

Dimarts, 28 de setembre de 2010

El DPTOP sotmet a informació pública els estudis de la ronda del Baix Maresme

El secretari per la Mobilitat, Manel Nadal, ha presentat avui els estudis que recullen el traçat i característiques de la futura ronda del Baix Maresme entre Montgat i la ronda de Mataró, coincidint amb la publicació al Diari Oficial de la Generalitat del seu anunci d'informació pública. Aquesta nova infraestructura, que seguirà el corredor de la C-32, tindrà una longitud de 15,7 quilòmetres i quatre carrils de circulació. Permetrà recollir els desplaçaments de caràcter comarcal i descarregar de trànsit l'actual N-II, es caracteritzarà per la seva connectivitat, accessibilitat i integració en l'entorn. Es preveu que la construcció de la ronda comporti una inversió de més de 215 MEUR.

Nou sistema viari al Maresme



Actualment, la mobilitat viària al Maresme es canalitza bàsicament per l'autopista C-32 i l'N-II, que recullen tant el trànsit de llarg recorregut com el trànsit local i comarcal, amb una mitjana que supera, respectivament, els 100.000 i els 40.000 vehicles diaris en alguns trams. Aquesta situació requereix la formació d'un nou sistema viari que permeti una especialització funcional de la xarxa de carreteres de la comarca i en millori el nivell de servei i la seguretat.

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques ha previst la formació d'un sistema viari alternatiu a l'N-II al Maresme que permeti alliberar aquesta via del trànsit comarcal i transformar-la en una via més urbana i integrada en

els municipis que travessa, alhora que afavorir la seguretat viària. Aquest procés s'emmarca en el recent traspàs de l'N-II al seu pas per la comarca de l'Estat a la Generalitat i en el document de bases per a la millora de la mobilitat signat pel DPTOP i el Consell Comarcal la primavera passada.

Una de les peces clau d'aquesta nova configuració serà la Ronda del Maresme, de la qual el DPTOP té en licitació de la primera fase de les obres de la Ronda de Mataró per 76,5 MEUR i que s'adjudicarà properament. D'altra banda, també té en fase de licitació les obres de construcció de la variant d'Arenys de Mar, per un valor de més de 3 MEUR.

Avui, obre la informació pública de l'estudi informatiu i de l'estudi d'impacte ambiental de la Ronda del Baix Maresme, des de Montgat fins a la Ronda de Mataró, la construcció de la qual comportarà una inversió estimada en 215 MEUR. Un cop superats els tràmits ambiental i d'informació pública, es redactarà el projecte constructiu. Així es preveu que es puguin iniciar les obres el 2012 i finalitzar-les entre el 2015 i el 2016 aproximadament.

La ronda que s'impulsa està concebuda per a recollir els desplaçaments amb origen o destí al Baix Maresme i, d'aquesta manera, oferir una via en condicions de capacitat i seguretat alternativa a l'autopista C-32, i descongestionar l'actual N-II. La nova ronda s'ha dissenyat com una via d'alta capacitat per on es circularà a una velocitat màxima de 80 km/h i té com a objectius principals millorar la mobilitat intracomarcal, connectar directament amb la vialitat local, obrir nous accessos al territori i facilitar l'accessibilitat a l'autopista C-32. D'altra banda, obre noves possibilitats per a fomentar el servei de transport públic per carretera a la comarca.

Via desdoblada de 15,7 quilòmetres

Els estudis plantegen una Ronda del Baix Maresme formada per una via desdoblada de 15,7 quilòmetres de longitud, que segueix el corredor de l'autopista C-32. Aquesta ronda tindrà continuïtat cap a les autopistes B-20 i C-31 en direcció a Barcelona i amb la C-32 i la futura ronda de Mataró, cap a Girona.

El traçat s'inicia a l'enllaç de la C-32 amb la B-20 a Montgat i finalitza al començament de la futura ronda de Mataró (terme d'Argentona). En el seu recorregut, transcorre pels termes municipals Montgat, Tiana, Alella, el Masnou, Teià, Premià de Dalt, Premià de Mar, Vilassar de Dalt, Vilassar de Mar, Cabrils, Cabrera de Mar i Argentona.

Per a facilitar les connexions amb la xarxa viària i les poblacions de l'entorn, inclou 10 nusos; d'aquests, cinc es resolen mitjançant rotondes a nivell. Aquesta opció d'intercalar rotondes a nivell al llarg de la ronda respon a la voluntat d'afavorir la seguretat viària, ja que són un element limitador de la velocitat, millorar la connectivitat i assolir una millor integració al territori. En la concepció dels enllaços, cal indicar que s'ha optat per solucions que permetin descongestionar la xarxa viària local i millorar la mobilitat globalment. En

aquest sentit, per exemple, cal remarcar els casos de les carreteres d'Alella i Vilassar.

