

AYUNTAMIENTO DE VALENCIA

CONCEJALÍA DE URBANISMO

[REDACTED], en nombre del COLECTIVO FUERA TUNEL, junto con la ASOCIACIÓN VECINAL LA PETXINA CIF G97780373, ASOCIACIÓN VECINAL PATRAIX CIF G96364542, ASOCIACION VECINAL ABASTOS-FINCA ROJA CIF G46871398, ASOCIACIÓN CULTURAL CUIDEM LA RAIOSA CIF G13665724 y ASOCIACION VECINAL LA ROQUETA CIF G72554546, ante el Ayuntamiento de Valencia, comparecen y

EXPONEN

PRIMERO.- Por Orden TMA/892/2021, de 17 de agosto, del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, publicada en el BOE no 201, de 23 de agosto de 2021, se aprobaron las bases reguladoras para el Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y se aprobó y publicó la convocatoria correspondiente al ejercicio 2021.

Dichas bases fueron modificadas mediante la Orden TMN354/2022, de 25 de abril, publicada en el BOE no 99, de 25 de abril de 2022 que modificó la Orden TMA/ 892/2021, de 17 de agosto.

Mediante Orden Ministerial del 21 de julio de 2022, cuyo extracto fue publicado en el BOE no 178, de 26 de julio de 2022, se aprobó y publicó la convocatoria correspondiente al ejercicio 2022 del programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano y de la movilidad, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia-Financiado por la Unión Europea- NextGenerationEU. Esta Orden fue modificada el 20 de octubre de 2022.

SEGUNDO.- Que el pasado mes de noviembre, la Concejalía de Movilidad del Ayuntamiento de Valencia, presentó el proyecto de REGENERACIÓN Y RENATURALIZACIÓN DE LA AVENIDA PÉREZ GALDÓS Y AVENIDA GIORGETA (en adelante, Pérez Galdós-Giorgeta)

TERCERO.- Que el proyecto actual contempla la supresión del túnel. **en un principio dándole un uso de tanque de tormentas, aunque se ha tenido conocimiento a través de distintos medios de comunicación, que no se puede llevar a cabo dicho tanque de tormentas por un informe del Ciclo Integral del Agua (22/12/2023)** la creación de arbolado, la ampliación de aceras de 3,60 metros, la creación de un carril bici en ambos sentidos, mantener 2 carriles para el vehículo privado y uno segregado para el autobús, y dejar la medianera existente, desconociendo con exactitud todos estos aspectos por no haber visto más que un borrador del diseño de la planta viaria.

Esta carencia de participación ciudadana hace que, se desconozca de una forma clara y

fiable las premisas indicadas al equipo redactor del actual proyecto, así como que la información que se recibe no permite garantizar que la voluntad colectiva, que formó parte del germen del proyecto, se esté llevando a cabo.

Basándonos para este fin en la consideración de la Ley 4/2023, de 13 de abril, de Participación Ciudadana y Fomento del Asociacionismo de la Comunidad Valenciana. Donde en su Artículo 1 Objeto y expresamente en su apartado 2, cita:

*"...se entiende por participación ciudadana el derecho a intervenir individual o colectivamente en los **procesos de toma de decisiones para incidir** en la gestión, **ejecución y seguimiento** de las políticas públicas derivadas de las funciones de gobierno y administración de la Generalitat y de las entidades locales valencianas. ,*

Dentro del artículo 6. Derechos de la ciudadanía, en su apartado 1 entre estos se indica específicamente:

"l.Derecho a participar en igualdad de condiciones a través mecanismos previstos en esta ley, así como en cualesquiera otros que tengan la misma finalidad"

De entre los distintos mecanismos de participación que esta normativa ofrece se propone el Mecanismo de participación ciudadana , a partir de la participación en la producción normativa y en los instrumentos de planificación de las políticas públicas o alguno similar.

Este mecanismo se describe en la sección cuarta del Capítulo I estipula las fases de consulta pública previa y la audiencia ciudadana, por ello es necesario que por parte de la administración pública competente, se siga este procedimiento a fin de garantizar la participación ciudadana y poder estar presente en las distintas fases de Anteproyecto y de los hitos de entrega programados en el plan de ejecución para la elaboración del proyecto, que entendemos debe de reflejar el pliego de adjudicación del contrato de redacción del mismo.

