

## Propostes per a la Mobilitat del Maresme

L'evolució de les necessitats de mobilitat de la població en els últims temps s'ha traduït en un increment continuat del nombre de desplaçaments i una major complexitat en la gestió de la xarxa de transports. Davant d'això, cal tenir en compte polítiques globals de gestió de la mobilitat, que afavorint el transport públic resolguin també les necessitats de desplaçaments en vehicle privat.

Aquest és un document que vol tancar el procés de debat i reflexió sobre la mobilitat integral del Maresme. Es fan unes reflexions globals sobre les infraestructures i els serveis viaris i ferroviaris de la comarca, amb propostes concretes de millora de les infraestructures de mobilitat i del transport públic de la comarca.

La firma del conveni de cessió entre el Ministeri de Foment i la Generalitat pel qual es transfereix a la Generalitat la titularitat de la N-II al Maresme, obliga a acordar solucions i passar del debat a les actuacions.

### 1. Marc general de les propostes a impulsar per a la millora de la Mobilitat del Maresme

La implantació de qualsevol nova infraestructura o servei per a la millora de la Mobilitat al Maresme haurà d'estar justificada pel corresponent estudi de mobilitat.

Un cop acordades les actuacions necessàries per a la millora de la Mobilitat del Maresme, s'elaborarà abans del 30 de setembre d'enguany, un calendari d'execució i es determinarà les previsions financeres, concretant ja actuacions per l'any 2010.

### 2. Millores transport públic

El DPTOP té diferents plans aprovats o en tramitació que recullen les actuacions que cal efectuar per a 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. (Pla d'Infraestructures del Transport Terrestre, Pla Director d'Infraestructures 2001-2010, Pla de Transports de Viatgers, Pla territorial Metropolità....).

#### 2.a. Xarxa ferroviària

En relació a les propostes en matèria ferroviària, es preveuen les següents actuacions en l'àmbit del Maresme:

- **Millora capacitat actual línia R-1 de Rodalies.** Estudiar i implementar les millores necessàries per augmentar la capacitat de l'actual línia R-1 de Rodalies, mirant la possibilitat de construir apartadors allà on sigui possible, entre Mataró i Barcelona, per poder operar trens semidirectes i poder millorar la velocitat comercial mitjana d'aquesta línia.
- **Línia Orbital Ferroviària (tram Mataró-Granollers).** El Departament de Política Territorial i Obres Públiques ha redactat el "Pla Director Urbanístic per a la concreció i la delimitació de les reserves de sòl per a l'establiment de la Línia Orbital Ferroviària" i es preveu la seva aprovació definitiva el primer

semestre del 2010. La línia orbital ferroviària s'inclourà com una actuació prioritària en la revisió del PDI i en el Pla de Rodalies.

- **Desdoblament Arenys de Mar – Blanes allà on sigui possible.** Actuació inclosa al PITC on s'haurà d'estudiar les diferents alternatives que planteja el Pla Territorial Metropolità.
- **Variant ferroviària Barcelona – Mataró,** actuació inclosa al PITC, que incorpora:
  - **Variant ferroviària de Badalona,** entre Sagrera i Montgat.
  - **Variant ferroviària de Mataró.**
- **Construcció d'un nou abaixador a Premià de Mar.** Actuació no inclosa inicialment en el pla de rodalies vigent i que en el 2009 s'ha impulsat el seu estudi de viabilitat.
- **Desplaçament de la via de rodalies per l'interior del Baix Maresme,** actuació inclosa en la segona fase del PITC i que durant el 2010 s'impulsarà l'estudi d'alternatives i la seva periodificació.
- **Millora de les connexions ferroviàries amb les comarques Gironines.** Preveure les actuacions necessàries per tal de millorar la connexió amb la línia de Portbou des de la línia R-1 i adaptar-ne els serveis per millorar freqüències, temps de trajecte i evitar transbordaments innecessaris.

