa.

Atès que, examinat el projecte de traçat exposat al públic, s'ha estimat necessària la presentació de l'escrit d'al.legacions que s'adjunta al present dictamen.

El Regidor Delegat d'Urbanisme, de conformitat amb el parer dels membres que componen la Comissió Municipal Informativa d'Urbanisme, ha de proposar que pel Ple Municipal siguin adoptats els següents

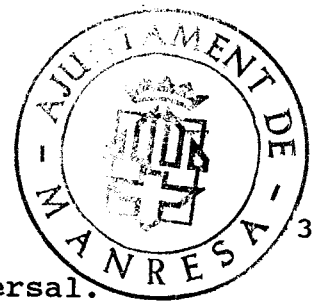
A C O R D S

Acordar la presentació de l'al.legació que s'annexa al present Dictamen en el tràmit d'exposició pública tant l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental "Nova carretera Eix transversal. Lleida-Girona, Girona, pk 0,000 al 11,100. Tram: Manresa-Artés", com el projecte de traçat i l'estudi d'impacte ambiental "Nova carretera Eix transversal. Tram: Rajadell-Manresa".

A continuació, el Secretari dóna lectura a les esmenes presentades pel grup municipal de l'ENM i pel GMS.

Esmena del grup municipal de l'ENM

El Secretari llegeix l'esmena que, transcrita, diu el següent:



Primera - Concepció i traçat de l'Eix Transversal.

L'Eix Transversal, ha estat reclamat i plantejat com una via ràpida de comunicació que enllaci Lleida amb Girona, vertebrí un conjunt de comarques centrals de Catalunya, i tingui un efecte de reequilibri sobre el territori.

El projecte que se'ns presenta com a Eix Transversal, és una carretera de dos carrils, que ni tan sols es desdobra en carril per a vehicles lents, en trams amb pendent superior al 5 %.

Tal com s'ha presentat el projecte, la nova carretera no serà una via ràpida, i es veurà de seguida desbordada, si pretén utilitzar-la un contingent important de trànsit entre Girona i Lleida.

Per tant, considerem que el projecte d'Eix Transversal hauria de ser una autovia de quatre carrils (dos en cada sentit de la circulació) encara que, de moment, només se'n construeixin dos en total.

En base a aquest criteri, s'ha de valorar si el traçat escollit és viable, i quin impacte ambiental representaria en el tram Rajadell-Sant Joan de Vilatorrada.

Considerem igualment que una via d'aquestes característiques no és convenient que s'aproximi tant al nucli de Manresa per l'efecte de barrera que representa en l'ordenació de la ciutat i la seva rodalia.

El cinturó de set vies entre la variant i l'Eix, al seu pas per Manresa, el fan un immens cinturó.

Per aquest motiu proposem que s'estudiï:

- L'alternativa nord del traçat de l'Eix, procurant que se separi el màxim possible de la zona afectada pel PEIN.
- L'alternativa mixta que venint de Rajadell, passi més amunt de St. Joan de Vilatorrada i Santpedor.

I es destriï en funció de l'impacte ambiental, de la viabilitat tècnica i de les seves conseqüències en l'ordenació de la rodalia de Manresa.

- Aquest fet no treu la necessitat i urgència de la construcció de la variant de Manresa (entre la Cra. de Cardona i Cra. de Vic), que ha de ser un vial permeable.
- Altrament, si es decidís mantenir el projecte tal com és en l'actualitat, seria més apropiat anomenar-lo: "Carretera de Rajadell a Manresa, i circumval.lació de Manresa".

Esmena de substitució del GMS

El Secretari llegeix l'esmena que, transcrita, diu el següent:

"Atès que la Generalitat de Catalunya ha obert termini per formular al·legacions respecte al projecte de l'Eix Transversal Lleida-Girona en el tram Rajadell-Manresa i la proposta continguda en l'anomenat "Estudi informatiu de la nova carretera Eix Transversal en el pas nord de Manresa, tram Manresa-Artés.

