

Infraestructures de transport > Viàries |

AUTOVIA C-58 A RIPOLLET (2006)

Joaquim Carreras

L'autovia C-58 és una de les principals vies de comunicació entre Barcelona i el Vallès Occidental i gradualment va incrementant el número d'usuaris que la utilitzen. Això ha generat problemes de congestió de trànsit i un important impacte sonor per a una part dels habitants de Ripollet. Ajuntament i veïns fa anys que demanen solucions però les desavinences amb la Generalitat sobre quina és la millor opció fan que encara no s'hagi arribat a un acord. A final de l'any 2005 va sortir a concurs públic l'ampliació de la C-58, però respecte a la insonorització del tram de Ripollet no s'ha trobat una solució. Els veïns demanen fer-ne una part coberta i una altra de subterrània, mentre que la Generalitat no ho veu tècnicament factible i proposa crear una pantalla d'insonorització per als edificis afectats.

L'autopista C-58 comunica Barcelona, Sabadell i Terrassa, entre altres ciutats, i a partir d'aquest punt enllaça amb l'autopista de peatge Terrassa-Manresa i posteriorment amb l'**EIX DEL LLOBREGAT**, formant part de l'eix europeu E-9 que comunica amb França. És una important via de comunicacions entre el Barcelonès i el Vallès Occidental amb més de vint anys de funcionament i amb un trànsit diari aproximat de 130.000 vehicles i que tendeix a créixer progressivament.

L'elevada congestió d'aquesta via de comunicació provoca importants retencions, sobretot pel moviment d'entrades i sortides que hi ha entre Sabadell i Terrassa. Un altre aspecte a destacar és que, amb el pas dels anys i el creixement urbanístic, el nucli urbà de Ripollet ha quedat dividit per l'autopista, a la vegada que provoca molts problemes de soroll als veïns dels pisos del barri de Can Tiana-Pont Vell.

Després d'anys de reivindicacions es va crear la comissió de la C-58, integrada pels partits polítics de la ciutat, els veïns afectats i el Fòrum Soterrrem l'Autopista,* que tenia com a objectiu solucionar el problema del soroll de l'autovia. A principi de març de 2005, el secretari general de Mobilitat, Manel Nadal, va anunciar que renunciava al soterrament i que apostava per cobrir l'autovia amb un calaix de ciment. Això va provocar que l'equip de govern, format pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Convergència i Unió (CiU) i Iniciativa per Catalunya-els Verds (ICV), i el grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) demanessin a la Generalitat que s'estudiés bé la proposta presentada per la comissió. A la vegada, els veïns i l'oposició, formada pel Partit Popular (PP) i Compromís per Ripollet (CpR), acusaven el consistori de no haver defensat mai amb fermesa el soterrament i en canvi d'haver defensat d'una manera encoberta el cobriment.

L'alcalde de Ripollet, Juan Parralejo (PSC), va recordar a l'oposició que feia cinc anys que s'havia lliurat al Parlament un estudi amb set opcions, entre les quals la segona més cara era el cobriment de la via. També va fer esment que posteriorment i mitjançant la comissió de la C-58 es va lliurar una proposta mixta que preveia 220 m de tram soterrat i 338 m de coberts amb un calaix de ciment. A la vegada, i juntament amb el president de la comissió Xavier Peñarando (CiU), va defensar l'opció d'estudiar bé la proposta de la Generalitat i va avançar que si no els convenia ja rebutjarien el projecte.

Surt a informació pública el projecte de millora de la C-58

Segons la Generalitat, l'opció del soterrament es va descartar ja que els canvis de rasant previstos no complien la normativa i el calaix subterrani podia tenir problemes de filtracions d'aigua ja que s'havia de fer sota el nivell freàtic. Inicialment es va partir de la idea d'incorporar un tercer carril a tot el traçat de la C-58, però posteriorment es va canviar d'idea ja que es va veure que el problema no era de capacitat de la via sinó d'ordenació del moviment que tenia.

El novembre de 2005 va sortir a informació pública el projecte de millora de la C-58 entre Cerdanyola del Vallès i Terrassa, que preveia la construcció de dues calçades laterals de dos carrils cadascuna i l'ampliació d'un carril més en el tronc central de la via. En un primer tram, de 3,6 km, s'havia de millorar la connexió de la C-58 amb l'autopista B-30 i amb el centre de Sabadell. En el segon tram, entre Sabadell i Sant Quirze, de 2,8 km, estava previst construir en el tronc central el tercer carril en direcció Barcelona i una calçada lateral en cada sentit. En el tercer i últim tram, entre Sant Quirze i Terrassa-Can Parelada, de 3,4 km, s'havia de fer una doble calçada lateral en cada sentit i millorar la connexió amb Rubí, Rubí-les Fonts i Terrassa-Can Parelada mitjançant giratoris. La inversió per executar

les obres havia de ser de 76,2 MEUR.

La Generalitat presenta una nova proposta d'insonorització

El març de 2006 el secretari general de Mobilitat, Manel Nadal, i el director general de Carreteres, Jordi Follia, van presentar una proposta per insonoritzar l'entorn de l'autopista. Aquesta plantejava la construcció d'una façana d'insonorització davant de l'edifici més afectat, al barri de Can Tiana-Pont Vell, que havia de ser de formigó armat amb fusteria d'alumini i vidres amb un gruix de 26 mm. També es preveia una remodelació de l'entorn creant nous parcs i places amb dunes de vegetació i talussos per evitar el soroll. Una altra proposta de la Generalitat era actuar directament sobre els edificis afectats pel soroll insonoritzant-los. Aquestes obres havien de suposar una inversió de 10,6 MEUR i es preveia que reduirien el soroll un 42%.

El Fòrum Soterrem l'Autopista no acceptava aquesta proposta, ja que, a causa de la construcció de la façana d'insonorització, possiblement quatre famílies perdien l'habitatge, i continuaven defensant la proposta combinada de cobrir un tram i soterrar l'altre. El mes d'octubre els grups de l'oposició van demanar fer un ple extraordinari, que es va fer el 13 de novembre, per queixar-se davant del regidor Xavier Peñarando que no s'havia fet cap trobada de la comissió de la C-58 perquè tècnics de la Generalitat expliquessin la proposta. En el mateix ple es va parlar de crear una oficina municipal per accelerar tot el procés, proposta que finalment es va aprovar el 30 de novembre en sessió ordinària del ple de l'Ajuntament.

El 4 de desembre es va tornar a fer una reunió de la comissió, després de set mesos sense haver-ne fet. Es va decidir que l'alcalde, Juan Parralejo, demanaria als tècnics de la Generalitat una reunió perquè expliquessin el projecte de crear una façana d'insonorització. En funció de les conclusions extretes, es decidiria si s'acceptava aquesta proposta o es continuava reclamant l'opció de combinar un tram subterrani amb un altre de cobert.

Més informació

www.ripollet.cat/asp/llicitat_noticies.asp?ID=6080

**Entitat formada per veïns de Ripollet per demanar el soterrament de la C-58. Tenen el suport d'una gran quantitat de veïns i de diversos regidors de tots els partits polítics presents a l'Ajuntament de la població.*

