

**A la Direcció General de Transportes y Logística.  
Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio.**

## **Alegaciones de la *Associació Valenciana pel Transport Públic* al Estudio Informativo “Ampliación de las líneas tranviarias de Metrovalencia: Línea 11”**

La Associació Valenciana pel Transport Públic (AVPTP), asociación sin ánimo de lucro con NIF G98998719, inscrita en la sección primera del Registro autonómico con el número CV-01-058990-V, con domicilio en carretera dels Mauros, 38 (CP 46026) València y correo electrónico [contacte@avptp.org](mailto:contacte@avptp.org) a efectos de notificaciones, comparece.

### **EXPONE:**

Que habiéndose aprobado provisionalmente el *Estudio Informativo de la «Ampliación de las líneas tranviarias de Metrovalencia: Línea 11»* e iniciado el trámite de información pública correspondiente por un periodo de 60 días hábiles con la publicación del anuncio en el DOGV de 25 de septiembre de 2024, dentro del plazo habilitado, la *Associació Valenciana pel Transport Públic* desea presentar las alegaciones recogidas en el presente documento.

### **SOLICITA:**

Que se tengan en cuenta en el proceso de participación pública las alegaciones incluidas en este documento, se respondan de forma razonada y, muy importante, se nos notifique y proporcione respuesta por escrito a cada una de ellas, así como se nos informe de la posible aprobación definitiva del estudio informativo o cualquier otro trámite con relación a este.

## Alegación 1

### No se ha analizado el trazado a lo largo de la Av. de Francia por el PAI del Grao

En el año 2005, durante el periodo en que se realizaron los estudios que planificaron la línea T2 de Metrovalencia (actual línea 10), la Conselleria encargó un estudio informativo de un trazado similar al propuesto en el documento que se encuentra en exposición pública: “Estudio informativo de la línea T2 Sur del metro de Valencia. Ramal Grao (Valencia)”, como respuesta a algunas alegaciones recibidas en el estudio del tramo Xàtiva-Natzaret. En aquel documento se proponía un trazado que partía igualmente de la actual parada “Ciutat Arts i Ciències - Justícia” hasta la zona de “Grau - La Marina” en la plaza de la Armada Española, con una parada también en la calle Menorca, pero que el resto del trazado lo hacía a través de la avenida de Francia y su prolongación hasta la avenida del ingeniero Manuel Soto. Se puede observar este trazado en la captura de la figura inferior, extraída de dicho estudio.



*Figura 1. Plano de la solución propuesta en el estudio informativo “Línea T2 Sur del metro de Valencia. Ramal Grao” del año 2005, observándose un trazado por la avenida de Francia y dos paradas en ella.*

Dado que la nueva línea 11 propuesta se inspira en gran medida en aquella idea ya estudiada y sometida a exposición pública, no se comprende el motivo por el cuál este estudio previo no ha sido considerado como un antecedente técnico en el apartado 5 de la memoria y por qué esta solución de trazado no ha sido analizado en conjunto con las dos alternativas propuestas para así poder conocer pros y contras respecto a ellas.

Sin entrar desde la AVPTP a valorar una preferencia por esta alternativa anterior, dado que para ello se requiere un análisis técnico, se puede deducir que el implantar un trazado por viales pendientes de desarrollar otorgaría una libertad en su configuración que eliminaría la mayoría de los condicionantes respecto a vados, reducción de viales, paradas decaladas, etc. que suponen las estudiadas.

Se solicita que se lleve a cabo un análisis de dicha alternativa, partiendo de la propuesta del estudio informativo de 2005, para evaluar los mismos parámetros que las otras dos alternativas (coste de implantación, funcionalidad, seguridad, integración urbana, social, etc.) y verificar si las dos alternativas propuestas en el estudio actual son superiores.

## Alegación 2

### **Preferencia única por la alternativa 2 de trazado (ida y vuelta por Juan Verdaguer)**

Respecto a las dos únicas alternativas propuestas para el trazado de la línea 11 en el estudio informativo, desde la Associació Valenciana pel Transport Públic nos decantamos por apoyar la alternativa 2 (ida y vuelta por Juan Verdaguer) en la línea de las conclusiones descritas en el estudio informativo:

- Que la plataforma tranviaria esté ubicada en la misma calle para ambos sentidos es más fácil de entender para el usuario.
- La alternativa 2 ubica sus paradas de forma más próxima al futuro desarrollo del PAI del Grao, que prevé 3.000 viviendas de nueva construcción.

