

**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 12”

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 a efectos de notificaciones, comparece.

EXPONE:

Que habiéndose aprobado provisionalmente el *Estudio Informativo de la «Ampliación de las líneas tranviarias de Metrovalencia: Línea 12»* e iniciado el trámite de información pública correspondiente por un periodo de 60 días hábiles con la publicación del anuncio en el DOGV de 23 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

Petición de consideración de la L12 como un tramo del tranvía orbital

La zona de La Fe y Malilla necesita una conexión rápida de transporte público masivo, como es el metro o el tranvía, pero desde la AVPTP no creemos que la solución óptima para la ciudad de València nazca a partir de un ramal de la línea 10 desde la calle Amado Granell.

El trazado propuesto en el estudio informativo es de 4 km, incluyendo un rodeo importante por la avenida Reino de Valencia y Amado Granell (en dirección opuesta al destino final del hospital La Fe), cuando en línea recta la distancia desde la estación de Alacant hasta La Fe es de 2 km, la mitad. Ya existen líneas de bus urbano que recorren una ruta mucho más directa entre ambos puntos, como la 8 o la 64 operadas por EMT València:

- Línea 8 de autobús EMT: trayecto Alacant-La Fe en 12 minutos.
- Línea 64 de autobús EMT: trayecto Bailén-La Fe en 14 minutos.
- Trazado propuesto Línea 12 de tranvía: Alacant-La Fe en 11 minutos, según estimación comunicada en prensa, dado que el estudio informativo no indica ninguna. No supone un ahorro significativo respecto al bus, incluso sin tener en cuenta el tiempo adicional que supone bajar hasta el andén de la estación subterránea de Alacant.



Figura 1. Comparativa del trazado propuesto para la línea 12 frente a otras rutas de transporte público, así como el trazado que contemplaba el estudio informativo del tranvía orbital.

En planificaciones anteriores de la Generalitat Valenciana para la red de Metrovalencia se preveía la prolongación de la Línea 1 desde Plaça Espanya hasta La Fe bajo la Avenida Ausiàs March. Una idea similar se incluyó recientemente en el borrador del PMoMe de València,

prolongando las líneas 1 y 2 hasta Bailén, con el fin de independizar los troncos primarios de la red. Alargar este trazado de metro previsto desde Bailén bajo la avenida de Ausiàs March como se proyectó hace tiempo (se redactó el anteproyecto del tramo Plaça Espanya-Peris i Valero en 2008) sería una solución más apropiada para ofrecer servicio de transporte masivo al barrio de Malilla y a los nuevos desarrollos del entorno del hospital de La Fe. No consideramos que un tranvía ineficiente, con un rodeo importante en su recorrido, pueda dar carpetazo a este proyecto previo.

No obstante, no rechazamos de plano el desarrollo de una línea 12 de tranvía por la zona donde el estudio informativo objeto de alegaciones considera su implantación, dado que en el pasado se planteó la llegada de una línea de tranvía a La Fe dentro del proyecto conocido como “tranvía orbital”. Este proyecto, ya sometido a estudio informativo en el año 2007, proponía un trazado tranviario por la ronda exterior sur entre la actual parada de tranvía Ciutat Arts i Ciències-Justícia de la línea 10 y la estación de metro Nou d’Octubre de las líneas 3, 5 y 9, contemplando en un futuro su prolongación hasta conectar con las vías de la línea 4 en las paradas de Tarongers y Garbí, cerrando el anillo en forma de línea circular. Desde la AVPTP consideramos que sigue siendo un proyecto cuya ejecución es muy interesante: la línea 99 de autobús de la EMT realiza un recorrido muy similar hoy en día y es una de las más utilizadas, demostrando el gran potencial de transformarla en un tranvía de mayor capacidad. Creemos que en caso de desarrollar un trazado por la zona, debe ejecutarse de manera que pueda formar parte en el futuro de dicha línea de tranvía orbital.

Siguiendo la filosofía de que proyectos ambiciosos pueden ejecutarse en pequeños pasos a lo largo del tiempo, creemos que puede ser apropiado llevar a cabo este ramal hacia La Fe siempre que a posteriori pueda formar parte de esta línea de tranvía orbital, que sería el servicio que realmente podrá explotar la utilidad de esta conexión con La Fe. Mientras tanto, se podría explotar como un ramal desde el tronco de la línea 10 aunque no sea un servicio plenamente competitivo.

