



## VIA PARC NORD VIA PARC NORD: LA MORT DEFINITIVA DE L'HORTA



### EN QUE CONSISTEIX EL PROJECTE D'AUTOVIA "VIA PARC NORD"...?

La Conselleria d'Infraestructures i Transport ha presentat als Ajuntaments de l'Horta Nord un document de només tres pàgines (més alguns plànols) que conté la proposta d'una nova autovia per l'horta, amb l'atractiu nom de "Via Parc Nord de València". Esta proposta recupera un projecte franquista, el del Distribuïdor Comarcal, paralytitzat molts anys per l'oposició ciutadana a causa del seu destructiu impacte sobre l'horta regada per la sèquia de Montcada.

La proposta consisteix en dos ramals viaris que travessen tota l'Horta Nord amb varies

connexions d'entrada i eixida a tots els pobles que travessa.

**El primer és una autovia de 13 Km** que partint del tram existent de l'anomenat "Distribuïdor Comarcal", a Godella s'endinsaria en l'Horta en direcció a Alfara del Patriarca creuant per això els termes de Rocafort, Massarrojos i Montcada, per a continuar per Vinalesa i Foios penetrant en direcció a la mar entre Albalat dels Tarongers i Meliana per enllaçant amb l'autovia de la costa València a Barcelona (la V-21)

**L'altre és una altra autovia de 4 Km** que discorre des de la via anterior (entre Godella i

Rocafort) fins a la Ronda Nord de València pel mig de l'horta de Godella, Burjassot i València per a enllaçar amb la Ronda Nord junt a la Ciutat Fallera.

#### Un "parc" d'asfalt

L'equívoc i manipulat nom de "Via Parc" ve determinat per la filera d'arbres i arbustos que es preveu plantar a les vores. En realitat, es tracta, d'un **viari per a transport privat d'alta capacitat** en paral·lel a la via del metro o connectant pobles on arriba el metro i per tant competint amb ell. No és difícil saber quina

serà la forma de transport que eixirà beneficiada d'esta competència.

## Una aposta desfasada i insostenible

Per a respondre als problemes causats per la gran mobilitat motoritzada (fonamentalment en automòbil privat), l'aposta tradicional en el nostre país continua sent la construcció de més carreteres.

Està prou demostrat, no obstant, que tals problemes han sigut generats en gran manera precisament per la creació d'una enorme xarxa viària destinada a l'automòbil, i per l'abandó paral·lel del transport públic.

Contínuament se'ns estan proposant noves carreteres, autopistes o l'augment de carrils en les ja existents, però sense que això solucione els problemes de congestió, en tot cas es produeix una xicoteta millora al principi, i poc després torna a reproduir-se la congestió més agreujada encara.

### LA CONTAMINACIÓ L'ESGOTAMENT DEL PETROLI I LA PUJADA CONTÍNUA DE COMBUSTIBLES FAN INVIABLE UN MODEL DE TRANSPORT I MOBILITAT BASAT EN EL COTXE



Se'ns crea la falsa imatge que "més viari suposa millor circulació", però este nou viari no fa sinó atraure (generar) més trànsit de pas, fomentant un major ús de l'automòbil, augmentant la contaminació, obrint camí a la urbanització, degradant el paisatge, i destruint terres agrícoles.

### Una política anti-europea

A Europa, s'estan prenent gran quantitat de mesures per a reduir el trànsit: restringir l'accés amb cotxe als centres urbans, desviar la mobilitat cap a formes de transport de menor impacte (el transport públic, la bicicleta...), reservar carrils en les autopistes per al transport públic i el cotxe compartit, introduir noves tecnologies per a regular les velocitats i previndre l'agreujament de la congestió... D'esta manera, s'aprofiten millor les infraestructures ja existents, en compte de construir contínuament noves carreteres. Estes polítiques, no obstant, no acaben d'incorporar-se a la doctrina dels nostres enginyers de trànsit, siga perquè domina la rutina, siga per interessos creats.



## L'Horta Sud, un exemple a no imitar

A l'Horta Sud la multiplicació de viari (Pista de Silla, Avinguda del Sud, Distribuïdor Comarcal...) ha tingut efectes urbanístics i ambientals desastrosos, i ha sigut un dels principals factors causants de la gran degradació de la comarca. I no obstant, l'entrada a València per la Pista de Silla registra embussos cada vegada més impossibles de resoldre, arribant a les vesprades fins la Presó de Picassent. I a l'Horta Nord també tenim exemples negatius

L'Autovia d'Ademús està cada vegada més col·lapsada, a conseqüència del gran increment de població en les urbanitzacions (que la construcció de tal eix viari ha estimulat). Fins a quants carrils caldrà afegir, un, dos, quatre, deu per sentit?

La V21 de la costa cada vegada està més congestionada fent impossible l'entrada a València a les hores punta.

### Uns impactes terribles

Els impactes del trànsit en els pobles augmentaria, donat que generaria un gran flux de vehicles des de l'autovia cap als municipis i des dels municipis cap a l'autovia a més de constituir una barreira entre els pobles de la comarca.

Si be encara no existeix un càlcul oficial sobre la superfície d'horta afectada per les obres l'amplària d'aquesta nova autovia serà realment terrorífica, i podria arribar als 50 metres.

L'autovia i els accessos als pobles fragmentarien milions de metres quadrats d'horta segregant-la i devaluant-la, posant-la a disposició de l'especulació. Primer l'autovia, després les finques i polígons.

L'arbratge i les plantacions a les vores pretenen maquillar la destrossa produïda en l'horta, però en realitat constitueixen noves agressions ambientals i paisatgístiques.