Rechazamos la alternativa 1 y solicitamos que sea descartada por los siguientes motivos:

- Se indica que, debido a la presencia de multitud de vados inevitables, la parada que se ubicaría en la avenida del Puerto tendría una longitud limitada a 60 metros. Esto sería inadmisibles dado que condicionaría por completo la explotación de la red, en la que se han definido andenes de 70 metros de longitud para el resto de paradas, por ser necesaria esta medida para poder implantar servicios operados por material móvil en doble composición (las unidades Bombardier 4200 previstas para su explotación tienen una longitud de 32,5 metros cada una).
- Se propone una plataforma compartida con el autobús, lo que reducirá la velocidad comercial del tranvía al verse afectado por las paradas de cada autobús y su tráfico. Por la avenida del Puerto circulan 4 líneas, una cantidad muy superior a otros puntos de la red donde el tranvía comparte plataforma con el autobús (por ejemplo, la calle Eugenia Viñes o Florista, donde solo comparte con una línea de autobús, con menor frecuencia de paso).
- Hay mayor cantidad de vados en el recorrido que también dificultarían la explotación.
- Es incompatible con el proyecto de renaturalización de la avenida del Puerto.
- Se tendrían prácticamente 3 calles paralelas en un mismo barrio por donde circularía el tranvía (calle Juan Verdaguer, avenida del Puerto y calle Francisco Cubells), con un servicio similar que vería su demanda para cada parada solapada.

## Alegación 3

### **Consideraciones para la alternativa 2 a su paso por la calle Juan Verdaguer**

Ante nuestra preferencia por esta alternativa, deseamos realizar unas cuantas observaciones con el fin de mejorar la solución a su paso por la calle Juan Verdaguer.

Encontramos problemáticas como que el carril bici se traslade a la acera norte pero con la supresión de la banda de 80 centímetros de separación lateral, de modo que se incrementa la peligrosidad al tratarse de un carril bici bidireccional estrecho (solo 2 metros de anchura).

También resulta contrario a los condicionantes de diseño considerados (especialmente aquel que minimiza la afección a peatones) el hecho de que se deba compartir la acera peatonal de 5 metros de anchura para el uso de vehículos rodados de residentes, sin ampliarla, de manera que ante el paso de un vehículo los viandantes deban recogerse lateralmente en unos escasos 2 metros de espacio, lo que augura situaciones incómodas para este colectivo.

Además, se suprime una hilera de más de 75 árboles en el contexto de una ciudad capital verde europea.

Todo ello, como se indica en el estudio, con el único fin de mantener tres carriles para vehículos motorizados a lo largo de la calle (cuando ni siquiera es posible en toda la sección debido a la necesidad de ubicar el andén de la parada), cuando esa prioridad para el vehículo privado no es uno de los condicionantes de diseño, y en la mayoría de las ciudades, cuando se implanta un tranvía en una calle, se aprovecha para cambiar drásticamente el reparto modal del uso del espacio público hacia medios de transporte más sostenibles.

Con el fin de mantener un vial más para vehículos motorizados, el proyecto:

- Suprime la banda de seguridad del carril bici.
- Elimina una hilera de 75 árboles.
- Induce a que la acera, sin ampliarse, sea vea compartida para el acceso a garajes.

Por ello, se propone mantener la sección de calle prevista para la situación proyectada en parada, manteniendo de forma estable los dos carriles de circulación motorizada, sin causar ningún tipo de efecto embudo que los reduce repentinamente a mitad de calle como en el proyecto, y destinar el espacio liberado en aquellos tramos fuera del espacio de la parada decalada, para:

- Incrementar la anchura de la acera más allá de 5 metros, de manera que los peatones no se vean intimidados excesivamente en los momentos en que un vehículo deba circular sobre ella, además de permitir la plantación de arbolado o vegetación en el espacio añadido.
- Incrementar la anchura del carril bici bidireccional hasta los 2,5 metros recomendados como óptimos, así como interponer un bordillo o banda de separación (de 0,8 m) respecto al vial de circulación para mantener la seguridad.