El Grup Municipal Socialista proposa al Ple de la Corporació l'adopció dels següents ACORDS:

1r.- Manifestar el desacord amb el projecte presentat per no ajustar-se al Pla de Carreteres de Catalunya.

2n.- Demanar que s'ampliï el termini de presentació d'al·legacions per poder negociar un projecte adequat a les necessitats de Catalunya, el Bages i Manresa.

3r.- Manifestar que el projecte que s'aprovi definitivament contempli totes les característiques fixades al Pla de Carreteres de Catalunya i contempli les reserves suficients de terrenys per a garantir la seva construcció en el futur.

4t.- En qualsevol cas el projecte definitiu haurà de contemplar i garantir la construcció completa de la ronda exterior de la ciutat de Manresa des del Guix fins a l'enllaç amb la carretera d'Igualada.

Esmena d'Addició del GMS

El Secretari llegeix l'esmena que, transcrita, diu el següent:

"Afegir entre la segona i tercera al·legació una de nova amb el següent text:

En qualsevol cas el projecte definitiu haurà de contemplar i garantir la construcció completa de la ronda exterior de la ciutat de Manresa des del Guix fins a l'enllaç amb la carretera d'Igualada".

Intervé el Sr. De Puig i Viladrich i manifesta que aquest dictamen recull tot el treball que s'ha fet a nivell de serveis tècnics i a nivell de les aportacions fetes per la Comissió d'Urbanisme i per altres grups sobre les possibles al·legacions que es podien fer en aquest eix, partint d'un concepte bàsic, que creuen que és el primordial i el que justifica la presentació d'aquest dictamen i és que l'eix transversal és important per Manresa i per aquesta comarca. Creuen positivament que aquest traçat sobre el qual avui porten al·legacions, beneficia no solament a Manresa, sinó que també beneficia a la comarca i que el fet de poder acostar el traçat



de l'eix transversal a la ciutat de Manresa, no dispersa els esforços de creixement de la comarca sinó que els reforça al voltant de la seva capital i, en conseqüència, reforça la comarca. Tots són conscients que si volen tenir una comarca forta, que actuï de centre d'atracció i que actuï posteriorment de centre distribuïdor, la millor manera de justificar-ho és tenint una capital de comarca forta.

Entrant en el que és el dictamen, el Sr. De Puig diu que podrien dividir les principals al·legacions que es presenten en aquest dictamen. En la primera al·legació accepten que globalment és acceptat el traçat proposat. Aquest traçat proposat era bàsicament el requerit, entès i acceptat per la gent i per les ponències que van participar en el Bages cap al 2000. La segona al·legació és que realment pensen que si hi ha un Pla de carreteres de Catalunya aprovat l'any 85, aquest projecte d'eix transversal s'adeqüi el màxim, en les seves característiques tècniques a aquest Pla de carreteres, i així ho fan constar a la segona al·legació. La tercera al·legació i important és el tema de la permeabilitat de l'eix ja que la millor manera per assegurar que aquest eix no actués de tenalla o cinturó que tanqués la ciutat de Manresa, és donar-li una bona permeabilitat. De tots és conegut que aquest eix, per la banda que podria tancar més seria per la banda corresponent a El Poal. Pensen que després de El Poal l'eix que s'obre, no produeix cap efecte de tancament sobre la ciutat, i l'única cosa que fan és que alliberen definitivament de tensions especulatives el que tots coneixen com la Barriada de El Poal, i tota la zona posterior, la zona que continua entre Sant Joan i Rajadell, li demanen una permeabilitat en el seu pas per sota Collbaix, ja que aquests són punts que pels camins rurals que hi ha i pel possible desenvolupament d'aquesta zona de reserva, creuen important mantenir aquesta permeabilitat. No solament amb un pas, amb una connexió a través d'una rotonda sinó amb passos inferiors. L'altre punt important, i aquí sí que hi havia una desavinença entre el projecte presentat i el que era el Pla General d'Ordenació Urbana de la ciutat de Manresa, era la zona de connexió o el nus que es feia al voltant de Sant Joan. Aquest nus i la sortida posterior de la carretera cap a Igualada no coincidien amb el que era el Pla General i el que era la continuació del tercer tram de la ronda de circulació de Manresa. En aquesta al·legació demanen que se solucioni aquest accés a Sant Joan i que se solucioni i es mantingui, tal com mana el Pla General d'ordenació urbana, l'accés a través de la variant cap a la zona del Pare Ignasi Puig i cap a la carretera d'Igualda. La cinquena al·legació és el pas sobre el riu Cardener. Aquí és un dels llocs on hi ha més estudi i ha hagut més discussió sobre el possible impacte que aquest tema pogués tenir en la zona de contacte, delimitació de terreny entre Sant Joan i Manresa. El que proposen són dues opcions. Una que consisteix en què tots els talussos que es troben en aquesta obra es converteixin en obra civil perquè així tindrà menys afectació i menys impacte. L'altre opció és que s'estudii una segona possibilitat, encara que reconeixen que té les seves dificultats, entre elles que entrarien a un pendent aproximat del 5% que és difícil de solucionar i possiblement a una zona

