

**Posicionament del Consell Comarcal del Maresme
sobre la mobilitat i les infraestructures a la comarca del
Maresme**

(aprovat per unanimitat al Ple celebrat el 18 de maig de 2004)

Ja no és nou el debat sobre la necessitat de noves infraestructures i actuacions que millorin la mobilitat al nostre territori.

Darrerament, diversos estudis i documents de planificació territorial, xarxa de transport públic i infraestructures viàries han avançat propostes i han dissenyat models de futur que tenen un important impacte en la nostra Comarca. Alguns d'aquests estudis, encarregats des de la Generalitat o altres institucions, contemplen el Maresme com un territori més del sistema metropolità, sense aturar-se a fer consideracions més focalitzades de la nostra realitat.

Davant d'això i de la necessitat inajornable de definir de manera supramunicipal les nostres necessitats i de formular propostes sorgides de les institucions del Maresme en els àmbits de la planificació territorial i la mobilitat, el Consell Comarcal del Maresme ha endegat en els darrers anys diverses iniciatives:

L'aprovació, l'abril de 2002, d'un document de principis: **“La Mobilitat al Maresme: allau de propostes, pobres Resultats”**, que recull els aspectes clau de les demandes ciutadanes i municipals en aquest àmbit.

L'encàrrec a l'empresa pública d'àmbit metropolità “Barcelona Regional” d'un estudi sobre **“Les infraestructures de Transport al Maresme”** lliurat el mes de juliol de 2003.

La creació de dos comissions, una tècnica i una altra política, amb participació de tots els partits polítics amb representació comarcal i de representants del Departament de política territorial i obres públiques de la Generalitat de Catalunya, amb l'encàrrec d'aprovar un document sobre “Mobilitat i ordenació territorial al Maresme”. La Comissió tècnica, amb un vot particular, va lliurar el setembre de 2003 un document de conclusions i propostes.

Totes aquestes iniciatives, més el debat que s'ha fet des de diverses plataformes ciutadanes i molts ajuntaments del Maresme, han estat un excel·lent treball preparatori per definir una posició comú al Maresme que permeti abordar un procés

negociador amb les administracions competents amb una sola veu del territori i per tant amb garanties d' èxit.

El nou Govern Comarcal ha situat a l' agenda política d' aquest mandat aquest tema com un dels tres més importants.

El present text vol ser en primer lloc una síntesi del document "La mobilitat al Maresme: Allau de propostes, pobres resultats", i en segon lloc una revisió i actualització del mateix ,d' acord amb les aportacions fetes pels estudis esmentats i per diferents entitats i experts del Maresme que han fet sentir les seves opinions en els darrers mesos.

La definició del model territorial.

Som conscients que els problemes de mobilitat i d' insuficiència de capacitat de les nostres infraestructures són també fruit de la inexistència d' un model de creixement territorial sostenible i planificat més enllà de les visions locals dels municipis.

Els trenta municipis que componen el Maresme apleguen una població de 366.782 habitants (2002) i configuren la nostra comarca com la quarta de Catalunya en número d' habitants després del Barcelonès, el Vallès Occidental i el Baix Llobregat.

En els darrers 25 anys el Maresme ha incrementat els seus habitants en més de 150.000 i quasi ha doblat la seva població, amb un model residencial difús i amb un increment proporcionalment encara més important del parc de vehicles privats.

Cal afegir també que l' important activitat econòmica, sobretot en el camp turístic, fa que existeixi en algunes zones del Maresme una població no residencial molt important, és el cas per exemple dels municipis de Pineda, Calella, Santa Susanna i Malgrat. A tota la comarca l'any 2002 l'oferta era de 53.302 llits.

De les 40.000 Ha de territori del Maresme, quasi una tercera part estan urbanitzades i majoritàriament corresponen a les zones planeres que representen una quarta part del total. L' ocupació en aquesta zona és del 42% .

De continuar l' actual tendència en el ritme urbanitzador i en les previsions de creixement de molts municipis, podem acabar en una situació de col·lapse pel que fa a la mobilitat.

També és cert, però, que aquesta situació que hem descrit no és exactament igual al conjunt del Maresme. Per això els diversos estudis reconeixen tres sistemes urbans o àmbits funcionals a la Comarca: "El Baix Maresme, el Maresme Central i l' Alt Maresme. Aquest darrer format per dos sub-àmbits : L' alt Maresme Sud i la Vall de la Tordera".

