

Barcelona, 26 de febrer de 2025

Al·legacions a l'Estudi informatiu i Estudi d'impacte ambiental "Millora de la connectivitat i nous enllaços de la C-32 al Maresme del PK 85+000 al PK 116+750. Alella - Sant Pol de Mar"

ADRIÀ RAMIREZ PAPELL, major d'edat, amb DNI XXX, en nom i representació en qualitat de President de **l'Associació per a la Promoció del Transport Públic**, amb domicili al carrer Pere IV 58-60 de Barcelona (08005),

EXPOS

- I. L'Associació per a la PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC (PTP d'ara endavant) vetlla per la defensa dels interessos generals en qüestions relacionades amb el transport públic i la mobilitat.
- II. El dia 16 de gener de 2025 es va publicar l'anunci d'informació pública de l'estudi informatiu i de l'estudi d'impacte ambiental "Millora de la connectivitat i nous enllaços de la C-32 al Maresme del PK 85+000 al PK 116+750. Alella - Sant Pol de Mar" (claus: EI/IA-CIB-21087.1)
- III. Dins del període d'informació pública previst, l'entitat que represento desitja traslladar al Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica les seves apreciacions i propostes sobre el document sotmès a consulta.
- IV. D'acord amb l'anterior punt, a continuació assenyalarem les al·legacions genèriques i particulars que considerem més rellevants.

Al·legació 1. Des de la PTP mostrem la nostra disconformitat al fet que aquest sigui el primer estudi informatiu d'infraestructures de mobilitat per la Comarca del Maresme en els darrers anys, i demanem que es prioritzin les actuacions sobre la mobilitat sostenible

El Pacte per la mobilitat sostenible del Maresme (2020-2025) té com objectiu propiciar el canvi del cotxe per la mobilitat a peu bicicleta i transport públic a la comarca.

En el traspàs de titularitat de la N-II del Govern de l'Estat a la Generalitat de Catalunya es va consignar una partida de 460 milions d'euros. Segons el Pacte, aquest import serviria per a realitzar les actuacions que el propi Pacte descriu.

El projecte dels nous accessos a la C-32 és contrari a la mobilitat sostenible de la comarca

L'any 2020, la Unió Europea va aprovar l'anomenat "Objectiu 55": la reducció en almenys un 55% de les emissions del 2030 en relació al 1990. Però la realitat és que el passat 2024 a Catalunya s'havien augmentat en més d'un 25%, sent transport el causant de més d'un terç.

Amb aquestes xifres es pot argumentar en contra del projecte Millora de la connectivitat i nous enllaços de la C-32 al Maresme del PK 85+000 al PK 116+750. Alella - Sant Pol de Mar" (claus: EI/IA-CIB-21087.1), ja que, en una distància de 18 km entre Montgat i Mataró on ja existeixen 4 accessos, se'n volen construir 3 més (Teià, Premià de Mar Premià de Dalt, Vilassar de Mar Cabrils) i la modificació del d'Alella i el Masnou.

Les propostes estan fixades en punts concrets i el projecte no estudia ni proposa alternatives en altres punts. No resol les connexions amb els municipis, que en alguns casos tindran més impacte en el territori que els propis accessos.

En definitiva, creiem que és una aposta per una comarca en permanent creixement urbanístic sense fomentar l'increment de les activitats econòmiques internes.

Prioritats de la PTP en noves infraestructures de mobilitat a la comarca del Maresme

Considerem que és el moment de prioritzar els 3 projectes de pacificació de la N-II, que l'ha de convertir en l'eix troncal de la mobilitat sostenible de la comarca, per on han de passar línies de bus urbanes i interurbanes amb parades accessibles cada 200-300 metres, en els dos costats de la via, amb marquesines amb sistemes d'informació en temps real i carril bici segregat continu en tota la via, i amb punts intermodals davant de les estacions de ferrocarril i aparcaments segurs per les bicicletes, afavorint la comoditat de la ciutadania en els canvis modals.

D'altra banda, considerem que hi ha moltes infraestructures i sistemes del transport públic de la comarca del Maresme a transformar i millorar a curt i mig termini que caldria prioritzar:

- Disposar de models de serveis alternatius i complementaris en cas d'incidències i avaries a la línia R1 de Rodalies.
- Transformar el sistema tarifari integrat per un sistema d'una zona pels viatges dins de la comarca, amb epicentre a Mataró.
- Dissenyar i disposar d'una xarxa de bus urbà i interurbà que incrementi els serveis de les 60 línies de la xarxa actual. Aquesta xarxa ha de ser complementària i coordinada amb els serveis de xarxa ferroviària R1.
- Protecció de les infraestructures ferroviàries (subsistemes de via, instal·lacions elèctriques, de senyalització, comunicacions...) en aquells trams on els temporals en el litoral pot representar un afectació important per la seguretat en la circulació dels trens.
- Substitució per fases dels trams de via única Arenys de Mar - Maçanet Massanes per doble via. Estudiar i prioritzar els trams i les seves solucions.
- Identificar les estacions de l'R1 que puguin actuar com a capçalera de serveis, amb la dotació de les vies i resta d'instal·lacions pertinents per a la rotació dels trens.