CUARTO .- Que dicho proyecto no recoge ni cumple con las actuaciones subvencionables solicitadas para la REGENERACIÓN Y RENATURALIZACIÓN DE LA AVENIDA PÉREZ GALDÓS -GIORGETA. Además, el proyecto actual, se ha basado exclusivamente en un informe donde solamente se ha tenido en cuenta el flujo de tráfico, considerando a la avenida como una autovía urbana y sin tener en cuenta a las personas que ahí viven, trabajan, transitan.

Este proyecto es un retroceso al siglo pasado, ya que el mismo plantea un diseño idéntico a la avenida Peris y Valero, a pesar de que la planta viaria de ésta última es mayor que la de Pérez Galdós-Giorgeta que cuenta con cerca de 30 metros, como Antiguo Reino, siendo ésta una vía por donde pasa tráfico, pero que según los *Mapas de Intensidades de Tráfico año 2023 del Ayuntamiento de Valencia*, circulan un máximo de 13082 (septiembre 2023), 13745 (octubre 2023)

El momento es clave, puesto que no sólo se tienen los Fondos Next Generation para la regeneración y renaturalización real de Pérez Galdós-Giorgeta, si no también, **Valencia es Capital Verde Europea 2024**, reconocimiento del compromiso de la ciudad con la protección del medioambiente y la mejora de la calidad de vida de sus ciudadanos, así como **Ciudad Mision 2024**, sello de aprobación de la Unión Europea por sus esfuerzos, facilitando el acceso a financiación pública y privada para seguir avanzando en la descarbonización. A cambio, la ciudad se ha comprometido a reducir las emisiones de

C02 en un 80% de aquí a 2030, entre otros objetivos.

La eliminación de un solo carril en determinados tramos de la avenida, ofrece dudas razonables de su adecuación en el caso de personas de movilidad y percepción reducidas, además de que no se cumpliría con las zonas de bajas emisiones, disminución de la contaminación acústica y atmosférica, ni tampoco con la normativa de la UE.

Por otro lado y de acuerdo al **Mapa Estratégico de Ruido del Término Municipal de Valencia actualizado a 2022**, Pérez Galdós-Giorgeta supera en entre 5 y 15 db los niveles de ruido respecto a los objetivos de calidad acústica. Por otro lado, el estudio de la Universidad Politécnica de Valencia que analiza la calidad del aire en la ciudad ha demostrado que la contaminación atmosférica del entorno supera ya los límites fijados por la Unión Europea, cifrando la cantidad de N02 por encima de los 49.79 µg de media anual. Ambos problemas tienen su origen en el tránsito de vehículos por la avenida que la implantación de la ZBE debería ayudar a mitigar.

Sin embargo el informe de tráfico empleado para determinar la planta viaria de Pérez Galdós-Giorgeta no ha tenido en cuenta varios aspectos críticos en su análisis. Primero, no se consideran los cambios potenciales en los patrones de tráfico que resultan de la implementación de la ZBE. Según el Real Decreto, las ZBE deben impulsar el cambio modal hacia medios de transporte más sostenibles con el objetivo de mejorar la calidad del aire y mitigar su impacto sonoro, lo cual afectará significativamente los flujos de tráfico actuales y futuros en estas avenidas.

Además, el informe no contempla el cambio de hábitos en el transporte durante el tiempo de las obras, que deben estar finalizadas a mitad de 2025, ni la posterior obra de desmantelamiento del puente de Giorgeta, planificada para finales de 2026. Estos proyectos de infraestructura alterarán temporalmente los patrones de tráfico durante las obras pero es difícil pensar que el conjunto de todas las medidas - ZBE, mejoras de transporte público y obras - lleve a un retroceso en el cambio de hábitos y el regreso a la cantidad de vehículos que circulaban por la avenida en 2019.

Dado este contexto, es crucial revisar y actualizar el análisis de tráfico considerando la futura implementación de la ZBE y los proyectos de infraestructura mencionados. Es esencial evaluar cómo estos cambios influirán en los patrones de tráfico y en la movilidad urbana en general, para garantizar que las decisiones tomadas hoy estén alineadas con los objetivos de sostenibilidad y movilidad urbana del mañana y a los que se ha comprometido la ciudad, como la reducción del 80% de emisiones de C02 en 2030.

QUINTO.- Que el Colectivo Fuera Túnel en mayo de 2022 realizó una redacción del proyecto de REFORMA DEFINITIVA de la avenida Pérez Galdós-Giorgeta, contemplando una reestructuración integral de la misma, conforme a las peticiones que llevamos reclamando desde hace 8 años, junto con el vecindario y demás asociaciones y plataformas interesadas. Se acompaña como **documento nº 1**.

