

Un tren que cal agafar (per Albert Punsola)

10/05/2007



ALBERT PUNSOLA

(/AUTOR/ALBERT-
PUNSOLA-44)

Periodista

Han passat molts anys sense cap intervenció destacada a la carretera N-II al seu pas pel Baix Maresme i de sobte, en poc dies, el Ministeri de Foment ha asfaltat la calçada i ha canviat en gran mesura la configuració de la via. En molts trams els dos carrils per cada sentit s'han vist reduïts a un de sol i en part del recorregut s'han instal·lat

mitjanes 'new jersey' -típiques d'autovies i autopistes- tant a la part central, per separar els dos sentits de la marxa, com en el lateral costat mar, on la carretera limita amb el corredor ferroviari de la costa. Feia temps que es demanava fer alguna cosa en el que ha estat qualificat com a punt més perillós de la xarxa viària, no ja de Catalunya sinó del conjunt de l'estat. Hi he circulat milers de vegades per aquest tram i és cert que cal estar força atent perquè hi ha diversos accessos a les poblacions de muntanya, semàfors i parades d'autobús. De tota manera, sempre m'ha semblat un pèl exagerada l'atribució d'aquesta extrema perillositat perquè aquesta definició ha d'estar necessàriament vinculada, a l'existència de llocs amb falta de visió, d'una senyalització incorrecta i altres condicions similars que puguin dificultar la presa de decisions al voltant. Cap d'aquestes circumstàncies es dona realment en el tram esmentat que, això sí, demana una conducció atenta. Però no s'ha d'estar amb els cinc sentits sempre que es guia un vehicle? Aquest és el punt clau: per molt que una via pugui ser millorable, cal reclamar la màxima atenció per part de l'automobilista en tot moment. Veient com gran part dels cotxes circula per la N-II, almenys abans de les últimes obres, no és pas d'estranyar la mala fama adquirida per aquesta via. L'actitud predominant és la clàssica conducció agressiva amb grans accelerades en trams on se sap perfectament que caldrà frenar a 300 metres. Tot i així, les velocitats superen sovint els 100 o 120 km per hora. De fet, el país és ple de vies objectivament més perilloses com, per exemple, les costes de Garraf. Sembla clar, doncs, que més enllà de les possibles deficiències de la N-II al seu pas del Maresme, hi ha hagut un problema bàsic d'actitud dels conductors. La celeritat en la intervenció del Ministeri sorprèn, acostumats com estem a una administració central de reflexos lents. Tanmateix, la reacció dels ajuntaments i de molts ciutadans a una remodelació tan ràpida com inesperada ha estat crítica, principalment per la manca de diàleg previ amb el territori i també pel resultat de les obres. S'ha acabat donant aire d'autovia a una carretera que molts somniem en veure convertida precisament en el contrari: una via cívica equiparable a qualsevol avinguda o carrer. Aquesta transformació del Camí ral en pseudoautovia, quan els municipis amb més empena estaven començant a conferir als trams que els pertocaven un aspecte més urbà, suposa una frenada en aquest procés. I això en termes generals, no està agradant. Hi ha també raons ben concretes per aquest rebuig: la separació física entre els dos sentits de la marxa no s'ha establert en tot el traçat, només en alguns indrets, l'accés a les parades d'autobús sembla difícil, mentre que el pas constant d'un carril a dos i viceversa només generarà més embussos i més contaminació. Tampoc se sap, però s'intueix, els efectes que poden causar les mitjanes 'new jersey' en una situació de pluges torrencials, i aquest aspecte també ha generat preocupació. La N-II, en el seu pas pel Maresme, és un exemple paradigmàtic, encara que no únic, d'una atenció al territori fragmentada on cada administrador o gestor s'ha ocupat des de sempre de la seva parcel·la, sense tenir en consideració el conjunt. El que està passant aquests dies n'és una prova més. Per la seva part, els terrenys de RENFE adjacents segueixen la seva pròpia història, indiferents a tota la resta d'elements que configuren l'indret, en aquest cas fent el millor possible el paper a què estan destinats: ser dipòsits d'escombraries perpètuas. Per l'altra banda, la de la consciència cívica i ciutadana, ja fa temps que es demana el trasllat de la N-II. Se suposa que cap a l'interior, clar, i allà ja hi

ha des de 1968 una autopista que trinxa el territori. Estem disposats a fer-hi una nova N-II a banda i banda per empitjorar encara més aquesta situació? No acabarem traslladant el problema d'un lloc a l'altre? Penso que la millor solució seria integrar l'autopista el màxim possible i traçar una nova via fèrria per l'interior -soterrada allà on convingués- sense tocar la de la costa, que fa la seva funció. Només d'aquesta manera es podria oferir una alternativa realment insuperable a l'ús del vehicle privat de forma que qui triés aquesta última opció perdria en tots els sentits 'temps i diners- davant el transport públic. Aquesta actuació, naturalment ambiciosa, permetria per fi escometre les actuacions per fer definitivament del Camí Ral una via urbana tot aplicant un mètode prou conegut i senzill: ampliant voreres, plantant arbres i posant-hi més semàfors. A més, amb el convenciment que la potent alternativa ferroviària faria caure la demanda de mobilitat en cotxe com una fruita madura. El moment històric amb les inversions pactades recentment ens ho facilita. Deixarem passar aquest tren?

MÉS LLUM: secció quinzenal

Share 0

Tuit

 (<https://plus.google.com/share?url=https%3A//www.sostenible.cat/opinio/un-tren-que-cal-agafar-per-albert-punsola-0>)

 (<https://www.sostenible.cat/print/opinio/un-tren-que-cal-agafar-per-albert-punsola-0>)

Relacionats

Butlletí

Correu electrònic *

Subscriu

[Enviaments anteriors \(/newsletter/sostenible\)](/newsletter/sostenible)



(/)

Revista de la **xarxa** de ciutats
i pobles cap a la sostenibilitat



**Diputació
Barcelona**

(<http://www.diba.cat>)

[Arxiu \(/arxiu\)](/arxiu)

[Continguts per categoria \(/tagclouds/chunk/3\)](/tagclouds/chunk/3)

[Continguts per etiqueta \(/tagclouds/chunk/1\)](/tagclouds/chunk/1)

[Continguts per municipi \(/tagclouds/chunk/2\)](/tagclouds/chunk/2)

[Avís legal \(http://www.diba.cat/avislegal\)](http://www.diba.cat/avislegal)

[Contacte \(/formulari/contacte\)](/formulari/contacte)

RSS (<https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=>)



(<https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888>)



(<http://www.twitter.com/xarxasost>)



(<http://youtube.com/xarxasost>)



([rss.xml](#))