En virtut de l'exposat en aquesta primera al·legació, demanem que **es prioritzin els projectes d'infraestructura dedicats a la pacificació de la N-II i de millora del transport públic per davant del projecte de nous enllaços de la C-32.**

Al·legació 2. Descartar enllaços que són dubtosament beneficiosos socioeconòmicament

L'annex 16 del present estudi, sobre l'anàlisi socioeconòmica del projecte, quantifica el retorn socioeconòmic que suposaria l'execució de cada un dels enllaços. Els resultats d'aquesta anàlisi s'obtenen a partir de la monetització dels beneficis i els costos que suposarien les noves infraestructures a un termini de 30 anys. D'entre els indicadors econòmics, en ressaltem el Valor Actual Net (VAN) i la Taxa Interna de Rendibilitat (TIR). Aquests dos indicadors s'han recollit a la següent taula, a partir de la informació trobada a l'annex 16:

Núm. Enllaç	Situació	Inversió inicial	TIR	VAN	PRI
1	Alella - El Masnou	16.542.433,54 €	5,10%	3.569.734,26 €	Any 24
2	Teià	14.220.748,33 €	19,20%	63.143.390,61 €	Any 7
3	Premià de Dalt - Premià de Mar	21.516.738,43 €	31,60%	52.330.310,02 €	Any 4
4	Vilassar de Mar - Cabrils	24.199.660,53 €	13,10%	33.287.429,06 €	Any 10
5	Sant Andreu de Llavaneres	1.564.351,65 €	3,90%	1.564.351,65 €	Any 29
6	Canet de Mar - Sant Cebrià de Vallalta	87.778,01 €	3,04%	87.778,01 €	Any 30

Taula 2. Resum dels indicadors socioeconòmics bàsics.

En teoria, s'entén que un projecte té un retorn econòmic positiu quan el seu VAN és superior a 0 i que la seva TIR és superior a la seva taxa de descompte. Si es dóna aquesta casuística, llavors és millor per a la societat executar aquests enllaços, que no fer-los. Val a dir, d'acord amb la taula exposada anteriorment, que no tots els enllaços donen el mateix resultat: alguns, com és el cas de l'enllaç 3, sí que asseguruen un retorn socioeconòmic molt positiu, però en d'altres, el retorn econòmic no ho és tant, ja que els indicadors són propers al llindar mínim de rendibilitat.

Aquests indicadors serveixen per prioritzar quines són les actuacions que suposarien una millora social en menor temps. Així doncs, es pot veure que l'enllaç 3 és, sens dubte, un enllaç en què els beneficis socioeconòmics són superiors als costos ci que, per tant, és raonable posar-lo en marxa. També ho seria, tot i que en menor mesura, l'enllaç 2.

En canvi, els enllaços 5 i 6 obtenen uns indicadors molt propers al llindar i, per tant, els seus beneficis només es veurien a molt llarg termini. De fet, si es dués a terme un anàlisi de sensibilitat, només variant lleugerament a l'alça la inversió inicial projectada o a la baixa la demanda captada cap al vehicle privat, llavors no tindrien un retorn socioeconòmic positiu i, en conseqüència, no seria beneficiós per a la societat. De fet, no té cap sentit executar uns enllaços que socioeconòmicament són molt dubtosos per davant d'altres noves infraestructures que obtindrien un retorn molt superior i que, en canvi, no s'estan executant.

Finalment, cal recordar que s'està impulsant els enllaços per tal de tenir més facilitats per pacificar la N-II al Baix Maresme, en una primera fase, i aquests enllaços no estan afectats per aquesta imminent pacificació.

Per aquest motiu, creiem que no s'haurien de dur a terme aquests enllaços perquè els costos socials i mediambientals poden ser fàcilment superiors als beneficis socioeconòmics que es poden generar, o bé deixar-los per executar a molt llarg termini, quan la demanda així ho requereixi. En un escenari d'emergència climàtica, cal ser molt crítics i curosos a l'hora d'avaluar l'impacte mediambiental que se'n deriva de plantejar noves infraestructures per al vehicle privat.

Al·legació 3. Detallar els elements de l'aparcament d'intercanvi modal previst a l'enllaç 1.

