



A l'empara de les disposicions de la Llei 8/2010 de la Generalitat, de 23 de juny, de Règim Local de la Comunitat Valenciana, el portaveu del Grup Municipal Compromís, Ricard Barberà i Guillem, presenta al plenari de la corporació municipal de l'Ajuntament de Xirivella, perquè es discutisca i s'aprove, si és el cas, esta moció, **en favor d'una alternativa integral al projecte de connexió entre la V-30 i l'A-3 inclòs en l'avantprojecte «Augment de capacitat i millores funcionals de la V-30» aprovat per la Direcció General de Carreteres.**

## **EXPOSICIÓ DE MOTIUS**

Fa cinquanta anys finalitzà la construcció del Plan Sur. Hi havia altres alternatives, però van triar sense cap pudor la més costosa econòmicament i la més agressiva amb el territori. Es van arrasar alqueries i hortes i es va dividir la població de Xirivella en dos parts, el nucli històric i el Barri de la Llum.

Amb esta gran infraestructura el règim franquista pretenia, d'una banda, evitar inundacions com la que va assolir València en 1957 i, d'una altra, facilitar l'accés al port de València, especialment de camions, mitjançant les autovies de la V-30 que flanquegen el canal.

El Plan Sur i la V-30 constitueixen, a més, una barrera arquitectònica molt dura que limita dràsticament la mobilitat, especialment la no motoritzada o en transport públic, de tot l'Horta Sud, i en particular la de de Xirivella i també la d'Alaquàs, Aldaia i una part de Mislata, en total, més de 100.000 persones.

Per Resolució de 21 de juny de 2016, la Direcció General de Carreteres del Ministeri de Foment va aprovar provisionalment l'avantprojecte «**Augment de capacitat i millores funcionals de la V-30**» que encara empitjorava més la situació, ja que no sols estava orientat exclusivament a facilitar el trànsit motoritzat per la V-30 sinó que també pretenia suprimir la principal entrada a Xirivella des de València sense oferir alternatives ni millores quant a la mobilitat no motoritzada o transport públic.

D'acord amb els informes emesos pels tècnics i tècniques municipals, l'Ajuntament de Xirivella va presentar al·legacions al projecte el 18 de novembre de 2016. Entre altres consideracions, s'indicava que «els criteris que han predominat a l'hora de proposar i seleccionar les diferents alternatives han sigut merament econòmics i de millora dels nivells de servei, sense que s'hagen tingut en compte altres criteris com els d'integració del territori, la millora de la mobilitat



(per a vianants i ciclistes) o la qualitat ambiental (impacte acústic, ambiental, visual...).»

Així mateix s'al·legava contra la supressió de l'entrada a Xirivella des de València per la plaça d'Espanya i per l'afectació de l'obra en Vicentica la Serrana, el Barri de la Llum i l'avinguda del Riu Túria. També s'assenyalava que el projecte «no compleix l'objectiu marcat en el PGOU de Xirivella relatiu a la millora de les connexions entre tots dos marges del Nou Llit i la restitució de camins històrics».

Entre altres, les al·legacions proposaven la necessitat de «millorar els itineraris de transport no motoritzat (bici-vianant) existents en l'actual pont sobre el Nou Llit que enllaça la plaça d'Espanya (Xirivella) amb l'avinguda del Cid (València)» i també demanaven que es reestudiara la possibilitat de fer la connexió entre la V-30 i l'A-3 per mitjà d'un túnel per davall del nou llit del Túria.

La població de Xirivella i representants dels municipis afectats (principalment Alaquàs, Aldaia, Manises, Mislata, Quart, València i la mateixa Xirivella) es van mobilitzar contra aquest projecte amb una gran manifestació el 29 de març de l'any següent. Des de llavors el Ministeri de Foment no havia donat a conèixer quin era l'estat del projecte. Això malgrat les reiterades peticions d'informació formulades per l'Ajuntament i, fins i tot, per l'actual ministre de Foment, José Luis Ábalos, que, en preguntes parlamentàries al Govern registrades el 18 d'abril de 2017 deia: «La magnitud i les característiques d'esta inversió, pròxima als 150 milions d'euros, impliquen assumir una gran responsabilitat per part del Ministeri de Foment que no pot obviar les objeccions que des dels ajuntaments i la mateixa Generalitat Valenciana es plantegen».

L'actual ministre de Mobilitat també deia, molt encertadament: «L'actual projecte no pretén conciliar interessos, senzillament aposta per la fluïdesa del trànsit, beneficiant, en exclusiva, una part, en detriment dels drets dels veïns d'estes localitats. En definitiva, s'augmenta i facilita el trànsit rodat en l'entorn urbà, quan la tendència actual és atenuar este impacte o restringir-lo, per això és difícil d'entendre esta mesura. Es tracta d'una obra que naix antiquada i es regeix pels mateixos cànons amb què es va iniciar la construcció de l'actual autovia, però en diferents temps; és tracta, a més, d'una solució que amb el temps es demostrarà insuficient».

Finalment, en gener de 2020, la Demarcació de Carreteres de l'Estat a la Comunitat Valenciana dona a conèixer la resposta a les al·legacions plantejades pel personal tècnic municipal. En la seua resposta Demarcació desestima les al·legacions més significatives excepte el manteniment de l'entrada actual a



Xirivella per la plaça d'Espanya, que, tot i això, condiona al funcionament adequat des del punt de vista de la seguretat i de la capacitat i que, en tot cas, seria objecte d'un altre projecte que no sabem en quin estat es troba.

