

MOCIÓ de CRIDA PREMIÀ DE DALT PER UNA MOBILITAT PÚBLICA I SOSTENIBLE AL MARESME

EL GRUP MUNICIPAL CRIDA PREMIÀ DE DALT – CUP – PA, AMB REPRESENTACIÓ A L'AJUNTAMENT DE PREMIÀ DE DALT, PRESENTA, A FI QUE SIGUI DEBATUDA I, SI S'ESCAU, APROVADA EN EL DECURS DEL PROPER PLE ORDINARI DE L'AJUNTAMENT, LA SEGÜENT MOCIÓ, QUE FEM EXTENSIVA A LA RESTA DELS GRUPS MUNICIPALS, I QUE ESTÀ OBERTA A LES ESMENES QUE S'HI VULGUIN PROPOSAR:

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

El conjunt de la societat de la comarca i entitats com la Coordinadora Preservem el Maresme estan lluitant des de fa anys per aconseguir la implantació de mesures en infraestructures que garanteixin una adequada mobilitat, sostenible i segura, dels seus habitants, ja sigui a nivell intern entre els diferents municipis que la componen, ja sigui en relació al conjunt del territori català.

Citar ara tots els antecedents de treballs, estudis, informes, reunions, comissions de treball, etc. relacionats amb aquesta demanda seria molt extens perquè ja fa força temps que s'estan produint, però sí que a l'hora de programar el que cal fer, no es pot oblidar el que ja s'ha fet, especialment en relació a la recopilació de dades i la definició de les necessitats.

Aquesta moció es basa en, i pren com a document de referència i consens, la Declaració del Maresme del 2015, promoguda per la Coordinadora Preservem el Maresme i resultat de l'esmentada lluita per part de la societat comarcal. Una Declaració resultat de la que compta amb el compromís de totes les agrupacions polítiques comarcals, expressat en la campanya de les eleccions municipals del mateix any, i aprovada en resolució al Parlament de Catalunya el març de 2016 per tots els grups parlamentaris.

En aquest sentit, cal citar com a resum de tot que, en aquests moments, la Generalitat de Catalunya, a través del Departament de Territori i Sostenibilitat, està redactant un Pla de Mobilitat del Maresme que, a partir de les necessitats detectades, haurà d'establir el conjunt de mesures a aplicar per aconseguir l'objectiu anteriorment citat de dotar el conjunt dels municipis del Maresme de la necessària i definitiva mobilitat sostenible i segura per als propers anys.

És en base a aquesta premissa i al compromís del Govern de la Generalitat i l'acord del Parlament de no allargar el peatge de la C-32 més enllà de la data de finalització de la concessió actual, que es proposa fer arribar a l'equip redactor del Pla i als representants polítics del Departament, les següents consideracions i propostes concretes que considerem de gran importància, reforçant i complementant així les que s'han proposat des del Consell Comarcal del Maresme, per a que siguin totes tingudes en compte i es puguin incorporar al contingut de dit **Pla de Mobilitat** que esperem i demanem que segueixi obert a aportacions des dels municipis, la ciutadania, les entitats i el Comissionat de Mobilitat del Maresme. Mesures que hauran d'estar finançades amb els **400M€** previstos d'aportar per part de l'Estat a la Generalitat de Catalunya en base a l'acord de traspàs de la NII.

Per aquests motius, el Grup Municipal Crida Premià de Dalt proposem els següents

ACORDS

1. Determinar que el **Pla de Mobilitat del Maresme** que s'està redactant per part del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya i al qual es va comprometre el 2014, ha de ser un Pla Integral que forçosament haurà de contenir les següents consideracions i propostes:

- **Actualització dels estudis sobre els possibles escenaris de mobilitat al corredor del Maresme**, tant pel que fa a la mobilitat privada com a la del transport públic, en bicicleta i a peu. El conjunt dels estudis anteriorment realitzats i coneguts són previs a la situació de crisi econòmica que ha comportat una disminució notable dels volums circulatoris i de desplaçaments en el conjunt de Catalunya i al Maresme en particular. Els possibles escenaris dependran de múltiples variables -moltes dependran de l'evolució de la crisi energètica planetària i de les noves tecnologies en automoció- però també de les orientacions polítiques nacionals i comarcals que en política d'infraestructures i mobilitat i ordenació del territori es decideixin prioritzar.

