

EL PROJECTE DE DESDOBLAMENT DE LA LÍNIA R3 (3): GRANOLLERS



NEUS PÀEZ / ADIF

Terreny preparat al desdoblament

El projecte preveu aprofitar els passos per sota de la via dels encreuaments amb la C-35 i la N-152z

Granollers

Ferran Polo

A l'extrem sud del terme municipal de Granollers, la primera nova infraestructura que s'haurà de construir lligada a la duplicació de la línia R3 entre Parets i la Garriga serà un nou pas inferior per permetre l'accés a la finca de Can Riba de la Serra. Uns metres més al nord, en canvi, no caldrà modificar l'actual pont on la carretera Interpolar (la C-35) travessa per damunt les vies perquè ja té l'amplada suficient. En aquest punt, es preveu fer un nou mur que permetrà mantenir el camí paral·lel a les vies. En el tram més al sud, la via es duplica per la banda est de l'actual infraestructura però uns metres després del punt on hi havia el pas a nivell de l'antic camí de Parets, darrere del polígon Congost, la duplicació canvia de banda i passa a fer-se pel marge esquerra, és a dir, per la banda de ponent. Es manté així fins a l'estació de Granollers-Canovelles amb una distància entre eixos de quatre metres que, segons preveu el projecte de duplicació de la via, s'eixamplarà fins a 4,3 metres en el tram abans d'arribar a l'estació.

En tot aquest tram on el recorregut avança en línia recta, el desdoblament aprofitarà les actuacions que ja s'estan executant per suprimir els dos passos a nivell



Un pas previ: el tancament dels passos a nivell

Granollers El pas a nivell que hi havia al camí antic de Parets i que permetia travessar les vies ja està tallat al trànsit de vehicles i persones (a la fotografia). També ho està l'accés que hi havia a una casa a través d'un camí particular a l'altura de l'actual empresa

que quedaven, ampliar el pas per sota les vies al camí de Ca l'Esquella i generar un camí paral·lel a la línia ferroviària que garanteixi la connexió amb totes les finques. La duplicació de la via sí que afegeix algunes obres de drenatge, la reposició d'algun tram de camí que es veurà afectat per l'ampliació de la zona de vies i l'adaptació del pont del camí de Can Ninou perquè sigui prou ample.

Al nord del polígon Congost, l'R3 passa per sota de l'entrada a Granollers pel Coll de la Manya (N-152a). El pont té l'amplada suficient i no caldrà ampliar-lo perquè s'aprofitarà l'espai que ara ocupa un camí veïnal que es desviarà a través d'un nou pas superior a les vies. Seguint en direcció a l'estació, el desdoblament també preveu executar punts per garantir el drenatge de les

Nexans, al polígon Congost. Per garantir l'accés als terrenys situats a l'altra banda de les vies s'ha eixamplat el pas per sota de les vies que hi havia al camí de Ca l'Esquella. També s'ha millorat el camí situat a la banda de ponent de la línia de tren des del camí de Can Ninou fins al camí de Ca l'Esquella. El projecte no preveu l'ampliació del pont per sota de les vies al Camí de Can Ninou.

aigües de pluja entre els dos costats de la via i trams de murs entre les vies i camins que s'han de refer o finques properes.

A Granollers, el projecte de duplicació i electrificació de la via afectarà de manera permanent un total de 86 finques. Entre els afectats, hi ha l'Ajuntament amb 18 parcel·les on es preveuen expropiacions definitives, molt ajustades al traçat ferroviari.

També terrenys d'empreses com Gallo o Honeywell —la via és paral·lela al polígon Congost i passa a tocar del polígon Jordi Camp— i d'algunes activitats agràries com la finca de Can Riba de la Serra. N'hi ha algunes més que estan afectades per ocupacions temporals durant les obres o per servituds de pas.

L'ESPAI DE L'ESTACIÓ

El projecte constructiu de la remodelació de les quatre estacions del tram del desdoblament preveu a Granollers-Canovelles deixar un espai pavimentat a la banda de ponent de les vies, tocant al barri de la Terra Alta, perquè s'adeqüi com aparcament. Les andanes de les dues vies principals tindran 210 metres de llarg i un pendent nul. La més propera a l'estació tindrà tres metres d'amplada i la de les vies 1 i 3 fins a set metres reduint-se als extrems a un mínim de 4,5 metres. Es preveuen dues vies més, la 5 i la 7. La primera servirà per apartar trens i la segona serà una via morta amb un topall al final. Les andanes estaran comunicades per un pas soterrat amb escales i ascensors. Hi haurà un segon pas soterrat per connectar els carrers situats a banda i banda de l'espai ferroviari. Entre les vies i el futur aparcament es reservarà un espai de sis metres d'ample com a zona de manteniment d'Adif. També s'obrirà un nou camí de quatre metres d'ample per connectar el carrer Velàzquez amb el barri de Vinya Curenya. Serà un pas de vianants i només hi podran circular vehicles de serveis i d'emergències.