SOLICITAN

I.- Proceder a la ampliación de aceras hasta 4 metros **transitables** para los peatones, teniendo en cuenta la movilidad de todas las personas, en las que se incluye a las de

movilidad reducida, personas con discapacidad visual, etc.

II.- Conseguir la renaturalización real de la avenida Pérez Galdós-Giorgeta, creando una infraestructura verde en ambos lados de las aceras y en la medianera con árboles en alcorques corridos con una anchura mínima de 1.20 metros (página 7 del documento de Fuera Túnel) eligiendo las especies vegetales y árboles adecuados, con poca raíz, que permitan dar sombra, reducir las altas temperaturas y creen biodiversidad al entorno, tan poco amigable actualmente.

El proyecto actual de la concejalía de Movilidad contemplarla arbolado en alcorques individuales ocupando las aceras, lo que supone una regresión, ya que la experiencia en la ciudad de Valencia ha demostrado que dichos alcorques provocan el estrangulamiento de los árboles, lo que acorta la vida de los mismos, la falta de crecimiento y por tanto, su pérdida a corto plazo, dejando los alcorques vacíos o tardando demasiado tiempo en replantar.

III.- Asfaltar toda la avenida con material fonoabsorbente o pavimento fotocatalítico con altas prestaciones descontaminantes y amortiguadoras del ruido de los vehículos a motor.

IV.- Crear pasos de cebra adecuados en toda la avenida.

V.- Instalar señales luminosas que recuerden la velocidad a la que se puede circular por la avenida, como ya existe en otras vías de la ciudad, por ejemplo, calle Joan de Verdeguer.

VI.- Soterrar de los contenedores para ganar espacio peatonal y mejorar la visibilidad.

VII.- Regular la onda semafórica, que permita circular a la velocidad permitida. Se ha comprobado que la onda semafórica verde, invita a los conductores de los vehículos a motor a incumplir la velocidad permitida, convirtiendo la avenida en una autovía urbana, siendo el detonante de los accidentes y atropellos continuos en dicha avenida.

VIII.- Instalar un medidor de contaminación acústica y atmosférica para valorar los datos reales en la avenida. Mencionar que dicho medidor de contaminación acústica y atmosférica fue aprobado en los procesos de participación *Decidim Valencia* año 2018, *propuesta de número 2470*, que consistía en establecer puntos de medición de la contaminación atmosférica y sonora en lugares muy contaminados del Distrito de Patraix, pero debido a un error presupuestario del Ayuntamiento, solo se instalaron 2 de los 3 medidores aprobados, quedando sin instalar el medidor en el cruce de Avenida Pérez Galdós con Calle Tres Forques. Se debe volver a retomar la instalación de dicho medidor con urgencia.

IX.- Revisar y actualizar el análisis de tráfico considerando la futura implementación de la ZBE y los proyectos de infraestructura mencionados. Es esencial evaluar cómo estos cambios influirán en los patrones de tráfico y en la movilidad urbana en general, para garantizar que las decisiones tomadas hoy estén alineadas con los objetivos de sostenibilidad y movilidad urbana del mañana y a los que se ha comprometido la ciudad, como la reducción del 80% de emisiones de CO2 en 2030.

X.- Conocer el uso que se le va a dar al paso inferior de la avenida Pérez Galdós, teniendo en cuenta que existe un informe del Ciclo Integral del Agua que desaconseja convertirlo

en un tanque de tormentas. Conocer las alternativas posibles y consensuar los firmantes de este escrito, las mismas.

XI.- Consultar al Colectivo Fuera Túnel y a las asociaciones que suscriben este escrito como un instrumento de democracia directa para la participación , coordinación y consenso en la redacción del proyecto y demás medidas que se lleven a cabo en la avenida Pérez Galdós-Giorgcta, en virtud de la Ley 4/2023, de 13 de abril de Participación Ciudadana y Fomento del Asociacionismo de la Comunidad Valenciana.

De esta forma, el Colectivo Fuera Túnel y las asociaciones que suscriben, formarán parte del mecanismo de participación ciudadana oportuno con el fin de poder participar en la elaboración del proyecto y evaluación y seguimiento de la elaboración del proyecto , siendo conocedores de las premisas e hitos exigidos en las condiciones de elaboración del proyecto (conocer el procedimiento, el pliego de adjudicación y/o contrato del actual equipo redactor del proyecto, toma de decisiones para incidir en la ejecución y elaboración del mismo,...)

Valencia, 15 de enero de 2024