d'inundació de la llera del riu.

Finalment, hi ha dues al·legacions que també creuen que són importants pel que representen pel Patrimoni Històric de Manresa, que és el tema del Pont Llarg, que en l'última Comissió d'Urbanisme es va recordar que aquesta al·legació l'ha havia feta el Col·lectiu l'Alzina. Pensen que és bo afegir això a aquí per evitar que aquest tema els quedés malmés.

Tampoc no estaven definits en aquest projecte els temes d'il·luminació i enjardinament, la qual cosa es recorda en l'altra al·legació.

Creuen que les al·legacions presentades a aquest projecte d'eix transversal, tram Rajadell-Manresa, són suficientment coherents i positives perquè el que han estat demanant i esperant ho puguin tenir amb millor qualitat, si cal, i que les comunicacions de Manresa cap a la zona de Rajadell i Calaf, amb la importància que això representarà pel comerç d'aquesta ciutat i l'obertura posterior cap a la zona de Vic, sigui en benefici, no solament de Manresa sinó de tota la comarca.

Intervé el Sr. Perramon i Carrió i manifesta que han presentat una esmena de substitució a les al·legacions perquè pensen que l'eix transversal, tal com se'ls planteja en aquest projecte, es bastant diferent de la concepció que tots tenien, al menys que la ciutat i la comarca tenia, d'eix transversal, en el sentit que fos una via ràpida per enllaçar unes comarques de Catalunya i una via ràpida que comunicés Lleida amb Girona i a l'inrevés. El que està clar és que fer aquesta funció de via ràpida i vertebradora del territori en una carretera amb dos carrils que ni tan sols en llocs amb un pendent superior al 5% no té un carril desdoblant, és a dir, un tercer carril, és absolutament clar que no pot acomplir aquesta funció. Per tant, el que pensen és que el que s'està vestint aquí és la carretera

Rajadell-Manresa, especialment, que fa tant de temps que s'està reclamant, que està pendent, i que cobreix un buit important a les comunicacions interiors de Catalunya, i es fa una obra molt important que és la circumval·lació de Manresa, que tots han reclamat repetidament. Ara bé, dir que això és l'eix transversal és un eufemisme, i pensen que això no és el que hauria de constituir l'eix transversal. Per tant, si el que es planteja a al·legació és l'eix transversal, els sembla que el disseny ha de ser diferent i que s'hauria de pensar, ser un projecte d'autovia amb dos carrils per banda, ja que això sí que reuniria les condicions de via ràpida. I si van a aquest tipus de disseny d'eix transversal, és evident que la coincidència del cinturó de circumval·lació de Manresa amb la ronda exterior de Manresa no és aconsellable perquè introdueix una barrera molt important en un punt molt proper al nucli de Manresa i els sembla que condiciona en sentit negatiu tot el planejament urbanístic de l'entorn que anomenen rodalia de Manresa. És per aquest motiu que pensen que si el que s'està fent en aquests moments és debatre l'eix transversal, el que s'hauria de fer és estudiar l'alternativa nord de l'eix, procurant que s'aparti el màxim possible de la zona afectada pel PEIN, és a dir, de la zona d'especial protecció per interès natural, o bé una alternativa mixta, que venint de Rajadell



