



## **POSICIONAMENT DE LA PLATAFORMA CÍVICA CAMÍ RAL DE PREMIÀ DE MAR A AGOST DE 2007**

### **FETS**

1. Els pobles de la costa del Maresme Sud, Premià de Mar, Vilassar de Mar, etc. viuen pràcticament d'esquena al mar. La causa és el mur infranquejable en què s'ha convertit l'N-II.
2. Ja fa més de 40 anys que aquests mateixos pobles paguen un peatge a l'autopista C-32 per tal de desplaçar-se d'una manera més segura i ràpida.
3. El creixement urbanístic especulatiu que ha patit la comarca des de fa dècades i la proximitat a la conurbació de Barcelona ha multiplicat exponencialment el pas de vehicles que, en l'actualitat, és de milers al llarg del dia. Això i la pressió urbana ha provocat que aquest tram de l'N-II hagi esdevingut el segon punt negre de la xarxa estatal de carreteres, en relació a accidents i morts. De fet, el febrer de 2007 morí en aquesta calçada el propi alcalde de Premià de Mar.
4. El dia 7 de cada mes, en record d'aquesta mort i d'altres nombroses víctimes, la Plataforma Cívica Camí Ral convoca als veïns per a manifestar-se recurrent el trajecte que uneix l'estació de RENFE i el lloc on morí l'alcalde.
5. Paral·lelament, la Plataforma ha endegat iniciatives legals. Amb ocasió de les darreres eleccions tots els partits polítics es comprometeren a presentar una Proposició de Llei al Congrés dels Diputats a Madrid demanant la conversió d'aquesta via d'estatal a urbana traspasant la titularitat al municipi el qual té projectat al P.O.U.M. un passeig marítim a la façana marítima. D'aquesta manera es recuperaria un espai perdut de relació ciutadana i que ha de dinamitzar la vida d'aquestes poblacions que, fins ara, s'han vist abocades a ser petites ciutats dormitori.
6. Davant les properes eleccions generals aquesta Plataforma tornarà a adreçar-se als partits polítics, com a representants nostres que són, fent sentir la veu de la societat civil a fi que els respectius programes electorals incloguin aquesta vella aspiració de tota la població. Volem un compromís ferm i del mateix en donarem notícia als votants.

### **DILEMA PEL QUE FA A LA DARRERA ACTUACIÓ DEL MINISTERI DE FOMENT A L'N-II**

1. Si atenem a la seguretat de les persones prenent mesures com ara reduir la velocitat a 50 Km/h dins el casc urbà de les poblacions que travessa (sent un continu urbà el tram Barcelona-Mataró), construir rotondes, col·locar semàfors, reduir a un sol carril diversos trams dels dos sentits de la circulació fent possible habilitar un espai per a la parada

dels autobusos, etc., aleshores l'N-II deixa de complir la seva funció de via ràpida de comunicació entre Barcelona i França.

2. Si atenem a la funció pròpia de l'N-II, de comunicació ràpida entre Barcelona i la frontera francesa, aleshores això no pot aconseguir-se si no és en detriment de la seguretat de les persones i condemnant les poblacions de la costa del Maresme-Sud a viure d'esquena al mar com succeeix fins ara.
  - a. Cal reconèixer a més la dificultat no menor derivada del fet que l'actual traçat de l'N-II impedeix qualsevol intent d'harmonitzar ambdues exigències.

En efecte, el ferrocarril i el continu urbà entre Barcelona i Mataró constreixen l'N-II a un espai reduït impossibilitat d'encabir qualsevol millora que atengui, alhora, la seguretat de les persones i faciliti el pas de més de 50.000 vehicles al dia. Fins ara l'amplada de la carretera ha augmentat fins a reduir al mínim un espai que tradicionalment havia estat de relació ciutadana.

