

Castellar obre el debat sobre la futura arribada dels FGC

La Plataforma Tren Castellar Centre exposa a la població les al·legacions que ha fet arribar al DPTOP

Aposta per un traçat més respectuós amb el medi ambient i independent de la B-124

El Punt, 18/07/10 02:00 - CASTELLAR DEL VALLÈS - [Marc Cornet](#)



La Plataforma Tren Castellar Centre durant la presentació a l'auditori municipal Miquel Pont Foto: M.C.B.

Tot i la inconcreció temporal de la futura arribada a Castellar del Vallès dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), l'entitat Plataforma Tren Castellar Centre s'ha marcat com a objectius implicar tota la ciutadania en el procés i divulgar els possibles inconvenients dels traçats inclosos en l'estudi informatiu del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP). Per fer-los realitat, aquesta setmana va organitzar un acte públic en què va expressar els seus punts de vista, va exposar les al·legacions –que inclouen tres recorreguts alternatius des de Sabadell– que ja ha fet arribar al departament i va copsar les inquietuds de la població. Segons el seu entendre, el traçat que es veu amb més bons ulls des d'un punt de vista tècnic és millorable, a causa de diversos factors: l'impacte ambiental i el cost econòmic que pot suposar l'ús de tres viaductes per superar el riu Ripoll i el torrent de Can Bages; els problemes de mobilitat que poden derivar d'una construcció a tocar i paral·lelament a la carretera B-124; la manca de centralitat de les estacions, i la impossibilitat d'un allargament fins a Sentmenat. Per aquest motiu, les seves propostes estan encaminades a solucionar aquestes consideracions, per bé que estan oberts a rebre noves idees i prefereixen no defensar un sol traçat. Els recorreguts que plantegen pretenen aprofitar la desforestació ja existent a Can Bages, amb la qual cosa el tren podria passar per sota del futur polígon. D'aquesta manera, es reduiria l'impacte ambiental. Pel que fa als efectes en la B-124, el primer traçat inclou la possibilitat de no travessar-la i els altres dos, de només afectar-la en un punt i seguir cap a la plaça de Catalunya, molt més cèntrica. Encara més estratègica seria l'arribada

a la plaça del Calissó, que seria possible inclouent una tercera estació en el primer traçat.

LA XIFRA

4,8

quilòmetres fa el traçat que proposa el DPTOP des de Ca n'Oriac. El de la plataforma supera els 5 quilòmetres.

Presència de Sabadell Cruïlla

Tot i que l'entitat Sabadell Cruïlla es va dissoldre el 2008, alguns membres de la seva antiga junta van assistir a la presentació de la Plataforma Tren Castellar Centre –celebrada a l'auditori municipal Miquel Pont– per expressar la seva opinió. Segons el seu entendre, la proposta més ben valorada pel DPTOP és “massa cara”, i això podria acabar avortant per falta de fons. “Una de les al·legacions que s'han presentat és la del Col·legi d'Enginyers de Barcelona, que posa en relleu que el cost econòmic és excessiu”, va explicar Manel Larrosa, que va recordar que el recorregut plantejat per Sabadell Cruïlla l'any 2004 no només era més assumible sinó que podria continuar sent vigent: “Si l'estació de Ca n'Oriac es plantegés al sud de la ronda de Navacerrada, a 300 m de l'actual, el traçat a Castellar podria ser majoritàriament en superfície”. D'aquesta manera, s'abaratirien els costos i es reduiria l'impacte sobre Can Deu i el riu Ripoll.