



Els dubtes que sobrevolen el BRCat fins a Sabadell

Marc Béjar · @diaridesabadell #TransportPúblic #Infraestructures

MOBILITAT La proposta de projecte de la Generalitat, anunciat fa més de dos anys, ja està en mans de l'Ajuntament, que haurà de fer-hi aportacions

La represa del curs polític va portar fa pocs dies a Castellar la consellera de Territori, Sílvia Paneque. La responsable de la Generalitat es va reunir amb l'alcaldessa Yolanda Rivera, que va posar damunt la taula qüestions sobre mobilitat que afecten la vila. Una de les carpetes recurrents és la millora de la freqüència de busos fins a Sabadell o la demanda que Castellar s'integri a la zona tarifària de la ciutat veïna. En espera de noves infraestructures, el Govern local ha centrat els esforços a potenciar la connexió amb Sabadell Nord, considerada l'estació de referència que obre la porta als Ferrocarrils o Rodalies.

Un dels reptes és agilitzar el trànsit d'autobusos que fan parada a l'altra banda del Ripoll. Per a fer-ho possible, hi ha un element cridat a ser clau: el BRCat de la B-124. El carril de bus ràpid permetria 'acostar' les dues localitats, amb un tram de circulació única per al transport públic. Fonts de Territori advertien abans de l'estiu que el projecte constructiu es trobava en un estat "molt avançat". Avui, des de l'Ajuntament

confirmen que ja han rebut el document i ara l'han d'estudiar per valorar les aportacions a fer.

La proposta encara no ha vist la llum, però planteja alguns dubtes entre usuaris habituals de la línia C1. La majoria coincideixen a assenyalar la complexitat de la carretera i la poca concreció sobre com i on es guanyaria l'amplada de l'asfalt. "A priori, seria una bona notícia, però s'endevina complicat. A més, caldria veure les afectacions durant la fase d'obres, perquè és la via més directa per arribar a Sabadell", expressa el Ramon, que sintetitza la percepció de diverses veus consultades.

Els viatgers estan satisfets amb la freqüència actual, que atenua la congestió sobretot en hores punta. Però l'opció d'un BRCat es veu amb certa distància. "En les condicions actuals, no ho veig viable a curt termini", sosté Ana Gemar.

Ronda Nord i BRCat, de la mà?

L'arquitecte urbanista Manel Larrosa qüestiona una "obsessió de Castellar per tenir un doble carril que no s'acaba d'entendre massa", ja que el model actual "funci-

ona prou bé". I afegeix un factor menys analitzat. "Entre el pont i el Pla de la Bruguera, hi ha un desnivell molt important, de més de 70 metres. Un carril bici per allà és una animalada. Si s'hi ha de fer un carril d'autobús i un de pedalable a banda, suposa una amplada enorme", radiografia. L'apunt no és menor i xoca amb un altre ingredient previst en aquest indret.

Ell sosté que el plantejament del corredor ràpid no casa amb la proposta de construir una rotonda a la carretera de Prats de Lluçanès per enllaçar amb la futura ronda Nord. "La suma de totes dues coses posa en relleu el caos", adverteix. Larrosa percep un "desgavell" que demana resoldre amb diàleg i aportacions d'experts abans de prendre decisions definitives. "Que facin un dibuix conjunt o afrontin un debat amb les parts implicades", en un moment en què aquest tram de la xarxa viària és en el punt de mira. Per tot plegat, no pronostica un inici d'obres immediat. "Encara que siguin complicades, està mal treballat. I no som en el punt zero, sinó encara més enrere", tanca.



Castellar

Un autobús de la línia C1 passa pel tram per on hi hauria d'haver un carril de bus ràpid, a l'entrada de Sabadell / JUANMA DELÁEZ



El març del 2023, la Generalitat va anunciar la creació del BRCat a la B-124 amb un pressupost d'uns dotze milions i previst per al 2025.