

Acta de la Taula de Mobilitat, reunida el 15 de març de 2010, a la Sala de Plens de l'Ajuntament.

Assistents:

Dani Sagrera (L'Altraveu)
Martí Llobet (L'Altraveu)
José Navarro (UGT)
Miquel Zuazua (particular)
Joan Piñot (Plataforma Tren Castellar Centre)
Maria Garriga (Plataforma Tren Castellar Centre)
Marc Monràs (Plataforma Tren Castellar Centre)
Oriol Papell (ERC)
Lluís López (CIU)
J. Oriol Font (Castellar Sostenible)
Xavier Arderius (L'Altraveu)
Pere J Puig (Cambra de Comerç de Sabadell)
Jordi Núñez (Cambra de Comerç de Sabadell)
Manel Villalante (Director General de Transports Terrestres)
Xavier Flores (Subdirector General de Transports Terrestres)
Ignasi Giménez (Alcalde de Castellar del Vallès)
Aleix Canalís (Tinent d'Alcalde de l'àrea de Territori)
Jordi Carcolé (Regidor de Transport i Seguretat Ciutadana)
Pepe González (Regidor de Planificació i Protecció del Territori)
Sebastià Vivas (Gerent de l'Ajuntament de Castellar del Vallès)
Jordi Domingo (Gerent de l'àrea de Territori)
Joan Alonso (Cap de la Policia Local de Castellar del Vallès)
Esteve Font (Enginyer Municipal)
Marina Muntada (Cap del departament de Medi Ambient i tècnica de Mobilitat)

S'inicia la sessió a les 20.30 hores amb la benvinguda als assistents per part del Sr. Ignasi Giménez, que demana disculpes pel retard.

El Sr. Villalante explica que l'estudi informatiu s'exposa al públic amb una proposta de traçat. La publicació al DOGC serà demà 16 de març de 2010 i tindrà 30 dies d'exposició al públic. Fa un repàs cronològic del procés que s'ha seguit fins ara:

- L'any 2008 es va presentar un primer document amb diverses alternatives.
- D'aquest es va modificar la cua de maniobres per permetre el perllongament fins a Castellar del Vallès.
- De quatre alternatives de sortida a Sabadell, se n'han desestimat dues, i s'ha optat per les dues amb un traçat més al nord.

També s'han desestimat dues arribades de quatre al nucli de Castellar del Vallès. S'ha optat per les opcions a i b que són la Plaça de la Fàbrica Nova i la Ronda de Tolosa.

- Finalment d'aquestes opcions, el projecte tria desenvolupar la variant núm. 1 de sortida de Sabadell i la opció a d'arribada a Castellar. És a dir, sortint del C. Prada va pel cantó oest de Can Déu, creua la carretera B124 i pel lateral dret arriba al nucli de Castellar.
- Es descarta la tuneladora com a mètode constructiu perquè és un traçat curt i no passa per sota d'edificis.

Es construirà el primer tram a Sabadell en pantalla, per sota de Can Déu en mina, els viaductes que creuen el Ripoll seran una construcció en superfície, i a continuació un tram de construcció en pantalla fins arribar al km 4,5. En total seran 3,8 km en túnel i 700 m en superfície.

- La demanada prevista és de 9.384 viatgers en dia feiner.
- Està previst que tot el tram sigui construït amb doble via i andana central.
- Es construirà una primera parada davant la SONY, amb accessibilitat als dos costats de la carretera B-124 per permetre l'accés des dels diferents polígons. L'ús esperat per

aquesta parada és només de 1.304 viatgers per dia, però és la parada que té previsió de ser equipada amb un aparcament de vehicles per tal que funcioni com a intercanviador.

- Per la parada de la Fàbrica Nova la demanda esperada és de 8.080 viatgers/dia.

L'estudi informatiu estarà íntegrament disponible a internet a partir de demà, 16 de març de 2010, a la pàgina web de la Generalitat www.gencat.cat.

S'obre un torn de preguntes:

- El Sr. Monràs demana quin nombre de places d'aparcament es poden associar a l'estació de tren del Pla de la Bruguera.

- El Sr. Giménez contesta que caldrà estudiar quines possibilitats hi ha de crear una zona d'aparcament, requalificant si cal algun terreny.

- El Sr. Piñot diu que la dificultat es trobarà en l'estació central.

- El Sr. Giménez respon que caldrà treballar per fer fàcil l'accessibilitat a l'estació modificant les línies d'autobús si cal.

- El Sr. Villalante explica que les línies d'autobús hauran de canviar la seva configuració per aportar usuaris al tren.