A més a més, ens trobem -hores d'ara- amb el fet que el bus ha d'aturar-se dins de la calçada en una via interurbana contravenint la prohibició expressa que es contempla a la Llei de seguretat vial. Fet que ha estat denunciat al propi Ministeri de Foment, als Mossos d'Esquadra, a la Guàrdia Urbana i a l'Ajuntament atès que l'Alcalde és el responsable de la seguretat de les persones en els llocs públics. El mur situat al mig de la calçada de separació dels dos sentits i la reducció a un carril en el sentit Mataró provoquen importants retencions.

Tot plegat demana prendre ja la decisió política de traslladar l'N-II, rescatant el peatge més antic de tot l'Estat per a habilitar-la com a via de comunicació interurbana i amb la veïna conurbació de Barcelona. La situació, hores d'ara, ha esdevingut insostenible.

No pot negar-se l'encert de Foment de prioritzar la seguretat de les persones alentint el trànsit de vehicles amb les darreres actuacions. Allò que no pot oblidar, però, és que aquesta opció és proporcionalment inversa al que és la funció pròpia de l'N-II: comunicar Barcelona amb França. Ara bé, les mesures adoptades presenten greus inconvenients:

- El tram de l'N-II corresponent al casc urbà de Premià de Mar en sentit Mataró ha quedat reduït a un sol carril per tal de deixar un espai fora de la calçada on ubicar les parades dels autobusos de línia i els ocasionals com ara els que fan el servei d'enllaç amb l'"Illa Fantasia" i els llançadora, per traslladar el jovent a les discoteques. La realitat és que l'espai és del tot insuficient i el bus -en aturar-se- envaeix part del carril de circulació.
- El mur de ciment col·locat en el sentit Mataró actua de barrera a l'aigua de pluja sent de tot insuficients els embornals previstos per a engolir els cabdals dels aiguats típics d'aquesta comarca. A més, obliga els passatgers dels autobusos a descendir a la pròpia calçada fins arribar a l'obertura de dos metres lineals a què ha quedat reduït l'espai d'espera a la vorera. Cal afegir que el mur ha eliminat de facto la vorera fins ara

existent a banda de mar, d'uns 80 cm d'amplada, de forma que la plataforma d'espera no supera els dos metres quadrats.

- El mur de ciment col·locat al mig de la calçada es troba mancat d'aquests embornals de forma que l'aigua procedent de la muntanya i no filtrada per la impermeabilització del terra en una zona intensament urbanitzada, es concentrarà en els punts on s'interromp. Cal afegir la inexistència de vorals en els trams de dos carrils de forma que el mur central i l'exterior actuen de gatera, dificulten el pas d'ambulàncies quan es troben amb vehicles de gran tonatge, faciliten els xocs laterals circulant els vehicles a una velocitat de 80Km/h, etc.
- Els semàfors provocaran retencions com ara succeeix al Masnou i a d'altres poblacions. Problema que s'agreuja en els llocs on de dos passem a un sol de carril. Les vuit rotondes projectades entre Montgat i Cabrera de Mar accentuaran encara més la ralentització de la circulació. I, per si no fos suficient, la reducció del límit de la velocitat de circulació a 50 Km/h als trams corresponents al casc urbà de les poblacions, serà ja la cirera d'aquest pastís impresentable. Són mesures dissuasòries que obligaran els conductors a fer servir la C-32, que és una via de peatge.

## **CONCLUSIÓ**

Hores d'ara ningú sap quin serà el traçat de l'N-II entre Barcelona i França en un futur proper. Allò en què tothom coincideix és que l'actual traçat de la costa és inviable. Hi ja qui parla del quart cinturó, o bé de l'actual autovia del Vallès Oriental, o bé de la C-32... El fet és que el Maresme Nord i Sud necessita una via de comunicació interurbana i amb Barcelona. La C-32 és l'autopista de peatge més antiga de l'Estat espanyol; està més que amortitzada. El projecte del Consell Comarcal d'una autovia paral·lela a l'autopista suposaria una càrrega insuportable per a un territori d'escassa amplada i densament urbanitzat. El cost de l'expropiació dels terrenys actualment afectats pel projecte, la construcció de l'autovia, les obres d'harmonització amb la C-32 i la disminució dels ingressos del peatge haurien de facilitar l'alternativa d'un acord amb ACESA per tal d'alliberar un peatge que fa més de 40 anys que suportem. És per aquesta raó que demanem la gratuïtat de la C-32.

