

## PER QUÈ DIEM NO ALS LATERALS DE L'AUTOPISTA

### *Exposició i xerrada-debat al Foment Mataroní*

Dijous 3 de Març es va explicar i debatre a Mataró què comportaria la construcció de laterals a l'autopista del Maresme. Es va dur a terme una presentació on s'hi va exposar el projecte de construcció Ronda Mataró/Maresme, conseqüències i alternatives a càrrec de la Coordinadora Preservem el Maresme i presentada per Anna Soteres, arquitecta d'urbanisme i paisatge, Diego Sáez, arquitecte, Pep Riera, fundador d'Unió de Pagesos, Albert Gragera, enginyer tècnic d'obres públiques i membre de la PTP i Agàpit Borràs, arquitecte i urbanista.

El fet és que la Generalitat pretén construir una nova gran autovia al Maresme amb laterals de dos i tres carrils per banda segregats a l'autopista Ronda del Maresme, o el que també coneixem com a Ronda de Mataró.

Des de la Coordinadora es va explicar que aquest projecte suposa un impacte brutal sobre el territori, el sòl agrari, els espais naturals i la qualitat de vida dels nuclis habitats de l'entorn, la duplicació de l'efecte barrera de l'actual autopista, la continuïtat del vell model de mobilitat insostenible estimulant l'ús del vehicle privat que acaba reproduint els col·lapses de la pròpia mobilitat, la continuïtat i consolidació del model de peatges privat i una gran i innecessària inversió pública d'uns 120 milions d'euros.

D'aquesta manera, es va proposar un nou Pla de Mobilitat fonamentat en la inversió en el transport públic de qualitat, ja sigui tren o autobús. Les mesures per dur a terme aquesta alternativa passen per convertir el que serà la nova xarxa de ferrocarril Mataró-Granollers en un eix complementari de connexió amb l'Àrea Metropolitana, incrementar la connectivitat ferroviària i d'autobús efectiva amb les comarques de Girona i millorar les estacions amb una xarxa d'aparcaments (*park & ride*) i establint-hi connexió directa amb els autobusos. Pel que fa a l'autopista, es va proposar una ampliació amb un o dos carrils per autobusos amb accés prioritari a Barcelona i l'habilitació de carrils bidireccionals per a vehicles d'alta ocupació gestionats segons les franges horàries amb un trànsit major.

D'altra banda, malgrat no segueixin el model sostenible de mobilitat, es van presentar algunes propostes de millora del projecte plantejat com són la reducció de la velocitat a 80 km/h a partir de l'enllaç d'Argentona fins a la sortida de Mataró Oest i, així, l'habilitació d'un quart carril o l'habilitació d'una nova sortida uns metres més enllà de la sortida de Mataró Oest amb una rotonda que es trobés interconnectada amb les altres dues ja existents de tal manera que funcionessin com una de sola. Aquestes mesures si que milloren el problema específic de congestió del trànsit a la sortida de Mataró Oest i són, com va definir Agàpit Borràs, "acupuntura urbana".

Cal, però, una conscienciació, tant per part de la ciutadania com de l'Administració, d'aquest model sostenible de mobilitat i la intervenció per part d'aquesta última apostant per aquest model.