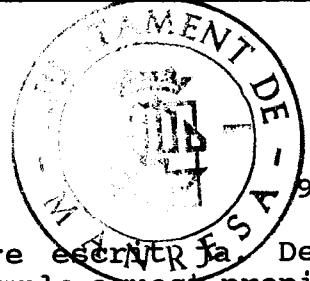
passi més amunt de Sant Joan de Vilatorrada i Santpedor. En qualsevol cas, difícilment passar per la riera de Rajadell amb quatre carrils, seria justificable perquè l'impacte ambiental en aquell cas, pràcticament faria desaparèixer tota aquella vall. És evident que tenen clar que la circumval·lació de ronda exterior de Manresa és necessària i cal reclamar-la, però en aquest cas si el que es va a fer és aprovar el que se'n diu eix transversal, amb aquestes característiques, el més correcte seria canviar el títol del projecte i dir-ne carretera de Rajadell a Manresa i circumval·lació de Manresa i, en tot cas, d'aquí a un temps s'haurà de fer, amb un altre recorregut, l'eix transversal. I aquesta impressió que tenen, i que els sembla que comparteix una bona part de gent, els ha vingut confirmada per un escrit fet pel Sr. Juli Pardo, Subdirector general d'Enginyeria Viària de la Generalitat de Catalunya, que explica, que el pas de l'eix transversal per Manresa, es pot fer en una primera fase per la ronda nord de Manresa, que serà una via ràpida amb radis superiors de 250 metres, accessos controlats i encreuaments de diferent nivell. Aquesta primera fase aprofitaria aquesta ronda per ambdues finalitats. En una segona fase, caldrà construir l'eix per darrera Sant Joan de Vilatorrada i Santpedor, enllaçant l'eix per l'oest a la riera de Rajadell i per l'est a la Vall de la Gabarresa. D'aquesta manera, la ronda nord de Manresa quedarà com un eix viari important de la comarca que unirà els nuclis urbans de Sant Joan de Vilatorrada, Manresa i Sant Fruitós de Bages. Aquest eix viari permetrà vertebrar i desenvolupar la perifèria d'aquests municipis. Per tant, està clar que en aquests moments estan aprovant un recorregut que se'n podrà dir eix però que aquest no és el disseny o no hauria de ser el disseny definitiu de l'eix. El risc que correm amb això és que més endavant aquesta visió que té aquest càrrec de la Generalitat, no sigui tirada endavant i, per tant, es quedi com a eix aquesta carretera que no compliria les funcions que volen pel reequilibri de Catalunya.

Entrant en el tema de l'al·legació que es planteja des de l'equip de govern, el Sr. Perramon diu que suposant que es doni per bo aquest traçat, i que s'entri dins la lògica del que planteja aquest projecte, les al·legacions que es porten a aprovació serien correctes i creu que s'hi ha treballat seriosament des dels serveis tècnics. L'únic que caldria valorar és si cal una amplada de pràcticament set carrils, tenint en compte que aquest és un pas intermig d'eix i que, per tant, el definitiu va per una altra banda, si cal un impacte tan gran de set carrils a la ronda de Manresa o caldria anar a la reducció d'algun d'aquests carrils i, per tant, plantejar un impacte menor i aconseguir una major permeabilitat d'aquesta circumval·lació o ronda exterior de Manresa en el sector nord. La seva posició serà de mantenir l'esmena i respecte al dictamen que presenta l'equip de govern s'abstindran.