## **POSICIONAMENT**

1. Si el que volem és que l'actual N-II deixi de ser-ho, cal una conversió de via estatal a urbana. L'única forma d'aconseguir-ho és amb la presentació d'una Proposició de Llei al Congrés dels Diputats de Madrid.
2. Cas que la titularitat fos autonòmica convertint-se en una via de comunicació interurbana amb els pobles de la comarca i amb Barcelona, el municipi no podria actuar en el sentit de reduir els carrils de circulació i ampliar la zona de vianants de cara a un passeig marítim; la circulació no minvaria gaire i ens trobaríem en una situació pràcticament igual a la present.
3. L'hipotètic traspàs de la titularitat al municipi hauria d'acompanyar-se d'una dotació pressupostària, si això fos possible. En qualsevol cas el municipi podria actuar dràsticament reduint els carrils a un de sol i amb mesures dissuasòries com la reducció del límit de velocitat al mínim. El model a seguir podria ser Badalona.

4. Ningú sap quin serà el traçat final de la N-II, Allò que no canvia, però, és la necessitat al Maresme d'una via de comunicació interurbana i amb Barcelona. Creiem que ens assisteix la raó si demanem el rescat del peatge més antic de l'Estat de la C-32, fent d'aquesta la via interurbana de la comarca. El nostre territori és escàs i no suportaria una nova infraestructura com ara una nova autovia.
5. Els costos d'una nova autovia amb l'expropiació de terrenys, construcció de la mateixa, modificacions de la C-32 per tal d'harmonitzar ambdues vies, etc. i la incidència negativa des del punt de vista d'ingressos al peatge de la C-32 haurien de facilitar un acord amb Acesa. Sempre hi hauria la possibilitat d'ampliar un carril l'actual C-32, si així ho demana l'augment del trànsit de vehicles.
6. La recuperació de la façana marítima a Barcelona amb ocasió del Jocs Olímpics ha estat un revulsiu impressionant de cara al relançament de la ciutat. Aquest i, el model més proper a nosaltres de la ciutat de Badalona, ens mostren el camí a seguir. La remodelació radical de la façana marítima de Premià de Mar suposaria la recuperació d'un espai perdut de relació ciutadana i un pol d'atracció de riquesa i activitat econòmica molt important. No cal que recordem les possibilitats d'una zona portuària del tot infrautilitzada... De moment partim d'una realitat degradada de ciutat dormitori amb una vida industrial, lúdica, inexistent i, comercial escassa.
7. De moment ens trobem en la bona direcció. Les darreres actuacions de Foment orientades a augmentar la seguretat de les persones (rotondes, semàfors, reducció de carrils i del límit de velocitat a 50 km/h dins del casc urbà, etc.) són proporcionalment inverses a la sostenibilitat de l'actual emplaçament de l'N-II. L'única via estatal i lliure de peatge que comunica Barcelona amb França mai pot ser una via lenta. Les creixents queixes dels usuaris a causa de retencions previsibles, etc. han de forçar el trasllat de l'N-II. No ens podem equivocar pel que fa al futur.

## **EXIGIM**

1. ADOPCIÓ DE MESURES A L'ACTUAL TRAÇAT DE L'N-II AL MARESME-SUD QUE GARANTEIXIN LA SEGURETAT DE LES PERSONES.
2. TRASLLAT DE L'N-II OBRINT ELS POBLES DE LA COSTA DEL MARESME-SUD AL MAR.
3. LA GRATUÏTAT DE LA C32.

Plataforma Cívica Camí  
Ral de Premià de Mar  
agost 2007