Mentre al Baix Maresme els diversos estudis consideren que estem al llindar del creixement de població, i per tant urbanístic, al Maresme Central les conclusions de la Comissió tècnica Generalitat -CCM proposen un creixement màxim indicatiu en l' ocupació de sòl urbà a l' entorn de 400ha i a l' Alt Maresme de 1000ha (pendents de l' estudi de la capacitat d' acollida del territori) en un horitzó a l' entorn de l' any 2026.

Aquestes xifres, si es complissin, suposarien d'aquí a quinze o vint anys establir la població en una forquilla de 420.000 a 450.000 habitants.

La definició de les demandes de serveis de transport públic i d'infraestructures viàries forçosament han de tenir en compte a quanta i a quina població serveixen.

Creiem que això ens porta a defensar un model d' urbanització compacta que eviti la dispersió i faci augmentar encara més la mobilitat, a impulsar prioritàriament polítiques de rehabilitació, de reordenació i reurbanització, augmentant la densitat de molts teixits urbans, substituint teixits urbans obsolets, usos inapropiats, millorant condicions de suburbanització que encara persisteixen, com alternativa a ocupar més territori.

Aquestes intervencions en el territori i totes les derivades de les propostes de millora, modificació i construcció de noves infraestructures, han de tenir en compte l' impacte ambiental que poden comportar, sobretot en el sistema d' espais lliures i protegits del Maresme.

Per a tots aquests criteris expressats, creiem que les propostes que fem a continuació requereixen l'elaboració i aprovació, de forma prèvia i /o simultània, del Pla Territorial Metropolità, i si s'escau els Plans Directors necessaris, amb la participació de les institucions del Maresme, i de forma directa i efectiva amb l'acord dels municipis en fixar límits al creixement dels sòls urbans i urbanitzables.

El ferrocarril com el transport públic essencial.

El transport per tren és un servei públic que desplaça cada any a milions de ciutadans i ciutadanes del Maresme.

Les millores que aquest servei ha tingut en els darrers anys han estat molt importants. Millora de la freqüència de pas, millora del confort del parc mòbil, la integració de tarifes que permet als usuaris viatjar en diferents transports públics amb el mateix bitllet i preu, la construcció de dos noves estacions....

La millora de l'oferta ha fet créixer de manera exponencial la demanda i les expectatives de qualitat dels usuaris i també ha demostrat que l'increment d'ús del transport públic és directament proporcional a la seva qualitat.

Apostem per prioritzar el transport públic al Maresme , tant per moure'ns entre municipis com per fer-ho amb altres comarques, principalment amb Barcelona.

Per això creiem que el futur del Tren al Maresme passa per tres etapes:

A curt Termini:

- Millorar la freqüència de pas dels trens a tota la comarca i en especial a l'Alt Maresme on hi ha municipis que només circulen dos trens l'hora, i disposar de trens semidirectes entre Mataró i Badalona.
- Millorar el Parc mòbil actual tant en nombre de trens com en la compra de trens més llargs i per tant amb més capacitat d'usuaris, tot incorporant els mitjans apropiats per afavorir-ne l'accessibilitat a les estacions i trens.

- La construcció de noves zones d'aparcament, suficients en número i capacitat, a prop de les estacions, que afavoreixin la intermodalitat entre transport públic i privat.
- Millorar la permeabilitat i l'accessibilitat de les zones urbanes dels municipis amb les platges i zones portuàries.
Construir passos soterrats per a vianants i vehicles que permetin una accessibilitat de qualitat al front litoral.
- Estudiar la duplicació de la via entre Arenys i Blanes cercant solucions imaginatives per a cada municipi.

A mig i llarg Termini:

- Construcció d'una variant soterrada pel centre de Mataró, amb tres noves estacions, com a forma d'incrementar exponencialment (diversos estudis parlen de quintuplicar la demanda) els usuaris del tren.
- Completar la duplicació a l'Alt Maresme i construcció d'una variant (en la major part soterrada) pel centre de les poblacions, amb dues estacions a cadascun dels municipis de Montgat, El Masnou, Premià de Mar i Vilassar de Mar, associades a estacions d'autobusos i aparcaments fàcilment accessibles des dels vials mar-muntanya que comuniquen els pobles de dalt amb els de mar.
- Construcció del tram Mataró- Granollers com part del tren orbital de la regió metropolitana. Tot això hauria de suposar la conversió d'una de les noves estacions subterrànies a Mataró com a punt d'enllaç i distribució de les diferents línies ferroviàries.