Intervé el Sr. Canongia i Gerona i diu, en primer lloc, que el dictamen no ha estat en el seu moment a disposició dels grups de l'oposició. Realment, en un tema tan important com aquest és bastant lamentable que aquestes coses es produeixin i agrairien

que això no tornés a succeir. Apart d'això, diu que el GMS se sent realment decebut i no s'hagués arribat a imaginar mai que quan es presentés el projecte de l'eix transversal de Catalunya, s'hagués de presentar una esmena de substitució a la totalitat de les al·legacions i, s'hagués de demanar que es retornés aquest projecte. En aquests moments, Manresa, el Bages, la Catalunya interior, s'està jugant el seu desenvolupament de cara el segle XXI. Tots saben les dificultats econòmiques que es troben per desenvolupar zones del territori quan es troben mal comunicades. Estan lluitant amb una duríssima competència en una sèrie de zones del territori, veïnes a la seva que geogràficament els situen al mig d'aquesta gran zona. Precisa que és geogràficament perquè realment no és així. Aquestes zones es troben molt ben connectades amb la capital del país, amb el gran port que és Barcelona. Manresa també s'hi troba ben connectada però amb una petita diferència i és que mentre ells són lliures de peatge, Manresa ha de pagar peatge, amb la qual cosa tenen una dificultat bastant evident perquè vinguin indústries per aconseguir el desenvolupament econòmic d'aquesta zona envers les zones veïnes, i diu que s'està referint a la zona d'Igualada-Segarra, la zona dels Vallès Oriental-Osona. L'única solució que Manresa tindria per poder estar a l'alçada competitiva d'aquestes dues zones fora que Manresa, el Bages, estigués realment situada al mig, però el cert és que entre la zona de l'Anoia-Segarra i la zona de l'Osona-Vallès Oriental, el mig no és Manresa, sinó que el mig és Barcelona. El GMS esperava que el promés eix transversal els convertiria en el centre i, per tant, estarien a mig camí entre Vic i Cervera, però el que avui es porta al Ple no els posa a mig camí entre Vic i Cervera, al mig hi continua havent Barcelona.

Això els posa en una tesitura molt important, i no ho diu el GMS sinó que ja ho deia el Regional Plannig de l'any 32 de la Generalitat republicana, el Pla General de Camins de la Generalitat Republicana, ja ho diu el Pla General de Carreteres en vigor. Manresa necessita una comunicació ràpida que vingui de Lleida i que la porti a Girona. I el que se'ls presenta avui no és una comunicació ràpida. El GMS entén les dificultats pressupostàries, són molt conscients que l'època del país és dura i, per tant, no es poden permetre gaires alegries pressupostàries, però el que tampoc poden permetre és que se'ls hipotequi el futur. Es demanen com poden permetre que una carretera que, teòricament, ha de ser l'eix transversal de Catalunya, no tingui reserves de sòl per futures ampliacions. Això és innacceptable i davant d'això s'han vist obligats a presentar aquesta esmena i estan convençuts que l'equip de govern la votaria, perquè sinó no s'imagina que es creguessin que el Bages pogués ser una comarca de segona categoria. Afegeix que sap que l'equip de govern intenta com sigui que es faci la ronda exterior de Manresa, és una aspiració de tots els manresans, i aquí no es trobaran sols, els tindran al seu costat. Davant d'això, com que el projecte no ho preveu, el GMS exigeix, com a mínim, que la ronda exterior de Manresa es faci completament, és a dir, des del Guix fins a l'accés de la carretera d'Igualada. No els val que se'ls digui que es farà un



projecte que es farà alhora, ho volen veure escrit. De promeses incomplertes en tenen moltes, per exemple aquest propi eix, i això no és un eix, sinó que com ha dit el Sr. Perramon, és la carretera Rajadell-Manresa, amb una part de la circumval·lació de Manresa. Això no és l'eix transversal de Catalunya, no és l'eina reequilibradora del territori. Per últim, pel que fa a les al·legacions presentades, diu que feliciten als tècnics perquè han fet una molt bona tasca, han treballat realment bé, però ha estat una tasca tècnica, no una tasca política. A vegades s'acusa als socialistes que són molt tècnics i poc polítics quan parlen de temes de territori a la ciutat. En aquest cas, els sembla que qui no ha estat polític i sí ha estat tècnic ha estat l'equip de govern. Davant d'això diu que el GMS s'abstindrà a les al·legacions presentades per l'equip de govern.