A l'enllaç 1, situat al terme municipal d'Alella, està previst, d'acord amb l'opció guanyadora de l'anàlisi multicriteri, que es construeixi un nou aparcament d'intercanvi modal on se situava l'antiga línia de peatges d'aquest enllaç. Des de la PTP, veiem positiu aprofitar aquests espais actualment en desús per impulsar l'intercanvi modal, especialment en llocs on, justament degut a l'existència d'infraestructures ràpides pel vehicle privat, hi han proliferat urbanitzacions de baixa densitat i on posar un servei de transport públic fins a la porta de casa resulta difícil per tal de satisfer les necessitats que planteja el *commuting*.

D'acord amb els plànols, es pot veure que aquest nou aparcament tindrà un espai per a 59 places, i dos vials exclusius per als autobusos. Tanmateix, hi trobem a faltar un plànol de detall de l'aparcament d'intercanvi modal, el qual dibuixi exactament els següents elements:

- Ubicació de les marquesines (elements previstos dins del pressupost estimatiu).
- Ubicació dels panells informatius.
- Itineraris accessibles per a vianants dins de l'aparcament i de connexió amb la BP-5002.
- Mobiliari adjunt a l'aparcament (bancs, papereres).

Per això, creiem necessari que s'elabori un plànol específic amb la inclusió d'aquests elements, alguns dels quals ja estan previstos al pressupost estimatiu.

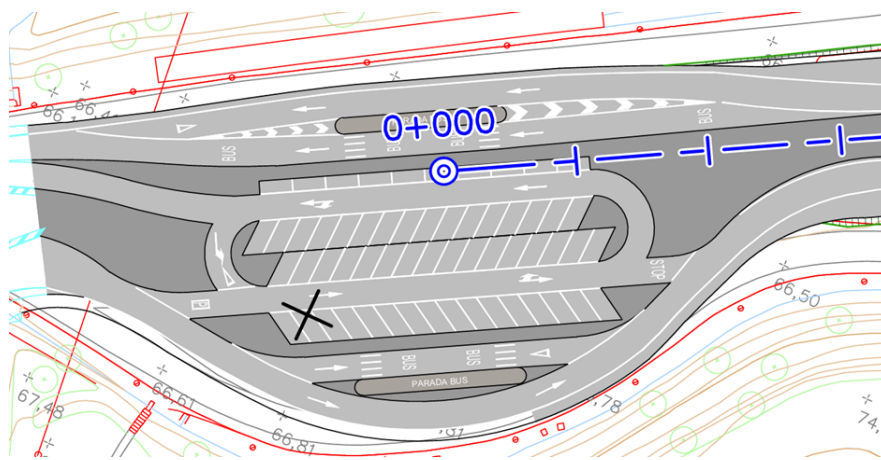


Figura 1. Plànol en planta de l'aparcament d'intercanvi modal previst a l'enllaç 1

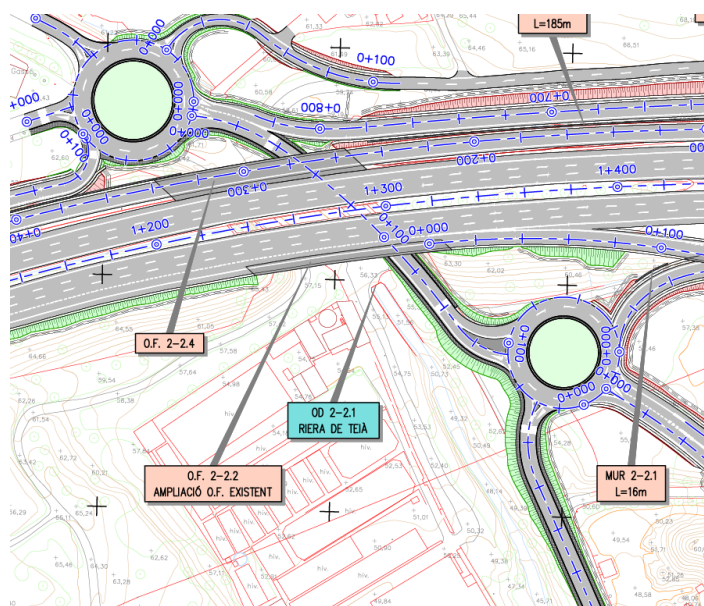
Al·legació 4. Detallar i millorar els itineraris per als vianants i les bicicletes

Al·legació 4.1. Construcció d'un carril bici a l'enllaç 2 i fer més amable l'itinerari per a vianants.

Una obra d'aquesta magnitud ha de suposar una oportunitat per millorar els desplaçaments en mobilitat activa i el transport públic. Per això, cal prestar una especial atenció en aquestes formes de mobilitat, especialment pel que fa als desplaçaments entre les poblacions de costa i interior en les principals vies de connexió entre municipis.

