

Nota de premsa 9-2-24

L'Associació Meandre considera obsoleta la proposta de desdoblar la C55 de Manresa fins Abrera per la destrossa mediambiental que implicaria a la Vall del Llobregat, i pel fet que hi ha alternatives per a la millora de la mobilitat sense augmentar l'emissió de gasos d'efecte hivernacle.

Meandre, associació per a la preservació del patrimoni natural, considera que la proposta de ressuscitar el projecte de transformar en autovia el tram de la C55 de Manresa fins Abrera que discorre per la ja fràgil vall del Llobregat, és una proposta cara, inútil i allunyada del sentit comú en l'estat d'emergència climàtica en que ja estem immersos.

Consideracions :

1.- El dany mediambiental que suposaria seria demolidor: Afectaria irreversiblement tot el llarg de l'estreta franja de bosc de ribera del riu Llobregat i indrets d'alt valor natural i paisatgístic com l'albereda de Can Pocoli, aiguabarreig del Llobregat -Cardener i entorn de l'antic balneari de la Puda, entre d'altres.

Considerem aquest projecte del tot obsolet i en qualsevol cas hauria de revisar-se radicalment amb els criteris mediambientals i paisatgístics actuals, fet que implicaria, la no execució.

2.- Millorada la seguretat de la C55, considerem de sentit comú el projecte 2+1 que hi ha avui sobre la taula pendent d'execució, un projecte per cert, consensuat amb les alcaldies dels municipis afectats. Qui sigui o hagi estat usuari durant anys d'aquesta via haurà comprovat que les retencions del trànsit es produeixen a l'entrada de la regió metropolitana i que Barcelona no pot, ni vol, engolir més transit rodar.

Per aquesta raó i en l'estat d'emergència climàtica en que ens trobem, la solució de la mobilitat entre el Bages, Manresa i Barcelona passa per un transport públic de qualitat amb bus -el servei actual és del tot insuficient-, per una aposta decidida pel ferrocarril i per l'alliberament del peatge de l'autopista C16.

Quan el ferrocarril:

Amb una visió territorial amplia la solució per millorar la freqüència i la durada dels trajectes entre Manresa i Barcelona és factible :

Tenim dues línies de ferrocarril, la R4 d'ADIF pel Vallès i la de FGC pel Baix Llobregat, però amb un pèssim servei en temps i freqüències cap a Barcelona, al port i a l'aeroport; però també amb el Vallès Oriental o amb Martorell; dèficits que també pateixen els Vallesos i el Baix Llobregat . La solució es relativament senzilla i està prevista en el Pla Director d'Infraestructures des de molt temps, però mai arriba:

La construcció del túnel de Montcada, permetria escurçar considerablement el trajecte de la R4 i disposar de trens semidirectes a Barcelona, amb parades a Terrassa, Sabadell i Cerdanyola. Es tracta d'una obra poc costosa -150 M€- que beneficiaria un territori molt ampli. Això podria completar-se amb la continuïtat de la R4 fins l'aeroport.

Aquesta obra caldria completar-la amb la construcció de l'intercanviador a on es creua la R4 amb la R8 a Barberà del Vallès i ampliar el servei de passatgers de la R8, actualment especialitzada en el trànsit de mercaderies. Aquest intercanviador permetria el trànsit de viatgers des de Manresa a Granollers o a Martorell sense tenir de passar per Barcelona.

El traspàs de Rodalies a la Generalitat hauria de facilitar aquest tipus de solucions econòmicament abordables, substituint un model radial centrat a Barcelona per un de més racional des del punt de vista territorial.

Quan el transit rodat :

La discussió i no solució d'aquesta problemàtica se centra en l'existència de dues vies importants d'accés a Barcelona des de Manresa: La C55 per Abrera o pel Vallès i l'autopista de peatge C16. Lògicament el volum de trànsit actual podria solucionar-se si les dues vies repartissin equitativament aquest volum. Per tant les infraestructures hi són, però l'existència del peatge, impedeix aquest repartiment.

En un moment en el que Catalunya ha recuperat gairebé tots els peatge de la xarxa estatal i l'autonòmica, seria el més assenyat recuperar també el peatge de la C16 o en el seu cas establir l'abonament pels ciutadans usuaris del territori.

D'altra banda, a part de tornar a insistir que les retencions es produeixen a mesura que ens acostem a l'àrea metropolitana, un desdoblament no garantiria més seguretat, necessària des de tot punt de vista, ans el contrari, una via de major velocitat i de vorals estrets degut a la orografia de la vall, pot ser més insegura. Per últim, amb el projecte 2+1 han de millorar les retencions en hores punta entre Manresa i Sant Vicenç .

En definitiva. Hi ha solucions factibles i raonades , molt en especial la d'apostar pel transport públic de qualitat, sense que s'hagin de perdre irreversiblement els valors mediambientals de la fràgil Vall del Llobregat entre Manresa i Abrera.