

Bikevidrera es referma i continuarà defensant «a tot arreu» el bicitúnel de Collserola

L'entitat confia que el projecte s'acabarà executant tard o d'hora per connectar més de 2,5 milions de persones de forma sostenible



Imatge de l'entrada d'incorporació del carril bici als Túnels de Vallvidrera | BikeVidrera

L'Ajuntament de Barcelona tanca la porta al projecte de carril bici que pretén aprofitar els túnels de Vallvidrera perquè s'habiliti un pas per a bicicletes per sota de la muntanya de Collserola per permetre la connexió de la capital catalana amb el Vallès Occidental a través d'un pas sostenible, saludable i segur. Bikevidrera però, no es rendeix.

L'associació ciclista havia presentat la iniciativa als pressupostos participatius de l'Ajuntament barceloní, però aquest l'ha rebutjat per incompliment dels criteris tècnics estipulats en la normativa reguladora i, per tant, queda descartat. En concret, el projecte supera una polèmica limitació pressupostària -sobrepasa el límit d'1,1 milions d'euros després que les partides fossin retallades per redestinar recursos per fer front a la pandèmia-, i, potser la més important, perquè esgrimeixen que no s'ajusta als àmbits d'actuació municipal, ja que es tracta d'una actuació que s'escapa de les estrictes competències de l'administració local.

Cal recordar que, l'anomenat bicitúnel, per tirar endavant necessitaria la participació i acord imprescindible dels ajuntaments promotors o interessats, l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat i de la concessionària dels Túnels de Vallvidrera Túnels de Barcelona i Cadí. Sense la totalitat d'aquests agents, el projecte no podria avançar. No obstant això, el consistori ha reconegut la proposta de "molt interessant".

En declaracions a **NacióSantCugat**, un dels portaveus de Bikevidrera, Jaume Vallderperas, avisa que continuaran "pressionant" a les institucions perquè el projecte finalment vegi la llum. El ciclista reconeix que ja esperaven que el projecte no passés els criteris tècnics però que el van presentar de totes formes per portar el tema sobre la taula i generar debat. "El bicitúnel connectarà 2,5 milions de persones esdevenint un pas sostenible per a la ciutadania alternatiu al cotxe i als desbordats FGC", remarca convençut que tard o d'hora aquest s'executarà i que continuaran reivindicant-lo a tot arreu.

Valldeperas explica que els pressupostos participatius han servit per posar "fil a l'agulla" als aspectes més tècnics del projecte i donar-lo a conèixer a la societat. Des de l'entitat apunten que haguessin celebrat que l'Ajuntament s'hagués fet seva la iniciativa per encapçalar-la, com una de les administracions més importants del país, i pressionar a la resta d'actors involucrats. Confien en el fet que tot plegat es tracta d'un simple fet de "voluntat política" per tirar-lo endavant.

Així doncs, per ara des de BikeVidrera continuaran insistint, en aquest cas a l'Ajuntament de Barcelona i de Sant Cugat perquè facin la feina prèvia i acabin de connectar els seus barris amb carrils bici (Via Augusta amb plaça Borràs - Valldoreix, La Floresta i les Planes); i que s'elabori un estudi de viabilitat perquè es demostrï que les reticències al projecte per qüestions de seguretat són tan sols "excuses fàcils".

L'associació també assegura que la Conselleria de Territori i Sostenibilitat liderada per Damià Calvet (JxCAT) els havia promès el passat estiu una reunió amb totes les parts implicades per parlar del tema i agraeixen l'involucrament de la vicepresidenta de la Diputació de Barcelona, Carmela Fortuny. A dia d'avui però, aquesta trobada no s'ha celebrat i, arran de les negociacions de formació pel futur govern de la Generalitat, hi ha prou números que la cartera de Territori pugui arribar a canviar de mans.

El projecte, que durant els últims mesos havia generat una gran expectació, compta amb més de 5.000 firmes a la plataforma Change.org i prop de 350 firmes en el portal Decidim.Barcelona. Els signants valoren molt positivament aixecar aquesta infraestructura d'"alt valor simbòlic" com a "icona d'una ciutat que aposta per la sostenibilitat i la millora de la salut dels ciutadans".

2,5 km de via per sota de Collserola

Fa aproximadament un any, un veí de Sant Cugat, Jaume Valldeperas, va decidir impulsar una iniciativa per fer aquest somni realitat aprofitant els túnels de servei dels Túnels de Vallvidrera que van ser construïts als anys 70 per verificar la perforació de la muntanya. En un principi, semblava inclús que el projecte que donava resposta a un model de transport sostenible i responsable tirava endavant però, al final, va quedar tot aturat abduint raons de seguretat. El projecte per adaptar l'espai de gairebé 2,5 quilòmetres que va en paral·lel al túnel de cotxes de Vallvidrera tindria un cost orientatiu, segons els impulsors, de 1.5 milions d'euros, ja que la majoria de la infraestructura ja està construïda.

Obrir el túnel de servei dels Túnels de Vallvidrera al trànsit de bicicletes i patinets és més oportú que mai. Una bona manera de contribuir a reduir, encara que sigui parcialment, l'ocupació dels FGC del Vallès. #BikeVidrera <https://t.co/9SsZGVSkqR>

? Jordi Oliver (@JordiOliverSola) May 16, 2020

En la petició es demanava la construcció d'una passarel·la ciclable de tres metres d'amplada, que passi per sobre el vial de cotxes d'accés a la boca Sud, connectant el túnel amb el carrer de Granados de Sarrià; el re-acondicionament de l'espai amb millores del sistema d'il·luminació, nou revestiment de les parets de la galeria, la incorporació de sistemes de seguretat i nova senyalització al llarg del carril bici.

Malgrat tot, el projecte ja topa amb l'oposició frontal de la concessionària dels túnels. Segons Túnels de Barcelona i Cadí, el carril bici del túnel de serveis no és compatible amb els usos de la galeria que es reserva per evacuar els usuaris en cas d'emergència així com també per a realitzar tasques de manteniment dels túnels. Avisen que la galeria ha d'estar disponible en tot moment, ja que els accidents o incendis són imprevisibles en uns túnels on passen més de 30.000 vehicles de mitjana diàriament.



Entrada del túnel de serveis per la boca nord Foto: BikeVidrer

Per la seva banda, des de la plataforma asseguren que l'impacte del nou túnel ajudaria a la disminució del trànsit de vehicles contaminants, una nova connexió efectiva entre municipis, reducció a un terç del temps del trajecte i esdevindria una infraestructura d'"alt valor simbòlic i d'impacte positiu que es convertirà en una icona de la ciutat per la millora de la salut de la població".

La suma de Sant Cugat

Des de l'Assemblea de la Bici de Sant Cugat lamenten que la proposta hagi caigut però confien en que "tard o d'hora" veurà la llum, ja que en la situació actual d'emergència climàtica suposa una alternativa ecològica i sostenible per desplaçar-se fins a la capital catalana. En declaracions a **NacióSantCugat**, el coordinador de l'entitat, Ernest Vidal, apunta que només cal que les administracions "s'engresquin i observin rèdit polític" amb la iniciativa perquè l'acompanyin. Tanmateix, des del col·lectiu sancugatenc, avisen que continuaran "picant pedra" per defensar la proposta.

Per la seva banda, el regidor de Participació i Barris de l'Ajuntament de Sant Cugat, Marco Simarro, va apuntar que depenent de l'evolució de la proposta a Barcelona, es podria estudiar "alguna forma" per contactar amb els agents necessaris i analitzar la viabilitat de la proposta.

[noticiadiari]94/2457[/noticiadiari]