

## **Entitats ciclistes i ambientals reclamen que s'aprofiten els camins rurals de l'Horta per a crear una xarxa viària no motoritzada**

**Les associacions Per l'Horta, València en Bici-AE-Agró, Soterranya, Horta en Moviment i BiciEsVida València, componen la “xarxa d'entitats per la mobilitat sostenible”. Destaquen que no cal construir una xarxa de noves vies per a ciclistes i vianants, i aposten per reservar part dels camins rurals per a l'ús d'agricultors, vianants i ciclistes.**

Les entitats s'han concentrat a la plaça de l'ajuntament i a l'horta de Burjassot, on han instal·lat uns postes senyalitzadors, amb els quals es pretén recordar que l'horta ja disposa d'una densa xarxa de camins rurals que poden servir, amb una xicoteta inversió, per a connectar la ciutat de València amb la seua àrea metropolitana i els pobles de l'horta entre sí.

Seguidament, han procedit a la lectura del manifest preparat per la “Xarxa d'entitats per la mobilitat sostenible”, fent-lo públic. Aquest recull una aposta preferent per que la millora de la mobilitat no motoritzada (vianants i ciclistes) atenga també als desplaçaments de treball i alhora implique també el respecte pel territori i el medi ambient. És per açò que s'aposta per aprofitar preferentment **de la ja existent xarxa de camins i infraestructures rurals**, i es rebutja la pràctica, que comença a ser habitual, de construir carrils nous o desdoblant els ja existents. Es tracta, per tant, de reduir al mínim **la construcció de noves infraestructures**, minimitzant les expropiacions i alteracions del paisatge als punts estrictament imprescindibles. Finalment, caldria **unificar els projectes de vies ciclistes** en marxa -Anell verd metropolità, xarxa de Diputació, vies municipals- amb les vies verdes ja existents i organitzar una senyalètica homogènia a tota la xarxa.

Des dels col·lectius es defensa que als camins integrats a la xarxa, deurien tindre preferència per a vianants, bicis i maquinària agrícola, tot respectant el dret d'accés en automòbil a propietaris i veïns. S'hauria d'evitar, per contra, el trànsit oportunista de la resta de vehicles a motor o bé establir mesures de pacificació al trànsit motoritzat, i establir mesures per a garantir l'accés a persones amb diversitat funcional.

El procés de disseny i traçat de la xarxa autonòmica no motoritzada hauria d'arrencar amb un procés participatiu, obert a tota la ciutadania, seguint un procediment reglat i pressupostat semblant al que es va utilitzar per a la redacció del Pla d'Acció Territorial de l'Horta (PATH) i que deuria estar seguit per campanyes de

promoció, divulgació i dinamització de la xarxa. Finalment, s'apunta la importància de que les autoritats contempen la sostenibilitat de la xarxa, garantint la conservació dels ferms i infraestructures a llarg termini. L'experiència de les vies verdes ha demostrat que sovint es fa una forta inversió en la fase de construcció, que rarament ha estat acompanyada d'un manteniment a llarg termini.

La "xarxa d'entitats per la mobilitat sostenible" han anunciat que farán arribar aquest manifest als principals partits valencians, esperant que integren aquestes propostes als seus programes i es puga fer realitat en la propera legislatura.

### **Crítiques a la Generalitat i Diputació**

Les entitats concentrades també han aprofitat per manifestar la seua decepció respecte de les polítiques de mobilitat de la Generalitat Valenciana. Denuncien el notable contrast que s'ha produït entre l'aposta decidida per vianants i ciclistes de l'Ajuntament de València i les escasses vies ciclopeatonals senyalitzades per la generalitat i la diputació.

De fet, centren les seues crítiques en **el projecte de l'Anell Verd Metropolità**, impulsat per la Conselleria d'Obres Públiques de la Generalitat i del que, a hores d'ara, s'està executant els primers trams entre Almàssera i Moncada. L'anell Verd Metropolità no s'adapta a les orientacions del decàleg, ja que planteja en molts trams ampliacions de viaris i construcció de noves infraestructures innecessàries. A més, compromet bona part del seu pressupost en aspectes secundaris -il·luminació, arbrat, zones d'esplai- i no contempla les connexions amb els pobles.

Es troba a faltar una major coordinació entre les administracions, en especial a l'hora d'enllaçar les vies projectades per diferents municipis. En especial, es troba en falta que municipis veïns a València -Burjassot, Alboràia- connecten els seus carrils-bici amb els de la ciutat.

Finalment, les entitats han criticat la pràctica que s'està estenent per part d'algunes administracions de construir trams de carril-bici en paral·lel a les noves actuacions de carreteres. El resultat previsible serà la destrucció de territori i una despesa inútil, ja que molts d'estos trams restaran aïllats durant anys o dècades. Com a exemple, han posat el projecte de la Diputació de València a la CV-311, en termes d'Alboràia i Almàssera, que inclou un tram aïllat de vía ciclopeatonal que destruirà 1360 metres d'horta protegida.

En resum, amb caràcter general, consideren que **no té cap sentit fer 'carrils bici' aïlladament i fragmentant el territori**, sinó aprofitar els camins tradicionals com a vies de baixa velocitat, amb preferència a no motoritzats i agrícoles, que és allò que han de continuar sent, sense privar-los del seu caràcter rural original. Esta solució seria sempre més barata i millor tècnicament i per als usuaris, tant ciclistes com vianants.