

La nova N-2 acabarà amb la pèssima connexió mar-muntanya del Maresme

Els ajuntaments de la comarca entre Montgat i Mataró presenten al Govern la seva proposta viària

La carretera tindrà dos carrils per sentit i la velocitat màxima permesa serà de 80 km/h

XABIER BARRENA / ALBERT OLLÉS

BARCELONA

El Maresme està a les portes de tota una revolució. Primer perquè la conversió de la N-2 en un eix cívic, allunyat de la seva actual missió de carretera estatal que uneix Madrid amb la frontera francesa, implicarà acabar amb una de les dues barreres (l'altra és el pas del tren) que encara avui separen les localitats marítimes de la comarca de la platja. Però a més, la nova via que es construirà --si es compleixen els desitjos dels municipis-- permetrà acabar amb un altre dels mals endèmics del Maresme: la pèssima connexió entre municipis, no només en la direcció paral·lela a la costa, sinó també entre el mar i la muntanya.



El 24 d'abril passat, el Ministeri de Foment es va comprometre a transformar l'actual N-2 en un passeig urbà i a traspasar 400 milions d'euros a la Generalitat perquè construeixi la via alternativa. A falta de terminis fixats, els municipis del Maresme ja s'han organitzat per presentar una proposta que té tots els elements per poder portar-se a terme, almenys en una gran part.

El traçat de la nova carretera compta amb el suport de tots els municipis de la comarca que hi ha entre Montgat i Mataró. L'excepció, segons informen fonts municipals de la zona, la fixa Alella --governada per ERC--, on alguns dels seus habitants i polítics al·leguen que ja tenen una bona connexió des que es va aixecar el peatge que hi ha a la C-32 per als usuaris habituals de l'autopista. En l'actualitat, els veïns d'aquesta localitat s'incorporen uns 500 metres a la C-32 --sense cost-- abans d'agafar la pota nord de la B-20, la Ronda de Dalt.

DE MATARÓ A MALGRAT DE MAR

A la segona part de la via --és a dir, la que uneix Mataró i Malgrat de Mar--, no s'ha obtingut cap consens. També hi ha un projecte en marxa, però no és en ferm, ja que de moment no s'ha finalitzat i, per tant, tampoc s'ha pogut discutir.

En el cas del pla entre Montgat i Mataró, s'han tingut en compte diversos factors. Per exemple, que la construcció d'una via ràpida no milloraria les connexions internes de la comarca i només aconseguiria buidar l'autopista de peatge, la C-32. També s'han escoltat les experiències dels habitants de la zona. I és que per anar d'un punt a un altre del Maresme --per exemple, d'Alella a Teià, totes dues a la banda de muntanya de la C-32-- n'hi ha molts que, en l'actualitat, recorren a la N-2 davant els problemes per circular per l'interior dels municipis.

La carretera dissenyada --que serà presentada d'aquí a poc a la Conselleria d'Obres Públiques-- és de dos carrils per sentit i està considerada de mitjana velocitat; per això, no es

podrà circular a més de 80 quilòmetres per hora, igual que a les rondes de Barcelona. La via neix a Montgat, en un nus viari nou sobre la C-32, i corre paral·lela a aquesta autopista pel costat de muntanya fins a l'extrem nord de Montgat, on se soterra per tornar a aparèixer, aquesta vegada, al costat mar de l'autopista. A la rodalia de Mataró, els quatre carrils es divideixen i s'alineen a costat i costat de la C-32. La distribució del trànsit entre les poblacions es fa amb 10 rotondes.

El dibuix proposat per al tram d'accés a Mataró, amb la via segregada als dos costats de la C-32, com passa a la B-30, era una de les alternatives que Foment havia proposat per a tot el traçat.

RONDA DEL MASNOU

Un altre dels punts clau del pla és la construcció d'una via d'únic carril per sentit al Masnou, paral·lela a la C-32 però pel costat mar, que es convertirà en una espècie de petit cinturó de ronda de la població. Aquesta ronda naixerà a la carretera d'Alella que va al mar i comunica aquesta via amb la que uneix Teià amb la costa.

Tot això facilitarà la mobilitat d'aquells que avui baixen fins a la N-2 per després pujar fins a Teià. Entre el 30% i el 40% dels trajectes intracomarcals es fan per la carretera nacional. Amb el mateix objectiu de millorar la connectivitat entre mar i muntanya es condicionarà la carretera entre Teià i la depuradora de Premià de Mar, a la costa, entre Premià i el Masnou.

La nova N-2 serà una alternativa a l'antiga, però no la substituirà. És a dir, no serà una via lliure de peatge entre Barcelona i França. Aquesta missió se la dividiran la futura A-7, on ja són visibles els primers retalls a Tarragona i que corre paral·lela a la N-340, i l'Eix Transversal, quan finalitzi el desdoblament adjudicat, per als cotxes que vinguin del centre d'Espanya.

