

---

## PLE ORDINARI DE L'AJUNTAMENT DE MONTGAT DE DATA 30 DE MAIG DE 2024

### 2.- Moció per reclamar la convocatòria de la Comissió d'Estudi pel futur de la C-31 i C-32.-

A mitjans dels anys 50 va irrompre amb força un nou agent que va modificar profundament els carrers i les places de les nostres ciutats i pobles, es tractava del vehicle privat a motor. Serà a partir d'aquest moment que comença la implantació d'infraestructures viàries destinades al vehicle privat com la C- 31 i la C-32.

A partir dels anys 70, la proliferació massiva dels cotxes va esdevenir el factor principal en la planificació urbanística, ocupant i monopolitzant la major part de l'espai públic disponible a les ciutats i pobles. Actualment, la planificació urbanística destina un 40% de l'espai públic als cotxes. El consum creixent del sòl per les infraestructures viàries comporten la segmentació i l'aïllament del territori. Les inversions públiques en infraestructures destinades al transport privat són entre tres i cinc vegades superiors a les inversions en transport públic.

Aquest tipus d'infraestructures com la C-31 i la C-32 provoquen contaminació atmosfèrica, acústica i una gran afectació ambiental. Una de les conseqüències de la contaminació ambiental per la nostra salut són les patologies respiratòries, cardiovasculars fins i tot morts sobtades entre d'altres. Però els contaminants atmosfèrics no afecten a tothom per igual, els infants, embarassades, gent gran i persones amb problemes de salut poden tenir una afectació més important. Els infants de les escoles que han estat més en contacte amb aquests contaminants fins i tot presenten un pitjor desenvolupament cognitiu. Quant a la contaminació acústica, també provoca greus problemes de salut com les cardiopaties, l'insomni o l'estrès.

Però l'afectació a la salut no és l'únic impacte negatiu d'aquesta infraestructura viària segregada. Com a barrera arquitectònica que és, també actua aïllant física i psicològicament en tot el seu recorregut per Montgat.

Aquest efecte barrera, gairebé impermeable, agreujat pel dèficit endèmic de mitjans de transport públics col·lectius, ràpids i de qualitat que arribin als barris, incentiva l'ús massiu del vehicle privat a motor. Això incrementa la contaminació i els embussos en hores punta, amb la inseguretat, l'agressivitat i la sinistralitat viària habitual que imposa el tràfic rodat, especialment en els accessos a l'autopista.

La monopolització de l'espai urbà per part dels cotxes és una injustícia ambiental que ha convertit els nostres carrers en carrers-autopista i carrers-pàrquing, que arraconen els vianants i els ciclistes i desmotiven els seus desplaçaments interns per el poble.

La generació urbanística, la transformació o eliminació de la C-31 i la C-32 al seu pas per Montgat han de tenir per objectiu facilitar la vida i la salut de les persones i reduir la petjada ecològica, minimitzant la crema de combustibles fòssils i l'emissió de GEH. En aquest sentit la clau està en afavorir un model de mobilitat sostenible fonamentat en mitjans no motoritzats, potenciant al màxim que la mobilitat interna al poble sigui a peu o en bicicleta i l'externa en transport públic col·lectiu electrificat.

Per altra banda, l'espai alliberat ha de ser ocupat per les anomenades infraestructures verdes, que no són res més que l'arbrat i les zones verdes, equipant parcs i jardins al llarg de tot el traçat de l'autopista, per esdevenir un eix vertebrador de la mobilitat sostenible que connecti a peu o en bici tots els àmbits del poble, i com a millor estratègia d'adaptació i resiliència del poble als fenòmens meteorològics extrems del canvi climàtic.

El gran repte del futur poble sostenible, ecològic i democràtic rau en un urbanisme que prioritzi la salut de les persones, la justícia socioambiental i l'adaptació i resiliència del nostre poble al canvi i l'emergència climàtica.

Des de molts àmbits, com la Plataforma Transformem l'Autopista, s'ha intentat que es creï un espai de treball on participi tant l'administració local com la Generalitat, per una banda, i entitats

representatives i ciutadania per una altra. L'objectiu és que entre els diferents agents participem del debat que ha de decidir el futur d'aquesta infraestructura viària.

El passat 9 de maig es va crear la Comissió d'estudi pel futur de la C-31 amb els Ajuntaments de Badalona, Sant Adrià, representants de l'AMB i entitats veïnals dels dos municipis, però no es va comptar amb l'Ajuntament de Montgat per participar d'aquesta comissió.

Per tots els motius exposats anteriorment, els grups municipals de SOM de Montgat, PSC, Junts per Montgat, Esquerra Republicana de Catalunya, Montgat en Comú Podem i Liberals per Montgat, proposem al ple l'adopció dels següents

#### **ACORDS:**

**Primer.-** Que l'ajuntament de Montgat es comprometi a emplaçar la Comissió d'Estudi pel Futur de la C-31/C-32.

**Segon.-** Que aquesta comissió integri a un representant de l'ajuntament de Montgat com a poble afectat i interessat en la transformació de la C-31 i C-32 amb voluntat d'agilitzar la feina per avançar.

**Tercer.-** Demanar a la Generalitat de Catalunya la posada en marxa del PDU de la C-31 i la inclusió en aquest, del tram que afecta al municipi de Montgat, segons els acords de la Comissió.

**Quart.-** Demanar a la Generalitat la continuïtat de l'asfaltat sono reductor en tot el tram de la C-31/C-32, fins al terme municipal de el Masnou.

**Cinquè.-** Demanar a la Generalitat que limiti a la velocitat màxima per el terme municipal de Montgat, a 80 km/h, per reduir l'impacte contaminació acústica i atmosfèrica que reben els veïns i veïnes dels habitatges propers a la C-31/C-32. També la inclusió de panells acústics per pal·liar el soroll.

**Sisè.-** Comunicar els presents acords als membres de la Comissió d'Estudi pel Futur de la C-31, al departament de territori de la Generalitat de Catalunya i a tots els estaments superiors implicats en la millora d'aquest projecte urbà que afecta a Montgat.

**Votació: aprovada per unanimitat.**