

L'Estat encarrila el reclamat desdoblament de l'R3 de Parets a la Garriga

L'Adif ha licitat els treballs amb un pressupost de 74,4 milions, que es finançarà a través dels fons europeus Next Generation

Granollers

Ferran Polo

El reclamat desdoblament de la línia R3 de rodalies té, per primer cop després de dècades de reivindicacions, un horitzó definit per iniciar les obres de construcció de la doble via. Serà en un primer tram de 17 quilòmetres entre les estacions de Parets i la Garriga. L'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (Adif) va anunciar dimarts la licitació dels treballs de duplicació de la via i d'instal·lació de la nova electrificació amb una inversió de 74,4 milions incloent l'IVA: 66 milions per a la doble via i 8,4 per a l'estesa de la nova catenària. La inversió es finançarà amb els fons Next Generation de la Unió Europea.

D'aquesta manera, arrenca el compte endarrerat per a l'inici, ara sí, del reclamat desdoblament. Si cap contratemps encalla el tràmit, les obres poden iniciar-se durant els primers mesos de 2022. Duraran dos anys i un mes. Les empreses interessades a fer els treballs poden presentar les seves ofertes fins al 20 de setembre.

Fons de l'Adif, recorden que aquest desdoblament permetrà "potenciar aquest trajecte de la línia R3 que registra una elevada densitat de trànsit". També "incrementar el servei entre Barcelona i la Garriga, absorbir un major nombre de circulacions i reduir els temps de viatge". Raquel Sánchez, la nova ministra de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana del govern espanyol, va avançar dilluns al vespre la licitació de les obres. L'anunci ha estat ben rebut pels alcaldes. Josep Mayoral, alcalde de Granollers, assegura que és un pas "molt important". "S'estan complint les previsions", assegura Mayoral que destaca l'opció d'haver abordat el desdoblament per trams. "És una actuació que afrontada en la seva totalitat té moltes dificultats que potser impedirien fer-lo." "Tenim un govern que compleix amb el territori i ho hem de celebrar", valora l'alcalde de Canovelles, Emilio Cordero.

"Els dèficits de l'R3 eren una de les mancances que teníem. Amb aquest tram desdoblament, ja podem tenir un servei millorat."

"Tot el què sigui anar fent realitat el desdoblament de la línia ho veiem com una bona notícia", indica Neus Marrodán, regidora d'Urbanisme de la Garriga. Recorda el compromís assumit pel Ministeri per tenir "una comunicació propera amb els ajuntaments". A la Garriga, temen l'impacte de les obres de supressió del pas a nivell de la carretera de Samalús. "La via del tren ens parteix completament el poble. Qualsevol actuació en els punts per on la gent travessa és un problema. Cal que l'Adif ho miri amb ulls dels ciutadans de la Garriga."

Jordi Ganduxé, regidor d'Urbanisme de les Franqueses, entén que l'anunci de la

licitació és "una bona notícia" tot i que "ja fa anys que es persegueix". Entén que la duplicació de via en aquest tram "ja desembussarà molt".

Des de la plataforma d'usuaris Perquè no ens fotin el tren, Maria Coma, celebra que "es posi fil a l'agulla" del desdoblament. Amb tot, recorda que "ja hauria d'haver estat fet" i que és un "tram petit" respecte el total de la línia. "Estem contents que es liciti. Ara cal que es compleixin els calendaris i no hi hagi retards a les obres com va passar amb la del túnel de Toses." També demana que, durant les obres, "es minimitzin les afectacions als usuaris" i "es gestionin bé els serveis alternatius" per carretera que caldrà fer durant dos estius.

