



Al amparo de las disposiciones de la Ley 8/2010 de la Generalitat, de 23 de junio, de Régimen Local de la Comunidad Valenciana, el portavoz del Grupo Municipal Compromís, Ricard Barberà i Guillem, presenta al plenario de la corporación municipal del Ayuntamiento de Xirivella, para que se discuta y se apruebe, si es el caso, esta moción, **en favor de una alternativa integral al proyecto de conexión entre la V-30 y la A-3 incluido en el anteproyecto «Aumento de capacidad y mejoras funcionales de la V-30» aprobado por la Dirección General de Carreteras.**

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Hace cincuenta años finalizó la construcción del Plan Sur. Había otras alternativas, pero eligieron sin ningún pudor la más costosa económicamente y la más agresiva con el territorio. Se arrasaron alquerías y huertas y se dividió la población de Xirivella en dos partes, el núcleo histórico y el Barrio de la Luz.

Con esta gran infraestructura el régimen franquista pretendía, por un lado, evitar inundaciones como la que asoló València en 1957 y, por otro, facilitar el acceso al puerto de València, especialmente de camiones, mediante las autovías de la V-30 que flanquean el canal.

El Plan Sur y la V-30 constituyen, además, una barrera arquitectónica muy dura que limita drásticamente la movilidad, especialmente la no motorizada o en transporte público, de toda L'Horta Sud, y en particular la de de Xirivella y también la de Alaquàs, Aldaia y una parte de Mislata, en total, más de 100.000 personas.

Por Resolución de 21 de junio de 2016, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento aprobó provisionalmente el anteproyecto «Aumento de capacidad y mejoras funcionales de la V-30» que todavía empeoraba más la situación, puesto que no solo estaba orientado exclusivamente a facilitar el tráfico motorizado por la V-30 sino que también pretendía suprimir la principal entrada a Xirivella desde València sin ofrecer alternativas ni mejoras en cuanto a la movilidad no motorizada o transporte público.

De acuerdo con los informes emitidos por los técnicos y técnicas municipales, el Ayuntamiento de Xirivella presentó alegaciones al proyecto el 18 de noviembre de 2016. Entre otras consideraciones, se indicaba que «los criterios que han predominado a la hora de proponer y seleccionar las diferentes alternativas han sido meramente económicos y de mejora de los niveles de servicio, sin que se hayan tenido en cuenta otros criterios como los de integración del territorio, la

mejora de la movilidad (para peatones y ciclistas) o la calidad ambiental (impacto acústico, ambiental, visual...).»

Así mismo se alegaba contra la supresión de la entrada a Xirivella desde València por la plaza de España y por la afectación de la obra en Vicentica la Serrana, el Barrio de la Luz y la avenida del Riu Turia. También se señalaba que el proyecto «no cumple el objetivo marcado en el PGOU de Xirivella relativo a la mejora de las conexiones entre ambos márgenes del Nou Llit y la restitución de caminos históricos».

Entre otras cuestiones, las alegaciones proponían la necesidad de «mejorar los itinerarios de transporte no motorizado (bici-peatón) existentes en el actual puente sobre el Nou Llit que enlaza la plaza de España (Xirivella) con la avenida del Cid (València)» y también pedían que se reestudiara la posibilidad de hacer la conexión entre la V-30 y la A-3 por medio de un túnel por debajo del nuevo cauce del Turia.

La población de Xirivella y representantes de los municipios afectados (principalmente Alaquàs, Aldaia, Manises, Mislata, Quart, València y la propia Xirivella) se movilizaron contra este proyecto con una gran manifestación el 29 de marzo del año siguiente. Desde entonces el Ministerio de Fomento no había dado a conocer en qué estado se encontraba el proyecto. Eso a pesar de las reiteradas peticiones de información formuladas por el Ayuntamiento e, incluso, por el actual ministro de Fomento, José Luis Ábalos, que, en preguntas parlamentarias al Gobierno registradas el 18 de abril de 2017 decía: «La magnitud y las características de esta inversión, próxima a los 150 millones de euros, implican asumir una gran responsabilidad por parte del Ministerio de Fomento que no puede obviar las objeciones que desde los ayuntamientos y la propia Generalitat Valenciana se plantean».

El actual ministro de Movilidad también decía, muy acertadamente: «El actual proyecto no pretende conciliar intereses, sencillamente apuesta por la fluidez del tráfico, beneficiando, en exclusiva, una parte, en detrimento de los derechos de los vecinos de estas localidades. En definitiva, se aumenta y facilita el tráfico rodado en el entorno urbano, cuando la tendencia actual es atenuar este impacto o restringirlo, por eso es difícil de entender esta medida. Se trata de una obra que nace anticuada y se rige por los mismos cánones con los que se inició la construcción de la actual autovía, pero en diferentes tiempos; es trata, además, de una solución que con el tiempo se demostrará insuficiente».



Finalmente, en enero de 2020, la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana dio a conocer la respuesta a las alegaciones planteadas por el personal técnico municipal. En su respuesta Demarcación desestima las alegaciones más significativas excepto el mantenimiento de la entrada actual en Xirivella por la plaza de España, que, aun así, condiciona al funcionamiento adecuado desde el punto de vista de la seguridad y de la capacidad y que, en todo caso, sería objeto de otro proyecto que no sabemos en qué estado se encuentra.