## Alegación 4

### Consideraciones respecto a la parada de la calle Menorca

Se prefiere que la parada de los entornos comerciales Aqua y El Corte Inglés esté ubicada en la **calle Menorca con andenes enfrentados**, entre las tres opciones posibles, debido a que es la mejor ubicación de acceso desde el punto de vista de los usuarios del transporte público, al proporcionar un acceso más directo a los puntos de atracción que pretende servir. En caso de ser seleccionada esta opción, no sería recomendable contemplar una segunda parada en la misma calle, dado que ambos andenes quedarían demasiado próximos.

En el estudio también se propone como alternativa ubicar la parada en medio de la glorieta, con el único objetivo de reducir la afección al tráfico rodado. Es necesario indicar, de nuevo, que en la selección de la mejor alternativa deben primar las ventajas para los usuarios del nuevo medio de transporte a implantar, mientras que el estudio informativo continuamente se trata de buscar una alternativa que trate de favorecer el tráfico rodado (cuya reducción es el objetivo que impulsa la ejecución del proyecto) en el reparto del uso del espacio público.

La implantación del tranvía debe ser un motor de cambio modal en el uso del espacio público de las calles donde se instala, como se ha demostrado en ciudades como Vitoria. Las calles que acogen el tranvía suelen transformarse en espacios más accesibles y agradables, con aceras más amplias, zonas verdes y una reducción del tráfico motorizado, lo que contribuye a mejorar la calidad del aire y la vida urbana.



*Figura 2. Ejemplo de la transformación urbana en Vitoria-Gasteiz ante la implantación del tranvía.*

Una parada en medio de la rotonda provocaría que los usuarios deban atravesar más de un paso de peatones hasta poder llegar a ella, con la espera de varios minutos para cruzar cada uno que implica la semaforización en viales con tanto tráfico como es la rotonda en cuestión.

Dicho esto, en caso de que irremediablemente deba optarse por esta ubicación, solicitamos que **no se emplee un andén central, sino laterales**. Así se permitiría una mayor anchura para el andén en caso de aglomeraciones, y se evitaría que el 100 % de los usuarios deban cruzar las vías para acceder a la plataforma central, con la peligrosidad incrementada que supone. Por último, con esta opción sí podría contemplarse una segunda parada en la calle Menorca dada la separación de 400 metros entre ambas, aunque podría ser prescindible debido a que entre esta segunda y la ubicada en la calle Juan Verdaguer tan solo habría 300 metros de distancia. Una mayor cantidad de paradas amplía la cobertura de la línea pero reduce su velocidad comercial y puede convertir en tedioso el trayecto, haciéndolo menos competitivo.

No obstante, en el caso inevitable de una parada en dicha rotonda (pese a no ser deseable, como ya hemos remarcado), se sugiere aprovechar el espacio disponible para elaborar una parada de aspecto singular, con algún hito arquitectónico ubicado en ella, similar a la parada de Sergio Cardell del TRAM de Alicante ([enlace](#)).

Como última opción, desechamos por completo la posibilidad de andenes decalados para esta parada, ya que alejaría en demasía aquel en dirección Ciutat Arts i Ciències - Justícia del punto de atracción principal de la zona, que son los dos edificios comerciales.

## Alegación 5

### Supresión del carril bici del puente Assut de l'Or sin alternativa

En el punto de condicionantes de la memoria se menciona explícitamente que uno de los condicionantes de diseño para la solución debe ser minimizar la afección a peatones y ciclistas y que en todas las alternativas se mantienen los itinerarios peatonales y ciclistas, si bien en algún caso son desplazados. Sin embargo, no encontramos esta reposición para el caso del actual carril bici que discurre por la plataforma central del puente del Assut de l'Or, por donde se sitúa en la solución la traza tranviaria.

