

Posicionament del consistori municipal en relació a l'estudi informatiu i d'impacte ambiental de la Ronda del Baix Maresme

I. CONSIDERACIONS GENERALS: LA MOBILITAT AL MARESME

Arran de la publicació per part del DPTOP de *l'Estudi informatiu i d'impacte ambiental de la Ronda del Baix Maresme* per a la millora de l'accessibilitat a la comarca, el consistori municipal de Teià, amb unanimitat de tots els grups polítics que l'integren, voldria fer arribar un seguit de consideracions:

Davant la necessitat de replantejar les polítiques en matèria de mobilitat al Maresme, el passat el 16 de març, el Consell Comarcal del Maresme i el propi DPTOP van signar un acord per a la millora de la mobilitat integral a la comarca.

Aquest document, així com permetia iniciar el procés de tramitació de la Ronda del Baix Maresme com a futura alternativa a la N-II, recollia també un seguit de mesures que reflectien un model de mobilitat global a la comarca, millorant les connexions entre els pobles del Baix Maresme i facilitant la competitivitat dels centres productius industrials, agrícoles i turístics al millorar els accessos, a partir d'una aposta clara pel transport públic al Maresme; tan del transport públic ferroviari i per carretera, com de bonificacions als peatges com a element regulador per aconseguir una adequada mobilitat en el si de la pròpia comarca i les connexions necessàries amb les comarques veïnes.

Precisament, aquest document marcava el full de ruta a seguir per tal de pacificar l'actual N-II i convertir-la en via urbana; un objectiu que no s'assolia únicament amb la construcció de la nova Ronda del Baix Maresme, sinó que establia també com a condició *sine qua non* la necessitat de potenciar el transport públic al Maresme, ja sigui amb noves infraestructures ferroviàries, noves plataformes reservades per al transport públic per carretera o nous serveis de transport públic col·lectiu.

El document signat entre ambdues administracions recollia el compromís d'implantar les següents mesures:

- **Xarxa ferroviària:** Millora de la capacitat de l'R-1; nova Línia Orbital Ferroviària; desplaçament de la via de rodalies per l'interior del Baix Maresme.
- **Xarxa d'autobusos:** Implantació de noves línies i connexions, serveis exprés i millora de freqüències; formació de carril bus a la C-31, entre Montgat i Barcelona.
- **Política de peatges:** Reformulació del sistema de peatge a la C-32 per a transformar-lo en element regulador de la mobilitat, amb bonificacions per als trajectes amb origen o destinació a la comarca, els desplaçaments habituals i els vehicles menys contaminants i d'alta ocupació.

Tanmateix, cap de les dues alternatives proposades pel DPTOP i sotmeses a informació pública especifiquen cap de les mesures pactades anteriorment amb el CCM. L'estudi informatiu i d'impacte ambiental publicat presenta certes mancances, no només pel que fa al transport públic, sinó que, a més de reflectir el conseqüent impacte mediambiental que suposarà la nova carretera, manifesta també el perill que aquesta esdevingui, si no es posen les mesures necessàries, un mer desdoblament de l'autopista C-32.

Per tot això, el consistori municipal de Teià manifesta la seva oposició als estudis presentats pel DPTOP per les següents raons:

- L'estudi no presenta mesures concretes respecte al transport públic, ja sigui pel que fa a la xarxa d'autobusos, ni pel que fa a la xarxa ferroviària. La construcció de la Ronda hauria d'implantar-se un cop constatat que les millores del transport públic i les bonificacions als peatges no són suficients, i l'estudi manifesta que la intenció és fer-ho a l'inrevés.
- Malgrat l'afectació ambiental, de contaminació sonora i lumínica i la manca de concreció de les mesures correctives en les zones habitades properes a la Ronda, alguns municipis segueixen sense tenir accés a l'autopista C32.
- El projecte presentat posa de manifest el perill que la nova Ronda Maresme s'acabi convertint en un mer desdoblament de la C32 quant l'objectiu de la Ronda del Maresme ha de ser la vertebració de la comarca: la connexió interna entre els pobles i polígons industrials
- L'estudi no presenta la revisió del sistema de peatges, ni cap tipus de reformulació que tingui en compte els moviments recurrents pels residents al Maresme; el nombre d'ocupants dels vehicles; la freqüència del desplaçament; ni les característiques mediambientals dels vehicles.