Específicament, per a l'enllaç 2 proposem les següents modificacions:

- Ampliar la calçada relativa a la via paral·lela a la riera de Teià pel costat de la riera en 2,5 metres (on s'ubicarà la vorera) entre les dues rotondes, per tal de fer-hi passar un carril bici i promoure que, en un futur, aquesta via sigui segregada per a bicicletes i patinets elèctrics i permeti connectar amb el nucli de Teià amb la N-II pacificada.
- Preveure l'existència d'arbrat al costat de la vorera i mobiliari urbà a les rotondes, per tal de proveir espais d'estada i fer més amable l'espai per a la mobilitat activa.



passos de vianants que permetrien la connexió amb els camins reposats, els quals haurien de ser senyalitzats adequadament.

Finalment, val a dir que, pel transport públic, és més beneficiosa l'alternativa 2 que no l'alternativa 1, ja que un anell viari de major diàmetre permet mantenir una velocitat més elevada al seu pas per la infraestructura que no una solució d'un enllaç amb peses.

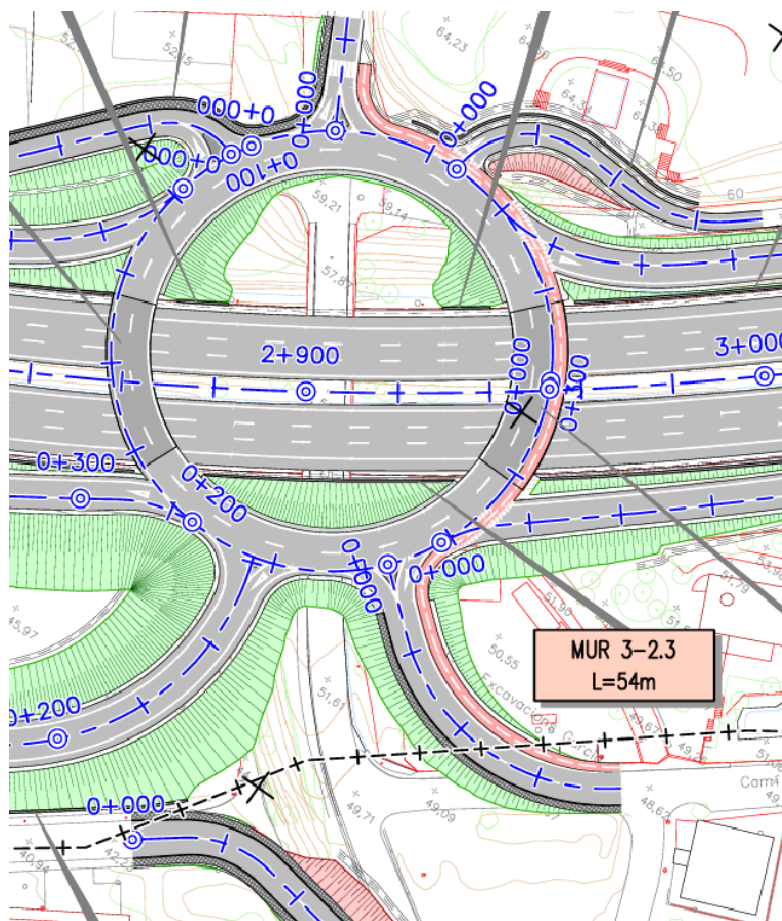


Figura 3. Plànol en planta de l'alternativa 2 per a l'enllaç 3.

Al·legació 4.3. Preveure un itinerari per a vianants segur per a l'enllaç 4

De la mateixa manera que succeeix en el cas anterior, l'enllaç 4 no preveu un itinerari segur per a vianants al llarg de la BV-5022. Actualment, aquesta via és l'única que permet connectar de manera directa les poblacions de Cabriels i Vilassar de Mar i, especialment en el creuament amb l'autopista és on l'itinerari es fa més inhòspit, pràcticament eliminant qualsevol opció de realitzar el trajecte entre aquestes dues poblacions mitjançant mobilitat activa.

Per això, és crucial que aquest enllaç disposi d'un itinerari per a vianants, ampliant la secció pel costat nord, on es troba el carril bici, i dotar-lo del mobiliari i les condicions per a fer-lo amable i segur.

Així mateix, cal que aquest recorregut per a vianants tingui un accés des de l'avinguda del Progrés amb rampes i esglaons, aprofitant el sobreample que deixa l'accés a la BV-5022 des del polígon industrial, que d'acord amb l'alternativa 2, quedaria tallat per poder fer l'anella circular. La definició d'aquest accés es detalla a la següent al·legació.