- Respecte al **transport públic per ferrocarril** (xarxa ferroviària), cal millorar la capacitat i prestacions de l'actual línia de Rodalies R1, executant les actuacions prioritàries de millora del servei anunciades per ADIF i la Generalitat, que permetin disposar de trens més llargs i amb major freqüència de pas, incrementant la oferta de rodalies, garantir la protecció de la línia davant els temporals i les avingudes i en general, millorar la seva seguretat, la dels viatgers i la fiabilitat global i particular de tot el servei.

També caldrà avançar en altres millores, com l'adequació de totes les estacions per a persones amb mobilitat reduïda i que les estacions funcionin com a nusos intermodals entre tots els mitjans de mobilitat (estació de rodalies, parades de bus urbà i interurbà, aparcaments de bicicletes vigilats, aparcaments de taxis, de cotxes privats), contribuint així a incrementar l'ús del transport públic, fomentant una mobilitat sostenible.

- L'estudi haurà de precisar bé la millora de connectivitat Alt Maresme-Girona (rodalies Girona) i definir i concretar el projecte, l'impacte ambiental, urbanístic i de mobilitat amb el calendari del desdoblament de la línia entre Arenys de Mar i Blanes en els trams on sigui possible, realitzant tots els estudis tècnics pertinents.
- També caldrà avançar en altres millores com l'adequació de totes les estacions per a persones amb mobilitat reduïda, disposar de zones d'aparcament prop de les estacions, així com totes aquelles altres actuacions que ja estan previstes al Pla de Rodalies pel Maresme i que no hem citat anteriorment, com l'allargament de l'andana d'Arc de

Triomf (Barcelona) o la concreció del projecte constructiu de la línia de ferrocarril entre Granollers i Mataró.

- Pel que fa a la **xarxa de transport públic per carretera**, s'ha de tenir present que es necessari que s'articuli i es complementi amb la ferroviària per a garantir la comunicació entre diferents municipis de la comarca i també amb les ciutats del Barcelonès i les comarques del Vallès i Girona.
- Per això, caldrà el desplegament per part de la Generalitat d'una millora de la oferta de transport públic interurbà amb autobús, posant especial èmfasi en la connexió amb les estacions de tren. També, executar el més aviat possible, el ja projectat carril bus de la C-31, entre la Pau i Montgat. Dissenyar una extensió de carrils bus i VAO - que pot ser tecnològicament versàtil- als punts de col·lapse tant de la xarxa de carreteres locals com a les d'alta capacitat per tal d'afavorir l'ús del transport col·lectiu.
- Pel que fa a la **xarxa viària**, és evident, per reiterat i perllongat en el temps, que el que cal fer primer és definir d'una vegada per totes la funcionalitat que ha de tenir la N-II per la costa i la seva alternativa viària respecte dels moviments interns entre els municipis de la comarca. En aquest sentit, l'estudi haurà de definir, després de la consulta amb els implicats -territorialment parlant- les mesures concretes que hauran de fer possible la pacificació de l'actual N-II fins a convertir-la en un eix cívic amb garantia de seguretat i integració urbana i dotant-la de major disponibilitat per a la circulació de vianants i bicicletes.
- Òbviament, aquesta definició de la N-II no es pot deslligar de la que també s'ha de fixar de l'actual C-32 (Autopista del Maresme), sobre la qual caldrà determinar la seva configuració i funcionalitat com a via comarcal.

Aquesta via no hauria de formar part d'una xarxa de comunicació de més ampli abast com es pretén amb el perllongament insostenible entre Blanes i Lloret, més enllà del llindar comarcal maresmenc. Un projecte, rebutjat en consultes a Blanes i Lloret i ara en litigi legal i polític per oposició popular, que suposa **la continuïtat del model de creixement il·limitat i insostenible -urbanístic i d'infraestructures- ja caduc** que no respon als grans reptes ambientals planetaris actuals. Implicaria una nova segmentació d'espais naturals i connectors ecològics de gran valor i la pèrdua de més patrimoni natural i paisatgístic augmentant la petjada ecològica. També suposaria **l'increment de la mobilitat en vehicle privat propiciat per una doble casuístic**. Per una banda, **l'interès de la concessionària amb peatge l'ombra per augmentar els usuaris** de la nova via i de l'actual C-32 per tal d'incrementar els beneficis. Per altra banda, **la pròpia ampliació de la xarxa viària que, tal i com diu el Conveni signat per Abertis i la Generalitat, pretén augmentar el tràfic «induit»**. És a dir, tot el contrari del que

pretenen els objectius de sostenibilitat dels acords de mobilitat i del consens a què hem arribat.