Recollint la posició dels grups municipals i veïns en la reunió informativa del passat 25 de novembre és necessari disposar un estudi alternatiu de la possible conversió de l'autopista en la Ronda del Maresme amb el cost econòmic de l'obra incloent:

- El cost econòmic de l'alliberament de peatges.
- Com evitem que el Maresme no es converteixi en un corredor pel que circulin vehicle provinents de l'AP7 per evitar els peatges del Vallès i que les mesures a prendre no suposin una dificultat a les comunicacions entre el Maresme i el Vallès.
- Estudi cost econòmic i afectació territorial que suposaria donar a l'autopista el número de sortides i entrades suficients perquè aquesta es converteixi, com a nova Ronda del Maresme, en vertebradora de les comunicacions internes de la comarca (vàries accessos per municipi, polígons industrials i finques agrícoles).

- Estudi de l'impacte ambiental que l'augment de la circulació per l'autopista com via única té sobre els veïns/es de la zones habitades (en el cas de Teià, Vallbellida, Vallmora, La Plana i Portal Urbà).

Ateses les raons anteriors, demanem al DPTOP que consideri les següents propostes, presentant els estudis pertinents, abans d'iniciar la construcció de la nova Ronda del Maresme:

- **Millora de la xarxa ferroviària**, ampliant hores de pas i construint bosses d'aparcament a prop de les estacions.
- **Construcció d'un carril bus a la carretera C-31**, entre Montgat i Barcelona, en què es remodelin les dues calçades, a fi d'encabir un carril addicional d'entrada a Barcelona destinat a autobusos.
- **Millora de la xarxa d'autobusos**, amb connexió des de diferents municipis fins a Barcelona.
- **Creació de bosses d'aparcament a les àrees de l'autopista**, per tal de facilitar la implantació del carril bus.
- Entrades a la C32 des dels municipis que actualment no en tenen (Teià, Cabrils).

II. CONSIDERACIONS SOBRE EL TRAÇAT AL MUNICIPI DE TEIÀ

En cas que les propostes anteriors no siguin estimades pel Departament, i l'aprovació de l'estudi informatiu i d'impacte ambiental segueixi la seva tramitació, reclamem que, com a mínim, pel que fa al territori de Teià, **es minimitzi l'impacte sobre el territori, però sobretot, sobre les persones afectades**. S'ha de constatar que aquesta implantació de la Ronda Maresme, afavoreix especialment als municipis costaners de "baix", al desaparèixer el flux rodat a l'actual N-II, i convertir-se en una via merament urbana, a la que nosaltres assentim, però que això suposarà que el municipis més de muntanya, de "dalt", siguin els que, poc a poc, i en el temps, vagin assumint gran part d'aquestes infraestructures que divideixen i separen, moltes vegades, el seu terme municipal, a més del seu gran impacte de caràcter mediambiental, visual i sonor: als anys 60 amb l'implantació de l'Autopista, actualment amb la proposta de la Ronda Maresme, i més tard amb el trasllat de la línia ferroviària de rodalies. Per tant, amb la Ronda Maresme, es tornarà a ocasionar un gran impacte sobre el territori, i també sobre les persones directament afectades pel seu traçat, moltes de les quals ja van patir les expropiacions, divisions de finques, i molèsties, en el traçat de l'Autopista, actual C-32.

Per tot això, proposem al DPTOP les següents al·legacions:

