

**Direcció General de Transport Terrestres**  
**Departament de Política Territorial i Obres Públiques**  
**Generalitat de Catalunya**

Isidre Soler Clarena, portaveu del Grup Municipal **d'Entesa per Sabadell**, amb domicili a l'Ajuntament de Sabadell, Plaça Sant Roc sense número d'aquesta ciutat

**EXPOSA,**

Que la Direcció General del Transport Terrestre del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya ha posat a Informació pública l'Estudi informatiu i l'Estudi d'impacte ambiental "**Perllongament de la línia dels FGC a Castellar del Vallès**" (Claus: **EI-TF-08249 i IA-TF-08249**), fins l'11 de maig de 2010, segons l'anunci publicat en el DOGC número 5610 de 19 d'abril de 2010.

Que compareix com a part interessada i, un cop estudiada la documentació posada a informació pública, planteja les següents consideracions i al·legacions a l'esmentat Estudi Informatiu.

**Consideracions a l'estudi informatiu**

En primer lloc, valorem molt positivament la redacció de l'estudi informatiu, previ al projecte constructiu, que ha de fer realitat la connexió ferroviària de Castellar del Vallès amb Sabadell i la resta de la xarxa ferroviària, ampliant així el servei de transport públic col·lectiu al Vallès i a la regió metropolitana.

L'estudi informatiu planteja a la pràctica un únic traçat paral·lel a la carretera de Castellar B-124, amb dues alternatives en creuar el riu Ripoll i el torrent de Can Bages, i dues possibles ubicacions de l'estació al casc urbà de Castellar.

Aquest traçat està condicionat pel fet d'haver optat per construir el traçat i les cotxeres al Parc del Nord, enlloc d'haver seguit un traçat a través del pas natural en direcció Castellar, evitant el pas pel Bosc de Can Deu i d'haver de salvar el riu Ripoll pel lloc més elevat i més complex topogràficament.

L'estudi informatiu no contempla en cap moment la possibilitat de continuar en un futur la línia de ferrocarril en direcció a Sentmenat, Caldes de Montbui, Santa Eulàlia de Ronçana, l'Ametlla i la Garriga

### **El pas pel riu Ripoll**

La conseqüència d'optar per aquest traçat és la complexitat de l'obra, que obliga a construir el túnel en mina per evitar l'impacte sobre el Bosc de Can Deu, construir una successió de viaductes i falsos túnels per salvar les valls del riu Ripoll i del torrent de Can Bages.

L'únic traçat que proposa l'estudi informatiu comporta una important afectació als valuosos talussos del riu Ripoll, afecta de ple la masia de Can Bages del segle XVI i el torrent de Can Bages amb un alt valor ecològic. Aquesta opció, a més, presenta una important incidència paisatgística i un cost molt elevat.

**Es proposa un traçat alternatiu que creua el riu Ripoll lleugerament més al nord del proposat per l'estudi informatiu.** D'aquesta manera línia segueix pel pla del futur polígon de Can Bages, encara per urbanitzar, fins creuar la carretera B-124 pel solar sense construir situat al nord de l'empresa Sony.

Amb aquesta proposta es redueix la complexitat i el cost de l'obra. Es redueix l'impacte sobre els talussos del riu Ripoll, s'evita l'impacte al torrent de Can Bages i es minimitza l'impacte paisatgístic.

**També proposem que el viaducte que ha de creuar el riu Ripoll tingui un disseny acurat que s'integri en el paisatge.** Cal convertir la intervenció constructiva en una oportunitat per generar una obra de qualitat i emblemàtica.

### **El pas pel Pla de la Bruguera**

L'estudi informatiu proposa el traçat soterrat per la zona verda existent entre la carretera B-124 i la zona industrial del Pla de la Bruguera.

Aquesta proposta, si bé més rectilínia, afecta la franja de vegetació consolidada de la zona verda paral·lela a la carretera, perd centralitat en travessar el Pla de la Bruguera i condiciona la ubicació de les estacions.

**Es proposa continuar el traçat del túnel pel carrer del Berguedà.** Amb aquest traçat no s'afecta la franja verda i s'aconsegueix una major centralitat de l'estació al Pla de la Bruguera.

### **El pas pel casc urbà**

L'estudi informatiu proposa el traçat fins l'Espai Tolrà, on hi ubica l'estació que dona servei a la zona urbana de Castellar.

Aquesta ubicació fa perdre centralitat a la estació urbana, però per damunt de tot impedeix materialment poder continuar en un futur la línia del tren en direcció a Sentmenat i Caldes de Montbui.

**Es proposa, a partir del traçat anteriorment proposat, continuar per la Ronda de Tolosa i la Ronda de Llevant fins la Plaça de Catalunya.** D'aquesta manera s'aconsegueix ubicar l'estació urbana de Castellar i facilitar la continuació en el futur la línia ferroviària.

### **Les estacions**

L'estudi informatiu proposa dues estacions situades en línia al peu de la carretera B-124, una a tocar de l'empresa Sony i l'altra a l'Espai Torà. Aquestes ubicacions perden centralitat en relació al polígon industrial consolidat i en relació al casc urbà.

**Es proposa ubicar la primera estació del traçat al carrer del Bergadà amb el carrer del Maresme,** junt a l'actual aparcament de camions. Aquesta ubicació aporta més centralitat en relació el polígon industrial i permet la construcció d'un aparcament de turismes vinculat a l'estació.