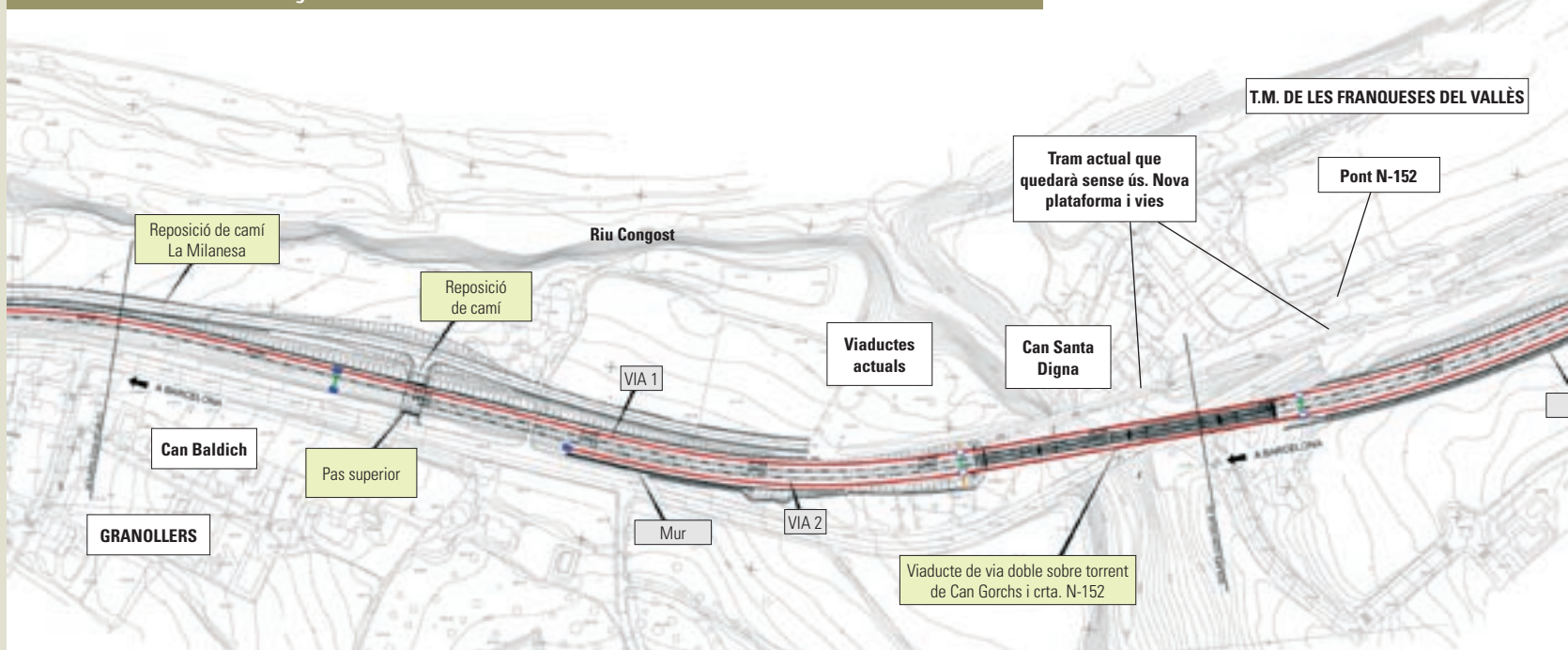
El procés de construcció de la doble via inclou altres intervencions prèvies que

també estan encaminades. Per una banda, les obres de supressió del pas a nivell de la carretera de Samalús, al centre de la Garriga, que ja estan adjudicades i pendents de començar. La inversió prevista és de 3,1 milions i el termini d'execució són 15 mesos. Les obres inclouen l'ampliació del pont del pas-seig dels Til·lers o la supressió del pas a nivell del carrer del Bosc. Per l'altra, l'adaptació de les infraestructures ferroviàries –vies de circulació, electrificació i altres instal·lacions– de les quatre estacions del tram que es desdobra (Parets, Granollers-Canovelles, les Franqueses i la Garriga). Els treballs a les estacions també contemplen la construcció de passos inferiors entre andanes amb ascensors. Aquesta obra té obert el procés de licitació per un import de 16,9 milions. La durada prevista de l'actuació és de 28 mesos. Aquesta setmana s'ha obert una segona contractació per als serveis d'assistència tècnica durant la realització dels treballs de remodelació de les quatre estacions. A banda, hi ha actuacions ja fetes prèvies al desdoblament com la supressió de passos a nivell a la zona del polígon Congost, a Granollers, i de Can Terrers, a la Garriga. S'hi han invertit 791.000 i 730.000 euros.