També volem fer esment a la nostra oposició a la construcció d'una tercera via continua entre Badalona i Mataró, acceptant només algun tram que sigui imprescindible per fer efectives les millores proposades en les accions a realitzar a curt termini.

Apostem pel Transport Públic per Carretera.

De la mateixa manera que va augmentar el número d' usuaris de Tren quan es va incrementar la qualitat del servei, creiem que això passaria amb el Transport Públic per carretera si assolíssim els estàndards de qualitat demandats pels ciutadans.

Per això proposem:

- Implantació del carril Bus-Vao entre Mataró i Barcelona: aprofitar aparcaments existents a l'autopista a les àrees de serveis o de descans, actualment desaprovechades, per fer parks&rides, de cara als usuaris de les línies d'autobús; ampliació de l'autopista amb un carril d'ús exclusiu per autobusos o bé per vehicles d'alta ocupació (vehicles on hi viatgin un mínim de 3 persones); i connexions directes amb autobús a Barcelona amb freqüències elevades i autobusos de qualitat i de màxima comoditat.
- Millorar les línies d'autobús per facilitar l'accessibilitat al tren i a la línia 9 del metro en la seva estació de Badalona, així com la que es farà amb el "Trambesos".
- Millorar la connexió amb autobús amb altres comarques veïnes, principalment amb el Vallès Oriental i amb la Selva.
- Creació d' estacions d' autobús als pobles de dalt amb aparcament.
- Estacions d' autobús amb aparcaments associades a les noves estacions de ferrocarril dels pobles de mar.

La millora dels Sistema viari: una necessitat inajornable.

El debat sobre la xarxa viària està present des de fa molts anys al Maresme. El peatge de l' autopista C -32, la saturació de la N-II i el seu efecte de barrera pels municipis costaners cap al mar i la insuficiència de la xarxa actual per cobrir les necessitats d' una població creixent i amb una elevada demanda de mobilitat, són els aspectes més evidents de l' actual situació.

Els recents estudis de mobilitat i la proposta per a la seva millora, fetes des de diverses instàncies institucionals i les demandes de les plataformes cíviques del Baix Maresme per la conversió de la N-II en una via cívica, no són res més que la resposta a una problemàtica territorial urgent que necessita solucions.

Per aconseguir una xarxa viària eficaç proposem:

- Exigir la gratuïtat de la xarxa d' autopistes en un radi de 50 quilòmetres de Barcelona i en especial a la C -32 com via essencial de la regió metropolitana. Si això no és possible de forma immediata, transitòriament establir la gratuïtat pels ciutadans dels municipis del Maresme, a través d' un peatge selectiu, tot incentivant l' us racional del vehicle privat.
- Construir els accessos i sortides a la C-32 que siguin necessaris una vegada estudiada la mobilitat de la comarca.
- Conversió de l' actual N-II en una via cívica (el "Passeig de Mar" amb més semàfors i voreres), de manera que tingui característiques de via urbana de connexió entre municipis i sense trànsit pesant de vehicles de llarg recorregut.
Traspasar als Ajuntaments la seva titularitat, les competències i recursos per a la seva conservació i manteniment.
- Actualització i execució de la carretera dels "sis pobles" entre Tiana i Cabrils com element de connexió entre els municipis de dalt.
- 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.
- A l'Alt Maresme cal anar pacificant la N-II, millorant les xarxes locals i potenciant l'ús de l'autopista.

- Donar suport al viaducte únic elevat al seu pas sobre el Riu Tordera pel desdoblament de la N-II i la prolongació de la C-32, tot protegint la Vall de Jalpí.

- Pel que fa a les connexions amb altres comarques, cal connectar la C-32 amb l'A7 i relacionar-nos amb el Vallès a través dels accessos actualment existents, i evitar l'actuació sobre altres possibles connexions que podrien malmetre espais naturals de gran interès.

A partir de les propostes existents, cal estudiar la millora de la interconnexió dels municipis de la comarca i l'augment de la capacitat del corredor, per tal d'anar pacificant la N-II, convertint-la en un carrer urbà millorant les xarxes locals i potenciant l'ús de l'autopista. En tot cas, la solució adoptada hauria de tenir en compte que els problemes de congestió de l'autopista estan situats a l'entrada de Barcelona i no el Maresme i, d'altra banda, hauria de tenir el mínim impacte possible sobre el territori i l'entorn ambiental.

Mataró, 18 de maig de 2004