

El Punt.cat

El govern planeja una tercera via per creuar el Vallès entre l'AP-7 i el quart cinturó

El tripartit recupera la via interpolar com a eix d'alta capacitat entre Molins de Rei i la Roca per Badia, Parets i Granollers

29/06/09 02:00 - Barcelona - [xavier miró](#)



Imatge recent de les obres del quart cinturó entre Viladecavalls i Terrassa en un punt on creua la via fèrria. Foto: ORIOL DURAN.

El govern de la Generalitat projecta una tercera via d'alta capacitat per travessar el Vallès des del Baix Llobregat fins a la Selva, que s'afegiria a l'AP-7 i a la B-40 o quart cinturó, ja en construcció, entre Abrera i Terrassa. El tripartit recupera la via interpolar sud que ja contemplava el pla general metropolità del 1976 i la dibuixa com a eix suburbà entre Molins de Rei i Parets del Vallès per continuar com a eix interurbà entre Parets i Maçanet de la Selva. El cost previst d'una infraestructura que aprofita força vies existents supera els 300 milions d'euros. La financiancia íntegrament la Generalitat fins al 2020, convertiria la C-35 en el tercer eix que travessa el Vallès de banda a banda i funcionaria com una mena de *cinquè cinturó* intern de l'àrea metropolitana.

No és en tot el seu recorregut un gran eix interurbà continu, tal com sí que està dibuixat el quart cinturó en el pla territorial metropolità, recentment aprovat i tal com el concep el Ministeri de Foment en autovia gratuïta alternativa a l'AP-7 i corredor mediterrani entre el centre i el sud dels estats espanyol i francès. Per començar no seria una autovia estatal sinó un eix de la Generalitat, la C-35 prolongada des del Baix Llobregat fins a la Selva a través del Vallès. **Tampoc faria la funció de corredor de pas extern a l'àrea metropolitana;** en aquest sentit, cal recordar que el futur quart cinturó transportarà els trànsits provinents de Tarragona i el Mediterrani a través de l'autovia A-7 que ja es construeix al Camp i que ha d'enllaçar amb el cinturó a Abrera a través del Penedès. Es projecta més aviat com un corredor de trànsits metropolitans i intercomarcals entre el Baix Llobregat i el Vallès fins a enllaçar amb la futura autovia que conformarà la C-35 entre Sant Celoni i Maçanet de la Selva i on també confluirà

després de Granollers el quart cinturó. Amb tot, però, el Pacte Nacional per a les Infraestructures el defineix com una via d'alta capacitat, una qualificació que contempla el model d'autovia o de carretera de doble carril per sentit de circulació. El Pacte Nacional per a les Infraestructures contempla l'execució dels primers dos trams en la primera fase del pacte, fins al 2015. Són els trams entre Molins de Rei i el Papiol i entre el Papiol i Sant Cugat del Vallès, que es plantegen com un desdoblament de la via intercolar C-35, amb un pressupost estimat de 70 milions d'euros. En el pla territorial metropolità aprovat recentment es dibuixen com una via estructurant suburbana. A Molins podria recollir els trànsits barcelonins de la B-23 i els provinents del port d'Ordal per la B-24, que es prolongarà des de Pallejà cap a l'altra riba del riu Llobregat. Al Papiol també enllaçaria amb la futura connexió entre l'AP-2 i l'A-2. Aprofitaria vies existents a Molins de Rei i el Papiol i tindria un tram nou entre Rubí i Sant Cugat per sobre del corredor de l'AP-7.

Els següents trams es planifiquen en la segona fase del pacte, des del 2015 fins al 2020. El primer tram seria el desdoblament de la via intercolar entre Sant Cugat i Sabadell, amb un cost de 25 milions i també com una via suburbana. Seria un tram de nova construcció que travessaria per sobre Badia i Barberà del Vallès. El següent tram seria el desdoblament de Sabadell a Parets, que funcionaria també com a via suburbana. Fins a Polinyà aprofitaria una via existent i a Parets del Vallès es construiria un tram nou (al mig el trànsit utilitzaria els laterals de l'AP-7 a Santa Perpètua de la Mogoda, l'ampliació de la C-59 fins a Palau Solità i Plegamans i la millora de la C-155 de Polinyà a Parets. El tram de Parets del Vallès a Granollers, amb un cost de 33 milions, és un desdoblament interurbà de la C-35 que aprofita el corredor de l'AP-7 i a la Roca del Vallès connectaria tant amb el quart cinturó provinent d'Abrebra com amb la C-60 provinent de Mataró. Seria també un gran eix interurbà l'últim tram de la C-35 entre Sant Celoni i Maçanet, que reconvertir-lo en autovia costa 131 milions d'euros. La Generalitat pagarà els 309 milions que costa tota la via.