



compromís

A LA MESA DEL CONGRESO

El diputado de Compromís, Joan Baldoví Roda, presenta, al amparo del artículo 185 del Reglamento del Congreso, las siguientes preguntas al Gobierno, de las que solicita respuesta por escrito.

En el Congreso a 16 de marzo de 2021

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Hace cincuenta años finalizó la construcción del Plan Sur, un gran canal que desvía el río Turia por el sur de la ciudad de València. Con esta gran infraestructura el régimen franquista pretendía, por una parte, evitar inundaciones como la que asoló València en 1957 y, por otra, facilitar el acceso al puerto de València, especialmente de camiones, mediante las autovías de la V-30 que flanquean el canal.

El nuevo cauce del Túria y la V-30 constituyen, sin embargo, 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 Xirivella, Alaquàs, Aldaia y una parte de Mislata (en total, más de 100.000 habitantes), y en el término municipal de València, la de los Pobles del Sud (la Punta, Pinedo, Castellar-L'Oliverar, Forn d'Alcedo y La Torre). Además, esta brecha territorial sigue comportando otras afecciones paisajísticas, medioambientales o para la salud, etc.

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, pp.kk.0,000 al 17,000». (clave: A0-V-0039. BOE, núm. 229, 22 septiembre 2016) que todavía empeoraba más la situación, ya que no solo estaba orientado exclusivamente a facilitar el tránsito motorizado por la V-30 sino que también pretendía suprimir la principal entrada en Xirivella desde Valencia 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 2016.¹ 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

¹ <https://xirivella.compromis.net/files/2019/11/al.V30.pdf>

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 en Xirivella desde València por la plaza de España y por la afectación de la obra en la plaza de 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 Nuevo Cauce del río Túria y la restitución de caminos históricos».

La población de Xirivella y representantes de los municipios afectados (principalmente Alaquàs, Aldaia, Manises, Mislata, Quart, València, además de 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 cuál era el estado del proyecto. Esto 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 que se inició la construcción de la actual autovía, pero en diferentes tiempos; se 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.² 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 especialmente Xirivella): **el proyecto «Conexión directa entre la V-30 y la A-3 sentido Madrid salvando el nuevo cauce del río Turia»**.³ Este contrato fue adjudicado el pasado 2 de marzo de 2021 a la empresa CPS Infraestructuras Movilidad y Medio Ambientes, SL, por 470.895,89 euros (impuestos incluidos) y un plazo de ejecución de 24 meses.

² <https://xirivella.compromis.net/files/2020/02/aIV30.pdf>

³ https://contrataciondelestado.es/wps/poc?uri=deeplink:detalle_licitacion&idEvl=3JGhvmCHnhDnSoTX3z%2F7wA%3D%3D

Los pliegos de prescripciones técnicas del proyecto no hacen mención ni al mantenimiento de la entrada Xirivella 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 tráfico 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 Federación de Asociaciones Vecinales 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 la plaza de Vicentica la Serrana.

Los plenos de los ayuntamientos de València, Mislata, Alaquàs, Aldaia y Xirivella aprobaron una moción, durante los meses de noviembre y diciembre de 2020, para 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», o, en todo caso, a revisar el proyecto, de la forma que legalmente sea apropiada, así como a dar la máxima participación pública tanto a los ayuntamientos afectados y resto de administraciones como a los agentes sociales y económicos.

Por otra parte cabe señalar que este proyecto no parece tener en cuenta los instrumentos de planificación urbanística y territorial que está impulsando la administración autonómica, en concreto el Plan de Movilidad Metropolitano (PMoMe)⁴ y el Plan de Acción Territorial Metropolitano de València (PATEVAL),⁵ en fase de redacción definitiva por la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad.