En el traçat, es poden distingir els trams següents:

- **Montgat – Alella (2,8 quilòmetres):** En aquest tram, el sentit cap a Mataró està format per un vial de dos carrils al costat mar de l'autopista C-32 i el sentit cap a Barcelona està format per dos o tres carrils, segons els punts, que s'afegeixen al mateix tronc actual de l'autopista. L'enllaç de Montgat es compon de dues rotondes a banda i banda unides per un pas inferior sota el tronc i l'enllaç d'Alella-el Masnou es compon per una rotonda de grans dimensions situada sota el tronc de la C-32, junt amb els vials de connexió fins a una altra rotonda situada sobre la carretera BP-5002 (d'Alella a Vallromanes) que permet les diferents comunicacions amb la xarxa viària local.
- **Tram d'Alella a Teià (2,4 km):** Aquest tram de la ronda correspon a unes calçades a banda i banda de la C-32. Inclou l'enllaç del Masnou-est amb la carretera del 6 pobles i finalitza en una rotonda a nivell en el nou vial MasnouTeià que forma l'enllaç de Teià. En aquest tram, cal destacar la construcció d'un túnel artificial de 282 metres de longitud per a creuar per sota el tronc de l'autopista al seu pas pel terme de Teià.
- **Tram de Teià a Cabrera de Mar (7 km):** En aquest tram, es forma, en el costat mar de la C-32, una via de quatre carrils, amb les dues calçades de dos carrils cadascuna separades per una mitjana de 2 metres. S'hi ubiquen els enllaços següents: Premià de Dalt, format per una rotonda a nivell; Premià - Vilassar que és a diferent nivell i aprofita les rotondes construïdes recentment a la carretera BV-5023; Cabriels, que és una rotonda a diferent nivell i Cabrera de Mar, format per una rotonda a nivell.
- **Cabrera de Mar - Argentona i la variant de Mataró (3,5 km):** En aquest tram es formen unes calçades a banda i banda de l'autopista. En aquest tram se situa un enllaç a Cabrera de Mar.

Estructures i permeabilitat

L'actuació inclou un bon nombre d'estructures, amb un total d'11 viaductes, de longituds que varien entre els 35 i els 266 metres. Entre aquests, cal remarcar els dos viaductes (un per cada calçada lateral) situats entre l'enllaç Masnou-est i la rotonda de Teià, que tenen 180 metres de longitud de longitud, així com els dos que serveixen per creuar per sobre la C-32 a Cabrera de Mar (de 266 i 230 metres). Així mateix, es preveuen 7 passos superiors i 16 d'inferiors.

Aquest traçat és considerat com a més òptim atès que transcorre en bona part amb les dues calçades juntes pel costat mar de l'autopista C-32, minimitza l'ocupació de terreny i facilita millor la connectivitat a nivell amb les vies locals. A més, garanteix la permeabilitat entre un costat i l'altre de la infraestructura. Els estudis consideren més adient aquesta opció que l'alternativa d'una ronda formada en tot el recorregut per calçades laterals situades a cada costat del tronc de l'autopista i que inclou 9 nusos, tots a diferent nivell.

Integració en l'entorn

Ateses les característiques del territori per on transcorrerà la Ronda del Baix Maresme, el DPTOP ha tingut en compte diversos aspectes per afavorir la seva integració i minimitzar-ne l'impacte en l'entorn, i s'han mantingut converses amb els diferents municipis per tal d'incidir en aquells punts més sensibles. Així, cal remarcar els elements següents:

- El traçat segueix principalment la franja de protecció de l'actual C-32 per tal de minimitzar ocupacions de terreny,
- La rasant de la via s'ha previst el més integrada possible per causar menys impacte visual; en aquest sentit, es proposa, allà on és possible, la depressió de la calçada al pas de la ronda per el Masnou i Premià de Mar.
- En tota la traça s'ha previst l'aplicació de mesures per a minimitzar l'impacte sonor, i especialment, ha requerit un tractament específic el pas de la via per Masnou
- El túnel artificial previst al pas de la ronda per Teià també respon al criteri de minimitzar impactes en l'entorn.

Supressió del peatge d'Alella

D'altra banda, cal remarcar el fet que, per integrar millor la infraestructura, l'accés d'Alella-el Masnou aprofita l'espai de l'actual enllaç d'Alella de l'autopista i la seva construcció comportarà l'eliminació del peatge. Així, els moviments de la carretera d'Alella cap a i des de Barcelona passaran a efectuar-se per mitjà de la ronda, lliure de pagament.

Millora general de la mobilitat al Maresme

L'impuls de l'estudi informatiu de la Ronda del Baix Maresme s'engloba en el conjunt de plans aprovats o en tramitació des del DPTOP i l'Administració de l'Estat que recullen les actuacions que s'estan impulsant tant a nivell de transport públic com de transport privat per a la millora general de la mobilitat del Maresme.

Destacar les obres que es troben actualment en execució per un import de més de 29 milions d'euros de remodelació de 18 estacions a la comarca, que suposaran la millora de la capacitat i accessibilitat de l'actual línia R-1 de Rodalies ja que permetrà operar amb trens més llargs disminuint el grau de congestió dins dels vagons que es produeix actualment en les hores punta del servei.

Igualment es troben en una fase avançada de redacció els projectes constructius la resta d'actuacions de millora de la infraestructura de la línia R-1 previstes en el Pla Rodalies.

Per part del DPTOP també s'ha impulsat i es troba en la seva fase final de redacció l'"Estudi de viabilitat de la millora de la capacitat dels corredors ferroviaris d'accés a Barcelona" on per la línia R1 es defineixen les actuacions necessàries per incrementar la velocitat comercial de tota la línia i l'augment de freqüències de les actuals 7 expedicions en hora punta, a les 12 expedicions en hora punta previstes en el Pla de Transports de Viatgers de Catalunya pel tram Badalona-Mataró.

Destacar també que el DPTOP va aprovar definitivament el mes d'abril de 2010 el Pla Director Urbanístic de la futura línia Orbital Ferroviària que enllaçarà Vilanova amb Mataró sense passar per Barcelona i que en l'actual avanç del Pla Director d'Infraestructures 2009-2018 es programa la nova línia entre Montgat i Mataró per l'interior del corredor i les variants de Mataró i Badalona de la R1.