



Castellar-Terrassa, una connexió inexistent

Marc Béjar · @diaridesabadell #TransportPúblic #Autobusos

MOBILITAT Les dues localitats es giren l'esquena, sense un servei de transport públic que agilitzi el trajecte: "Trigo més d'una hora a fer deu quilòmetres"

Històricament, Castellar ha mirat sempre cap a Sabadell, amb qui ha teixit una relació estreta que porta molts castellarenes a buscar oportunitats laborals, formatives i d'oci a la ciutat veïna. En canvi, aquest vincle ha sigut més dèbil amb Terrassa. A pesar de la proximitat, les dues localitats es giren l'esquena. Almenys, pel que fa al transport públic.

Castellar ha reforçat en els últims anys les freqüències d'autobús fins a Sabadell. De fet, un dels temes plantejats per l'alcaldessa Yolanda Rivera en la visita de la consellera Sílvia Paneque a Castellar va ser justament un nou increment del servei. Actualment, cada dotze minuts hi ha una sortida en hora punta. En canvi, per molta estona que els usuaris esperin a la parada, no veuran passar cap autobús que vagi a l'altra capital de comarca.

Una odissea diària

Una de les víctimes d'aquesta realitat és Laia Arderius, estudiant castellarenca de l'EUIT. Per a ella, arribar a Terrassa esdevé un repte diari. "Si tot va molt bé, trigo una hora. Si no, una hora i mitja. O més. Fa vergonya dir que trigo això per anar a un lloc que està a quinze minuts en cotxe", lamenta. L'odissea comença a les sis del matí. "El bus fins a Sabadell funciona bé, però a primera hora va pleníssim. Hi ha gent a les últimes parades del poble que fins i tot ja no puja perquè no hi cap", diu. Quan arriba a la plaça d'Espanya de Sabadell, baixa a Rodalies per fer dues parades de tren. "Renfe funciona molt malament i mai es compleixen els horaris. Però,

si vols agafar els Ferrocarrils, has d'anar fins a Sant Cugat i fer transbord per arribar a Terrassa. Encara s'eternitza més", detalla.

La majoria dels dies, es resigna, fa tard a classe. El seu, però, no és un cas excepcional. "Tinc amics que van a la UPC i es troben el mateix problema", avisa. Ella no té el carnet de conduir i reivindica el seu dret a desplaçar-se amb transport públic. "Si vingués amb cotxe al centre de Terrassa, hauria de buscar un pàrquing perquè és inviable aparcar a fora", afegeix. La realitat és crua: si algú de Castellar troba una feina a Terrassa, necessitarà disposar de vehicle privat per anar fins al seu lloc de treball. L'alternativa és agafar el C1, baixar a Sabadell Nord i agafar un tren de l'R4. Amb la primera opció es triguen uns 20 minuts. Amb la segona, més d'una hora. "Sort en tinc, que m'agrada molt la meua carrera", ironitza Arderius. Farta de la situació, dona suport a una recollida de firmes que acumula més d'un centenar de suports per reclamar un autobús directe que cobreixi aquest recorregut.

Can Font, en terra de ningú

L'opció significaria recuperar un servei que ja havia existit, passant per Sabadell, però que es va acabar suprimint. Les particularitats de la carretera directa fins a Terrassa, amb molts revolts, complica l'escenari. A mig camí hi ha Can Font, urbanització que pateix igualment la mala comunicació. "Fa quinze anys teníem un autobús urbà petit. Hi vivíem unes quinze famílies i la resta venien els

Reunió Polinyà-Sentmenat per exigir millores

L'alcaldede Polinyà, Javier Silva, i l'alcaldessa de Sentmenat, Montserrat Rueda, s'han reunit aquesta setmana amb representants de Sagalés, l'empresa concessionària del transport interurbà. L'augment de les freqüències, una de les queixes ciutadanes recurrents, ha estat un dels temes tractats en la trobada. Les accions, però, depenen de la Direcció General de Transports i Mobilitat de Territori, de qui s'espera confirmació definitiva per a impulsar l'augment de línia e-10 fins a Barcelona.

caps de setmana. L'autobús no va funcionar en aquell moment perquè no hi havia quòrum. Fa deu anys, ja demanàvem que tornés el que feia el trajecte Can Font-Castellar. Però ens l'han denegat sempre", lamenta Roser Gabarró, presidenta de l'Associació de Veïns de Can Font i Can d'Avellaneda. L'emplaçament, a més, ha crescut molt en els últims temps. "Ara hi ha unes 500 cases, la majoria habitades tot l'any", adverteix.

Arran de les queixes del veïnat, es va començar a oferir el Taxi A Demanda (TAD), un servei que els interessats han de sol·licitar abans de les vuit del vespre del dia anterior. "He de tenir molta antelació i saber que demà el necessitaré. Si em trobo malament al matí i a la tarda el necessito. no

el puc utilitzar. El cap de setmana tampoc funciona", exposa Gabarró sobre una eina que té un cost simbòlic d'un euro per viatge.

Els residents han de fer la compra o anar al metge a Castellar i cap vehicle d'alta capacitat hi arriba regularment. A la plaça de Can Font encara hi ha una marquesina. És una parada fantasma que només serveix de referència per quedar amb el taxista. Fa més de dues dècades, existia un autobús Castellar-Terrassa que parava a Can Font. Però ja no. "És necessari. No només per a la urbanització, sinó també per a la gent del poble. Hi ha molts estudiants que van a Terrassa i han de fer una volta impressionant", reitera Gabarró.

Una demanda històrica

La reivindicació no és nova. L'Ajuntament de Castellar va presentar l'octubre del 2015 diverses al·legacions al Pla de Transport de Viatgers de Catalunya 2020 (PTVC) per estudiar busos directes a Terrassa, Barcelona i la UAB. La carpeta continua oberta.

Gabarró destaca que en les últimes setmanes, Yolanda Rivera s'ha reunit amb representants veïnals i ha mostrat el seu compromís per avançar en la petició social. De moment, el consistori manté que és una demanda que s'ha traslladat repetidament a la Generalitat. Territori no s'ha pronunciat sobre el contingut i els hipotètics avenços de la trobada. Mentrestant, els passatgers continuen exigint millores i patint les dificultats diàries d'un model insuficient.



Per molts autobusos que passen a les parades de Castellar, cap té com a destinació Terrassa / VÍCTOR CASTILLO