Si bien en el proyecto de construcción de este puente ya se consideró que dicha plataforma central se destinaría para el paso de un tranvía y su uso como carril bici puede considerarse como provisional o transitorio hasta su construcción, es completamente inadmisibles que el estudio informativo no contemple ninguna alternativa a su simple supresión, habiéndose éste convertido en una arteria ciclista fundamental para la ciudad durante los años en que se ha utilizado como carril bici.

Desde la AVPTP solicitamos inexcusablemente que se estudie y proponga una alternativa, analizando variables y costes. Sugerimos algunas posibilidades ordenadas de mayor a menor preferencia:

- Reconvertir uno de los actuales carriles para vehículos motorizados en carril bici bidireccional. Se estudiaría qué sentido de circulación sería el más apropiado para este cambio de uso modal.
- Ampliar el tablero del puente, construyendo un nuevo carril bici en un lateral.
- Remodelación del jardín del Túria, para incluir un carril bici transversal completamente recto desde el lateral del Ágora hasta la rotonda del paseo de la Alameda.

Es necesario incluir en el proyecto la reposición de todos los carriles bici existentes, ya que en ese caso su supresión podría ser un elemento a influir para la opción de Alternativa 0.

## Alegación 6

### Sobre el cierre del bucle del Marítimo y la parada de Neptú

En la introducción de la memoria se menciona que en el cierre del bucle del Marítimo se pospone la unión entre las paradas Neptú y Eugenia Viñes, pero no se omite cualquier tipo de explicación o justificación (ni con datos ni sin ellos) sobre el motivo, no mencionándose en ningún apartado de la memoria del estudio informativo.

Se solicita que se razone adecuadamente en caso de rechazar finalmente llevar a cabo este cierre del bucle.

No obstante, desde la AVPTP solicitamos que **sí se ejecute** y sea incluido en la elaboración del proyecto constructivo de la línea 11, solo encontrando ventajas:

- Permitiría alargar las líneas 4 hasta Neptú, acercándola a la Marina de València, para los usuarios que viajan con ella desde la zona norte de la ciudad.
- Reforzaría el mallado de la red de Metrovalencia enlazando la línea 4 y la 11 con el transbordo en Neptú. Sin el cierre quedarían separadas por pocos metros.
- Se multiplicarían las posibilidades de enlace desde el tronco norte tranviario hasta el metro de Marítim, pudiendo emplear la línea 4 en combinación con la 8 (cambiando en Neptú) para llegar a Marítim, en vez de únicamente la línea 6 directa (Tossal del Rei - Marítim) existente hoy en día, que circula cada escasos 20 minutos.
- La construcción de una tercera vía en Neptú solo se justifica si se ejecuta el cierre del bucle del Marítimo y es necesario una vía pasante adicional para las líneas 4 y 6 en sentido horario, ya que las actuales dos vías serían suficientes para la frecuencia de la línea 8 (cada 20 minutos) y la también prevista para la línea 11 (cada 15 minutos), ambas muy reducidas.

## Alegación 7

### Reubicación de la parada de Neptú y doble vía por Eugenia Viñes

Además de su ejecución, solicitamos que se considere, evalúe y acepte una mejora respecto a su diseño para incrementar su funcionalidad.

Por un lado, la **reubicación de la actual parada de Neptú** (y la tercera vía propuesta en el estudio de planeamiento) al final de la calle Eugenia Viñes frente a los jardines de Neptú, en su parte más al sur, y supresión de la nueva parada unidireccional prevista frente al balneario de Las Arenas, que quedaría cubierta por ella al desplazarse el andén.

Exponemos los siguientes motivos:

- La nueva parada propuesta se ubicaba muy cercana a las actuales Platja Les Arenes y Neptú, a 300 y 240 metros respectivamente, distancias muy bajas para una línea de tranvía.
- Además, la actual parada de Neptú ya se encuentra muy próxima a Grau-La Marina (solo 270 metros de separación), considerándose muy recomendable desplazarla. La mayoría de sus usuarios, al bajar del tranvía lo hacen saliendo desde su punto más al este (en dirección al paseo marítimo), por lo que la nueva ubicación propuesta es idéntica para ellos e incluso les proporciona una salida más al norte adicional.
- La nueva ubicación propuesta se encuentra a 450 metros de Grau-La Marina (frente a los 270 metros anteriores) y a 480 metros de Platja Les Arenes, distancias cercanas a la equidistancia óptima.
- Al reducir una parada, se mejora la velocidad comercial de las líneas, sin perjudicar a la demanda al mantener una cobertura similar a 250 metros de radio.