En tots els nous accessos, rondes i variants o en possibles ampliacions caldrà blindar urbanísticament els entorns de la xarxa per evitar la proliferació de pols d'atracció terciaris (grans superfícies comercials i d'oci, especialment) que generarien un reforçament de mobilitats no desitjades.

- Pel que fa a la política de peatges que aquesta definició de la C-32 també haurà de contemplar, caldrà finalitzar la concessió de la C-32 a l'empresa concessionària Abertis i passar a una titularitat, gestió i planificació completament públiques que eviti les condicions tant financeres com de model de mobilitat fins ara imposades per la concessionària. És a dir, una gestió de la mobilitat i un disseny d'infraestructures que prioritzi el bé públic per damunt de qualsevol privatització.

El model de peatge a l'ombra que han seguit tots els governs i que es pretén replicar en el cas de l'allargament a Blanes i Lloret, suposaria per a la Generalitat una **hipoteca econòmica**, que implicaria també **reduir la capacitat de decidir polítiques** de mobilitat de manera independent dels interessos de la concessionària. És un sistema pitjor que els peatges convencionals, ja que pagarem una obra innecessària i agressiva amb el territori tots els contribuents (usuaris o no). A més, segons el conveni signat entre la Generalitat i Abertis el 2015, la concessionària sempre surt beneficiada, ja que fins i tot si no augmentés l'ús del vehicle privat com es pretén, la Generalitat, que en seria responsable patrimonial, hauria de compensar Abertis allargant la concessió de l'autopista.

- Igualment, aquest estudi haurà de contenir i definir aquelles actuacions concretes de possible modificació de traçat o vialitat que permetin incrementar la citada pacificació de la N-II, com per exemple la variant de Caldes d'Estrac, que comporti la supressió del viaducte que actualment sobrevola el municipi, l'ordenació de la Ronda de Mataró (en procés). Aturar la construcció de gran impacte ambiental i urbanístic del vial de Valldegata (Arenys de Mar) que pretén connectar la C-32 i la N-II sense passar pel nucli urbà del municipi quan en realitat ja existeix un accés suficientment dimensionat.
- Com a mesures complementàries, l'estudi haurà de contemplar la redacció i execució d'una xarxa de carrils bici i camins i vials per a vianants, segurs, competitius amb el vehicle motoritzat privat, que es connectin amb els carrils urbans i relliguin els municipis, el traçat i característiques dels quals siguin resultat del consens de tota la comarca, incloent totes les mesures possibles per a la protecció del Medi Ambient, com per exemple les de promocionar la utilització del vehicle elèctric, tot fomentat la definició d'una xarxa de punts de càrrega ràpida a tots els municipis de la comarca.

Els estudis inclosos en el Pla hauran d'**aprofundir en els diversos escenaris** que es derivin de les múltiples variables a considerar -que en bona part dependran de **l'evolució de la crisi energètica planetària i de les noves tecnologies en automoció-** però també de les orientacions polítiques nacionals i comarcals actives que en política d'**infraestructures i mobilitat** i ordenació del territori es decideixin prioritzar. En definitiva, caldrà decidir **si s'opta per la continuïtat d'un model de creixement il·limitat en l'ús del territori i els recursos o per una reconversió sostenible de l'actual model;** si es pretén avançar-nos als col·lapses ambientals per realitzar una transició suau o ens aboquem als perills d'un col·lapse abrupte.

2. Establir que la **redacció del Pla Integral de Mobilitat** en la seva globalitat i la de tots els **projectes parcials de millora i connexió** que s'han citat en el punt anterior, poden i han de ser finançats en base a la partida de 400 M€ que l'Estat té l'obligació de traspasar a la Generalitat per actuacions al Maresme, i retornant al Maresme els 97,2 M€ que la Generalitat va rebre el 2011 com a primer pagament pel traspàs de la N-II i va destinar a altres finalitats amb el compromís de retornar-les al Maresme.
3. Comunicar els presents acords al Consell Comarcal del Maresme, al Departament de Serveis Territorials de la Generalitat, al Parlament de Catalunya i a les entitats i associacions implicades amb la mobilitat del Maresme com la Coordinadora Preservem el Maresme.