

## Al·legacions presentades pel Grup Municipal Compromís per Xirivella al Pla de Mobilitat de l'Àrea Metropolitana de València (PMoMe)

El PMoMe és un document fonamental, que marcarà el futur de l'àrea metropolitana durant dècades, més enllà inclús d'aspectes purament vinculats a la mobilitat de les persones. En un moment en què pràcticament ningú s'atreveix a negar la realitat del canvi climàtic, cal apostar decididament per mesures que contribuïsquen a mitigar-lo i a adaptar-se a la nova realitat.

Al parer del Grup Municipal de Compromís per Xirivella la redacció actual del PMoMe mostra algunes incongruències, que podrien posar fins i tot en perill l'arribada del metro a Xirivella (línia 14), una de les mesures més destacades i difoses del pla, així com alguns elements clarament millorables. És per estes raons que presentem les al·legacions següents:

### 1. Reducció de l'efecte barrera del Plan Sur

És ben sabut que la construcció del Plan Sur, acabada a començament de la dècada dels setanta, constitueix la principal barrera per a la mobilitat de l'Horta Sud, especialment la no motoritzada. Sorprén que el PMoMe no en faça menció i que no haja previst mesures per a reduir l'impacte d'esta barrera i per a facilitar la mobilitat de vianants, ciclistes, patinets i vehicles agrícoles entre els dos marges d'esta infraestructura tan dura. Des que es va construir, fa més de cinquanta anys, pràcticament l'única millora que s'ha fet en este sentit és la construcció, recentment, de la passarel·la que uneix la Torre amb Sant Marcel·lí.

Esta situació contrasta, per exemple, amb solucions tan costoses i ambicioses com les que s'han implantat en altres ciutats, per exemple a Madrid per a mitigar l'efecte barrera de l'M-30. Reclamem que el PMoMe incloga mesures de permeabilització progressiva de la V-30, incloent-hi el soterrament d'alguns trams.

### 2. Línia de tren C4, antiga línia a Riba-roja.

Encara que ara és una línia totalment desmantellada, el text actual del PMoMe en parla en alguns punts com si encara estiguera activa. Per contra, no apareix cap referència al conveni signat recentment entre l'Ajuntament de Xirivella i ADIF per a la cessió de l'espai de l'estació de l'Alter i altres terrenys propers, que suposarà una remodelació important de l'actual zona de l'estació i l'avinguda de la Constitució de Xirivella i que podria entrar en contradicció amb les propostes plantejades pel PMoMe, entre altres la del pont adicional sobre el nou llit del riu Túria, i per a les quals no es preveu cap tipus de coordinació.

### 3. Projecte d'ampliació de la V-30

El PMoMe dona per bona la proposta d'ampliació del port, un dels arguments principals utilitzats per justificar al seu torn l'ampliació de la V-30. Ambdós projectes tenen i tindran un gran impacte en la mobilitat de l'àrea metropolitana però no mereixen cap anotació, reflexió o crítica en les 527 pàgines de la versió preliminar del PMoMe (versió juny 2022).

En concret el PMoMe no menciona en cap moment el controvertit nou pont que es vol construir per a unir l'autovia V-30 amb l'A-3 en direcció a Madrid, una obra promoguda pel Ministeri de Transports i Mobilitat i el projecte tècnic de la qual ja es troba en la fase de redacció. Especial atenció mereixeria este punt, perquè eixe nou pont (i els accessos) previsiblement interferiran amb el metro (futura línia 14), amb la configuració de l'av. del Cid i amb els accessos a Xirivella, especialment castigats per a vianants i ciclistes.

Demanam que el PMoMe explícitament reclame la necessitat de coordinació de les administracions estatal, autonòmica i municipals en les intervencions en este punt de forma que es millore la mobilitat sostenible, a peu, en bicicleta i en patinet, entre ambdós marges del llit nou del riu i al mateix temps no es pose en perill la viabilitat de la futura línia 14 del metro.

### 4. Nova passarel·la per a vianants i ciclistes

La versió preliminar del PMoMe preveu una nova passarel·la per a vianants i ciclistes que uniria l'avinguda de la Constitució de Xirivella amb el Barri de la Llum a l'altura de Gran Túria. Des de Compromís valorem positivament eixa proposta, més si es fa en unes condicions semblants a la nova passarel·la de la Torre, però no és la passarel·la que més es necessita i que hauria de ser prioritària: la que hauria d'unir la plaça d'Espanya de Xirivella amb l'av. del Cid. Esta última passarel·la seria també la més convenient per a la gent de Mislata que viu a la banda sud del riu i a més a més tindria sentit per donar continuïtat al carril bici de l'avinguda del Cid, actualment en procés de licitació, i serviria per optimitzar el flux del miler de vianants i ciclistes, tant de Xirivella com d'altres poblacions properes com Aldaia i Alaquàs, que travessen diàriament el pont actual per una vorera que no reuneix les condicions adequades per a ús conjunt de vianants, ciclistes i patinets.

