

## **No + By Pass**

### **En defensa del territori, per una Àrea Metropolitana viva, neta i sense contaminació**

#### **Manifest**

Les entitats, associacions i persones que donem suport a aquest escrit, sol·licitem la retirada del projecte de duplicació de la A-7 en el tram de 23 quilòmetres, des de Puçol fins a Riba-roja de Túria, pels motius següents:

#### **1. PARTEIX DE PREVISIONS INCORRECTES**

El projecte, que duplica els carrils actuals, es va originar en els anys de la bombolla immobiliària, amb unes previsions de creixement continuat d'un 1,5% anual entre 2009 i 2033, ignorant les dades reals que publica anualment el ministeri, que mostren que el trànsit ha descendit cada any, entre 2008 i 2013. L'estudi del trànsit de 2008 preveia un volum de 125.000 vehicles diaris per a 2018, i en 2021 s'han comptabilitzat 25.000 vehicles menys. És a dir, l'ampliació del by pass parteix de previsions incorrectes.

#### **2. EMPITJORARIA LA CONNECTIVITAT DELS NOSTRES POBLES**

El disseny previst elimina els accessos des de les poblacions al viari central, i això dificultaria l'ús del by pass a la ciutadania dels pobles de l'horta de València.

#### **3. AUGMENTARIA EL RISC D'INUNDACIÓ CREANT NOVES BARRERES A L'AIGUA**

D'altra banda, si es fera l'ampliació, no hi hauria espai físic perquè es pogueren drenar les aigües en cas d'episodis de fortes pluges, ignorant les conseqüències del canvi climàtic amb una tendència creixent a alternar entre períodes de sequera i de fortes pluges.

#### **4. COMPORTARIA MÉS CONTAMINACIÓ PER A LES POBLACIONS DELS VOLTANTS (TANT DE L'AIRE COM ACÚSTICA)**

La contaminació de l'aire causada pel trànsit té un impacte directe en la població, especialment en les malalties respiratòries, al·lèrgies i altres danys causats en la salut de la gent que viu prop, com el soroll, que en molts casos impedeix el descans nocturn.

#### **5. DESTRUIRIA HORTA PRODUCTIVA I ESPAIS NATURALS**

Soterraria centenars d'hectàrees d'horta productiva; una horta que en els temps de pandèmia i confinaments ens ha estat molt útil per garantir les nostres necessitats alimentàries. També espais naturals, alguns d'ells protegits, pulmons verds de la comarca.

#### **6. CREARIA UN EFECTE CRIDA**

Com s'ha pogut comprovar al llarg dels anys, l'ampliació de vials, lluny d'aconseguir que millore la fluïdesa, ha servit per generar un efecte crida, que ha aportat més vehicles i ha provocat que cada ampliació es quede obsoleta en pocs anys, ja que es un model que demanda un creixement sense límit.

## **7. CONTRAVÉ ELS COMPROMISOS DE REDUCCIÓ D'EMISSIONS CONTRETS PER L'ESTAT ESPANYOL**

El marc de polítiques d'energia i canvi climàtic 2021-2030 planteja com a objectiu de reducció d'emissions un 55% respecte a 1990 per a l'any 2030 a la Unió Europea. Incrementar la inversió en autovies va en la direcció contrària a aquest objectiu perquè continua afavorint el transport per carretera i, per tant, l'augment d'emissions.

## **8. PLANTEJA UN HORITZÓ D'AUGMENT CONTINUAT DE LES INFRAESTRUCTURES DE CARRETERES**

A Europa, el 18% de les mercaderies van per tren, mentre que a Espanya aquesta xifra és del 4%. Si les inversions continuen destinades a l'augment de les infraestructures per al transport de mercaderies per carretera, com és l'ampliació del by pass, l'Estat espanyol no podrà complir l'objectiu de posar en marxa les xarxes transeuropees en el corredor mediterrani.

En plena emergència climàtica, un govern responsable ha de buscar opcions que tinguin el mínim impacte possible; per això, la primera mesura ha de centrar-se en gestionar millor la capacitat de l'autovia, analitzant en temps real els vehicles en circulació, limitant i impeding els avançaments de camions i modulant les velocitats màximes amb controls de les velocitats per ràdar i altres mesures dissuasòries de l'excés de velocitat, ja que està comprovat que reduir la velocitat màxima fa que puguen circular més vehicles per la via i disminueix la sinistralitat. D'altra banda, cal implementar altres formes de transport per a reduir vehicles i emissions, tal com es fa arreu d'Europa: transferint mercaderies al ferrocarril i acabant el corredor mediterrani; disminuint els cotxes en circulació amb estratègies centrades en millorar les freqüències dels metros i autobusos, posant en marxa autobusos llançadora i interradials, millorant les infraestructures verdes per a fer de la bicicleta un mitjà de transport habitual, fent plans Renove per a bicicletes elèctriques; potenciant el teletreball perquè siga una alternativa estable en les empreses, etc.

Les organitzacions signants creiem que aquestes inversions són les que realment fan falta, i no una inversió milionària per a continuar alimentant un model contaminant i depredador del territori que només comporta perjudicis a les poblacions per on passa i aprofundeix en un model caduc de desenvolupisme i progrés que s'ha demostrat ruinós. En conseqüència, sol·licitem a la ministra de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana que paralitze aquest projecte per tots els motius exposats.

### **Associacions que formen part de la plataforma No + By Pass**

Joventut pel Clima València, Per l'Horta, Greenpeace, Acció Ecologista Agró, Ecologistes en Acció de València, Aliança per l'Emergència Climàtica de Paterna, l'Eliana i San Antonio de Benagéber, Aliança per l'Emergència Climàtica de València, Coordinadora per a la Protecció de les Moles, Intersindical Valenciana, Per l'Horta de la Safor, Plataforma +Horta-Formigó, Associació de Godella en Lluita, Associació de Veïns de

Museros, Asociación Vecinal Urbanizaciones Cañada, Associació de Veïns de la  
Canyada, Associació Amics i Amigues de Vall de Flors (Bétera)