

La cobertura de la línia del ferrocarril entre els ponts de la carretera de Cardedeu i de la Roca pot ser una realitat d'aquí a 5 anys



A l'esquerra, el pont del carrer d'Agustí Vinyamata, talaia des d'on es podran observar les obres de cobriment de la via

Al centre, obres de construcció del pont que unirà el carrer d'Arenys amb el de Joan Camps

A la dreta, obres de soterrament de la ronda Nord a l'altura de Can Mònic

uns 70 metres per accedir al centre urbà i a l'inrevés. A més, aquesta nova passarel·la facilitarà l'ús dels aparcaments del marge dret del riu, els del polígon industrial Jordi Camp i el del carrer de Mataró, i afavorirà la ruta ciclista de l'entorn fluvial. Sobre quin serà el segon pont que es construirà l'alcalde, Josep Mayoral, comenta que "probablement tingui més sentit començar pel pont del camí de Can Bassa, però encara no hi ha calendari. El proper espai transversal que creuarà el riu és el corresponent a la ronda Nord que estarà en funcionament el primer trimestre de l'any 2008".

El cobriment de la via del tren

Sens dubte una de les transformacions més radicals del paisatge urbà es produirà amb les obres del cobriment de la línia del ferrocarril de França, entre els ponts de la carretera de la Roca i de Cardedeu. La previsió, segons ha anunciat el regidor d'Urbanisme, Jordi Terrades "és que l'obra de cobertura estigui feta en cinc anys", si es mantenen els compromisos adquirits per ADIF, el Ministeri de Foment, la Generalitat i el mateix Ajuntament de Grano-

llers. De moment l'equip d'arquitectes, guanyadors del concurs convocat, ja ha presentat a l'Ajuntament la proposta prèvia al Pla de millora urbana dels sectors afectats pel cobriment. Una operació que té com a números globals, entre d'altres, 36.000 m² d'espais lliures i 960 nous habitatges, prop de 300 dels quals amb protecció pública. La proposta presentada per al sector que uneix els ponts de la carretera de la Roca i Cardedeu s'articula a partir d'un eix verd i cívic, on es potencia la relació transversal a banda i banda de la via mitjançant la continuïtat dels carrers de les Minetes amb el de l'Alexander Fleming i el de Josep Irla amb el d'Ausiàs March. El Pla de millora aposta pel carrer de Tetuan, que tindria continuïtat gràcies al trasllat del camp de futbol del carrer de Girona, com a una via més pensada per als vehicles enfront del carrer de Joan Enric Dunant en què tindrien prioritat els vianants. Una de les innovacions d'aquesta proposta són quatre bosses d'aparcament, per a entre 800 i 1000 vehicles en total, que s'ubicarien adossades al calaix ferroviari. L'alcalde de Granollers, Josep Mayoral, considera que aquesta proposta destaca perquè treballa l'eix cívic de manera endreçada i de qualitat i proposa materials engrescadors; treballa bé la possibilitat de moure's de llevant a ponent, la gran assignatura pendent de la ciutat; aposta per una alineació de les edificacions seguint el paràmetre llevant-ponent; la permeabilitat de l'espai està ben treballada; l'aparcament dóna cobertura a aquesta necessitat a mig termini; la proposta s'integra bé amb la ciutat construïda; representa una gran oportunitat per a la ciutat i cal apostar per la qualitat arquitectònica; conjuga bé els diferents usos previstos (habitatge, comerç, espais lliures...); i, finalment, proposa com gestionar aquest nou espai públic, per fases i àmbits.

Aquesta proposta arquitectònica, que no s'ha d'entendre com a tancada, "no es pot desenvolupar sense el concurs de la major part de gent possible: tècnics, polítics i també de la ciutadania per aconseguir la ciutat que volem", segons ha assegurat l'alcalde, Josep Mayoral.

El ferrocarril: aposta de futur

El ferrocarril és l'aposta de futur quant a un transport mediambientalment sostenible de persones i mercaderies. El POUM recull la previsió de reforçar la línia del nord Barcelona-Puigcerdà, amb el desdoblament de la via, el projecte del qual està molt avançat, fet que permetria incrementar la freqüència de pas dels trens. D'altra banda, i amb la voluntat que Granollers tingui una millor comunicació ferroviària amb ciutats com Mataró, Sabadell, Terrassa, Martorell, Vilanova i la Geltrú i Vilafranca del Penedès, el POUM recull la necessitat d'aquesta línia anomenada orbital, de la qual la Generalitat ha presentat un estudi de traçat que ara està a l'espera de resoldre les al·legacions presentades. El pas següent serà tirar endavant l'estudi d'impacte ambiental.