Desde la AVPTP, aunque se pudiese rechazar la alegación respecto a ejecución de la unión del bucle del Marítim solicitada en el punto anterior, solicitamos que en previsión al futuro, se reubique igualmente la parada de Neptú en este punto si se decide ejecutar obras que la

alteren para incluir una tercera vía. Solicitamos que toda la modificación se lleve a cabo en la nueva ubicación propuesta.



Figura 3. Plano de la reubicación de la parada de Neptú en el bucle del Marítim y su conexión en vía doble en la calle de la Mediterrània.

Por otro lado, solicitamos que se estudie, evalúe y acepte la **ejecución de una doble vía tranviaria** para el cierre del bucle del Marítimo respecto a la vía única descrita en el estudio de planeamiento, a lo largo de la calle Eugenia Viñes desde la parada de Neptú hasta el fin del bucle actual en la calle de la Mediterrània.

Esta doble vía proporcionaría una serie de ventajas a la explotación:

- Permitiría que la línea 11 no tuviese como parada final Neptú, sino que pudiese realizar el bucle del Marítimo entero hasta llegar a la avenida de Tarongers (Neptú > Dr. Lluch > Cabanyal > Platja Malva-rosa > Platja Les Arenes > Neptú), incrementando la demanda potencial de la línea 11 al poder ser utilizada desde un mayor número de paradas a lo largo de la zona de la playa y no solo el punto sur.
- Del mismo modo, permitiría a la línea 8 incrementar su recorrido realizando la misma propuesta, incrementando la utilidad de su existencia y mejorando la conexión metro-playa desde Marítim, al poder acceder a más puntos del paseo marítimo y playas desde la línea 5 y la línea 7.

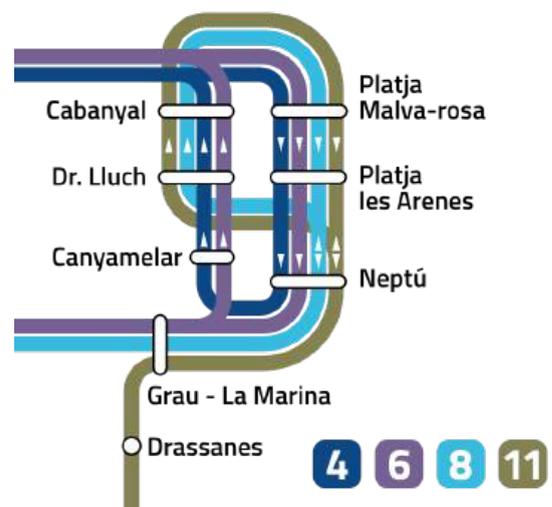


Figura 4. Plano esquemático de la posible explotación de servicios que permitiría una doble vía tranviaria.

## Alegación 8

### Permitir el giro tranviario hacia Francisco Cubells desde la parada de Drassanes

En el trazado propuesto para ambas alternativas solo se contempla que desde la nueva parada Drassanes (común a ambas) conecte con la parada de Grau - La Marina y siga desde allí hacia Neptú, sin permitir el giro hacia las vías que se extienden por la calle Francisco Cubells hasta la estación de metro de Marítim.

Creemos que para mallar bien la red es necesario que este nuevo trazado que procede del sur de la ciudad conecte con la estación de metro de Marítim de algún modo, ya que sería un desperdicio y una mala planificación que el tronco de las líneas 10 y 11 prescindiesen de una conexión con un medio de transporte masivo como son las líneas 5 y 7 de metro, alejadas apenas 500 metros desde el punto de empalme de los trazados de tranvía previsto en la plaza de la Armada Española.

De hecho, la extensión de la línea 10 desde el barrio de Natzaret hasta la Marina ha sido pospuesta debido a la baja demanda prevista para las conexiones entre estos dos puntos concretos, pero no se ha evaluado la demanda (que seguramente sería mucho más alta) si el enlace fuese desde Natzaret y el barrio de Moreres con las líneas de metro 5 y 7 (y sus diferentes paradas entre Marítim y Alameda), además de la Marina de València.