Intervé el Sr. De Puig i Viladrich i diu que ha escoltat amb molta atenció tant els comentaris fets pels nacionalistes com pels socialistes. Pensa que tant en un cas com en un altre, ambdues esmenes de substitució tenen un plantejament molt diferent. Està sorprès que mentre una esmena de substitució es planteja bàsicament positiva i amb unes conseqüències al final que ho defineixen, l'altra esmena no és tan positiva, sinó que fins i tot s'atreveix a dir que és una mica demagògica. Sobre l'esmena de l'ENM diu que la votaran en contra i recorda que realment pensa que els pendents de l'eix, en el tram Rajadell-Manresa no hi ha enlloc que passin del 5%, el màxim que passaria del 5% seria si s'acceptés una de les possibilitats que deia el grup de CiU de baixar el pendent. S'ho va estar mirant i creu que la més alta estava a 4,87%. Pel que fa al tema de l'aproximació o no de l'eix al nucli de Manresa, pensa que és un problema de discussió i és un problema en el que pensen que és bo que en aquest moment l'eix s'acosti a Manresa, perquè no trenca el creixement de Manresa. Sobre el que no li diguin eix transversal, creu que qualsevol eix com aquest pot tenir un eix principal, i si posteriorment tingués algun ramal, ho seguirien mantenint com a eix. Pensa que la denominació correcta sobre aquest traçat seria mantenir el tema d'eix transversal. Creu que és important tot el plantejament que es fa d'aquest tema, que es recordi l'impacte ambiental i agraeix les aportacions que hi ha en aquesta esmena.

Pel que fa a l'esmena del GMS diu que han tornat a repetir algunes coses que li provoquen sorpresa. Reconeix que el dictamen va arribar tard i vol que consti en acta que ell personalment va demanar disculpes per això i va justificar el que havia passat. De tota manera els grups de l'oposició estan en el seu dret de dir que va arribar tard. A més, creu que el dictamen no s'ha mogut dels punts que van comentar a la Comissió, per tant, ningú no li pot dir que no tinguessin la informació, és a dir, que no serveix com concepte, el no tenir la informació.

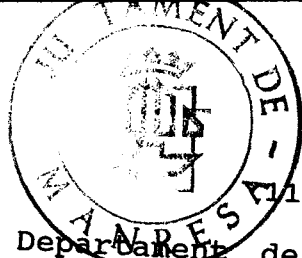
Finalment, agraeix que una vegada a la vida facin el comentari important sobre que els tècnics han treballat en el tema, perquè a vegades sembla que la gent no faci res. Està content perquè creu que s'ha fet un treball, s'ha fet un esforç, i la

gent s'ho ha agafat amb suficient interès. No està d'acord amb moltes afirmacions que s'han fet aquí i que ja es van repetir en un altre Ple. Manresa té una autopista, amb unes condicions pactades pel GMS. És de peatge, però amb menys o més trànsit, segueixen tenint un accés gratuït a Barcelona, que és l'eix del Llobregat. Fa anys que el tenen, i possiblement abans que altres comarques tinguessin millorada la seva possibilitat d'acostar-se a la capital. Amb el pas de l'eix transversal, amb l'eix del Llobregat, amb la possibilitat del desdoblament i amb totes les variants, Manresa es converteix no només en centre geogràfic sinó en centre de comunicacions i esperen que la variable temps-desplaçament que tindran a través d'aquest eix transversal els pugui justificar que, a més, estan al centre pel tema de comunicacions. Afegeix que de tots és conegut que al voltant de Barcelona sorgeixen una sèrie de corones, sorgeix la primera corona, la segona que agafa tot el Vallès i una tercera corona en la qual està inclosa la zona del Bages. Pensa que ha arribat el moment que aquesta tercera corona comenci a tenir realment la seva força més plètòrica i creu que sí, que l'eix transversal actua en aquest cas d'equilibrador.