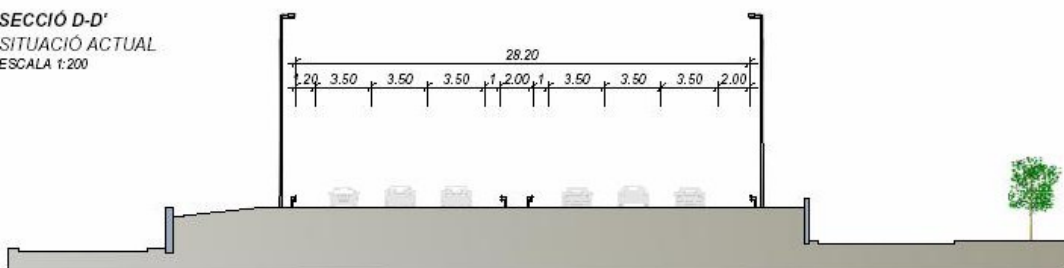
## 2.b Actuacions en infraestructures del transport públic

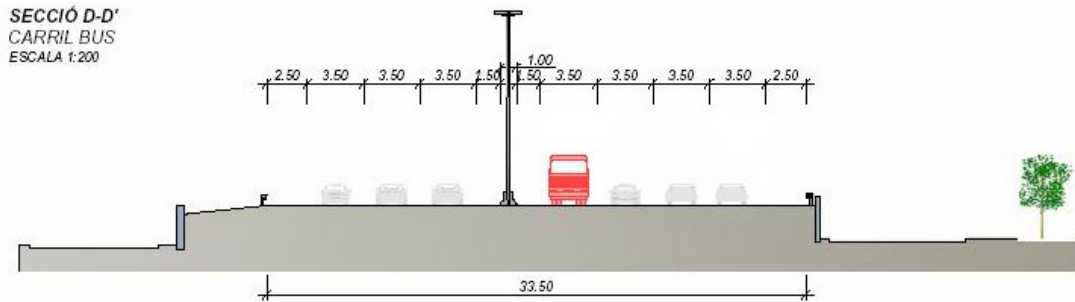
Pel que fa a les actuacions infraestructurals pel foment del transport públic, es preveu una actuació de carril bus en aquest àmbit que permetrà millorar la velocitat comercial del transport públic per carretera i millorar la seva competitivitat enfront del vehicle privat:

### .b.1 Carrils VAO

- **Carril bus a la carretera C-31,** entre Montgat i Barcelona, en què es remodelen les dues calçades, a fi d'encabir un carril addicional d'entrada a Barcelona destinat a autobusos. S'està redactant el projecte constructiu i es preveu la licitació i inici d'execució d'obres durant el 2010.

SECCIÓ D-D'  
SITUACIÓ ACTUAL  
ESCALA 1:200





**Figura 1.** Seccions tipus del carril bus a la C-31. Font: Estudi informatiu.

### 3. Serveis de transport públic

Quant als serveis de transport públic col·lectiu, el Pla de transports de Catalunya 2008-2012 (PTVC) proposa diferents actuacions:

- **Estudiar i programar en el temps millores del transport públic per carretera que plantegin la connexió directa amb Barcelona dels pobles del Baix Maresme que no disposen d'estació de tren.**
- **Estudiar i programar en el temps un pla de millora del transport públic per carretera de l'Alt Maresme que millori les connexions amb Barcelona i Girona.**
- **Serveis exprés entre el Masnou i Barcelona**, és a dir, serveis directes entre aquestes dues poblacions amb una freqüència mínima de 2 expedicions en hora punta i sentit.
- **Serveis de vertebració entre Tordera i Blanes**, garantint una freqüència mínima d'un autobús cada hora per sentit.
- **Incorporació dels serveis de transport públic proposats al Pla de millora del Baix Maresme.**

D'altra banda, en el marc del desenvolupament del PdM, s'elaborarà un Programació de nous serveis públics regulars per carretera a la Regió Metropolitana de Barcelona que permetrà també incorporar noves actuacions de transport col·lectiu en aquest àmbit.

### 4. Accions previstes en la xarxa viària davant de les necessitats de mobilitat de la comarca. Nova Ronda al Maresme

La mobilitat viària en la comarca del Maresme es realitza bàsicament utilitzant l'autopista C-32 i la carretera N-II. Aquestes vies serveixen tant al trànsit de llarg recorregut com al trànsit comarcal i local.

