



[Infraestructures de transport > Viàries](#) |

AUTOVIA INTERPOLAR DEL VALLÈS (2008)

Marc Sogues

A mitjan abril el DPTOP presenta l'Avantprojecte del pla territorial parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona. Aquest document inclou una proposta de traçat de la interpolat similar a la definida històricament al Pla general metropolità (1976). Tot i que el Departament encarrega a final d'abril un estudi estratègic d'avaluació ambiental per acabar de concretar la millor alternativa, el projecte de l'autovia motiva les queixes de diversos ajuntaments i col·lectius conservacionistes del Vallès Occidental, que consideren que la infraestructura és innecessària i que tindrà un fort impacte sobre el territori.

L'autovia interpolat del Vallès es va projectar a mitjan dècada dels setanta com una via per connectar diferents pols d'activitat econòmica del Baix Llobregat i el Vallès. L'eix, d'uns 60 km de llargada, havia d'unir Molins de Rei (Baix Llobregat) i Sant Celoni (Vallès Occidental) i el seu traçat havia d'avançar entre els de l'autopista AP7 i l'**AUTOVIA B-40 QUART CINTURÓ**.

El projecte es va concretar per primera vegada al Pla general metropolità (PGM) del 1976 i més tard es va incloure al Pla de carreteres de Catalunya (1985) i al **PLA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORTS DE CATALUNYA (PITC)**. D'acord amb aquest últim, la via seria de quatre carrils, dos per sentit, amb mitjana, i amb un límit de velocitat de 80 km/h.

A començament del 2008 es trobaven en funcionament dos parts de l'eix. D'una banda, al Vallès Oriental ja funcionava la C-35, tot i que no s'havia desdoblada i per tant no tenia les característiques d'una autovia. Aquest tram anava de Parets a Maçanet de la Selva (Selva). D'altra banda, també es trobava en actiu el vial interpolat del Vallès, un tram desdoblada que creuava el polígon de Can Sant Joan, situat entre Sant Cugat del Vallès i Rubí.

Per tal de completar la infraestructura, el PITC establia que calia desdoblada la C-1413 / C-35 entre Molins de Rei i Rubí i la C-35 entre Parets del Vallès (Vallès Oriental) i Sant Celoni (Vallès Oriental), i construir un nou tram entre Rubí (polígon Can Sant Joan) i Parets. El cost total estimat de la infraestructura era de 140 MEUR i el termini màxim d'acabament era l'any 2026.

D'altra banda, el PITC també recomanava considerar de nou el traçat proposat al PGM per tal d'evitar l'afectació de Collserola i integrar perimetralment els àmbits urbans propers a l'eix, alhora que apostava per desafectar una part dels terrenys del tram Sant Cugat-Molins. Tanmateix, aquestes propostes se subordinaven a les del Pla territorial parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona, en elaboració en el moment de l'aprovació del PITC, que seria l'encarregat d'establir el traçat definitiu i les reserves de sòl necessàries per a l'execució de l'obra.

Els ajuntaments del Vallès s'oposen a la proposta del PTPRMB

A mitjan abril el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va presentar l'Avantprojecte de pla territorial parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona, que preveia l'ordenació dels creixements demogràfics, urbanístics i les infraestructures de les comarques del Garraf, l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Vallès i el Maresme en l'horitzó del 2026. La interpolat hi apareixia sota dues denominacions: la de C-35, corresponent a la carretera ja existent entre Granollers i Maçanet, i a la qual s'atribuïa la funció d'estructurant primària; i la de via interpolat, amb la qual es feia referència a una via entre Castellbisbal i Granollers, amb trams existents i altres per construir, i que es classificava dins del grup de les vies estructurants i secundàries.

Les propostes de l'Avantprojecte referents als traçats dels diferents trams eren similars a les del PGM, però no es podien considerar encara definitives. De fet, per acabar de concretar-les, a final d'abril el DPTOP va licitar l'estudi estratègic d'avaluació ambiental de la via, que havia de servir per trobar el millor traçat tenint en compte l'avaluació dels diferents impactes possibles sobre el territori. L'ordre d'estudi preveia la possibilitat que qui s'adjudicàs l'estudi presentés diferents variants de traçat amb una anàlisi de cost-benefici, amb la qual cosa es beneficiaven les opcions que proposessin l'aprofitament de trams ja existents. També demanava un balanç d'emissions i immissions contaminants, ja que la nova via se situaria dins l'àmbit d'actuació del **PLA D'ACTUACIÓ PER MILLORAR LA QUALITAT DE L'AIRE A LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA**. A més, de manera anàloga al cas de l'autovia B-40 Quart cinturó, l'estudi havia d'avaluar la complementarietat de la nova infraestructura amb el transport

públic.