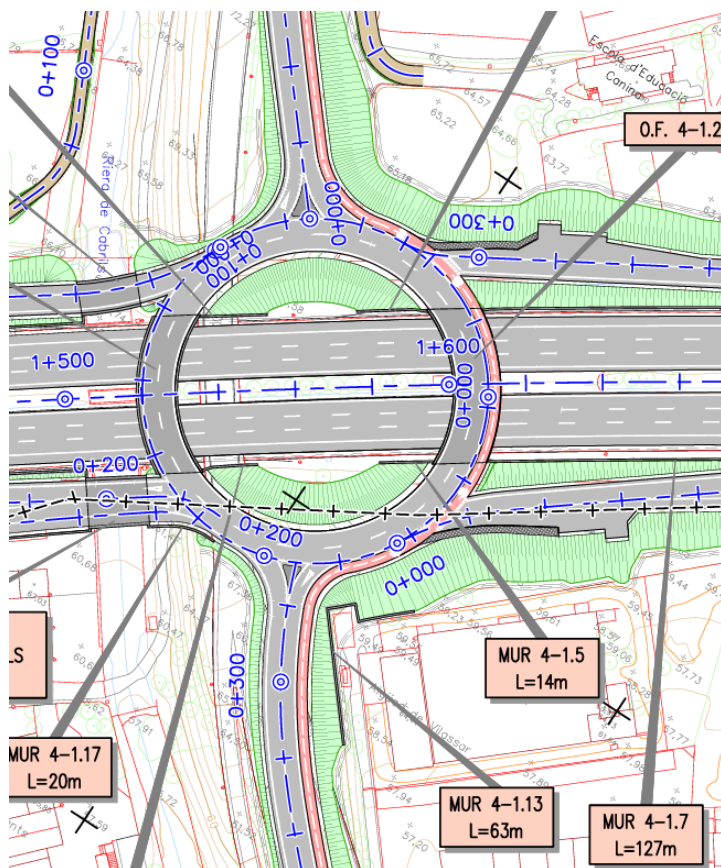


Figura 4. Plànol en planta de l'alternativa 1 per a l'enllaç 4.

Al·legació 5. Construcció d'una nova parada d'autobús a l'Avinguda del Progrés

L'enllaç 4 preveu el replantejament absolut del creuament entre la C-32 i la BV-5022, afegint-hi un nou enllaç. Dins de l'àmbit d'actuació, hi hauria dues parades d'autobús que quedarien afectades per aquesta actuació, corresponents a Ctra. Cabrils - Camí del Mig, que serveixen el polígon industrial de la zona. Aquestes parades són utilitzades per la línia C-12, que uneix l'estació de Vilassar de Mar amb el nucli de Cabrils.

Tot i que el punt 5.4 de la memòria preveu una reordenació de les parades de bus de l'entorn, als plànols no queda explicat com es farà aquesta reordenació, més enllà de preveure un espai per una parada amb marquesina al costat Tordera de l'enllaç, que podria servir per a hipotètics futurs serveis exprés entre Mataró i Barcelona.

Per això, des de la PTP proposem la dignificació d'aquestes dues parades, acostant-les al màxim fins a l'Avinguda del Progrés. Així doncs, es proposaria la construcció d'aquestes noves parades aprofitant que els accessos a la BV-5022 al polígon industrial, que quedarien fora d'ús, just a l'Avinguda del Progrés. Per a tal efecte, caldria terraplenar l'espai que quedaria desafectat, i habilitar un accés a l'Avinguda del Progrés mitjançant escales i/o rampes pels dos costats de la carretera. Les dues parades quedarien connectades a través d'un pas de vianants situat a la part posterior de l'espai de parada del bus. D'aquesta manera, no només es permet creuar en algun punt la carretera, sinó que també es permet l'accés en mobilitat a peu a la carretera des de la BV-5022, sense haver de caminar de més.

Adicionalment, cal tenir en compte que, pel costat est, hi passarà també el carril bici. Per aquest motiu, cal planificar l'espai amb l'amplada suficient per poder compaginar l'accés a l'autobús i el trànsit pel carril bici, mitjançant coixins berlinesos o una solució similar. A més, l'espai de parada ha de ser suficientment ample com per poder albergar una marquesina i un panell informatiu.

La descripció d'aquesta parada queda recollit al croquis que s'adjunta a continuació:

