



Infraestructures de transport > Viàries |

VIA VERDA DEL VALLÈS (2006)

Pablo Juárez

La plataforma Ciutadans pel Camí Verd del Vallès engaga a principi d'any una campanya d'adhesió a la seva proposta de construir al Vallès Occidental la primera via verda de la província de Barcelona, l'èxit de la qual troba continuïtat, a la primavera, en l'aprovació, per part de tots els ajuntaments interessats, d'un compromís municipal en favor de la iniciativa. Aquest avenç és, però, suspès a final d'octubre per la poca concreció de tres dels cinc partits polítics amb representació parlamentària, convocats aquest cop a signar un compromís parlamentari. El Camí Verd pretén ser una alternativa al Vial Interpolar Sud en els trams que hi ha a l'àrea però que encara no s'han realitzat.

El Vial Interpolar Sud, previst al Pla general metropolità (PGM) vigent des de 1976 i previst pel Pla de carreteres de la Generalitat de Catalunya, havia de passar al nord de l'autopista AP-7 / B-30. entre els municipis de Castellbisbal i Montmeló, i hauria de tenir un ample de quatre carrils amb un límit de velocitat de 70 km/h. La plataforma Ciutadans pel Camí Verd del Vallès es va constituir el 16 de juny de 2005 per promoure la substitució de la via projectada per una de verda. Incloent-hi entitats de diversos àmbits, com ara veïnals, esportives, laborals i ecologistes, disposava ja des de l'inici del suport personal d'algunes personalitats de renom.

Tret de sortida de la campanya

A principi del mes de gener la premsa del Vallès Occidental es feia ressò que una plataforma anomenada Ciutadans pel Camí Verd del Vallès demanava la construcció d'una "via verda" a la comarca. Semblant a la ruta del Carrilet de Girona, hauria de passar entre Bellaterra (al municipi de Cerdanyola del Vallès) i Sant Cugat del Vallès, i permetre-hi el trànsit en bicicleta o a peu. El coordinador del col·lectiu, Ramon Andreu, reclamava l'aprofitament dels terrenys reservats per a la construcció del Vial Interpolar Sud, amb l'objecte de donar lloc a un corredor biològic que permetria una comunicació millor entre l'àrea escolar de Sant Joan i els municipis dels voltants.

Aquesta reclamació era reforçada amb la reivindicació de l'atleta Valentí Massana, que proposava que un camí d'aquestes característiques s'urbanitzés per a facilitar l'entrenament dels esportistes a l'àrea –tenint en compte que, entre altres equipaments esportius, hi ha el Centre d'Alt Rendiment (CAR). A més també feia referència a l'avantatge que un desplaçament en un espai lliure de trànsit suposaria per a les persones de mobilitat reduïda.

La notícia conclouïa amb l'anunci del coordinador de començar una campanya de recollida de signatures que tindria com a objectiu conscienciar el públic de la importància de la iniciativa. Amb aquesta interpel·lació als polítics es demostrava que no tenien por d'arriscar-se a impulsar la construcció d'una via, l'èxit de la qual es faria palès sense dubte un cop enllestida.

El projecte

Al llarg dels mesos següents, nous espais a la premsa i els mitjans de promoció de la campanya mateixos ampliaven la informació sobre la proposta de la plataforma. Se sabia així que el camí, que en cas de dur-se a terme constituiria la primera via verda de la província de Barcelona, interessava també altres municipis: Sant Quirze del Vallès, Sabadell i Rubí, ja que uniria l'estació dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) amb el bosc de Ca n'Oriol, seguint els trams següents:

- Tram St. Quirze – Antiga Via de FGC: Amb una longitud d'1 km, tindria l'inici a l'estació de Sant Quirze i avançaria paral·lel a la via de FGC.
- Tram Antiga Via de FGC – Estació de Bellaterra: Amb una longitud d'1,8 km, es desenvoluparia al llarg del tram de via que va quedar en desús amb la posada en funcionament del ramal de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB).
- Tram Estació de Bellaterra – Estació de Sant Joan: Amb una longitud de 2,2 km, aniria paral·lel a la via d'FGC.
- Tram Estació de Sant Joan – Hewlett Packard: Amb una longitud de 0,8 km, avançaria pel tram existent del Vial Interpolar a Sant Joan.

