

# A Vedra humana. Avenida, non autoestrada.

Na Marea Atlántica temos claro que **a cidade non comeza en Linares Rivas**. A Coruña ten en Palavea, Pedralonga e Santa Xema o seu quilómetro cero. Elviña, Matogrande e Someso son barrios vivos e activos, non un decorado para que os coches pasen a fume de carozo. Por iso, desde o comezo, o goberno municipal da Marea apostou por darlle unha volta ao plan herdado do PP para a actual avenida de Alfonso Molina.



[mareatlantica.org](http://mareatlantica.org)  
[@mareatlantica](https://twitter.com/mareatlantica)



O goberno de Carlos Negreira e o Ministerio de Fomento querían unha autoestrada de catro carrís por cada lado. Unha pista de carreiras que fendería os barrios para beneficiar só aos vehículos privados. A Marea Atlántica defende outro modelo de mobilidade na Vedra, un no que teñan sitio o transporte público, as bicis e as persoas que van a pé, con transicións amables e espazos para cruzar. Unha avenida urbana, na liña que están a seguir as principais cidades europeas.

## Do avance á parálise

Desde o comezo, esa foi a postura do goberno local nas negociacións con Fomento para mudar o seu proxecto de autoestrada inhumana. Nun primeiro momento, a ministra Ana Pastor amosou ser receptiva ás peticións do Concello. As dúas partes cederon, pero chegouse a un acordo para deseñar unha avenida na que convivisen varias formas de mobilidade. Aceptouse incrementar o orzamento en 2,5 millóns de euros para introducir zonas verdes, sendas peonís, carrís bici e paradas de autobús seguras, entre outros elementos.

Logo chegaron as eleccións xerais. As dúas. O goberno do Estado estivo case un ano en funcións. Nese período tivo tempo para prorrogar a concesión de Ence na Ría de Pontevedra, pero non para ocuparse da humanización da Vedra.

## Fomento fai que non escoita

Ata que chegou 2017, o ministerio non deu novas sobre este asunto. O pasado 14 de febreiro, por fin, tivo lugar unha xuntanza na que participou o concelleiro de Rexeneración Urbana, Xiao Varela. Semellou que era posible recuperar o entendemento.

O persoal técnico de Fomento puxo sobre a mesa un proxecto no que A Vedra tería un límite de velocidade de 70 km/h no centro e 50

nos carrís exteriores, unha saída cara o Ofimático, e puntos de cruce para os peóns. Desde o goberno municipal, suxeríronse unha serie de melloras: conexións entre Matogrande e a Universidade, integración da malla de carrís bici que está a proxectar o Concello, e sendas peonís nos bordes.

No momento, a xente do ministerio semellaba receptiva ás propostas do goberno da Coruña. Pero ao día seguinte, Fomento desmarcouse cunha nota de prensa na que rexeitaba todas as achegas municipais. “Faremos o que teñamos que facer para garantir que o proxecto de Alfonso Molina teña a calidade que a veciñanza merece. Se non queren negociar, iremos á alegacións”, afirmou Xiao Varela.

## Reivindicamos a pasarela de Pedralonga

Un dos puntos que o goberno de Rajoy se nega a ter en conta é a urxencia de construír unha pasarela peonil en Pedralonga. Trátase dunha zona de alto risco para os cruces, na que xa se teñen producido varios accidentes. O barrio non pode agardar anos a que mellore a seguridade.

O goberno da Marea Atlántica propuxera separar esta pasarela do proxecto xeral para A Vedra. En febreiro de 2016, a ministra Ana Pastor comprometérase a tela lista en tres meses. Vai un ano e aínda non sabemos nada, pero non deixaremos de reclamala. A veciñanza non merece menos.

A contorna de Alfonso Molina está habitada por 24.000 persoas, pero as previsións indican que a súa poboación aumentará ata 40.000 nos vindeiros anos. A zona ten problemas importantes de ruído e contaminación. E tamén de seguridade viaria. Por iso reivindicamos un proxecto máis sensible para A Vedra. Porque a cidade comeza na Ponte da Pasaxe.