



DE: Associació "Ciutadans pel Camí Verd", actuant en representació de 24 entitats de diferents àmbits : Entitats veïnals, esportives, laborals, ecologistes, socials ... que comparteixen els seus objectius.

PER: Sr. Manel Nadal i Fabregas, Secretari per a la Mobilitat de la Generalitat de Catalunya.

ASSUMPTE: Al·legació al Pla d'infraestructures de Transport de Catalunya, publicat el desembre del 2005 segons el diari oficial de la Generalitat de Catalunya número 4528, i en especial referència a la xarxa bàsica C-35 o Via Interpolar pel tram que discorre entre els termes municipals de Rubí i Parets del Vallès.

ANTECEDENTS :

Ciutadans pel Camí Verd és una plataforma jove, creada el 16 de Juny de 2005 que inclou entitats de diferents àmbits : Entitats veïnals, esportives, laborals, ecologistes, socials ... que treballa per aconseguir portar a terme el projecte del Camí Verd del Vallès, LA PRIMERA VIA VERDA DE LA PROVINCIA DE BARCELONA.

Podeu trobar més informació a la web : www.camiverd.org

Una enquesta representativa realitzada per la Unió Internacional del Transport Públic al 1991 anunciava que el 73% dels europeus creuen que la bicicleta s'hauria de beneficiar d'un tracte preferent comparat amb el cotxe. Les bicicletes gràcies a les millores tècniques, són modernes, eficients i adequades. No provoquen contaminació, són silencioses, econòmiques, discretes, accessibles a tots els membres de la família i més ràpides que el cotxe en determinades circumstàncies.

La posició més lògica seria que, com a mínim, les nostres autoritats públiques intentessin no discriminar un mitjà de transport en relació a un altre. Seria bo que s'adjudiqués a les bicicletes el seu propi espai. El mínim que podrien fer, per tant, seria dedicar tant esforç, comparativament, a les bicicletes com a altres mitjans de transport, tenint en compte les possibilitats de cada mitjà i el cost de l'equipament que requereix cada un.

Actualment l'àrea Metropolitana de Barcelona està en procés de clara expansió. Les grans infraestructures viaries com el Túnel d'Horta, el Quart Cinturo el Vial de Cornisa o el Vial Interpolar estan prenent cada cop més protagonisme dins els projectes de la Generalitat, però no s'inclou cap projecte important que promocióni l'ús de la bicicleta.

Una xarxa de transport definida sota els criteris de mobilitat sostenible ha d'incloure la implantació de corredors per bicicletes segurs, ja que es tracta d'un mitjà accessible, flexible, relativament ràpid, sa i ecològic que pot substituir de forma eficaç el vehicle privat en els recorreguts quotidians inferiors als 7 km.

Garantir la seguretat dels ciclistes és un requisit indispensable per promoure l'ús de la bicicleta com un mitjà de transport diari. Un gran nombre de ciclistes potencials ja estan considerant anar en bicicleta. Però estan esperant únicament un senyal de les autoritats públiques que digui " anar en bicicleta és segur".

Finalment, els representants de l'economia estan canviant els seus punts de vista sobre l'ús del cotxe, perquè les zones que vencen els seus problemes de mobilitat atrauen tant els inversors com els treballadors.

EXPOSEM:

Actualment, la reserva de sol del Vial Interpolar entre Sabadell i Sant Cugat degut a l'evolució urbanística del territori és molt més compatible amb una Via Verda que amb una Autovia o Via Urbana Estructurant.

Creiem que la construcció d'aquest tram del Vial Interpolar tindrà un impacte molt negatiu per els següents motius :

PRIMER : No permet executar el projecte del Camí Verd del Vallès.

Les característiques del Vial Interpolar el fan incompatible amb una Via Verda tal i com s'entén a Europa una infraestructura de mobilitat sostenible com aquesta per els següents motius :

1. **Les connexions** directes amb els polígons industrials del Vallès, li aportaran un tipus de tràfic pesant en un elevat percentatge.
2. **El seu traçat** formant una dreuera (10km reduïts a 5 km), les seves connexions amb la Xarxa primària i la seva pertinença a la Xarxa Bàsica li pronostiquen un important volum de tràfic, segons l'Estudi Llotja de la Cambra de Comerç de Barcelona 100.000 vehicles al dia. No oblidem que en tant sols 5 km el Vial Interpolar connecta directament amb les autopistes A-7, C-58 i Túnel de Vallvidrera i en un futur també amb el Túnel d'Horta i les Rondes de Sabadell.
3. **El seu disseny** d'amplada dels carrils, radi de corbes, mitjana i control d'accessos permeten una circulació segura a una velocitat molt superior als 50 km/h.

SEGON : Passa per el mig de la Zona Escolar i laboral del polígon Sant Joan.

El seu tram ja construït a Sant Joan que passa per el mig de la zona escolar i laboral no pot formar part d'aquesta via per els següents motius :

1. **Ineficàcia de mobilitat:** El col·lapse del tràfic local (escolar i empresarial) d'aquesta zona impossibilita una bona connexió del tràfic de pas intermunicipal (tràfic d'agitació).
2. **Seguretat vial:** Obliga als usuaris dels FGC a travessar el Vial Interpolar, doncs passa entre l'Estació dels FGC i els Centres escolars (Àgora, Pureza de Maria i Thau), els centres d'oficines (Anuntis, Affinity Petcare, Winterthur ...) i els estudis de Televisió Espanyola. També deixa l'edifici de la Universitat Gimbernat, amb més de 2.000 alumnes, amb la seva entrada principal per aquesta Infraestructura. Es calculen 5 accidents amb víctimes al any.
3. **Necessitats d'estacionament:** La elevada concentració de persones del polígon de Sant Joan provoca una important manca d'aparcaments en aquesta zona. La connexió d'aquest tram del Vial Interpolar amb la resta comportaria la desaparició de més de 400 places d'aparcament.

TERCER : Talla la connexió biològica entre Collserola i Sant Llorenç.

El corredor biològic entre Collserola i Sant Llorenç queda tallat per aquesta infraestructura. El seu recorregut paral·lel a la autopista A7-B-30 i la seva poca distància de separació, (menys de 1km), dificulten encara més l'eficàcia real del corredor.

QUART : Talla la unitat social de Bellaterra.

El Vial Interpolar talla la unitat social de Bellaterra, separant el seu nucli urbà del barri de Can Domènec, del Turó de Sant Pau i de la Universitat Autònoma de Barcelona. Cal destacar que el pas dels FGC no talla aquesta unitat social degut a la desviació cap a la Universitat Autònoma.

PER TOT L'EXPOSA'T ANTERIORMENT, US DEMANEM :

1. La desafectació dels terrenys reservats per el Vial Interpolar al seu pas per el terme municipal de Cerdanyola del Vallès per dur a terme el projecte del Camí Verd del Vallès.
2. La desafectació del tram del Vial Interpolar construït al polígon Industrial de Sant Joan entre el Camí Antic de Sant Cugat i el Camí de Can Graells, per transformar aquest tram de Via Urbana Estructurant en un carrer o avinguda gestionat directament per el Municipi de Sant Cugat.

Atentament,

Sr. Ramon Andreu
 President de l'Associació "Ciutadans pel Camí Verd del Vallès"

ENTITATS ADHERIDES :



Federació Catalana de Ciclisme

