

NAIX LA COORDINADORA PER UN TRANSPORT SOSTENIBLE

Inicialment l'han constituït 13 grups de diferents municipis de la comarca, i està oberta a tots aquells que vullguen integrar-se, per a defensar la Ribera i lluitar contra la riuada d'asfalt que ens amenaça (més informació a www.lariberaenbici.net), perquè Conselleria i Ministeri volen fer 3 noves autovies: la circumval·lació de València per Benifaió, la de l'Alcúdia-Algemesí-Sueca i la de Vilella, massa per a un territori tan castigat...

Aquesta última, entre Alzira i Carcaixent, ha entrat en fase d'informació pública ara, en ple estiu, i nosaltres ens oposedem a ella per les següents raons:

- Segueix fomentant el desplaçament massiu en automòbils, un model de transport tan insostenible com el d'urbanisme sense límits que ha provocat l'enfonsament del sector immobiliari.
- Les conseqüències que tindrà per a la comarca seran molt negatives ja que potenciar el trànsit d'automòbils augmentarà els accidents, el soroll i la contaminació, amb més emissions de CO2 i major escalfament global; de seguir així, les temperatures poden pujar fins a 7°C més...
- Suposarà la destrucció directa de centenars de fanecades de les terres d'horta més fèrtils d'Europa, quelcom innacceptable en un món amb 1000 milions de persones que patixen fam.
- L'impacte paisatgístic serà massa gran, especialment en el tram de 565 metres alçat sobre els camps, imposant la seua imatge gris morta sobre el verd viu dels tarongers i el bosc de ribera.
- Afectarà greument zones protegides com el LIC ES5232007 del curs medi baix del Xúquer i l'espai 92A0-5330 de la Directiva d'Hàbitats. També entrarà en contradicció amb el condicionament del Xúquer i l'entorn per reduir les inundacions i recuperar l'ecosistema fluvial.
- L'amenaça de prosseguir, en una fase posterior, cap a la Barraca d'Aigües Vives i la Vall digna, unes valls estretes i relativament ben conservades, és absolutament rebutjable.
- La zona està ja més que saturada d'infraestructures, amb RENFE, AVE, CV-41, CV-50, CV-550, CV-570, CV-571, CV-572, ..., i no sembla gens raonable afegir-ne més.
- El seu cost, sols en aquest primer tram, serà de 73 milions d'euros (12100 milions de pts.), diners públics que serviran per augmentar els beneficis dels amos de les constructores però que a penes crearan llocs de treball, perquè es fan amb molta maquinària pesada i pocs obrers.
- La CV-50 servix encara per conduir el trànsit en aquest tram perquè no està saturada i passa pel S d'Alzira perimetralment. I Carcaixent té dos accessos nord: la CV-41 i la CV-572.
- Aquesta autovia anirà paral·lela i sols a uns 5 km de l'AP-7, una autopista infrautilitzada el 90% del temps que seria ja pública i gratuïta si Zaplana no havera allargat la concessió d'Aumar, i que serviria per a canalitzar molt de trànsit de l'interior cap a la costa.
- A més pretenen fer altres dos autovies, quasi paral·leles i a escasos km d'ací, la qual cosa equival a una duplicació o triplicació de projectes, un absurde malbaratament de recursos públics.
- I no corresponen a cap Pla Comarcal de Mobilitat previament raonat i aprovat pels representants dels nostres municipis, amb el necessari consens social, sinó que són projectes externs, proposats i dissenyats per altres instàncies, poc coordinades i amb altres interessos.

Per això demanem que es desestime el projecte i s'estudien les següents solucions: fomentar la proximitat, l'anar a peu i en bici en les distàncies curtes, i el tren i l'autobús en les llargues; fer una bona xarxa de camins rurals i carrils bici que connecten tots els nostres pobles a peu i en bici; augmentar la freqüència del Metro i Renfe i reduir el temps dels viatges, analitzar la conveniència de completar la xarxa ferroviària comarcal amb els trams Castelló-Pobla Llarga, el desdoblament del trenet i la recuperació de l'antiga línia Carcaixent-Tavernes; millorar el servei d'autobusos i vore la creació de noves línies per connectar tots els municipis de la comarca; establir la gratuïtat de l'AP-7, almenys el tram corresponent a la Ribera; millorar les carreteres locals i comarcals, traure-les fora dels cascs urbans on encara passen amb circumval·lacions senzilles, buscant el mínim d'impacte agrícola i ambiental; establir una moratoria en el tres projectes d'autovies fins que es faça un estudi integral, ben coordinat entre el Ministeri i la Conselleria, consensuat amb els Ajuntaments i les organitzacions ciutadanes, sobre les necessitats viàries de la comarca i les alternatives existents; i allargar el present plaç d'al·legacions perquè qualsevol que ho crega convenient tinga temps de llegir l'informe, de 1413 pàgines, i puga presentar les al·legacions oportunes.

Tots els diners pressupostats haurien de vindre a la comarca, però no per destruir-la amb més asfalt i formigó sinó per millorar la qualitat de vida dels riberencs amb més zones verdes i arbres pels carrers, fomentant l'agricultura ecològica, ajudant a obtindre preus justos pels nostres productes agrícoles, implantant els horts familiars i horts escolars ecològics, promovent l'estalvi, l'eficiència i les energies renovables, obrint noves biblioteques i residències, oferint més beques, portant aigua sense nitrats, implantant la reducció, reutilització i reciclatge de les deixalles, la recollida selectiva, etc. Així, a més, crearem milers de nous llocs de treball a la comarca.

En definitiva el que proposem és canviar cap a un model de transport racional, respectuós amb les persones i el medi ambient, un nou model de transport que siga realment sostenible. I des d'ací fem una crida als riberencs per a que recolzen les nostres accions i ens ajuden a defensar el patrimoni agrícola y ecològic de la comarca.