Es por ello que desde la AVPTP consideramos y solicitamos que el trazado a lo largo de la calle Juan José Dominé se diseñe de manera que se permita el giro hacia Francisco Cubells previendo que en el futuro, una línea (bien la 10 la 11, siendo más adecuada la 10) pueda ser explotada con destino Marítim. Un ejemplo de propuesta se encuentra en la Figura 5, cuyo trazado seguiría discurriendo junto a la zona verde, como se propone en el estudio informativo.



Figura 5. Ejemplo de posible conexión del nuevo trazado hacia la calle Francisco Cubells, con un andén nuevo de parada para permitir el transbordo en Grau La Marina con las líneas que continúan hacia Neptú.

Otro ejemplo de propuesta se encuentra en la Figura 6, en la que el trazado a lo largo de la avenida Juan José Dominé se ubicaría al este (junto a los tinglados) y la conexión con las vías de las líneas 6 y 8 se realizaría en el cruce entre la calle doctor Lluch y la plaza Armada Española, tal y como se estudió previamente, pero se ha incluido en el estudio informativo.



Figura 6. Ejemplo de posible nuevo trazado tranviario por la calle Juan José Dominé, permitiendo el giro tanto hacia Francisco Cubell como hacia Neptú, pudiendo explotar diferentes tipos de servicios.

## Alegación 9

### **Anchura suficiente para los andenes**

El estudio informativo propone como parámetros de diseño un ancho de andenes de 3,20 metros, pero no detalla la anchura exacta que tendrá cada uno de ellos. Se solicita que, durante la redacción del proyecto constructivo, se asegure una anchura mínima de 3 metros teniendo en cuenta el espacio libre efectivo para transitar por el andén, aquel medido desde detrás de la línea amarilla hasta la parte frontal del mobiliario de las paradas. La línea 10 cuenta con paradas con andenes excesivamente estrechos, (impidiendo el cruce de dos personas con movilidad reducida en silla de ruedas, por ejemplo).

## Alegación 10

### **Mobiliario con mayor cantidad de asientos**

El estudio propone emplear un mobiliario similar al utilizado para las paradas de la línea 10. Sin embargo, estas paradas presentan un déficit palpable en cuanto a la cantidad de asientos disponibles en cada marquesina, contando únicamente con dos bancos en cada andén, en los cuáles sólo pueden sentarse cuatro personas al mismo tiempo. Dado que la longitud de andenes se prevé de 70 metros, se solicita que se instale una mayor cantidad de bancos en los cuáles puedan asentarse simultáneamente al menos 12 personas (sin tener en cuenta las barras de apoyo isquiático, que no son bancos donde poderse sentar cómodamente).

## Alegación 11

### Rechazo al proyecto de línea 11 debido a la baja demanda y petición de unir las dos redes tranviarias mediante el proyecto de tranvía orbital

A pesar de que en las anteriores alegaciones desde la AVPTP hemos tratado de realizar aportaciones constructivas que permitan mejorar el proyecto que se describe en el estudio informativo, nuestra principal alegación es la creencia de que no debe ejecutarse.

La motivación es clara:

- Se ha pospuesto la extensión de la línea 10 desde Natzaret hasta la Marina por el bajo número de usuarios, pero para la línea 11 también se prevé una cantidad idéntica, especialmente a partir de la parada de la calle Menorca, por lo que siguiendo el mismo criterio debería descartarse a partir de dicho punto. Esto se puede observar claramente en la Figura 7 extraída del propio estudio de demanda anexo al estudio informativo.