Acaba dient que el grup de CiU no creu que s'hipoteci el futur, com tampoc es va hipotecar el futur quan es va fer l'eix del Llobregat, perquè el futur a curt termini per Manresa i pels manresans és millorar les comunicacions cap a la Catalunya interior, i això ho aconsegueixen tirant endavant aquest projecte. Votaran en contra l'esmena del GMS i mantenen el dictamen.

Intervé el Sr. Perramon i Carrió per pronunciar-se sobre les esmenes del GMS i manifesta que dins els punts que es plantegen a l'esmena de substitució, consideren que el tema de l'ampliació del termini d'exposició pública, no modificaria substancialment la concepció del projecte. En la resta de punts que plantegen, sí que pensen que són correctes, és a dir, que hi ha uns incompliments d'uns temes de la pròpia normativa de carreteres de Catalunya i, en aquest sentit, hi estan d'acord.

Referent a la intervenció del Sr. De Puig, demana si la concepció que té l'equip de govern de l'eix transversal és que és una carretera de dos carrils o una carretera de quatre carrils i, per tant, què seria més lògic: anar a plantejar un projecte a quatre carrils i executar-lo parcialment, és a dir, només executar a dos carrils o quin és el camí que troben més adient. En tot cas, el que l'ENM considera que no es pot dir eix transversal és la carretera que s'està plantejant, i per això expliquen que, en tot cas, haurien de canviar la denominació d'aquest projecte i dir-ne carretera Rajadell-Manresa i ronda circumval·lació de Manresa. Pensen que en aquest sentit s'està fent una equivocació i que hi ha riscos importants. Si tal com diu un alt càrrec del Departament de Carreteres de la Generalitat, després posteriorment s'haurà de fer un recorregut diferent, si això no es planteja en aquests moments o a curt termini, es podran trobar amb la impossibilitat d'anar a fer aquest recorregut a uns anys vista en el moment en què aquesta carretera estarà saturada. En



qualsevol cas, si és que el planteig del Departament de Carreteres és anar a fer l'eix transversal ampliant el traçat actual, pensen que també s'haurien de fer les reserves i fer el projecte de manera que contemplés aquesta amplitud. Però amb el què l'ENM fonamentalment està en desacord és amb la concepció de com ha de ser, quin tipus de via ha de ser l'eix transversal, i això condiciona tota la resta de decisions al respecte.

Intervé el Sr. Canongia i Gerona i manifesta que quan a algú se l'acusa de demagog s'ha de dir perquè i aquí encara no s'ha dit perquè. Votaran afirmativament l'esmena de l'ENM perquè els sembla que coincideix bàsicament amb el que ells han dit, potser està escrit d'una altra manera, però bàsicament coincideix amb el que pensa el GMS. Li diu al Sr. Perramon que no s'estranyi de les declaracions d'un alt càrrec de la Generalitat de Catalunya. Ell ha parlat amb un redactor del Pla de Carreteres de Catalunya i al final també para boig. Li diu al Sr. Perramon que si es llegeix el Pla de Carreteres de Catalunya, també parlarà boig, perquè diu que les carreteres de la xarxa bàsica, als pendents del 4% hi hauria d'haver desdoblament i a l'hora de la veritat, quan hi la normativa escrita, diu que ha de ser el 5%. Parla que en els desdoblements de carreteres, cada 5 km. n'hi ha d'haver 1,5 de desdoblament, quan a la normativa surt 1. I van sortint contradiccions d'aquestes. És possible que des de la Generalitat de Catalunya contestin que aquesta carretera compleix la normativa del Pla de Carreteres, perquè potser per la Generalitat de Catalunya, autovia vol dir una carretera de 7,5 metres. Però aquest no és el concepte que en tenen, suposa, cap dels presents. El GMS manté que s'abstindrà a les al·legacions que presenta l'equip de govern i votarà favorablement les seves esmenes i la de l'ENM.