- El Sr. González comenta que canviarà els hàbits dels castellarencs, el 60% dels quals estarà a uns 10 minuts de l'estació.

- El Sr. Monràs diu que serà important habilitar l'aparcament del Pla de la Bruguera per tal que la demanda d'urbanitzacions utilitzin aquesta parada i no la del centre.

- El Sr. Villalante exposa que evidentment s'ha de fer tot el que sigui possible per afavorir la seva utilització; es tracta d'una obra important pel seu cost, tant pel municipi i com per la Generalitat de Catalunya. En aquests moments s'han estimat uns costos però a la realitat poden variar.

- El Sr. Monràs pregunta com es vincularà amb el 4t cinturó.

- El Sr. Flores explica que el tren passarà per sota el traçat que utilitzarà el 4t cinturó.

- El Sr. Papell pregunta si caldrà tallar el tram entre la benzina i la plaça de la Fàbrica Nova.

- El Sr. Flores contesta que evidentment tindrà afectacions, com a Sabadell.

- El Sr. Núñez pregunta si l'Ajuntament de Castellar del Vallès haurà de fer cap aportació econòmica, com ha passat a Sabadell amb la modificació de Can Feu.

- El Sr. Villalante respon que l'Ajuntament de Sabadell va demanar de fer un tram més de soterrament per motius de ciutat, que no era necessari per motius ferroviaris. S'ha accedit a realitzar la intervenció però amb distribució dels costos, perquè pel que fa a la línia, arribaran els mateixos trens i aniran al mateix lloc.

- El Sr. Monràs vol saber a partir de quina hora es podrà consultar l'estudi al web.

- El Sr. Villalante li contesta que demà, però no li pot concretar a quina hora. Estarà fragmentat perquè és un document molt gran.

- El Sr. Piñot explica que fa 130 anys que es va fer el primer projecte d'arribada d'un tren a Castellar, al 1880. Comenta que l'efecte de la seva arribada pot ser súper positiu però que també tindrà efectes negatius, sobretot d'aparcament, a l'àrea veïna de l'estació, als carrers i als supermercats, etc.

- El Sr. Giménez comenta que els resultats del Pla de Seguretat Viària, mostren un ús més alt del transport privat i més baix del transport públic que altres municipis de la nostra tipologia. Està clar que l'arribada del tren presentarà tensions, però ajudarà a equilibrar una mica aquesta tendència.

- El Sr. Monràs diu que aquesta actuació pot corregir la situació anòmala de creixement urbanístic i demogràfic sense infraestructures.
- El Sr. Villalante explica que la mobilitat en transport públic a Castellar del Vallès és molt baixa.
- El Sr. Sagrera replica que probablement sigui perquè l'oferta és molt petita.

- El Sr. Núñez expressa la creença que bona part de l'èxit d'aquesta infraestructura estarà en saber dimensionar el "Park and Ride" del Pla de la Bruguera.
- El Sr. Villalante exposa que el problema és que no hi ha hagut cultura de crear les línies de tren amb aquests equipaments, sobretot quan s'ha servit nuclis amb població molt dispersa. Hem perdut moltes oportunitats de fer-ho bé.

- El Sr. Sagrera pregunta quines freqüències es preveuen.
- El Sr. Villalante respon que es preveu la mateixa freqüència en hora punta que a Sabadell, és a dir un tren cada 12 minuts o 5 trens/hora.

- El Sr. Sagrera pregunta la freqüència fora de les hores punta.
- El Sr. Villalante respon que ningú no es planteja fer una obra de tants milions d'euros per donar menys servei que l'actual, i que per tant parlem d'un tren cada 15 minuts. El problema de les línies del Vallès està a la Plaça Catalunya de Barcelona, perquè el tronc comú i el final de línia estan molt col·lapsats. De totes maneres es preveu que això canviarà ja que estan a punt de començar unes obres per aconseguir treure del centre un tren cada 90 segons.

- El Sr. Monràs demana en quin horitzó temporal ens movem.
- El Sr. Villalante contesta que a l'esfera tècnica cal licitar el projecte, un any per a la seva redacció, que els 300 milions d'euros estiguin al pressupost de la Generalitat de Catalunya i uns 3/4 anys d'obres. El compromís polític diu que les obres han de començar abans del 2016.

- El Sr. Puig pregunta sobre les troballes arqueològiques que es puguin realitzar en l'obra.
- El Sr. Villalante respon que en aquest tram no se'n preveuen, però que a Terrassa han estat molt importants.
- El Sr. Piñot comenta que a la zona de la SONY n'hi ha.

La sessió finalitza a les 21.30 hores amb l'agraïment als assistents per la seva participació.