El desplaçament del traçat de l'R3 a la zona del Gorcs p

Modificació del traçat de la línia R3 als Gorcs, a Llerona



L'únic canvi de traçat

Als Gorcs, a Llerona, la via afecta una parcel·la municipal

Llerona

F.P.

El desdoblament de la línia R3 entre Parets i la Garriga només modificarà el recorregut en un petit tram a l'altu-

ra de la masia de Can Santa Digna i la urbanització Els Gorcs, a Llerona, en terme de les Franqueses. L'actual via quedarà fora de servei per la construcció d'un traçat nou que, des del pont d'accés

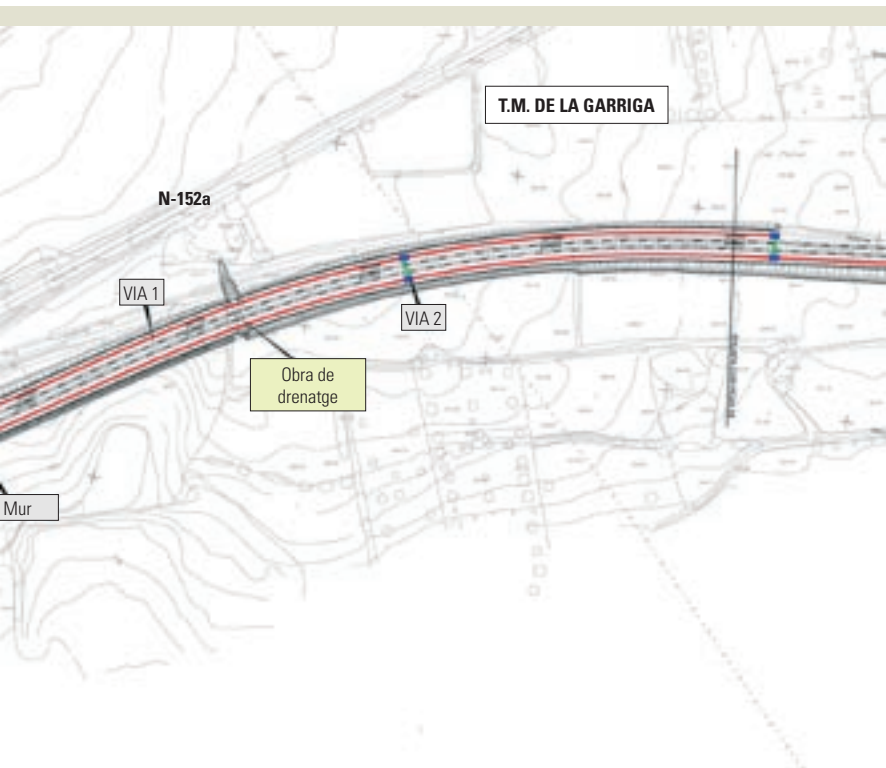
al barri de Can Baldich cap al nord, desplaçarà les vies cap a l'est acostant-les a la carretera N-152a i a l'entrada dels Gorcs i allunyant-les de Can Santa Digna. Això permet travessar el torrent dels

Gorcs i la carretera amb un únic viaducte de 170 metres de llarg que passarà just per damunt de l'actual entrada a la urbanització. Permetrà deixar sense ús el pont que travessa la N-152, al nord de l'entrada dels Gorcs.

El desviament del traçat afectarà unes finques municipals que hi ha a l'entrada dels Gorcs. "Ens agafa una part de zona verda i d'equipaments i no podem dir res.