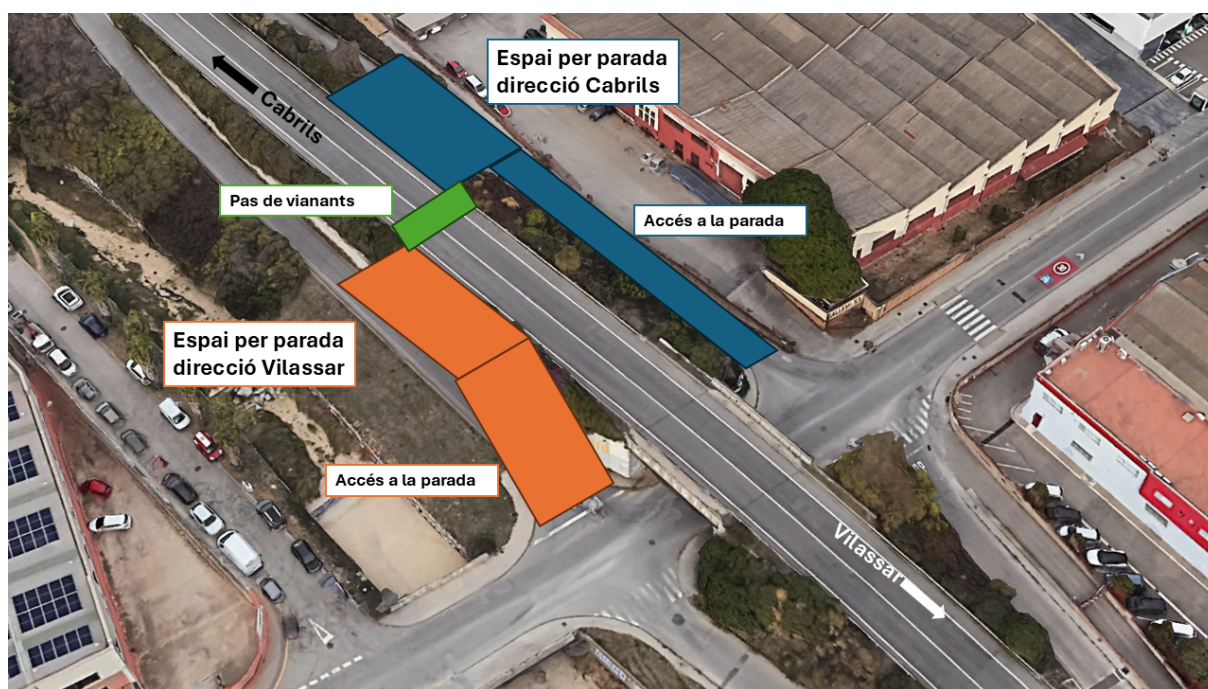


Figura 5. Proposta de parada a la zona industrial de Vilassar

Al·legació 6. Revisar els disseny dels enllaços a la vista del Pla Director Urbanístic de revisió de sòls no sostenibles de Malgrat a Alcanar.

En compliment del que estableix l'article 8.5.a) del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el text refós de la Llei d'urbanisme, el Pla director urbanístic de revisió dels sòls no sostenibles de Malgrat de Mar a Alcanar, aprovat definitivament en gener de 2024, ha generat una ordenació del territori que, en alguns casos altera la que està vigent, que, per tant, hauria de ser revisada a la llum de la nova normativa.

El Pla director urbanístic de revisió dels sòls no sostenibles del litoral de Malgrat de Mar a Alcanar, en endavant, el PDU, té per objectiu general l'avaluació d'aspectes bàsics de desenvolupament sostenible dels sòls d'extensió urbana previstos pels planejaments municipals no adaptats al Pla territorial parcial vigent per tal d'adaptar-los als principis i directrius de sostenibilitat establerts per la legislació i el planejament vigents i l'adaptació paisatgística de l'ordenació i l'edificació dels sectors que es desenvolupen en edificació aïllada, en tots els municipis, tant amb planejament general no adaptat com adaptat al Pla Territorial Parcial, a fi de preservar els valors naturals, patrimonials, culturals, socials i econòmics del paisatge del litoral, en el marc del desenvolupament sostenible, i d'acord amb la pròpia legislació paisatgística vigent.

El contingut del PDU s'emmarca en l'estratègia de l'Agenda dels pobles i ciutats de Catalunya (en endavant APCC), aprovada recentment. En aquest sentit, s'alinea especialment amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible propugnats per l'Agenda 2030 de desenvolupament sostenible, amb la Declaració de Quito sobre ciutats i assentaments humans sostenibles per a totes les persones (Nova Agenda Urbana) i amb els principis rectors de l'Agenda urbana de la Unió Europea.

Aquest objectiu general es concreta en alguns objectius específics:

- A. Adaptar els sòls d'extensió urbana a les estratègies de desenvolupament dels nuclis i a les directrius per als sistemes urbans establertes pel planejament territorial parcial vigent.
- B. Adaptar els sòls d'extensió urbana als principis d'urbanisme sostenible de continuïtat, compacitat, complexitat i preservació dels sòls amb pendent igual o superior al 20%.
- C. Adaptar la delimitació dels àmbits d'extensió urbana a les proteccions territorials en matèria ambiental.
- D. Adaptar la delimitació dels àmbits d'extensió urbana a les determinacions vigents en matèria de riscos naturals, com ara el risc d'inundació, i tecnològics.

A la vista dels projectes de nous vials de la C-32 al Maresme que estan en període d'exposició pública des de gener de 2025, sobta la manca de referències al Pla Director Urbanístic aprovat justament un any abans de la formació dels esmentats projectes.

