

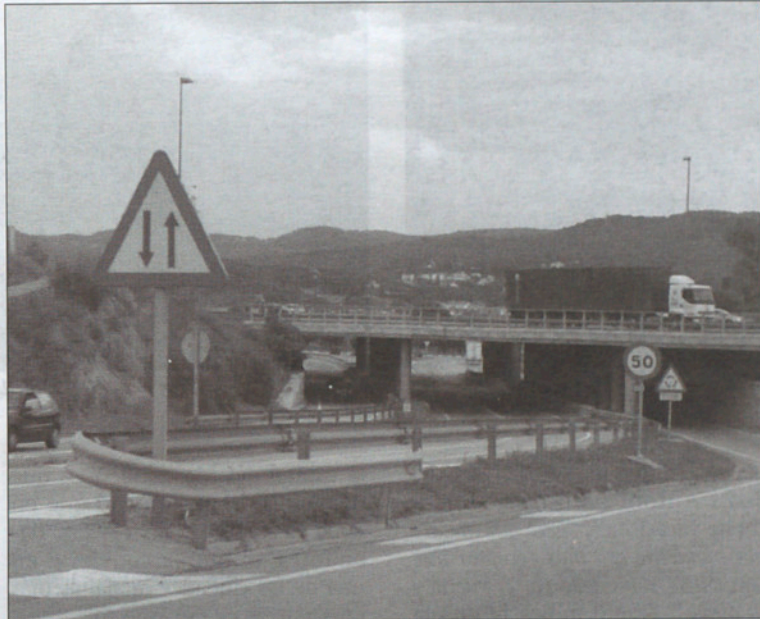
Desde su inauguración en 1995 en que el mar quedó a un cuarto de hora de Granollers se ha doblado el número de usuarios de la autopista de Mataró

C-60, una buena y aceptada inversión

JOSEP MAS

Lejos ha quedado aquella especie de tortura que era efectuar el trayecto por carretera entre las capitales del Vallès Oriental y del Maresme, atravesando la Collada de Parpers. Muchos de los conductores que a diario utilizan la autovía C-60, popularmente la autopista de Mataró, ni siquiera conocen la tortuosa vieja carretera C-1415-c. Los más veteranos sí recuerdan lo sufrido al tener que recorrer los 20 kilómetros tras un camión lento en la subida de Parpers. El mar quedaba muy lejos ante el cuarto de hora o veinte minutos escasos que se tarda ahora en ir desde Granollers hasta la playa de Caldetes

A pesar de que la nueva vía estaba ya incluida en el Plan General de Carreteras del año 1988, pensada en principio como una construcción que podría haber contado con la inversión de capital privado y por consiguiente se habría convertido en una autopista de peaje, no fue un hecho hasta siete años más tarde en que se abrieron los nuevos 16'8 kilómetros que costaron de friolera de 11.236 millones de pesetas, entre los que destacan los 2'2 millones invertidos en medidas medioambientales. Los Ayuntamientos de Granollers, Mataró y La Roca se opusieron y finalmente la "autopista" quedó libre de peaje, con ciertas concesiones por otra parte para autorizar la prolongación de la autopista del Maresme y alargar el plazo de consideración de vía de pago. La entonces denominada como B-40 se inauguraba en 1995, aunque a nivel de cómputo de utilización los primeros datos fidedignos son de 1996, concretándose en una media de casi 20 mil vehículos diarios frente a una previsión de 16 mil, según los técnicos que aconsejaron la viabilidad. Según las estadísticas en poder del Depar-



Josep Garcia

El punto negro más peligroso, donde se concentra un mayor número de accidentes se encuentra a la altura del puente bajo la AP-7, en el enlace de la C-60 y la Ronda Sur de Granollers.

tamento de Política Territorial de la Generalitat, cuatro años después, en el 2000, la circulación diaria fue ya de 39.300 vehículos, aumentando en mil más cada año hasta el 2003, llegándose a 44.670 en el pasado ejercicio del 2004.

TEMOR AL TÚNEL

En un principio, los más agoreros veían la nueva autopista como una vía altamente peligrosa. Temibles eran los túneles de Parpers, de 1.997 metros de longitud, con una salida en dirección a La Roca con un considerable desnivel, donde la velocidad máxima permitida es de 100 Km./hora. El tiempo afortunadamente no les ha dado la razón y también con las estadísticas oficiales en los últimos cinco años se han registrado a lo largo de toda la autopista 33 accidentes, con un balance de tres personas muertas y 58 heridos, 19 de ellos graves.

Narcís Portet, cabo de la Policía Local de La Roca en funciones este mes de jefe del cuerpo, comentaba a esta redacción que la autopista ha comportado una gran des-

CUELLO DE BOTELLA Y PUNTO NEGRO

La zona más conflictiva se concentra en la salida de la C-60 y su enlace con la Ronda Sur, donde los accidentes responden claramente al exceso de velocidad

congestión en el centro de La Roca, único municipio vallesano por el que transcurre la C-60. En cuanto a la posible conflictividad dentro del municipio, se centra especialmente en el tramo final, de dos kilómetros que conectan con la antigua carretera de Granollers C-1415c. En este tramo de doble sentido sin separación intermedia entre carriles, aunque repetidamente señalizado con señales verticales que recuerdan la condición de la vía, se producen la mayoría de los accidentes, muchos con daños materiales importantes y casi siempre por un exceso de velocidad. En este tramo hace pocos años perdía la vida el propietario de la granja Groc de la plaza de la Corona de Granollers cuando circu-

labía practicando ciclismo y fue atropellado por un turismo. El punto negro de este tramo se ubica especialmente en el puente bajo la autopista AP-7, a pesar de estar muy bien señalizado tanto verticalmente como con marcas viarias en el propio puente. Varios coches e incluso algún camión se han empotrado contra el muro del puente. En la misma rotonda se han producido vuelcos de camiones por la misma imprudencia.

SERVICIO PÚBLICO BUENO, AUNQUE MEJORABLE

El servicio regular de transporte de viajeros por carretera corre a cargo de la empresa Barcelona Bus, del grupo Sagalés, tras haberse hecho cargo de la antigua concesión de la empresa Tranvías de Mataró a Argenton. El servicio, así como su inclusión en la tarificación por zonas (3 zonas de Granollers a Mataró), está considerado como bastante correcto por parte de los usuarios, con frecuencia de una hora, desde las 7 de la mañana hasta las 9 de la noche. **Dana**, una joven de Granollers de 22 años, utiliza el autobús para ir a trabajar a Mataró. Su opinión, como la de otras personas que prefieren constatar de forma anónima sobre el servicio es muy buena, aunque si existiese un servicio directo sería aún mucho mejor, teniendo en cuenta que el autobús tarda casi una hora en recorrer el trayecto completo y que un turismo lo efectúa en quince o veinte minutos. Quienes conocen la problemática mejor que nadie son los conductores de la empresa Barcelona Bus que en cada turno efectúan al menos cinco viajes en cada sentido. **Francisco Benítez**, opina que "la vía es segura y que no existe demasiada complicación. En cuanto a la seguridad, si se cumple con las normas de circulación, ningún problema. Lo malo es que muchos conductores jóvenes circulan a demasiada velocidad o efectuando adelantamientos imprudentes, llevando coches muy potentes que a veces no controlan". En cuanto al número de pasajeros se nota un aumento considerable en los meses de julio y agosto, para ir a la playa. Por eso existen algunos servicios directos los fines de semana.