El volum de trànsit que suporta actualment la carretera N-II (47.222 vehicles/dia a el Masnou, 38.693 a Vilassar de Mar), condiona de forma molt negativa la funcionalitat d'aquesta via, creant congestió i afectant a la pròpia seguretat dels usuaris. Implica també una barrera física i un perill per als habitants de les poblacions que travessa. Aquesta situació potser no és sostenible en el temps i podria portar a requerir la construcció d'una nova infraestructura, sempre que els estudis i informes ho requereixin, amb l'esperit que capti gran part de trànsit de

l'actual N-II i permeti que aquesta carretera assumeixi una nova funcionalitat servint exclusivament als trànsits urbans i de comunicació entre poblacions veïnes.

En data 24 d'abril de 2008, la Generalitat i el Ministeri de Foment van signar un protocol pel qual manifestaven la seva voluntat que la carretera N-II, la titularitat de la qual ostentava el Ministeri de Foment, fos cedida a la Generalitat. Aquesta cessió s'ha formalitzat en data 29 de desembre de 2009 amb la signatura d'un Conveni entre ambdues administracions.

#### **4.a. Estudis de trànsit. Estudis nova Ronda Maresme**

Avançant-se al moment en que la carretera N-II fos de la seva titularitat, **la Generalitat de Catalunya ha realitzat un estudi de trànsit del corredor del Maresme** que ha permès conèixer la distribució del trànsit previsible a la xarxa bàsica de carreteres del corredor en funció dels diversos escenaris d'infraestructura viària (incloses noves carreteres) i en els diferents anys-horitzó. En aquesta prognosi de trànsit s'ha analitzat també els impactes derivats d'una possible modificació de les tarifes de l'autopista C-31/C-32, d'acord amb criteris de millora de la mobilitat.

#### **4.b. Estudis alternatius traçat nova Ronda Maresme**

**Es troba en fase de redacció un estudi informatiu que, partint d'un estudi ja realitzat per Barcelona Regional i un altre fet pel Ministeri de Foment, analitzi diferents alternatives per a la construcció d'una Ronda al Baix Maresme.** L'escenari que conformen una carretera congestionada i una autopista en règim de concessió poc accessible al territori s'està prorrogant massa en el temps i ha de modificar-se. No podem caure en la simplificació de que eliminant el peatge s'acaben els problemes, aquesta decisió els agreujaria molt més i seria perniciososa per a la comarca ja que captaria la major part del trànsit que des de les comarques gironines es desplaça a Barcelona i la seva àrea metropolitana. A més a més, s'haurien de construir nous accessos que baixarien el nivell de servei de l'autopista i incrementarien les hores de congestió.

**Aquest estudi d'alternatives s'haurà d'acordar amb les administracions locals del Maresme.**

#### **4.c. Una ronda amb connexions i enllaços amb els municipis**

Les alternatives que es proposin aniran encaminades a la implantació d'una Ronda a la comarca del Maresme que capti una gran part del trànsit que actualment suporta la carretera N-II, que connecti directament amb les carreteres locals obrint nous accessos al territori i que faciliti l'accessibilitat a l'autopista C-32. Els més de 100.000 vehicles que segons els estudis de trànsit realitzats circulen diàriament per alguns trams de l'autopista C-32 i els més de 40.000 vehicles que passen diàriament per la carretera N-II fan necessària una nova infraestructura que permeti l'especialització funcional de cada una de les xarxes de carreteres de la Comarca i que aquestes carreteres ofereixin major qualitat i seguretat. Tanmateix considerem que aquesta és la millor aposta viària pel medi ambient i per la mobilitat sostenible.