Durant les setmanes posteriors a la publicació de l'Avantprojecte del pla territorial, diversos ajuntaments vallesans van fer sentir la seva disconformitat amb certs aspectes del projecte de la interpolar. El municipi que s'hi oposava més fermament era Cerdanyola del Vallès, que considerava que el traçat original de la interpolar dividia les zones edificades de la urbanització de Bellaterra. Davant d'aquesta situació, just abans de les eleccions municipals del 2007, es va dur a terme una consulta popular en la qual el 96% dels veïns van votar a favor que s'evités l'esmentada divisió i que, en cas que es fes, la nova autovia passés per fora del nucli urbà. Per això, a mitjan maig, el Parlament, a instàncies del Partit Popular de Catalunya, va aprovar una resolució on s'instava el Govern a evitar dividir la zona edificada. A mitjan novembre la Coordinadora d'Entitats de Bellaterra es va reunir amb l'alcalde de Cerdanyola, Antoni Morral (Iniciativa per Catalunya-Verds), i van anunciar que l'Ajuntament s'havia compromès a elaborar un estudi de viabilitat per desplaçar el traçat cap al sud, fins a la B-30, en cas que no es pogués aturar el projecte.

A començament de juny, els ajuntaments de Parets i Mollet del Vallès es van pronunciar en contra de la interpolar, perquè la consideraven innecessària i perquè s'oposaven a la construcció d'un tram secundari que connectaria la via amb la C-155, travessant l'**ESPAI NATURAL DE GALLECS**. Els consistoris estaven a favor de millorar la C-155 per motius de seguretat viària, però sense ampliar en cap cas la seva capacitat.

Per últim, a final de juliol, l'ajuntament de Sant Cugat va presentar al·legacions al projecte de desdoblament de la carretera de Molins de Rei (C-1413) i a la connexió d'aquesta amb el vial interpolar en considerar que el projecte afectava els equipaments municipals situats a la zona de Can Calopa i obviava l'impacte ambiental a la zona de l'estany dels Alous. Tots els grups del ple municipal van donar suport a les al·legacions del consistori llevat d'Iniciativa per Catalunya-Verds-Esquerra Unida i Alternativa, que es va abstenir perquè s'oposava a la construcció d'un nou tram de carretera i demanava impulsar el transport públic.

Una infraestructura necessària?

Diverses entitats veïnals i ecologistes de municipis del Vallès Occidental van mostrar-se crítiques amb el projecte de la interpolar durant el 2008. Les crítiques s'orientaven principalment en dos sentits: d'una banda, s'argumentava que la via era innecessària, atesa la proximitat a altres vies ràpides i gratuïtes, i que la seva construcció responia únicament als interessos econòmics del polígon industrial de Can Sant Joan (Rubí/Sant Cugat) i del futur **SECTOR D'ACTIVITAT ECONÒMICA DE SANT PAU DE RIU-SEC (SABADELL)**, que amb la construcció de la interpolar quedarien connectats.

D'altra banda, també es posava l'èmfasi a remarcar l'impacte ambiental que la nova infraestructura podia comportar, especialment a Sant Cugat, als espais fluvials del Ripoll i del Riu-sec (Barberà del Vallès) i a Cerdanyola. En aquest últim municipi, el president de la plataforma Ciutadans pel Camí Verd, Àngel Campo, va indicar que només a Bellaterra s'eliminarien 17 ha de bosc de pins, alzines i roures. A més, segons Campo, la interpolar tancaria una anella de carreteres formada per més de 28 carrils al voltant de la Universitat Autònoma de Barcelona –un cop acabats tots els projectes viaris previstos– i va advertir dels efectes perjudicials per a la salut derivats de la contaminació

A final d'any, es restava a l'espera de l'aprovació definitiva del Pla territorial i dels resultats de l'estudi estratègic d'avaluació ambiental, que servirien per acabar de detallar les condicions del desdoblament de la C-35 i, sobretot, per concretar una proposta de traçat dels trams de nova construcció entre Rubí i Parets.



Continguts relacionats

[Autovia interpolar del Vallès](#)