1. Atenent les alternatives proposades, la 1, RMN, i la 2, RMD, entenem que la Alternativa 1, RMN, produeix una gran i greu afectació del territori, destrueix zones de valor agrícola provocant-ne el seu fraccionament i el de les finques i unitats mínimes de cultiu, i la alternativa 2, RMD, es converteix en una nova autopista. S'ha d'esmentar, que amb la construcció, fa uns tres anys, de la carretera de Teià a la N-II, actualment Avda. Massarosa i Carretera de Masnou, Teià ha sofert una obertura al mar, amb tot el benefici que això comporta en un ordre social (de lleure i econòmic). Per tant som **totalment contraris** a una única rotonda a nivell de la Avda. Massarosa, com es proposa en la Alternativa 1, RMN i només es podria contemplar una sol·lució de dues rotondes a banda i banda de l'actual C32, situades en zones d'afectació d'Autopista per tal de no afectar finques agrícoles. En aquest punt, la connectivitat de la Carretera de Teià i l'Avinguda Massarosa amb la ronda Maresme, es solucionaria amb una variant de la solució "2", desdoblant la Ronda Maresme a costat i a nivell de l'autopista, a banda i banda, ja des de l'entrada a Teià, però en cap cas fent la rotonda del costat nord i en el seu lloc, aprofitar l'actual de Can Gassó, anant a buscar la connexió més cap a llevant (costat zona de l'Àrea de Servei banda muntanya).
2. En el tram 2 abans d'arribar a l'alçada de la rotonda de Teià els dos carrils de la Ronda que van en sentit Barcelona creuen l'autopista i, tots quatre carrils, està previst construir-los pel costat mar. Aquesta afectació del territori, destrueix zones de valor agrícola provocant-ne el seu fraccionament i el de les finques i unitats mínimes de cultiu. La secció de la nova via s'hauria d'ajustar al màxim amb els paràmetres de la C-32, entre l'autopista i l'àrea de servei, reduint l'ocupació del territori i l'impacte mediambiental.
3. En els trams on la via passi a prop de zones habitades, caldrà prendre les mesures necessàries per tal d'evitar l'impacte de la contaminació acústica i lluminosa sobre els veïns/es de la zona. Pel que fa al terme municipal de Teià cal tenir especial cura en la zona de Vallbellida, Vallmora, La Plana i Portal Urbà. Caldria la presentació d'un estudi acurat d'impacte mediambiental sobre aquests dos barris, essent l'afectació acústica, lumínica i social de gran rellevància, per tal com queden afectats.
4. És necessari i absolutament imprescindible replantejar l'accés directe al polígon industrial, així com els accessos a totes les finques agrícoles amb material de transport pesant, i d'altres finques.
5. La titularitat de l'avinguda de Massarosa, des de les rotondes de connexió amb la Ronda Maresme, a l'alçada de Can Gassó, hauria de passar a mans de la Generalitat, ja que l'Ajuntament no podria assumir el seu manteniment al convertir-se, d'una via d'ús local, a una via d'ús comarcal. A banda d'això, s'haurà d'adequar estructuralment la via ajustant el gruix del paviment.
6. Construcció d'una rotonda d'enllaç situada entre l'avinguda de Massarosa i l'actual N-II, davant l'edifici de la Creu Roja.

7. Construcció d'una rotonda a la sortida prevista al Masnou que comunica amb l'avinguda Joan XXVIII i el CAT, i que, segons projecte, sols té connexió directa amb l'avinguda.
8. Ajustar la rotonda d'enllaç ubicada a la zona Rials-Garrofers i Vallmora, dins l'àrea actual de descans de la C-32, per tal de no afectar a l'estació impulsora d'aigües residuals, i minimitzar l'impacta en zona residencial.
9. Cal fer una previsió d'accessos, per a vianants i bicicletes, per salvar la nova proposta d'enllaç de la N-II amb la Ronda Maresme, a través de la Carretera de Teià. Aquesta rotonda ocuparà una via que actualment és per a vianants, bicicletes i per tant no és exclusiva de trànsit rodat. En aquest sentit cal garantir la mateixa funcionalitat doncs, si bé la interconnexió entre la carretera existent i la nova és satisfactòria pel que fa al trànsit rodat; no ho és i no aconsegueix la mateixa funció pel que fa al trànsit de persones i bicicletes.
10. Enllaç de la Ronda Maresme amb la C-32, a ambdues direccions, en la rotonda ubicada a l'alçada de la Carretera de Masnou a Alella. Teià, no pot perdre la connectivitat amb una via ràpida com és la C-32. Actualment, i a través de carrers urbans, és pot accedir a la C-32 a través del peatge d'Alella i s'ha de preveure la creació de noves sortides a l'actual C-32 que donin accés prioritari als termes municipals de Teià - Masnou i Cabrils – Vilassar de Mar.
11. La proposta de traçat interfereix amb la proposta del Departament de Medi Ambient sobre la protecció i l'existència d'un connector ecològic cap al sud, un corredor natural muntanya-mar que travessa el municipi de Teià i que ens ha fet modificar substancialment els treballs del Planejament General. A més a més, el Pla Costaner va deixar el municipi sense possibilitat d'ampliació al sector industrial per la protecció de les zones no urbanitzables, que ara es veu greument afectat per la nova infraestructura.
12. Reformulació de les quanties indemnitzatòries en el cas d'afectacions i expropiacions de finques. Els afectats no poden sortir més perjudicats del que ja ho han estat tots aquest anys. Creiem que en últim cas, han de sortir beneficiats, i per tant l'Administració, ha de procurar que tots aquells afectats, i que ho són per un benefici general comunitari, obtinguin una compensació justa.