Recentment, el 13 de setembre de 2020, el Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana genera la licitació de la redacció de la part del projecte de remodelació general de la V-30 que més afecta els municipis ja mencionats (Alaquàs, Aldaia, Mislata, Quart, València i la mateixa Xirivella): la construcció del nou pont de connexió de la V-30 amb l'A-3 en direcció a Madrid.

Els plecs de prescripcions tècniques del projecte no fan menció ni al manteniment de l'entrada per la plaça d'Espanya, ni a cap millora del projecte quant a mobilitat no motoritzada ni a cap de les mesures correctores que demanava l'Ajuntament de Xirivella en les al·legacions mencionades per a reduir l'impacte sonor o visual de l'obra o per a millorar tant el trànsit del transport públic com els desplaçaments a peu i en bicicleta en este punt tan important per a la mobilitat d'Alaquàs, Aldaia, Mislata, Quart, València i la mateixa Xirivella.

Com ens recorda la Federació d'Associacions Veïnals de Xirivella, la proposta per connectar la V-30 amb l'A-3 que fa el Ministeri va en direcció oposada als objectius de desenvolupament sostenible marcats per les Nacions Unides per a 2030. En concret els punts: Lluita contra el canvi climàtic: Combatre amb urgència el canvi climàtic i els seus efectes. / Ciutats i comunitats sostenibles: Crear ciutats sostenibles i poblats humans que siguin inclusivament, segurs i resistents. / Innovació i infraestructures: Construir infraestructures resistents, promoure una industrialització inclusiva i sostenible i fomentar la innovació.

Així mateix les associacions veïnals denuncien des de fa temps el pas de mercaderies perilloses per la V-30 molt pròximes a les finques, sense control ni plans d'emergència i actuació clars. La nova intervenció incrementaria notablement este perill, especialment per a Vicentica la Serrana.

No és objecte d'esta moció qüestionar la necessitat de millorar la connexió entre la V-30 i l'A-3 per a agilitar el trànsit motoritzat, sinó tractar que qualsevol projecte d'obra o remodelació que afecte este punt tan sensible per a Xirivella, per a València i per a l'Horta Sud tinga en compte tots els factors i necessitats que hi incideixen, especialment la reducció de l'efecte barrera de la V-30 i del Plan Sur, la millora de la mobilitat sostenible i la integració paisatgística.



Per estos motius proposem l'adopció dels següents ACORDS:

PRIMER. Instar el Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana a paralytizar la licitació del **projecte de connexió entre la V-30 i l'A-3 inclòs en l'avantprojecte «Augment de capacitat i millores funcionals de la V-30»**, de la forma que legalment siga apropiada, mentre no es complisca el punt dos d'aquests acords

SEGON. Instar el Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana a constituir un grup de treball tècnic i polític format pel Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, els ajuntaments afectats (principalment Alaquàs, Aldaia, Mislata, Quart, València i la mateixa Xirivella) i representants dels agents socials que redacte els criteris generals d'un nou projecte de remodelació integral de la V-30 i del seu nus amb l'A-3. Aquest nou projecte, haurà de tindre en compte:

1. La millora del trànsit motoritzat de la manera més sostenible i integrada amb l'entorn urbà per on discorre la V-30, sense descartar el soterrament de noves vies o d'algun tram de la V-30.
2. La reducció de l'efecte barrera i de l'impacte acústic, ambiental i visual que la V-30 té per als municipis de l'Horta Sud.
3. La millora de l'accessibilitat i de la mobilitat quant a transport públic, vianants i ciclistes entre banda i banda de la V-30.
4. La dignificació de la principal entrada oest de València, mitjançant la implantació de solucions urbanes i no merament viàries que resolguen la intersecció entre la V-30 i l'A-3 de la manera més sostenible i respectuosa amb el territori possible.
5. La necessitat de donar la màxima participació als municipis afectats i als agents socials implicats, incloent-hi associacions veïnals i d'usuàries de la bicicleta o del transport públic, en el procés de redacció del nou projecte.
6. La necessitat d'integrar el projecte en el Pla de Mobilitat Metropolità (PMoMe) i en el Pla d'Acció Territorial Metropolità de València (PATEVAL), que està elaborant la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, així com en qualsevol altre instrument de planificació urbanística o territorial.



7. Qualsevol intervenció en la V-30 ha de ser compatible amb una futura naturalització del nou llit del Túria i amb els accessos i la restitució de les veredes i camins rurals històrics que implicaria esta naturalització.

TERCER. Que l'Ajuntament de Xirivella done a conèixer estos acords a la ciutadania mitjançant la redacció de la corresponent nota de premsa en què es reflectisca l'opinió dels i de les portaveus dels cinc grups municipals presents en el consistori i associacions veïnals i mitjançant la seua difusió en les xarxes socials i BIM de l'Ajuntament de Xirivella.

QUART. Donar trasllat d'estos acords al Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, a la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, a l'Autoritat de Transport Metropolità de València, als grups parlamentaris de les Corts Valencianes, del Congrés i del Senat, als ajuntaments de València i de l'Horta Sud i als agents socials, com ara la Federació Veïnal Silvel·la de Xirivella, la Federació Valenciana d'Associacions Veïnals, Soterranya, l'Associació Valenciana pel Transport Públic, la Càtedra L'Horta de València: territori metropolità, la Fundació Horta Sud, Per l'Horta i a Acció Ecologista-Agró.