**En tot cas seran l'estudi de trànsit, l'estudi de mobilitat i l'estudi informatiu, els documents fonamentals que permetran escollir la millor alternativa per a la millora de la mobilitat de la comarca.**

**Aquest documents s'analitzaran i s'acordaran conjuntament entre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques, i les administracions locals del Maresme.**

## **5. El paper actual i futur de l'autopista C-32**

### **5.a. Manteniment de la C-32 com autopista de peatge**

A reserva del resultat dels estudis esmentats, sembla, d'entrada plausible defensar la continuïtat del funcionament actual de l'autopista C-32 com a via segregada en règim de peatge, amb les adaptacions que poguessin ésser convenientes i sempre conciliant amb els seus objectius com a via preferent el servei de la mobilitat en el Maresme.

### **5.b. Necessitat de mantenir el trànsit a la carretera N-II, reforçar l'autopista C-32 i construir la Ronda Maresme**

Les intensitats diàries de trànsit actuals –de l'ordre de 130.000 vehicles dia- no poden raonablement ser absorbides per l'autopista C-32 i per l'actual N-II, com a via litoral, la qual cosa demandaria l'existència d'una altra via (Ronda Maresme) amb unes condicions que permetin donar cabuda a trànsits determinats en funció dels seus requeriments d'idoneïtat.

S'estudiaran també les actuacions necessàries de mobilitat general, millores a la xarxa local i millora d'enllaços per tal d'augmentar l'actual nivell d'accessibilitat a la xarxa viària (Cabriels, Teià, Premià de Mar, Premià de Dalt, Llavaneres ...).

### **5.c. Ronda Maresme i via litoral**

La Ronda Maresme i la via litoral han d'utilitzar-se per a trànsits de curt recorregut, caràcter local i amb origen o destí en punts fortament connectats amb aquelles vies.

### **5.d. La C-32**

L'autopista C-32 ha de poder atendre trànsits de mitja i llarga distància, i oferir condicions addicionals de rapidesa, confort i qualitat general de servei

### **5.e. Revisió del sistema de peatges**

El règim actual d'explotació de l'autopista és basa en un contracte de concessió retribuït amb un peatge a satisfer pels usuaris, en una quantia que resulta de l'equilibri econòmic financer vigent . La relació bilateral entre la concessionària i l'usuari té sentit en la mesura que hi hagi una proporció adequada entre el fet de pagar el peatge i disposar d'un bon standard de servei en termes de qualitat, confort i velocitat . Aquesta lògica es referma encara més a partir de la disponibilitat d'una nova via alternativa –com serà la futura Ronda Maresme- que ofereixi pas gratuït amb un nivell bàsic de servei i alta connectivitat territorial. Altrament, la desaparició del peatge, a més d'un cost molt elevat per l'Administració –que impediria assignar els recursos immobilitzats per aquesta causa a altres actuacions viàries de promoció pública- comportaria molt probablement un transvasament de trànsits no idonis procedents de les altres vies en perjudici dels trànsits idonis de l'autopista. Cal plantejar, per tant, de forma rigorosa, d'una banda quines són les utilitats del peatge en la C-32 i, d'una altra, quins poden ser els requeriments de manteniment de la qualitat del servei

que presta l'autopista. Convindrà per tant una revisió de l'actual peatge i poder transformar-lo en un peatge regulador de la mobilitat.

### **5.f. Funció del peatge**

Al nostre entendre el peatge (actual i/o revisat) té una triple dimensió: financera, dissuasòria i de millora de la mobilitat local:

- el peatge permet retribuir al concessionari fins a la quantitat a que té dret d'acord amb el pla econòmic financer de la concessió segons la següent equivalència:  $\text{peatge}(2009-2021) = \text{equilibri econòmic financer} + \text{finançament addicional d'inversions}$
- el peatge, amb les modificacions i adaptacions que calguin, permet penalitzar l'entrada de vehicles no idonis (llarg recorregut supracomarcal + pesants) procedents de l'A-2 en un trajecte alternatiu a l'actual AP-7 amb un efecte dissuasori del seu trànsit pel Maresme
- el peatge permet orientar comportaments de mobilitat local pel que fa a la redistribució en el temps dels usuaris, limitació de l'entrada a Barcelona, etc)