Permetrà eliminar el pas actual que creua la N-152a. Es farà un nou viaducte



Creiem que es podria haver solucionat millor però també entenc que, per l'altre costat, hi havia la masia de Can Santa Digna", explica Jordi Ganduxé, regidor d'Urbanisme de les Franqueses, que recorda que l'Ajuntament va fer al·legacions al projecte.

El desplaçament de la traça també afecta part d'uns camps de conreu que hi ha més al nord. En aquest punt,

el projecte contempla la construcció de murs als dos costats de la infraestructura. Seguint cap a la Garriga, el nou traçat es va acostant a l'actual fins que hi torna a confluïr abans del torrent de Can Grau. A partir d'aquest moment, s'aprofita l'actual via i es construeix la nova al costat est. Aquí es farà un nou pas superior per enllaçar els camins dels dos costats de les vies.

Els detalls de l'obra

El pla de treball preveu començar pel tram entre les estacions de Granollers-Canovelles i la Garriga, que es posarà en marxa el primer

Granollers

F.P.

La duplicació de la via es fa, en la majoria dels 17,1 quilòmetres que es desdoblaran en paral·lel a la via actual, tant pel costat esquerre com dret, en funció del tram. La plataforma s'ampliarà a partir de la ja existent i l'eix entre vies serà de quatre metres a la majoria del traçat. En alguns trams, es conservarà l'actual via única i se'n farà una de nova al costat. En altres zones, en canvi, caldrà aixecar-la. En aquests punts, les dues vies seran noves.

OBRES SEPARADES EN DOS TRAMS Els treballs es divideixen en dos trams (de Parets a Granollers-Canovelles i de Granollers-Canovelles a la Garriga). Les obres començaran pel sector situat més al nord i, un cop acabat, es començarà a treballar a l'altre. Això permetrà la posada en servei progressiva de la doble via: al tram més al nord es preveu que entri en funcionament al mes 16 de l'obra i, al tram sud, al 21 dels 25 que es preveu que duri. Abans de l'entrada en servei de la doble via entre les estacions de Granollers-Canovelles i la Garriga es preveu un tall de la circulació de dos dies en cap de setmana en aquest sector.

DOS TALLS DE TRES MESOS

L'actuació obligarà a fer dos talls de la circulació de trens de tres mesos cadascun i que coincidiran amb els dos sectors que tindrà l'obra. Segons consta a la planificació recollida al projecte, el primer que es farà serà el del tram més nord, al voltant del novè més d'obres. El segon, al tram més meridional, se situa al voltant del mes 21 dels treballs. La idea és fer coincidir el tall de la línia amb els mesos d'estiu, quan l'ús és més reduït. Caldrà establir un servei alternatiu per carretera.

TREBALLS NOCTURNS

El disseny de l'obra ha mirat de minimitzar al màxim els treballs nocturns perquè l'actuació es desenvolupa en una zona molt urbana. Amb tot, hi ha activitats que "és inviable executar-les durant el dia perquè no dona temps a la retirada de la maquinària necessària per la seva execució o bé perquè es compromet la seguretat ferroviària".



L'estació de Parets, el punt on començarà el desdoblament del primer tram

En aquests casos, s'intervindrà en les franges horàries en què ja es fa el manteniment nocturn de la línia.

NOU VIADUCTES El projecte preveu la construcció de nou viaductes, cinc de via única que s'aixecaran al costat dels actuals, i quatre de doble via, que seran totalment nous i on s'eliminaran les estructures existents actualment. Els nous viaductes de via única permetran creuar la C-17 (a la sortida de l'estació de Parets), de 60 metres de llarg; el riu Tenes (uns metres més al nord), de 132,5 metres; el vial de connexió entre la C-17 i l'AP-7, de 27 metres; el passeig de la Ribera i el riu Congost, entre Canovelles i les Franqueses, de 202,15 metres; i la ronda Nord de Granollers (C-352), a les Franqueses, de 37,85 metres. Els nous viaductes de doble via seran els que creuran el torrent de Santa Margarita (13 metres); el torrent de Can Rovira de Villar (26 metres) i el torrent dels Gorgs i l'antiga N-152 (170 metres), tots al tram de Llerona, a les Franqueses. Més al nord, hi haurà un nou viaducte de via doble per travessar el torrent de Can Grau, de 13 metres de llargària. El viaducte que tindrà un procés de construcció més llarg, segons preveu el pro-