Intervé el Sr. Oms i Pons i manifesta que a l'equip de govern li agradaria que totes les autopistes fossin gratuïtes, que totes les carreteres, l'eix, fos una autovia gratuïta, que l'eix transversal fos una autovia gratuïta, que a Abrera hi poguessin anar amb 4 carrils, que la carretera d'Igualada cap a Vilafranca pogués ser de 4 vies. Tot això els agradaria, però resulta que també els agrada que l'eix del Cardener es faci, que les carreteres comarcals es puguin fer, que la Terra Alta pugui tenir carreteres, que a Tarragona es puguin fer carreteres i que Catalunya es pugui anar equilibrant de mica en mica. Aquest és un país que va començar amb carreteres petites i és un país que es va construint a mida de les seves possibilitats, perquè ha estat un país que mai no ha pogut manar. Fa molt temps que no administren els seus recursos i han d'anar tirant amb el que els donen i aleshores, sortosament, això no es Andalusia, que es fan autopistes que estan buides i carreteres que no. Li agradaria molt que amb aquestes autopistes vingués el desenvolupament però això no porta a aquest desenvolupament industrial, sinó que el porten la gent del país. Aquesta carretera no és la que voldrien però és la que és possible, és la que ara es pot tirar endavant i que,

evidentment, tiri endavant perquè aquest eix el necessiten i el volen i també volen que amb part del pressupost de la Generalitat puguin arreglar l'eix del Cardener, que pugui tirar l'autopista cap Berga, per evitar els embussos i que Catalunya es vagi fent. Evidentment si tots els pobles de Catalunya, en Plens com el d'avui reclamessin un eix transversal que fos una autovia, a aquest país es farien poques carreteres. Per tant, cada país s'ha d'organitzar i les economies han de tirar en funció de les possibilitats. A tots els agradaria poder administrar més diners, però tenen els que tenen i administren aquests.

El Sr. Perramon i Carrió manifesta que com que veuen que s'aprovarà la proposta que presenta l'equip de govern que, en tot cas, si tira endavant aquest projecte, es tingui en compte i s'apliqui de forma obligada el Pla Vigilància Ambiental plantejat en l'estudi d'impacte ambiental i també les mesures correctores que estableix el mateix pla. Afegeix que el grup de l'ENM està convençut que d'aquí a uns quants anys, l'eix tindrà un altre recorregut, i procuraran que aquests anys siguin pocs.

Sotmesa a votació l'esmena de substitució presentada pel grup municipal de l'ENM, és rebutjada per 11 vots a favor (8 GMS, 3 ENM) i 12 en contra (CiU).

Sotmesa a votació l'esmena de substitució presentada pel GMS, és rebutjada per 11 vots a favor (8 GMS, 3 ENM) i 12 en contra (CiU).

Sotmesa a votació l'esmena d'addició presentada pel GMS, és rebutjada per 11 vots a favor (8 GMS, 3 ENM) i 12 en contra (CiU).

Sotmès a votació el text del dictamen, és aprovat per 12 vots a favor (CiU) i 11 abstencions (8 GMS, 3 ENM) i, per tant, es declara acordat:

Acordar la presentació de l'al.legació que s'annexa al present Dictamen en el tràmit d'exposició pública tant l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental "Nova carretera Eix transversal. Lleida-Girona, Girona, pk 0,000 al 11,100. Tram: Manresa-Artés", com el projecte de traçat i l'estudi d'impacte ambiental "Nova carretera Eix transversal. Tram: Rajadell-Manresa.

I en no haver-hi més assumptes per tractar, el Sr. Alcalde aixeca la sessió, quan són les 14 h 50 min, de tot el qual com a Secretari certifico, i queda estès en els fulls del paper segellat de la Generalitat núm. 28482.-A.....i correlativament fins el...28487.-A.....

Vist i plau,
L'ALCALDE