Tampoco parece tener en cuenta que está a punto de adjudicarse el contrato «Servicio de redacción del estudio informativo de la plataforma reservada para transporte público entre València y Xirivella»⁶ que la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad sacó a licitación en octubre de 2019 y que tiene por objetivo «plantear distintas alternativas que satisfagan el objetivo principal de creación de una plataforma reservada para transporte público, ciclista y peatonal entre Valencia y Xirivella, que incluya la implantación de las paradas de autobús necesarias y su conexión con la red viaria y la

⁴ **Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia.** Aprobado por resolución del 29 de noviembre de 2018 por el director general de Obras Públicas, Transporte y Movilidad.

⁵ Borrador del Plan y Documento Inicial Estratégico.

⁶ https://contrataciondelestado.es/wps/poc?uri=deeplink:detalle_licitacion&idEvl=m4%2Bv6MPJHlqrz3GQd5r6SQ%3D%3D

ciclopeatonal de ambos municipios Valencia y Xirivella» en el mismo punto en que interviene el proyecto de conexión entre la V-30 y la A-3.

Por último, cabe advertir que no es objeto de estas preguntas 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 en él, especialmente la reducción del efecto barrera de la V-30 y del Plan Sur, la mejora de la movilidad sostenible y la integración paisajista.

Teniendo en cuenta todos estos aspectos, presento las siguientes

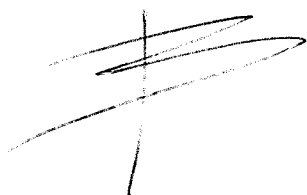
PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

1. ¿La adjudicación del proyecto **«Conexión directa entre la V-30 y la A-3 sentido Madrid salvando el nuevo cauce del río Turia»** incluye la realización del segundo proyecto del cual hablaba la respuesta de Demarcación de Carreteras a las alegaciones que en su día, en 2016, presentó el Ajuntament de Xirivella sobre el proyecto para ejecutar las obras necesarias para garantizar el mantenimiento de la entrada a Xirivella desde València por la plaza España?
2. ¿En qué medida el proyecto **«Conexión directa entre la V-30 y la A-3 sentido Madrid salvando el nuevo cauce del río Turia»** prevé la mejora del tráfico motorizado de la manera más sostenible y integrada en el entorno urbano por donde discurre la V-30? ¿Se ha descartado el soterramiento de nuevas vías o algún tramo de la V-30 y, de ser así, por qué?
3. ¿En qué medida el proyecto **«Conexión directa entre la V-30 y la A-3 sentido Madrid salvando el nuevo cauce del río Turia»** prevé la reducción del efecto barrera y del impacto acústico, ambiental y visual que la V-30 tiene para los municipios de L'Horta Sud?
4. ¿En qué medida el proyecto **«Conexión directa entre la V-30 y la A-3 sentido Madrid salvando el nuevo cauce del río Turia»** prevé 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?
5. ¿En qué medida el proyecto **«Conexión directa entre la V-30 y la A-3 sentido Madrid salvando el nuevo cauce del río Turia»** prevé 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?
6. ¿En qué medida el proyecto **«Conexión directa entre la V-30 y la A-3 sentido Madrid salvando el nuevo cauce del río Turia»** prevé 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?

7. ¿En qué medida el proyecto **«Conexión directa entre la V-30 y la A-3 sentido Madrid salvando el nuevo cauce del río Turia»** prevé 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 Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, así como en cualquier otro instrumento de planificación urbanística o territorial?

8. En qué medida el proyecto **«Conexión directa entre la V-30 y la A-3 sentido Madrid salvando el nuevo cauce del río Turia»** es compatible con el proyecto de plataforma reservada para transporte público entre València y Xirivella cuya redacción la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad sacó a licitación en octubre de 2019 y que tiene por objetivo «plantear distintas alternativas que satisfagan el objetivo principal de creación de una plataforma reservada para transporte público, ciclista y peatonal entre Valencia y Xirivella»?

9. ¿En qué medida el proyecto **«Conexión directa entre la V-30 y la A-3 sentido Madrid salvando el nuevo cauce del río Turia»** será 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?



Joan Baldoví Roda

Diputado de Compromís