



Ajuntament de Sant Pol de Mar

Posicionament del ple de l'Ajuntament de Sant Pol de Mar en referència al projecte de creació d'una nova sortida de la C-32 a Sant Pol.

El Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica de La Generalitat ha publicat en data 16 de gener de 2025, 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 PK 85+000 al PK 116+750. Alella-Sant Pol de Mar"** (claus:EI/IA-CIB-21087.1).

El document té com a objectiu allò subscrit en el Pacte de mobilitat del Maresme, el qual va definir reconfigurar l'autopista per ajudar a la pacificació de la mobilitat urbana cap a un model de mobilitat més sostenible i segura; així com també de transformar l'actual N-II en una via més cívica i pacificada que es complementi amb l'urbanisme de l'entorn. Per acomplir l'objectiu proposa l'execució de 6 enllaços, sent el nus anomenat **Enllaç 6 el d'accés a Canet de Mar- Sant Cebrià de Vallalta- Sant Pol de Mar**.

Sant Pol de Mar no necessita aquest tipus d'accessos per resoldre un problema que actualment no existeix. Aquesta obra, a més de no aportar cap millora real per a la circulació ni la seguretat dels veïns i les veïnes, trenca l'estructura urbana i el paisatge de la nostra vila, amb greus conseqüències per a la qualitat de vida de tots nosaltres.

Consultat el document en la seva totalitat, es descriuen a continuació un seguit de qüestions les quals considerem que no aporten cap benefici i que afecten negativament al municipi:

- La **mobilitat** per la NII no disminuirà atès que bona part de l'afectació es produeix principalment per la circulació dels autocars i cotxes amb destí a la zona turística del municipi veí de Calella, i just aquest enllaç no ha estat incorporat al present document. Per tant, posem en dubte que es pugui donar compliment a l'objectiu del projecte pel què fa a la millora de la pacificació de la NII al pas pel nostre municipi.

- No queda justificat que el nou enllaç compleixi amb l'objectiu d'afavorir la connectivitat, doncs actualment ja es disposa d'un enllaç cada 3Km aproximadament. Si l'enllaç es portés a terme hi hauria 3 sortides de la C-32 en un tram de 3,6 Km.
- S'afecten **torrents i camins**, inclosos en l'inventari de camins municipals: el camí de Roques Blanques, el camí de Bellaguarda, i el més important, el camí del Torrent dels Francesos, el qual desapareix, atès que és per on es desenvolupa la connexió fins a la urbanització Vistamar de Sant Cebrià de Vallalta, i Bellavista i Bellaguarda de Sant Pol. Tots ells es veuran afectats i interromputs per la construcció del nou enllaç.
- Es preveu la **urbanització** d'una part de la riera dels Oms, afectant també diversos punts del torrent de la Murtra, amb el **risc hidrològic** que això pot suposar per l'entorn immediat. El nou accés menysté la preservació i la protecció de torrents i rieres i el manteniment d'espais no urbanitzats que espongen el territori i protegeixen el municipi dels aiguats.
- Amb l'execució de l'enllaç es produeixen afectacions en **l'hàbitat natural, tant de flora com de fauna**, atès que es preveuen uns moviments de terres de dimensions considerables. Es tracta doncs de grans impactes sobre el territori i la biodiversitat, afectant els connectors biològics i una pèrdua important del sòl agrícola.
- El document només avalua un punt concret, el de l'enllaç pròpiament dit, atès que no està resolta ni estudiada la **connexió prevista amb el propi municipi de Sant Pol**, i de la qual es preveu que pot generar afectacions i un impacte negatiu de la mobilitat al seu pas per les urbanitzacions de Bellavista, Bellaguarda i El Farell, ubicades en un entorn de caire més rural que no pas urbà.
- Pel què fa la planejament, l'enllaç es preveu en la seva totalitat en sòls classificats pel Pla Territorial Metropolità de Barcelona, PTMB, d'**Espais de protecció especial pel seu interès natural i agrari**, i en la banda sud de l'autopista Espais amb protecció jurídica supramunicipal (espais PEIN i Xarxa Natura 2000). El POUM de Sant Pol, qualifica els terrenys de sòl de protecció agrícola de valor, clau N2a.
- La construcció del nou enllaç perjudica el patrimoni arquitectònic i l'entorn de **masies** incloses al Pla Especial de Masies de Sant Pol de Mar, en concret **Can Bella de Dalt** (fitxa C19). L'execució de l'enllaç té una afectació directa en el seu entorn ambiental, atès la proximitat de la rotonda del costat sud prevista a l'alternativa 1.
- Finalment queda palès en el document de l'Estudi, en concret en l'anàlisi de la viabilitat socioeconòmica per a cada enllaç (Annex 16), que hi ha una desproporció entre **la inversió prevista** i els resultats de les millores. El gran cost econòmic **(20.612.332,60€)** i el gran cost ambiental no justifiquen el baix retorn dels beneficis. Altrament, en l'Enllaç 6 es calcula un període de 30 anys per la recuperació de la inversió (PIR), el qual és molt més elevat que en la resta d'enllaços, els quals es situen entre els 4 i 10 anys, sent per tant una obra d'un **fort impacte econòmic**.

Els grups que subscriuim aquest document no entenem com la Generalitat de Catalunya és capaç de crear un problema allà on ara no existeix i és incapaç de destinar el cost d'aquesta inversió innecessària a millorar realment, els problemes de mobilitat de Sant Pol, com pot ser

per exemple, destinar-ho a millorar la freqüència i augmentar les parades de bus o incrementar el nombre de trens que circulen per la R1.

De fet, el nou planejament aprovat inicialment el 2023 no contempla cap mena de modificació urbanística ni de creixement, de manera que resulta completament absurda la creació d'aquests accessos en una zona que no pot créixer més a nivell urbanístic i que no requereix de noves vies per accedir a qualsevol punt de la zona, uns accessos que la sortida ja existent cobreix amb solvència.

D'acord amb tot allò exposat anteriorment, es posa de manifest que en el cas del terme municipal de Sant Pol de Mar, no hi ha cap argument d'interès públic que justifiqui la despesa econòmica ni l'execució d'aquesta infraestructura. A més, en la proposta del nou Enllaç 6, tant sols hi veiem **una greu afectació sobre el territori, amb un elevat cost ambiental, social i econòmic, sense cap benefici estructural ni de mobilitat per al municipi.**

Per tot el que s'ha exposat el Ple de l'Ajuntament de Sant Pol de Mar acorda:

1. **Demandar la no execució** de l'Enllaç 6 de l'autopista C-32, d'accés a Canet- Sant Cebrià- Sant Pol, previst en l'Estudi de **"Millora de la connectivitat i nous enllaços de la C-32 al Maresme PK 85+000 al PK 116+750. Alella-Sant Pol de Mar"** (claus:EI/IA-**CIB-21087.1**), per les greus afectacions que poden suposar en el municipi de Sant Pol de Mar.
2. Instar a la Generalitat de Catalunya a **revisar el projecte i explorar alternatives** més respectuoses amb el territori i les necessitats reals de la població de Sant Pol, així com reclamar un augment significatiu de l'oferta de transport públic, tant d'autobús com de tren que motivi a un major ús del transport públic.
3. Presentar una **esmena com Ajuntament** al projecte de la connectivitat de la C-32 entre Alella i Sant Pol.
4. **Traslladar aquest acord** a la Generalitat de Catalunya, a la Diputació de Barcelona i a la resta de municipis del Maresme perquè es prengui consciència sobre la necessitat de planificar infraestructures de manera coherent amb el territori.

Sant Pol de Mar, a 24 de febrer de 2025