El soroll que produirà el trànsit rodat al llarg dels 17 km més les entrades i eixides als pobles. Un soroll permanent al llarg de les 24 hores del dia.

Tota l'autovia tindrà enllumenat, la qual cosa, en l'entorn que estem parlant, seria una altra forma de contaminació, la lumínica, alterant greument les característiques ambientals de l'horta.

La incentivació de major trànsit privat, amb tots els seus impactes de contaminació lumínica, soroll, pèrdua de sòl agrícola, destrucció del paisatge, consum de combustible, agreujament de l'efecte hivernacle i del canvi climàtic, incompliment del Protocol de Kyoto..., tindrien un efecte molt clar:

**pitjor qualitat de vida !!**

### Sí tenim alternatives

Clar que tenim alternatives, i amb un menor impacte ambiental i menor cost econòmic.

1. Realitzar primer un estudi a fons de la mobilitat en tota l'àrea metropolitana, una cosa que la Conselleria d'Infraestructures no ha fet, ni l'interessa fer.

2. Redactar un Pla de Mobilitat SOSTENIBLE com recomana l'Estratègia Espanyola contra el Canvi Climàtic i es fa a la pràctica totalitat



d'Europa.

3. Reduir la dependència de l'automòbil, que s'hauria de convertir en el primer objectiu estratègic de la mobilitat metropolitana.

4. Prioritzar les inversions en el metro. És necessari recordar que el nou corredor proposat discorre en paral·lel amb una via de ferrocarril Metropolità.

5. Dedicar les enormes sumes previstes per a l'autovia "Via Parc" a la millora del servei i la infraestructura ferroviària, en compte de crear més carreteres.

6. Fer des de les estacions de metro i rodalies, un nou sistema de transport públic comar-

cal dotat amb microbusos ecològics per arribar als diferents barris dels pobles, captant així viatgers per al ferrocarril.

7. El ferroviari de rodalies des de Castelló/Sagunt cap a València també necessita una seriosa modernització, inversions i augmentar les freqüències de pas.

8. Dur a terme el soterrament íntegre dels ferrocarrils en les travessies urbanes problemàtiques com, Burjassot, Godella, Montcada, Puçol, Meliana, Almàssera, Foios..., etc.

9. Les vies ciclistes (actualment quasi inexistentes en la comarca, mal traçades o no connectades) podrien ser una alternativa ade-



quada per a les comunicacions entre pobles.

10. El mateix caldria dir dels itineraris de connexió de vianants, utilitzables tant per als desplaçaments de gestions com per al passeig. Estos itineraris haurien de connectar també de forma preferent els pobles amb les estacions de Metro, creant aparcaments per a bicicleta (segurs i vigilats) en les estacions,

11. La majoria de les àrees urbanes, inclús les de construcció disseminada, no queden res lluny de les estacions, sent factible utilitzar la bicicleta per a accedir-ne.

12. Creació de vies ràpides per línies d'autobusos exprés com a prolongació dels trams no servits pel ferrocarril.

13. Per als desplaçaments motoritzats que continuen sent necessaris, millorar les connexions, aprofitant els camins asfaltats ja existents.

### **Així funciona gran part de la mobilitat urbana o metropolitana en les ciutats europees II**

### **En conclusió...**

La proposta de "Via Parc Nord" i viari complementari presentada per la Conselleria d'Infraestructures **no resol adequadament les necessitats de comunicació de l'Horta Nord.**

No aprofita els viaris existents que són una bona xarxa de comunicacions en la comarca.

Provocaria una greu destrucció de la millor horta (la més immediata a la séquia de Moncada).

La construcció de més viari reforçaria el pes de l'automòbil en el sistema de transports metropolità que ja està molt saturat i resulta molt impactant ambientalment.

És totalment insostenible, al dependre d'un

petroli cada vegada més escàs i més car, i provocaria diverses formes de contaminació i agreujament dels impactes ambientals globals.

El viari proposat no hauria de construir-se mai, sinó dedicar el seu voluminós pressupost per a millorar el transport públic, crear xarxes comarcals de vies per a desplaçaments no motoritzats (a peu i amb bicicleta), i millorar la seguretat de les vies capil·lars i les seues connexions amb les carreteres.

### **Un transport contaminant i perillós**

La factura energètica que estem pagant per l'elevada dependència del petroli és la més alta d'Espanya i d'Europa.

L'elevat cost de les infraestructures viàries i les enormes inversions contínues en manteniment i ampliacions són molt més cares que les línies de metro i trens de rodalies.

La factura que els ciutadans paguem per desplaçar-nos als nostres centres de treball, estudi i oci en cotxe privat és molt alta: prop d'1 €/Km.

La baixa inversió en transport públic ens obliga a l'ús abusiu del cotxe.

Qui no te cotxe es pot considerar un marginat i no pot ni desplaçar-se a treballar a un polígon industrial.

L'alta sinistralitat en les hores punta és terrible. Cada any, més de 30 treballadors moren anant o tornant de la feina, més de 250 queden ferits greus i més de 9.000 ferits lleus.

**EL TRANSPORT AL PAÍS VALENCIÀ ÉS RESPONSABLE DEL 38% DE LES EMISSIONS DE CO2**

## **Fes-te amic/amiga del BLOC**

Envian's este retallable al carrer Mare de deu del Roser núm. 45 d'Albalat dels Sorells 46135 o un correu electrònic a lhortanord@bloc.ws

Nom i cognoms

Telefon

Direcció

e-mail

**compromís**  
verd  
**valencianisme**  
**esquerra** ecologisme

**Isaura Navarro**  
Diputada. Candidata al Congrés

**units**  
**som més**



+



+



=