Fa l'efecte que el Ministeri de Mobilitat està fent propostes del segle passat pensades només per al cotxe i la Conselleria es quedara a mig camí. Cal apostar decididament per solucions de mobilitat sostenibles. Per això el PMoMe hauria de preveure –i la Generalitat exigir a l'Administració de l'Estat– que millore de manera efectiva la mobilitat entre Xirivella/Mislata i València en el punt de connexió de l'A-3 i la V-30, i no que les úniques intervencions previstes en este punt estiguen destinades a facilitar el pas de més cotxes i més camions. En este sentit cal

denunciar novament la insuficiència de l'actual vorera del pont d'accés a València des de l'A-3 per a permetre un flux segur d'un nombre creixent de vianants, ciclistes i patinets.

Reclamem que el PMoMe incloga un estudi de la mobilitat a peu i en bicicleta i altres vehicles de mobilitat personal entre Alaquàs-Aldaia-Xirivella i València i que prioritze la connexió per a vianants i bicicletes entre Camí Nou i l'av. del Cid.

## **5. El PMoMe oblida la connexió a l'estació de Faitanar des de Xirivella**

Des del punt de vista de la mobilitat sostenible, que hauria de ser una màxima en este temps, sorprén que tampoc es preveja cap enllaç per a vianants o ciclistes amb l'estació de Faitanar, a Quart de Poblet. Es tracta d'una connexió que des de Xirivella es feia en dos minuts quan estava en funcionament la línia de tren a Riba-roja (l'antiga C-4) però que actualment no es pot fer en transport públic.

Demanam que el PMoMe incloga una via per a anar a peu, en bicicleta i patinet fins a Faitanar, de forma coherent amb el bus llançadora que el mateix PMoMe proposa implantar ara que el PAI de Quart de Poblet està finalitzat.

## **6. Renaturalització del llit del Túria**

En els últims anys ha cobrat importància el debat sobre la renaturalització del nou llit del riu Túria, amb l'objectiu de convertir-lo en un corredor verd que connecte el parc de Capçalera amb el Parc de l'Albufera i el parc del llit vell del riu. Fins i tot s'ha arribat a constituir una comissió tècnica formada per dos representants de la Confederació Hidrogràfica del Xúquer, tres de l'Ajuntament de València i la participació per invitació dels ajuntaments de Quart de Poblet, Mislata i Xirivella, a més de la Generalitat Valenciana.

Si bé la funcionalitat preeminent d'este corredor verd seria de caràcter lúdic, no hi ha dubte que, sense uns accessos adequats al nou llit del riu des de poblacions com Mislata o Xirivella, es faria del tot inviable una infraestructura que podria aportar un gran benefici a la població i que contribuiria a reduir l'efecte barrera del Plan Sur de què parlàvem en el punt 1. En qualsevol cas, possibilitar una mobilitat segura i de baix impacte ambiental a punts emblemàtics naturals com el parc fluvial del Túria o l'Albufera hauria de ser mereixedor d'alguna reflexió o referència en les 527 pàgines de la versió actual del PMoMe.

**A més a més, des del Grup Municipal Compromís per Xirivella volem sumar-nos igualment a les al·legacions presentades per la Federació d'Associacions Veïnals Silvel·la i que reproduïm a continuació:**

**METROBUS:** Eixida de les contractes a licitació este any de 2022 o com a molt a començament de 2023. Hi ha suficients estudis per a no esperar més per a licitar-les, després de 20 anys caducades.

**C-3 RODALIA:** Duplicació i electrificació de la via fins a Bunyol, amb freqüències de 15 minuts fins a Aldaia. Entrada directa en l'estació del Nord de València

**METRO:** Proposta que la línia 14 de METRO arribe fins a l'Aeroport de Manises. Seria una altra opció per a arribar a l'Aeroport i tindria molt més sentit que fer-la acabar en el Barri del Crist, a pocs metres d'una destinació fonamental per al transport públic.

**CARRILS BUS:** Elaboració de lleis de la Generalitat Valenciana que permeten a esta o als ens metropolitans competents, juntament amb els ajuntaments, posar en marxa els carrils bus o de preferència del transport públic.

**CARRILS VAO:** Elaboració de lleis de la Generalitat Valenciana que permeten a esta o als ens metropolitans competents, juntament amb els ajuntaments, posar en marxa els carrils VAO o de preferència del transport públic a nivell comarcal.

**MetroTram:** Definir el recorregut del MetroTram i on estaran situades les parades en cada municipi.

**TÍTOLS DE TRANSPORT PÚBLIC:** Completar l'actual posada en marxa dels abonaments SUMA amb títols per a majors, xiquets, etc.

**CREAR UNA XARXA DE TRANSPORT** públic, eficaç, que arribe als polígons industrials, finançada en part per les empreses d'aquests polígons i per l'Administració pública, que oferisca abonaments a preus simbòlics a les persones que treballen en estes àrees, com a alternativa al transport particular. A Europa n'hi ha molts exemples.

**PARADES D'AUTOBÚS:** Construir parades que tinguen les mínimes condicions perquè el passatge espere l'arribada dels vehicles, amb protecció per a la pluja i el sol, amb seients i amb tota la informació de les línies i circulació dels vehicles en temps real.

*On caldria afegir: Assegurar que estes parades siguen accessibles per a persones amb mobilitat reduïda, amb atenció especial a persones que es desplacen en cadira de rodes, persones amb carrets de bebé i persones invidents.*