jecte, serà el que travessarà el passeig de la Ribera i el riu Congost, entre Canovelles i les Franqueses. Tardarà 52 setmanes a construir-se. Per darrera, hi ha el viaducte damunt del riu Tenes, que es preveu que s'aixequi en 46 setmanes i el del torrent dels Gorgs i de la N-152a on s'invertiran 32 setmanes de feina. Dels nou viaductes, cinc es construiran amb bigues prefabricades que constituïran el tauler on es col·locarà la nova via. Els altres quatre s'han dissenyat amb un tauler executat *in situ*.

SET PASSOS SUPERIORS

El projecte contempla la construcció de set passos superiors per damunt de les vies que garantirán la connectivitat de camins o vials per damunt de la infraestructura ferroviària desdoblada.

NOU PASSOS INFERIORS

De la mateixa manera, es preveuen set passos inferiors per sota de la infraestructura ferroviària. N'hi ha cinc amb llums grans i quatre més petits.

CINC KILÒMETRES DE NOUS MURS

Amb el desdoblament, caldrà construir 5.304 metres de nous murs per protegir el traçat ferroviari. Els sistemes constructius variaran segons el punt.

Més doble via, amunt i avall

Ajuntaments i entitats reclamen que se segueixi treballant per donar continuïtat al desdoblament amb actuacions a la resta de trams que quedaran pendents

Granollers

F.P.

El desdoblament del tram de la línia R3 entre Parets i la Garriga és un primer pas per a la millora del servei d'aquesta infraestructura. Hi ha unanimitat, però, a l'hora d'indicar que darrera d'aquest pas n'han de venir d'altres perquè l'obra tingui continuïtat. El Pla de Rodalies, que el govern de l'Estat va presentar l'any passat, camina en aquesta direcció. De fet, està previst que al setembre es liciti la redacció de l'estudi informatiu del desdoblament entre les estacions de Centelles i Vic, a Osona. És un pas previ necessari per poder redactar el projecte executiu per duplicar la via en un tram on no es preveuen grans complexitats tècniques perquè l'R3 avança, majoritàriament, fora de nuclis de població. El Pla de Rodalies estableix que s'hauria d'estar a disposició d'executar aquests treballs a partir de l'any 2026.

Una altra intervenció immediata és el desdoblament d'un petit tram a la sortida sud de l'estació de Vic en direcció a l'estació de Balenyà-Tona-Seva. Segons han explicat fonts del Pla de Rodalies a EL 9 NOU, el primer projecte ja està en licitació. En aquest cas, una inversió econòmica relativament petita facilitarà l'encreuament dels trens en un dels recorreguts en via única més llargs de tota la línia. Això condiona, ara, els horaris. Amb aquest tram de doble via, aquest temps es podrà escurçar i facilitarà l'augment de les freqüències.

Però la continuïtat del desdoblament també ha de mirar cap al sud per afrontar el tram entre les estacions de Montcada Bifurcació i Parets. És un sector complex per l'existència de nuclis de població a tocar de les vies que travessen Montcada; el barri de la Florida, a Santa Perpètua; una zona de la Llagosta; i Mollet. La ciutat històricament ha reclamat el soterrament de les vies aprofitant el desdoblament per esborrar la barrera que representa l'R3 entre els barris situats a banda i banda del tren, sobretot allà on la via passa elevada. Des de l'Oficina de coordinació del Pla de Rodalies, s'estan tenint converses preliminars amb els ajuntaments de la zona, expliquen. L'Ajunta-