**La segona estació es proposa ubicar-la a la Ronda de Llevant junt a la Plaça de Catalunya.** Així s'aconsegueix donar millor servei a una zona més cèntrica de Castellar i es facilita en un futur el perllongament de la línia de ferrocarril en direcció Sentmenat.

### **Resum de les al·legacions:**

- 1. Adoptar el disseny i les solucions constructives necessàries per tal de minimitzar els impactes ambientals i paisatgístics de les interseccions del traçat amb els talussos de riu Ripoll, a causa de les característiques i de la fragilitat dels mateixos.**
- 2. Adoptar un disseny de qualitat en el viaducte que travessa el riu Ripoll per tal que s'integri al màxim en el paisatge.**

3. Es proposa un nou traçat a partir de creuar el riu Ripoll pel pla de Can Bages, carrer del Bergadà al Pla de la Bruguera, Ronda de Tolosa i Ronda de Llevant.
4. Ubicar la primera estació al carrer del Bergadà amb el carrer del Maresme. Construcció d'un aparcament.
5. Ubicar la segona estació a la Ronda de Llevant amb Plaça de Catalunya.
6. Facilitar el futur perllongament cap a Sentmenat i Caldes de Montbui.

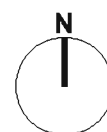
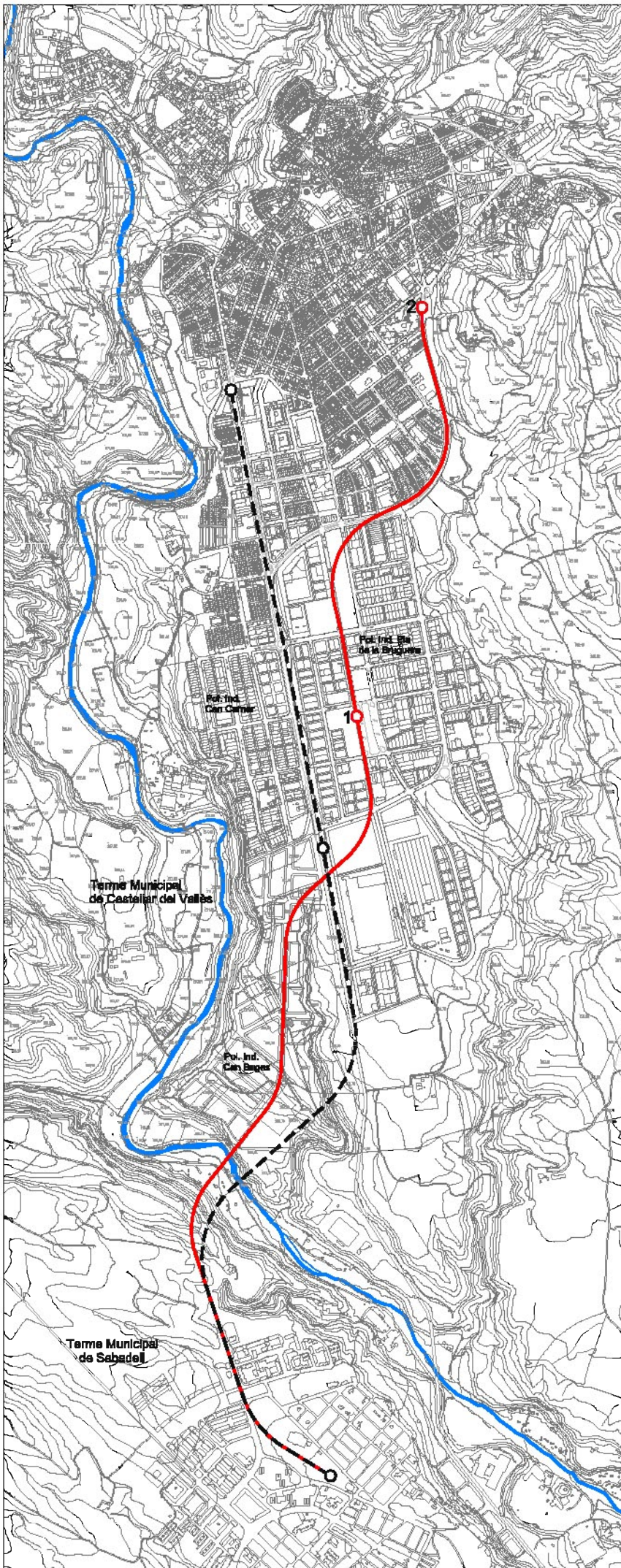
En base aquestes consideracions i al·legacions **SOL·LICITA**

Que es tingui considerat com a part interessada i es tinguin per formulades en temps i forma les presents al·legacions a l'Estudi Informatiu del Perllongament de la línia dels FGC a Castellar del Vallès" (Claus: EI-TF-08249 i IA-TF-08249).

Isidre Soler Clarena  
Regidor Portaveu d'Entesa per Sabadell

Sabadell, 11 de maig de 2010





- Traçat proposat Plataforma Tren Castellà Centre (5,27 Km)
- Estació proposada Plataforma Tren Castellà Centre
- Traçat proposat a l'Estudi Informatiu DPTOP (4,80 Km)
- Estació proposada a l'Estudi Informatiu DPTOP
- Riu Ripoll