

per sobre de l'estació de Granollers Centre. Per a Mayoral, aquest "és un espai que té una clara vocació de contenidor del nou creixement de la ciutat, per la posició estratègica al costat de l'estació", que es transformarà en una estació elevada amb accés des de les dues bandes de la via, i es dotarà d'una àrea d'aparcament situada a la banda est de la via. Igualment, es proposa el trasllat de l'actual estació de mercaderies a un lloc més proper als centres de producció i distribució, així com la perllongació del passeig de la Muntanya fins a enllaçar amb la ronda Sud, per descongestionar el trànsit del carrer de Girona.

El quart cinturó ferroviari

Un altre dels projectes de futur relacionats amb el tren i que permetria millorar no sols el servei de transport públic, sinó també les comunicacions de Granollers amb les ciutats de la segona corona metropolitana, és la creació d'una línia ferroviària orbital. Aquesta línia uniria les poblacions de Mataró, Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell, Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú, sense passar per Barcelona. Es tracta d'una proposta, però, que no és nova, sinó que ja des del segle XIX hi havia la pretensió de trencar amb el model radial de comunicacions que té com a centre la capital catalana.

L'execució d'aquesta proposta és una prioritat per a l'Ajuntament de Granollers, que ja va presentar una al·legació al Pla director d'infraestructures ferroviàries 2002-2005, de la Direcció General de Ports i Transports del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, en què demanava accelerar els terminis d'aquesta futura línia. Segons l'alcalde, és evident que aquestes ciutats tenen una densitat important de població i una activitat econòmica "d'altíssim nivell". Per això considera que "no té cap sentit condemnar aquestes ciutats a relacionar-se a partir o a través de Barcelona, sinó que el que cal és fer l'esforç de buscar-ne la connectivitat". Reconeix també que hi ha alguns àmbits més senzills, com el tram Granollers-Sabadell, i altres de més complexos, com el tram Granollers-Mataró.

Actualment, l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) fa un estudi sobre la viabilitat d'aquest quart cinturó ferroviari. Segons es desprèn del projecte, la nova línia orbital Mataró-Vilanova i la Geltrú tindrà uns 123 km de longitud, dels quals 57 seran de nova creació i la resta es farà aprofitant les infraestructures ja existents, amb la voluntat de minimitzar l'impacte ambiental i fer més factible l'actuació. D'aquesta manera, per exemple, per unir Granollers amb Sabadell només caldria construir dos quilòmetres de via, a l'alçada de Barberà del Vallès, aprofitant el tram de la línia C2 que uneix Granollers i Mollet i el traçat Mollet-Papiol, una línia que en aquests moments només fan servir els trens de mer-

caderies. També caldrà construir 30,6 km de túnel i prop de 6 km de noves estructures, a més es proposa la creació de 8 noves estacions al llarg del trajecte, entre les quals hi hauria la de la Roca del Vallès, a la nostra comarca.

L'estudi reflecteix que la demanda mitjana d'usuaris seria, inicialment, de 24.097 viatgers al dia en els dos sentits, tot i que un cop implantada la línia es calcula que podria arribar als 60.000 usuaris diaris. La inversió en infraestructures prevista s'estima en 1.255,3 milions d'euros.

L'Agrupació de Municipis amb Transport Urbà (AMTU) també considera urgent la seva creació i, en la darrera reunió del seu Consell executiu, va acordar demanar a la Generalitat de Catalunya que avanci en l'estudi del traçat de la línia i en l'estudi d'impacte ambiental. Segons el director de l'AMTU, Antoni Prunés, aquesta iniciativa és important perquè permetrà "unir amb un mitjà de transport públic de gran capacitat, com és el tren, aquestes ciutats de la segona corona, que cada vegada tenen més població, activitat i llocs de treball". Prunés destaca que el nombre de persones que es traslladen entre aquestes poblacions per raons laborals, de lleure o comercials "s'està incrementant molt, de manera que cap a l'any 2010 seran els viatgers que hauran crescut més de tota la regió metropolitana de Barcelona". Per això, l'AMTU valora molt positivament les repercussions que pot tenir per a aquests municipis la posada en funcionament de la línia orbital que, a més, pot generar "noves expectatives de feina, de comerç, d'estudis, etc."

Meritxell Arcos



Foto: Dantex