Per aquest motiu la redacció dels projectes dels enllaços incompleix la principal directriu que es desprèn de l'aprovació del PDU: **l'obligatorietat de revisar l'ordenació relativa a aquells sòls que veuen alterada l'ordenació vigent**. Una mirada exhaustiva a les conclusions del PDU ens fa veure que, per diferents motius, tota l'ordenació vigent en l'àrea del

Maresme està afectada pel PDU i, per tant, els projectes objecte d'al·legació han d'estar subjectes també a adaptació a la nova planificació resultant de la necessària revisió.

D'altra banda, els nous accessos projectats tenen, sense cap mena de dubte, una afectació supramunicipal. Tenint això en consideració, cal recordar que els PDU són instruments urbanístics adaptats a determinades situacions, projectes, necessitats o àmbits territorials amb una especial problemàtica i han de ser contemplats de forma ineludible en casos com, entre d'altres, "La concreció i la delimitació de les reserves de sòl per a les grans infraestructures, com ara xarxes viàries, ferroviàries, hidràuliques, energètiques, portuàries, aeroportuàries, de sanejament i abastament d'aigua, de telecomunicacions, d'equipaments i altres de semblants".

Tots i cadascun d'aquests requeriments hauria d'estar contemplat en la redacció dels projectes d'accessos tenint en consideració les determinacions del Pla Director Urbanístic, un criteri bàsic indegudament obviat en la documentació i que no pot ser ignorat en la seva tramitació.

L'àmbit territorial del PDU abasta tots els municipis del litoral del Maresme, entre el Masnou i Malgrat de Mar.

Alguns municipis dels afectats pels nous accessos tenen el seu planejament adaptat als plans territorials parcials corresponents: Canet de Mar, Arenys de Mar, Sant Andreu de Llavaneres i Cabrera de Mar.

D'altres no el tenen adaptat: Sant Pol de Mar, Caldes d'Estrac, Sant Vicenç de Montalt, Mataró, Vilassar de Mar, Premià de Mar i el Masnou.

D'altra banda, la totalitat dels municipis del Maresme que integren el PDU han d'aplicar la integració paisatgística en el desenvolupament dels sectors de planejament; tanmateix, l'àmbit de la revisió d'aspectes bàsics de desenvolupament sostenible abasta tots els municipis amb planejament municipal no adaptat al Pla territorial parcial corresponent. Fins l'aprovació del PDU, només era exigida la integració dels primers 500 metres a partir del litoral, però amb el nou PDU s'exigeix per a tot el municipi.

Sembla, per tant, evident que el conjunt dels accessos ha de ser avaluat en funció de les determinacions adoptades pel PDU de revisió dels sòls no sostenibles de Malgrat de Mar a Alcanar, aprovat definitivament en gener de 2024. L'acceptació generalitzada del PDU per part de tots els ajuntaments afectats pel projecte de nous accessos a la C-32 (només Caldes d'Estrac va presentar una al·legació) ens fa veure que no hauria de ser cap problema l'alineació dels planejaments municipals a les directrius del PDU.

Demanem, doncs, que es revisi l'encaix del projecte actual amb el "Pla Director Urbanístic de revisió de sòls no sostenibles de Malgrat a Alcanar".

Al·legació 7. Especificar una millora dels accessos al Mercat de la Flor per tal d'evitar el pas de camions per la N-II

Amb l'entrada en funcionament dels nous enllaços, cal fomentar que els vehicles de gran tonatge evitin passar per la N-II, de manera que puguin accedir als polígons industrials de la manera més segura per als habitants dels municipis afectats. Aquesta premissa, per exemple, és amb la que s'ha fet un nou vial d'accés al polígon industrial de Buvisà des de l'enllaç 3 (Premià de Mar – Premià de Dalt).

Tanmateix, sí que trobem a faltar un accés similar per accedir directament al Mercat de la Flor, situat entre els nuclis de Premià de Mar i Vilassar de Mar.

Per tal de pal·liar-ho, demanem que es pensi un accés des del Mercat de la Flor sense haver de passar per dins del nucli de Vilassar de Mar i la N-II, utilitzant la xarxa viària actual de la zona, per tal de donar una solució a la mobilitat generada per l'activitat econòmica dels espais agraris i dels polígons. Una possibilitat podria ser millorant el camí del Crist i el camí del Mig des de l'accés existent situat al P.K. 92, que cobreix l'accés a les poblacions de Premià de Mar i Vilassar de Dalt i es troba situat al costat de l'Illa Fantasia.