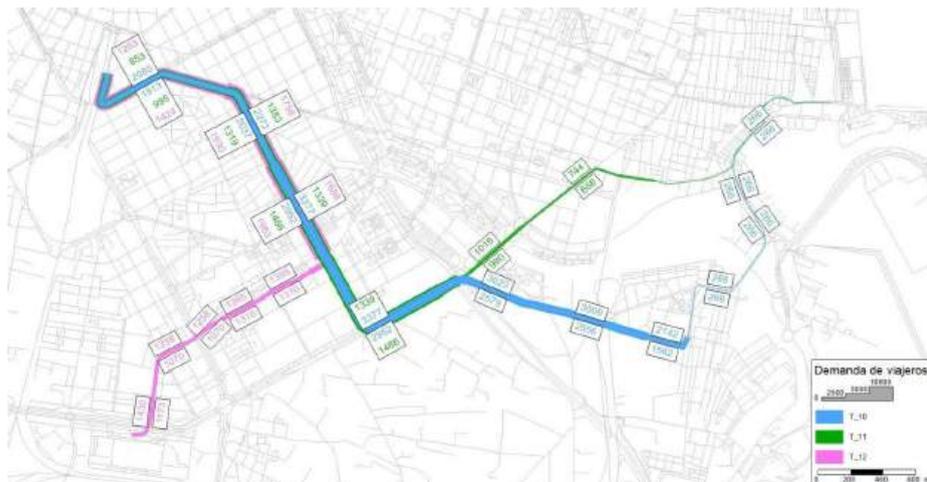


Figura 7. Ilustración nº21 del estudio de demanda: Resultados de la asignación (escenario 03), sin la red de Metro y Cercanías (volumen diario).

- La explotación de la línea 11 será compleja y deficitaria debido a su origen desde el tronco común de la línea 10, que también contempla utilizarse para la línea 12. La operación de tal cantidad de ramales causa que la línea 11 prevea unas frecuencias de paso exiguas 15 minutos (4 circulaciones por hora), lo que resulta poco atractivo para una línea urbana que debe competir con los autobuses urbanos, con mayor frecuencia y sin necesidad de invertir millones de euros en infraestructura.

El único motivo que puede justificar la ejecución del proyecto es la necesaria conexión entre las dos redes tranviarias de la ciudad, aisladas actualmente, debido a la provisionalidad de los talleres de Natzaret y para una mejor operativa.

Estando de acuerdo con el obligado cumplimiento de este requisito, creemos, no obstante, que su logro sería mejor aprovechado si, en lugar del trazado propuesto para esta línea 11, se ejecutase el tramo del tranvía orbital planeado años atrás, entre Tarongers y la Ciudad de las Artes y las Ciencias. Este proyecto, cuyos estudios informativos y estudios de planeamiento se estudiaron durante la década de los 2000, sería capaz igualmente de conectar ambas redes y captaría muchísima mayor cantidad de usuarios, como así demuestra el éxito de líneas radiales similares como la 99 de EMT València, una de las más utilizadas en la red de autobuses urbanos.

Además, la ejecución de este tramo propuesto podría enlazar con el tramo proyectado para la línea 12, pudiendo contar con una línea tranviaria exterior que uniese el norte de la ciudad (Benimaclet, Algirós, el campus universitario de Tarongers y de Vera...) con el hospital de La Fe en el sur de la ciudad, sin atravesar el centro, uniendo la periferia.

Esta propuesta de trazado, captaría los puntos de mayor demanda detectados en el estudio, dado que podría ubicar una parada en el entorno del centro comercial Aqua y El Corte Inglés, el único punto de atracción rentable del proyecto de línea 11.

Respecto al coste económico, tan solo sería ligeramente superior, teniendo en cuenta que el nuevo trazado completo a ejecutar para la línea 11 comprende un total de 2,8 km nuevos de vía, mientras que el tramo indicado de tranvía orbital por la calle Pintor Maella y Músico Ginés comprende un total de 3,2 km (apenas una diferencia del 15 %).

Si bien el proyecto de tranvía orbital estudiando en años anteriores se proyectaba por la calle Pintor Maella y Músico Ginés (enlazando con el metro en la estación de Ayora), en un nuevo estudio informativo debería analizarse diversas alternativas como:

- Un segundo posible trazado siguiendo la calle Serrería al completo, siguiendo en parte el trazado diseñado en este estudio informativo para la línea 11, y enlazando con el metro en la estación de Marítim.
- Un tercer posible trazado desde el cruce de la avenida Amado Granell con la avenida del Instituto Obrero (en el inicio del nuevo trazado de la línea 12, para su conexión con ella), continuando a lo largo de la calle Tomás Montañana y Manuel Candela hasta conectar con las vías tranviarias de la avenida de Tarongers.