El tram de la línia de Vic al nucli de Mollet. L'Ajuntament demana que les vies se soterrin aprofitant el desdoblament



L'estació de Figaró, enmig del tram entre la Garriga i Sant Martí de Centelles, el més complex orogràficament

ment de Santa Perpètua ha posat sobre la taula una pro-

posta que desviaria el traçat actual i que permetria con-

nectar l'R3 amb l'R8 –la línia transversal entre Granollers

i Martorell que passa per la UAB– a la nova estació Riera de Caldes, a Santa Perpètua. L'Ajuntament de la Llagosta hi dona suport.

Al vagó de cua, hi ha el tram entre les estacions de la Garriga i Centelles, on la línia R3 travessa la vall del Congost. És el sector orogràficament més complex. L'estudi informatiu de l'any 2008 va preveure diverses alternatives per aquest tram i els ajuntaments de la vall del Congost i el govern de l'Estat van arribar a pactar l'alternativa que preveia dos grans túnels –de la Garriga a Figaró i de Figaró a Sant Martí de Centelles– i mantenia una estació a Figaró, resituada a prop de les piscines.

“NO RENUNCIEM A CAP TRAM”

“No renunciem a cap tram”, assegura l'alcalde de Granollers i president de la Xarxa C-17, Josep Mayoral, que celebra el compromís de licitar l'estudi d'impacte ambiental del tram entre Centelles i Vic en els propers mesos. També valora el compromís inversor per fer millores entre Vic i Ripoll. Amb tot, Mayoral es mostra partidari “d'intensificar una feina que està molt ben orientada”. “La idea que hi ha és anar treballant tota la resta”, indica l'alcalde de Canovelles, Emilio Cordero.

Maria Coma, de la plataforma d'usuaris Perquè no ens fotin el tren, recorda la necessitat de tirar endavant altres actuacions com els trams entre Centelles i Vic i entre Montcada i Parets. “El desdoblament és molt necessari”, assenyala. Amb tot, recorda que la línia té problemes que no se solucionen amb el desdoblament. Cita, per exemple, la millora del servei a les estacions, la necessitat de racionalitzar els horaris i el col·lapse dels túnels de Barcelona que dificulta sumar noves circulacions al servei.

Dècades de promeses i incerteses

L'Estat havia planificat inversions per desdoblir la línia de Vic però mai fins ara havien arribat a materialitzar-se

Granollers

EL 9 NOU

La licitació per més de 74 milions del desdoblament del tram entre Parets i la Garriga sumat als projectes ja executats, pendents d'executar-se o en licitació sumen una inversió que s'apropa als 100 milions. Ha de permetre fer realitat una promesa

històrica que els diferents governs de l'Estat –tant del PSOE com del PP– havien anat fent en les darreres dècades. Molts documents havien previst el desdoblament com el Pla General Ferroviari per al període 1981-1992 on es parla de duplicar la infraestructura fins a Puigcerdà o el Pla Territorial General de Catalunya de

l'any 1992, que volia arribar al 2026 amb una connexió entre Barcelona i Vic amb un servei de metro, és a dir, amb trens cada deu minuts.

L'any 2013, l'acord entre Santi Vila, conseller de Territori, i Ana Pastor, ministra de Foment del PP, va posar les bases per reactivar el desdoblament a partir d'actuacions per trams. Ja aleshores,

es va fixar el tram entre Parets i la Garriga com el prioritari. És la fórmula que ha acabat funcionant tot i que els calendaris optimistes tampoc s'han complert perquè, aleshores, es fixava l'any 2017 per començar els treballs.

Però les ombres també han planat damunt de la línia del Nord i les amenaces de tancament i desmantellament també es van deixar sentir fa anys. El 1992, Mercè Sala, que era la presidenta de Renfe, va posar a sobre la taula la reducció del servei de la línia pel baix nombre d'usuaris.