Recientemente, el 13 de septiembre de 2020, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana genera la licitación de la redacción de la parte del proyecto de remodelación general de la V-30 que más afecta a los municipios ya mencionados (Alaquàs, Aldaia, Mislata, Quart, València y la propia Xirivella): la construcción del nuevo puente de conexión de la V-30 con la A-3 en dirección a Madrid.

Los pliegos de prescripciones técnicas del proyecto no hacen mención ni al mantenimiento de la entrada por la plaza de España, ni a ninguna mejora del proyecto en cuanto a movilidad no motorizada ni a ninguna de las medidas correctoras que pedía el Ayuntamiento de Xirivella en las alegaciones mencionadas para reducir el impacto sonoro o visual de la obra o para mejorar tanto el tránsito del transporte público como los desplazamientos a pie y en bicicleta en este punto tan importante para la movilidad de Alaquàs, Aldaia, Mislata, Quart, València y la propia Xirivella.

Como nos recuerda la Federació d'Associacions Veïnals de Xirivella, la propuesta para conectar la V-30 con la A-3 que hace el Ministerio va en dirección opuesta a los objetivos de desarrollo sostenible marcados por las Naciones Unidas para 2030. En concreto los puntos: Lucha contra el cambio climático: Combatir con urgencia el cambio climático y sus efectos. / Ciudades y comunidades sostenibles: Crear ciudades sostenibles y poblados humanos que sean inclusivos, seguros y resistentes. / Innovación e infraestructuras: Construir infraestructuras resistentes, promover una industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.

Así mismo las asociaciones vecinales denuncian desde hace tiempo el paso de mercancías peligrosas por la V-30 muy próximas a las fincas, sin control ni planes de emergencia y actuación claros. La nueva intervención incrementaría notablemente este peligro, especialmente para Vicentica la Serrana.



No es objeto de esta moción cuestionar la necesidad de mejorar la conexión entre la V-30 y la A-3 para agilizar el tráfico motorizado, sino tratar de que cualquier proyecto de obra o remodelación que afecte a este punto tan sensible para Xirivella, para València y para L'Horta Sud tenga en cuenta todos los factores y necesidades que inciden, especialmente la reducción del efecto barrera de la V-30 y del Plan Sur, la mejora de la movilidad sostenible y la integración paisajística.

Por estos motivos proponemos la adopción de los siguientes ACUERDOS:

PRIMERO. Instar al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a paralizar la licitación del proyecto de conexión entre la V-30 y la A-3 incluido en el anteproyecto «Aumento de capacidad y mejoras funcionales de la V-30», de la forma que legalmente sea apropiada, mientras no se cumpla el punto dos de estos acuerdos

SEGUNDO. Instar al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a constituir un grupo de trabajo técnico y político formado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, los ayuntamientos afectados (principalmente Alaquàs, Aldaia, Mislata, Quart, València y la propia Xirivella) y representantes de los agentes sociales que redacte los criterios generales de un nuevo proyecto de remodelación integral de la V-30 y de su enlace con la A-3. Este nuevo proyecto, tendrá que tener en cuenta:

1. La mejora del tráfico motorizado de la manera más sostenible e integrada con el entorno urbano por donde discurre la V-30, sin descartar el soterramiento de nuevas vías o de algún tramo de la V-30.
2. La reducción del efecto barrera y del impacto acústico, ambiental y visual que la V-30 tiene para los municipios de L'Horta Sud.
3. La mejora de la accesibilidad y de la movilidad en cuanto a transporte público, peatones y ciclistas entre los dos márgenes de la V-30.
4. La dignificación de la principal entrada oeste de València, mediante la implantación de soluciones urbanas y no meramente viarias que resuelvan la intersección entre la V-30 y la A-3 de la manera más sostenible y respetuosa con el territorio posible.
5. La necesidad de dar la máxima participación a los municipios afectados y a los agentes sociales implicados, incluyendo asociaciones vecinales y de usuarias

de la bicicleta o del transporte público, en el proceso de redacción del nuevo proyecto.

6. La necesidad de integrar el proyecto en el Plan de Movilidad Metropolitano (PMoMe) y en el Plan de Acción Territorial Metropolitano de València (PATEVAL), que está elaborando la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, así como en cualquier otro instrumento de planificación urbanística o territorial.

7. Cualquier intervención en la V-30 tiene que ser compatible con una futura naturalización del nuevo cauce del Turia y con los accesos y la restitución de las veredas y caminos rurales históricos que implicaría esta naturalización.

TERCERO. Que el Ayuntamiento de Xirivella de a conocer estos acuerdos a la ciudadanía mediante la redacción de la correspondiente nota de prensa en que se refleje la opinión de los y de las portavoces de los cinco grupos municipales presentes en el consistorio y asociaciones vecinales y mediante su difusión en las redes sociales y BIM del Ayuntamiento de Xirivella.

QUART. Dar traslado de estos acuerdos al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, a la Autoridad de Transporte Metropolitano de València, a los grupos parlamentarios de las Cortes Valencianas, del Congreso y del Senado, a los ayuntamientos de València y de L'Horta Sud y a los agentes sociales, como por ejemplo la Federación Vecinal Silvel·la de Xirivella, la Federación Valenciana de Asociaciones Vecinales, Soterranya, la Asociación Valenciana por el Transporte Público, la Cátedra L'Horta de València: territorio metropolitano, la Fundación Horta Sud, Per l'Horta y Acció Ecologista-Agró.