Figura 6. Proposta de camí a reformar per poder accedir al Mercat de la Flor

En virtut de l'exposat

SOL·LICITO: Que tingui per presentades al·legacions, en temps i forma, a l'estudi informatiu i estudi d'impacte ambiental "Millora de la connectivitat i nous enllaços de la C-32 al Maresme del PK 85+000 al PK 116+750. Alella - Sant Pol de Mar" (claus: EI/IA-CIB-21087.1); les tingui en consideració i incorpori per tal de millorar el document que s'hagi d'aprovar amb caràcter definitiu.

Barcelona, 26 de febrer de 2025

Adrià Ramirez Papell

Annex 1. Cronologia dels esdeveniments relacionats amb el Pacte per a la Mobilitat al Maresme

1.- Durant el període 2017-2019, el Departament de Territori, l'ATM de Barcelona i el Consell Comarcal del Maresme van elaborar el Pacte per la mobilitat sostenible del Maresme 2020-2025, on es proposen una sèrie d'actuacions que han de configurar una nova mobilitat a la comarca, i que va ser signat per tots els partits polítics amb representació al Consell Comarcal del Maresme.

2.- El 27/08/2021, en la presentació de l'alliberament de peatges de la C-32, el Conseller Puigneró va presentar el compromís de la Generalitat de realitzar actuacions importants sobre les infraestructures de mobilitat a la Comarca davant del Consell Comarcal i tots els alcaldes i alcaldesses de la comarca.

3.- Immediatament després, el 18/11/2021, es licita el primer projecte "Integració urbana de l'N-II al Baix Maresme del PK631+800 al 644+700. Montgat Mataró" (Clau: PC-CIB-21066). Es formalitza el contracte el 05/09/2022.

Els dos projectes de pacificació de la N-II a Mataró i l'Alt Maresme i els tres projectes de carril bici de l'Alt Maresme també es contracten entre els anys 2021 i 2022.

El 07/02/2023 es contracta el projecte "Millora de la connectivitat i nous enllaços de la C-32 al Maresme del PK84+250 al PK 134+750 Montgat – Tordera".

4.- El 11/10/2021, des de la PTP vam presentar en el Comissionat de Mobilitat del Maresme les nostres propostes sobre la mobilitat a la comarca del Maresme.

5. – Durant els anys 2022 i 2023 la PTP vam assistir a tres reunions de seguiment a través del Comissionat de Mobilitat del Maresme on s'informava de les propostes i contingut dels projectes vinculats amb la Pacificació de la N-II.

6. – A principis del 2024 s'havia de publicar el projecte constructiu "Integració urbana de l'N-II al Baix Maresme del PK631+800 al 644+700. Montgat Mataró", però el Departament, el març de 2024, va fer una nova licitació del mateix projecte.

La taula 1 descriu quins projectes es vinculen a la mobilitat sostenible i al vehicle privat al Maresme. A l'annex 1 s'hi aporta una relació cronològica dels anuncis que s'han realitzat en aquest sentit:

	Codi consulta	Nom actuació	Data licitació	Data Contractació	Data Publicació
Projectes mobilitat sostenible al Maresme	PC-CIB 21066	Integració urbana de l'N II al Baix Maresme del PK 631+800 al 644+700. Montgat Mataró	18/11/2021	05/09/2022	
	PC-CIB-21066-1A	Nou Projecte Integració urbana de l'N II al Baix Maresme del PK 631+800 al 644+700. Montgat Mataró	07/03/2024	21/11/2024	
	PC-CIB-21094	Pacificació de l'N II al Mig i Alt Maresme Sant Andreu de Llavaneres Arenys de Mar, Arenys de Mar Canet de Mar, Calella Tordera		24/10/2022	
	PC-CIB-21095	Pacificació de l'N II i carril bici a Mataró del PK 644+700 al 647+725. Mataró		08/02/2023	
	XC-15021.2.2	Carril bici Maresme. Mataró St. Andreu de Llavaneres		28/01/2022	
	XC-15021.3	Carril bici Maresme . Arenys de Mar i Canet St. Pol de Mar		22/11/2021	
	XC-15021.4	Carril bici Maresme. St. Pol de Mar Calella		04/02/2022	
Projectes vinculats mobilitat amb cotxe al Maresme	EI-CIB-21087	Millora de la connectivitat i nous enllaços de la C 32 al Maresme del PK 84+250 al PK 134+750. Montgat-Tordera	04/05/2022	07/02/2023	
	EI/IA-CIB-21087.1	Estudi informatiu i Estudi d'impacte ambiental "Millora de la connectivitat i nous enllaços de la C-32 al Maresme del PK 85+000 al PK 116+750. Alella - Sant Pol de Mar"			16/01/2025
	PC-CNB 21067	Connexió entre l'N II, la C 32 i el polígon industrial Vall de Gata Draper. Arenys de Mar.		30/10/2022	

Taula 1. Projectes vinculats a la mobilitat sostenible i al vehicle privat al Maresme