

# **POSICIONAMENT D'ESQUERRA MARESME EN RELACIÓ A LA MOBILITAT A LA COMARCA**

Maig de 2008

## **PRIORITATS D'ESQUERRA MARESME PER A UNA MOBILITAT SOSTENIBLE**

Ens trobem en un moment que pot ser clau per a la nostra comarca. El Ministerio de Fomento i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya fa temps que insisteixen en la necessitat de construir calçades laterals a l'autopista C-32 entre Montgat i Mataró, sense descartar l'allargament d'aquestes calçades al llarg de tota la comarca fins a Tordera. Ja s'ha començat a prendre des de fora de la comarca alguna decisió que afectarà el nostre territori i la mobilitat dels seus ciutadans i ciutadanes que podria no coincidir amb els interessos reals ni amb les necessitats del Maresme.

El 18 de maig de 2004 el ple del Consell Comarcal del Maresme per unanimitat aprovava el document "Posicionament del Consell Comarcal del Maresme sobre la mobilitat i les infraestructures a la comarca del Maresme". En aquest text es fan propostes sota els següents epígrafs i en aquest ordre: "El ferrocarril com el transport públic essencial", "apostem pel transport públic per carretera" i "la millora del sistema viari una necessitat inajornable". Aquest ordre no era aleatori.

El primer proposa millorar la capacitat i les freqüències de pas dels trens a l'alt Maresme i la construcció d'una nova infraestructura ferroviària al baix Maresme que passi prop dels centres de les poblacions amb les estacions associades a zones de park & ride. La segona proposa fer una oferta seriosa de transport públic per carretera. Pel que fa al tercer apartat, encapçala les propostes la gratuïtat de la C-32 i la construcció de les sortides i accessos necessaris, la conversió de la N-II en una via cívica, l'actualització de la mal anomenada carretera dels Sis pobles—quan s'hauria de dir carrer— i l'última proposta explícita "estudiar la viabilitat de construcció d'un nou vial "avinguda del Mig" per sota l'autopista tot minimitzant al màxim l'impacte a la zona".

Durant l'any 2006 el Consell Comarcal es va pronunciar públicament de la següent manera:

El 18 de gener "el Consell Comarcal del Maresme (CCM) torna a reclamar la gratuïtat de l'autopista per als maresmenacs i maresmenques".

El 14 de març "la Comissió de Mobilitat del CCM dóna plena vigència a les línies estratègiques aprovades el 2004 per millorar la mobilitat i les infraestructures al Maresme".

Una setmana després, el 22 de març, i com a resposta a la presentació per part del Ministerio de Fomento d'un estudi d'impacte ambiental de les calçades laterals, el Consell Comarcal del Maresme declara que "redactarà un projecte viari alternatiu a l'actual A2".

I, per últim, el 28 d'abril el Consell Comarcal del Maresme presenta al·legacions al Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya on consta que: "Atès que existeix la C-32, seria dubtós que fos necessària una actuació que comportés l'ampliació del corredor al llarg del Maresme amb uns laterals 2+2<sup>1</sup> tal i com es proposa".

---

<sup>1</sup> Dues vies paral·leles a cada costat de l'autopista

Finalment el Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya 2006-2026 planteja traslladar la línia de ferrocarril per donar centralitat a les estacions, suprimint l'actual línia, i valora la intervenció en 840 milions d'euros, essent-ne competent l'Administració General de l'Estat, per al període 2017-2026. Pel que fa al trasllat de la N-II a l'eix de la C-32, també dependent de l'Administració General de l'Estat, xifra l'actuació en 300 milions d'euros a cavall dels dos períodes del Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya, és a dir, pels volts del 2017 i no contempla econòmicament la pacificació de l'actual carretera.