Desde la AVPTP solicitamos la paralización de los estudios de la línea 11 y la licitación de un nuevo estudio informativo que actualice el proyecto de tranvía orbital a los condicionantes actuales, de modo que se pueda tomar una decisión más apropiada respecto a cómo enlazar ambas redes tranviarias mediante un proyecto que tenga una mayor demanda y utilidad para los usuarios de Metrovalencia y habitantes de la ciudad.

Independientemente de lo anterior, sí que solicitamos que se ejecute el cierre del bucle del Marítimo y la reubicación de la parada Neptú, ya que se trata de una obra necesaria y ajena al proyecto de la línea 11 dado que su principal beneficio recae sobre los usuarios de las líneas 4 y 8.

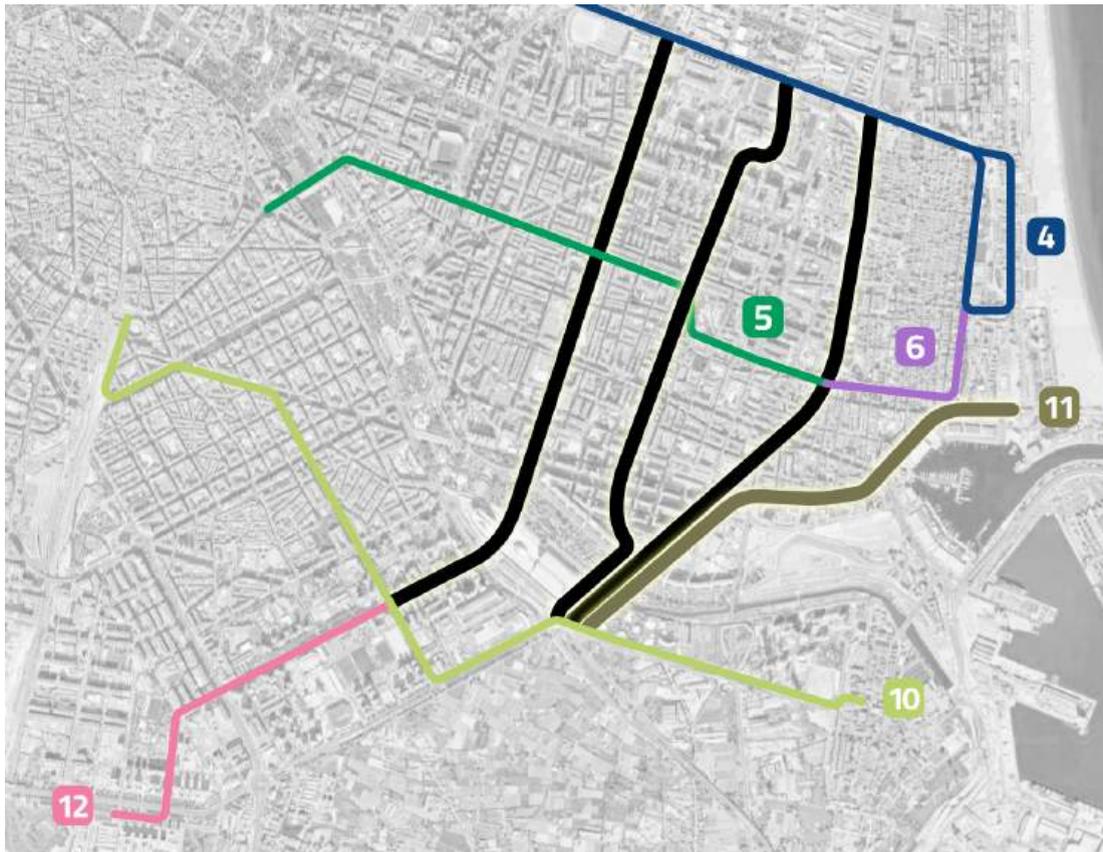


Figura 8. Dibujadas mediante trazados en negro, diferentes alternativas que la AVPTP considera más apropiadas para la conexión entre las dos redes tranviarias actualmente aisladas.