### **5.g. Millora de la qualitat del servei de l'autopista**

- per una banda cal estudiar la conveniència de proposar una ampliació en un quart carril per sentit prioritàriament per al transport públic, en un tram a determinar de la C-32 en funció dels estudis i les previsions de trànsit com a factor de garantia de la qualitat del servei i de millora dels accessos a l'àrea de Barcelona, que hauria de ser suportat pel propi règim econòmic de la concessió
- per una altra la configuració de la funcionalitat de les vies d'acord amb el criteri d'idoneïtat de trànsits farà aconsellable retornar l'actual trànsit d'agitació o curt recorregut que discorre per la denominada Ronda de Mataró a la Ronda Maresme i recuperar l'autopista en aquesta tram com a via segregada amb la funcionalitat preferent expressada en la lletra b) precedent.

## **6.Unes propostes per una nova política de peatges**

Tal com hem assenyalat pensem que la C-32 ha de mantenir el seu peatge però caldrà una revisió profunda de l'actual sistema.

### **6.a Política tarifària**

Es proposa una política tarifària que dissuadirà l'ús del Corredor del Maresme pels trànsits de llarg recorregut (especialment camions) que provinents de la frontera es dirigiran al port de Barcelona o la resta de la península ibèrica.

### **6.b. Nova política de peatges**

Ens proposem en el marc del Grup de Treball de Peatges arribar a un acord durant l'any 2010 per poder aplicar una nova política de peatges.

## **6.c. Reformulació de peatges**

Proposem un nou model de política de peatges, específic per a la C-32 i la comarca del Maresme, i estretament lligat al procés de definició i execució de les alternatives de l'actual carretera N-II.

Aquest nou model busca la coherència amb els raonaments que s'han portat a debat en el Grup de treball creat per Resolució 55/VIII del Parlament, tot establint descomptes selectius i progressius en funció, entre d'altres, dels següents criteris

- moviments recurrents amb origen i/o destinació en el Maresme
- nombre d'ocupants dels vehicles
- habitualitat del desplaçament (freqüència en dia feiner dll/dv)
- característiques mediambientals dels vehicles

Es preveu que els descomptes per aplicació d'aquests criteris tinguin caràcter acumulatiu.

De forma prioritària, la bonificació dels peatges de la C-32 pels usuaris del Maresme s'haurà d'articular en cada tram des del moment que s'acordi el model de mobilitat per a la comarca que inclogui una nova via alternativa i gratuïta a l'actual N-II, , com a mínim a partir de 2010 i en tot cas limitada en el temps fins que existeixi aquesta nova via alternativa.

### **A partir del segon semestre de l'any 2010 bonificacions de fins al 65%**

En el segon semestre de 2010 s'articularà una bonificació acumulativa en els dies feiners per als vehicles lleugers en els peatges a satisfer en les barreres troncal i lateral de Vilassar de Dalt del 20% per als vehicles ecològics (vehicles amb emissions de menors de 120g/Km de CO<sub>2</sub>), del 20% per als vehicles amb ocupació alta (3 o més ocupants) i del 25% per aquells usuaris que realitzin més de 16 viatges al mes de dilluns a divendres, podent arribar per tant a una bonificació acumulada de fins al 65% de l'import del peatge.

En el moment de la posada en servei del tram Palafolls-Tordera de la C32 s'articularà un descompte singular en la barrera troncal de Santa Susanna per als usuaris amb origen o destí Malgrat de Mar, Palafolls i Tordera, i que accedeixin per l'enllaç núm. 130 (Malgrat de Mar - Palafolls – Tordera), que suposarà no aplicar a aquests usuaris, de manera temporal, l'increment de l'ordre del 30% previst en la concessió per al moment de l'entrada en servei del tram Palafolls - Tordera de la C-32.

### **A partir de l'aprovació definitiva de l'estudi informatiu de la Ronda del Baix Maresme bonificacions de fins al 85%**

En el moment que s'aprovi definitivament l'estudi informatiu de la Ronda del Baix Maresme, s'articularà una bonificació acumulativa en els dies feiners per als vehicles lleugers en els peatges a satisfer en les barreres troncal i lateral de Vilassar de Dalt del 25% per als vehicles ecològics (vehicles amb emissions de menors de 120g/Km de CO<sub>2</sub>), del 25% per als vehicles amb ocupació alta (3 o més ocupants) i del 25% per aquells usuaris que realitzin més de 16 viatges al mes de dilluns a divendres, podent arribar per tant a una bonificació acumulada de fins al 75% de l'import del peatge. Per aquells usuaris que realitzin més de 24 viatges al mes de dilluns a divendres, s'augmentarà fins al 35% la seva

bonificació per recurrència, podent arribar per tant a una bonificació acumulada de fins al 85% de l'import del peatge.