Amb tots aquests antecedents, la realitat a dia d'avui que se'ns planteja per al Maresme des de la Secretària de Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya és:

- Transport ferroviari: La nova línia que es plantejava per part del territori no és prioritària per a la Generalitat (període 2017-2026) i en qualsevol cas substituirà l'actual. En aquest sentit, a l'alt Maresme es necessita millorar urgentment les freqüències de pas i el temps de trajecte per poder fer que sigui un transport públic competitiu amb el vehicle privat.

- Transport públic per carretera: Fruit de la Declaració de Teià (2004), després de tres anys de negociacions, s'ha aconseguit que la Direcció General del Transport Terrestre de la Generalitat de Catalunya faci una aportació econòmica de 450.000 euros anuals a un conjunt de nou municipis del baix Maresme per a les millores en transport urbà. S'ha d'afrontar la millora de la connexió de tots els municipis de la comarca amb Barcelona, Mataró i en el cas de l'alt Maresme també amb Girona.

- Sistema viari: Aquí s'ignoren les prioritats establertes en l'acord unànime del Consell Comarcal del Maresme i es plantegen unes calçades laterals que una part del territori no admet. Cal dir que el Consell Comarcal, amb la voluntat de trobar una solució intermèdia, va plantejar una alternativa que en qualsevol cas sembla que milloraria l'ús intracomarcal però que acaba tenint un mateix impacte sobre el territori i potencia la insostenibilitat del transport privat per carretera. El PITC preveu que aquesta inversió es produeixi a l'entorn del període 2015-2018, i cal considerar que la concessió de l'autopista finalitza el 2021. A més, s'ha de tenir en compte que a l'alt Maresme no és gens necessària la construcció d'una autovia al costat de l'autopista, ja que els nivells d'ús són molt menors i, doncs, no n'està justificada.

És imprescindible pacificar l'actual N-II per millorar la qualitat de vida de la ciutadania de les viles de mar, però això mai es pot fer en detriment de la qualitat del territori de manera injustificada. El territori és una part important de la qualitat de vida dels nostres ciutadans i ciutadanes. L'actual N-II té un trànsit diari d'uns 45.000 vehicles diaris; i la futura pacificació i reducció de la capacitat física de l'N-II només desplaçarà una part d'aquest trànsit cap a la "nova via". Suposant que es desplaçés a l'entorn del 50% del trànsit, estaríem parlant d'uns 25.000 vehicles. Per tant, cal construir una via alternativa amb una capacitat per a 60.000 vehicles quan n'existeix ja una amb capacitat suficient per assumir aquest trànsit?

## PROPOSTES

Vistos els antecedents exposats prèviament, Esquerra Republicana de Catalunya es manté ferma en el compromís adoptat per totes les forces polítiques en el marc del Consell Comarcal del Maresme el 18 de maig de 2004 fixant com a prioritats:

- Adoptar urgentment mesures per a millorar la capacitat dels trens actuals i les freqüències de pas per a les estacions de l'alt Maresme.
- Adoptar mesures que millorin la freqüència i la connexió ferroviària amb Girona.
- Avançar al primer decenni del Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya la construcció de la nova línia de tren d'interior de Barcelona a Mataró.
- Implantar serveis d'autobús amb una periodicitat de 30 minuts en hora punta des de tots i cadascun dels municipis del baix Maresme cap a Barcelona.
- Implantar mesures que millorin el servei d'autobús entre els municipis de l'alt Maresme i entre els municipis de l'alt Maresme i Mataró, Barcelona i Girona (capitals de referència properes).
- Mentre no es pugui assumir el rescat complet de l'autopista, fer gratuïts els peatges de la C-32 per als veïns i veïnes del Maresme, si més no per a la mobilitat obligada.
- Treballar per a la creació de nous accessos a la C-32, dimensionant els accessos allà on sigui necessari, millorant els paviments i la senyalització actual.
- Continuar amb la implantació de mesures de pacificació de l'N-II.
- Una vegada desplegadas les tres mesures anteriors, valorar la necessitat i, per tant, la implantació d'un nou vial paral·lel a la C-32 de dos o quatre carrils com a via d'interconnexió entre els municipis del Maresme.