La plataforma remarcava l'escàs pendent (mai superior al 3%) que caracteritza el terreny al llarg de la pràctica totalitat del recorregut proposat (només en el tercer tram caldria la construcció de dos ponts i d'un túnel per resoldre

el contacte amb un relleu més accidentat i l'encreuament amb una altra via, respectivament) i la poca sinuositat del traçat; detallava les connexions que serien possibles des de la via (amb daltres vies, estacions de ferrocarril, equipaments educatius i esportius, centres de treball, nuclis urbans, i àdhuc un eix patrimonial –el Camí dels Monjos) i el condicionament necessari en els segments en què hagués d'avançar paral·lel a una infraestructura existent; i emfasitzava una declarada incompatibilitat amb la construcció dels trams pendents del Vial Interpolar.

Tècnicament es tractaria d'una via asfaltada d'uns 8 km de longitud i 2 m d'ample (cosa que permetria l'accés de vehicles de manteniment) segregada de les vies motoritzades de l'entorn com a resultat del traçat en planta i de la secció transversal. El projecte inclouria l'arranjament d'àrees d'aparcament, enllumenat artificial i arbrat per donar ombra. Concebut com un itinerari de lleure i com un itinerari de mobilitat quotidiana, acompliria la normativa europea.

Compromís municipal pel Camí Verd del Vallès

A començament de març el número de signatures recollides se situava ja al voltant de nou mil i el d'entitats que recolzaven la iniciativa era de seixanta, xifres que però continuaven creixent, de la mateixa manera que les mostres d'adhesió per part de persones de renom vinculades sobretot al món de l'esport. D'altra banda, ja es tenia una resposta d'FGC favorable al desenvolupament de la proposta. Va ser aleshores quan Ramon Andreu, en qualitat de president de Ciutadans pel Camí Verd, va adreçar una carta als alcaldes dels cinc municipis interessats, amb còpia als mitjans de comunicació, en què els demanava "un gest decidit de valentia política" per tirar-la endavant. L'escrit incloïa el redactat d'un "Compromís municipal pel Camí Verd del Vallès" que s'esperava que fos recollit i presentat als plens municipals per poder rebre-hi els vots favorables dels partits polítics.

Al llarg dels dos mesos següents l'estratègia va anar obtenint els resultats desitjats. I, paral·lelament, el 30 de març es va presentar una alegació al **PLA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORTS DE CATALUNYA** en relació amb el projecte del Vial Interpolar. L'11 de maig, en una roda de premsa conjunta celebrada a l'Hotel Campus de la UAB, els alcaldes de Rubí (Carme García, del Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), Sant Cugat (Lluís Recoder, de Convergència i Unió, CIU); Cerdanyola (Antoni Morral, d'Iniciativa per Catalunya Verds, ICV) i Sant Quirze (Sebastià Ruiz, de CIU), i el regidor de Medi Ambient i Sostenibilitat de l'Ajuntament de Sabadell (Isaac Álvarez, del PSC) van escenificar el seu suport a la proposta, fent declaracions que no només l'elogiaven sinó que n'ampliaven les expectatives de repercussió benèfica a l'entorn en cas de cristallitzar. Tanmateix semblava haver-hi consens en la constatació que tot just s'havia fet un primer pas en aquest sentit i que el procés difícilment seria curt, en requerir l'acord amb altres administracions de rang superior. L'acte va comptar amb la presència d'Emili Mató, gerent del Consorci de Vies Verdes de Girona, que va parlar als assistents sobre el desenvolupament d'aquesta experiència pionera.

La manca de compromís parlamentari

Passat l'estiu, a data de 30 d'octubre Ciutadans pel Camí Verd del Vallès va convocar en una roda de premsa tots els partits polítics amb representació parlamentària perquè expressessin les seves opinions sobre el projecte. Únicament ICV i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC, que si bé no encapçalava cap dels ajuntaments, hi havia votat a favor com a sòcia de govern) van signar a través dels seus representants (Bet Font i Oriol Amorós, respectivament) el "Compromís parlamentari pel Camí Verd del Vallès" redactat per la plataforma.

A final d'any, el silenci mediàtic podia ser interpretat com un símptoma de l'espera per part de la plataforma d'algun nou moviment dels consistoris, en un moment en què la proximitat de les eleccions municipals subratllaria la transcendència de qualsevol declaració protagonitzada pels mateixos.

Més informació

www.camiverd.org

www.viesverdes.org