### **A partir que s'iniciïn les obres de la Ronda del Baix Maresme bonificacions de fins al 100%**

En el moment que s'iniciïn les obres per part del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Ronda del Baix Maresme, i fins al seu acabament, s'augmentarà la bonificació per recurrència a aquells usuaris que utilitzin vehicles amb ocupació alta, ecològics i que realitzin més de 24 viatges al mes de dilluns a divendres, al 50% de l'import dels peatges troncal i laterals de Vilassar de Dalt, podent arribar per tant a una bonificació acumulada de fins al 100% en els imports d'aquests peatges.

Igualment, en el moment que s'iniciïn les obres per part del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Ronda del Baix Maresme, i fins al seu acabament, s'aplicarà la gratuïtat per als trànsits interns del Maresme tot implementant una bonificació del 100% de l'import en els peatges troncal i laterals de Vilassar de Dalt, per aquells vehicles lleugers que de dilluns a divendres tinguin el seu origen i destí dins el Maresme, i que compleixin alguna de les 3 condicions com són la de vehicle ecològic, vehicle amb alta ocupació o recurrència. Previ a aquesta etapa s'estudiaran els mecanismes per tal que les bonificacions esmentades per als trànsits intracomarcals es puguin arribar a estendre a l'alt Maresme.

Un cop finalitzades les obres de la Ronda del Baix Maresme, les polítiques de peatge del Maresme tindran el mateix tracte que el que s'acordi en el marc del Grup de treball creat per Resolució 55/VIII del Parlament, com a política de peatges al nostre país. Igualment, si durant els diferents fase progressives d'aplicació de bonificacions al peatge de la C-32 que consten en aquest document, en el marc del Grup de treball de peatges creat per Resolució 55/VIII del Parlament, s'acabés acordant uns percentatges de bonificació superiors o nous criteris més beneficiosos, prevaldran l'aplicació d'aquestes bonificacions o criteris superiors a les que preveu aquest document.

L'aplicabilitat d'aquestes mesures, quan calgui, restarà condicionada bé a la utilització pels usuaris de dispositius que permetin fer el pagament dinàmic del peatge, bé a la introducció en els accessos de l'autopista dels elements de millora tecnològica, que siguin necessaris, per a la qual cosa l'Administració adreçarà a la societat concessionària les indicacions oportunes.

## **7. Transformació de l'actual N-II en via urbana**

El conjunt d'actuacions de millora de la mobilitat a realitzar al Maresme només serà possible si va acompanyada d'una proposta ambiciosa però realista, de transformació de l'actual N-II en via urbana.

Caldrà per tant consensuar amb els Ajuntaments les actuacions que permetin pacificar el trànsit, eliminar l'efecte barrera que actualment produeix la N-II, en definitiva per compatibilitzar l'ús de la via pels ciutadans i pels vehicles.

Aquestes actuacions de transformació s'hauran de començar a executar un cop entri en funcionament la Ronda del Baix Maresme que permetrà una alternativa gratuïta a l'actual N-II pels trànsits de pas i supramunicipals.



## **8. Diàleg i acord amb les administracions locals**

### **8.a. Participació**

S'està realitzant un procés de debat i participació en les Administracions locals del Maresme (Consell Comarcal i Ajuntaments), per tal de poder treballar una proposta global de les actuacions realitzades en la xarxa viària per a millorar la mobilitat.

### **8.b. Actuacions**

Per exemple ens sembla bàsic obrir una negociació conjunta Ajuntament per Ajuntament per tal de definir el traçat de les característiques de la Ronda del Maresme.

Barcelona, 16 de març de 2010