El problema es que el trazado propuesto para la línea 12 no discurre por la ronda sur al completo como se proyectaba para el tranvía orbital, sino que lo hace por Germans Maristes. No se ha estudiado esta alternativa de trazado ni tampoco analizado si la solución propuesta en el estudio informativo objeto de estas alegaciones podría encajar de forma óptima para la línea de tranvía orbital aunque realice un retranqueo por el interior del barrio en vez de ir recto por la ronda sur como se contempló en el estudio informativo de 2007.

A pesar de que se podría considerar que el estudio informativo actual se limita a estudiar el proyecto de línea 12 propuesto en el borrador del PMoMe, donde se plantea únicamente como ramal de la línea 10, debe recalarse que el PMoMe es un documento cuyo trámite de redacción no ha finalizado y que todavía no ha sido aprobado por la Generalitat Valenciana, estando pendiente de incluir posibles modificaciones fruto de alegaciones propuestas por las entidades que participaron en su proceso de exposición pública, así como de otros cambios que pudiera introducir el nuevo gobierno autonómico surgido tras las elecciones de 2023.

Además, el propio estudio informativo concluye en el punto 4.3.2.4 que “el trazado de la línea 12 permite una potencial extensión de la misma” y en el anejo del informe de concertación (punto 5.4.2) se explicita que “permitirá su extensión hacia el oeste”, pudiéndose deducir que este potencial sigue el trazado propuesto originalmente para el tranvía orbital.

Es por ello que, el estudio informativo de la línea 12 debe ser lo más amplio de miras posible y solicitamos que sea estudiado como una “fase 1” del proyecto de tranvía orbital, pudiendo ser explotado también como ramal de la línea 10 hasta que se realice la extensión hacia el oeste y este.

De este modo, solicitamos que el estudio informativo sea actualizado teniendo en cuenta el condicionante de una explotación cuya cabecera de origen no fuese solo la estación de Alacant, sino también la de Ciutat Arts i Ciències-Justícia, y que en el futuro pudiese ser ampliada hacia el oeste hasta Nou d'Octubre y hacia el norte hasta conectar con la línea 4 en la avenida de Tarongers. Solicitamos que se incluya esta variable a la hora de analizar la solución más óptima en cuanto a trazado para la demanda potencial, tiempos de viaje y coste económico.

Alegación 2

En el estudio de alternativas no se ha analizado ninguna que se desarrolle a lo largo de la avenida del actor Antonio Ferrandis, como plantea el PGOU de Valencia y el estudio informativo del tranvía orbital aprobado, para poder comparar dicho trazado con las otras alternativas y la solución final propuesta.

Se ofrece una solución única sin permitir la valoración entre distintas alternativas.

A pesar de que en el estudio informativo se detalla que previamente se redactó el Estudio de Soluciones para la Ampliación de Líneas Tranviarias de Metrovalencia, ninguna de estas alternativas estudiadas se desarrollaba a lo largo de la avenida del actor Antonio Ferrandis. Resulta sorprendente cuando se trata de un trazado que fue considerado el más óptimo y aprobado en un estudio informativo previo en el año 2007 (*Estudio T6 de la red de Metrovalencia - Tranvía Orbital de Valencia. Tramo: Intercambiador Nueve de octubre - Parada Ciudad de las Artes y las Ciencias*), así como es considerado por el Ayuntamiento de Valencia en la revisión del PGOU de 2010 y 2014.

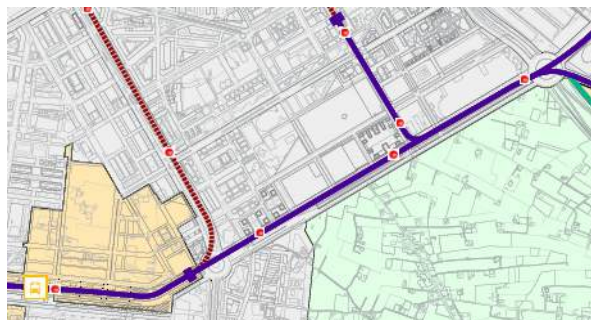


Figura 2. Captura del plano de la red de primaria de transporte planificada en la revisión del PGOU de València respecto a la zona por donde se plantea la línea 12.

Por ello, creemos que el estudio informativo de la línea 12 queda cojo sin realizar un estudio de dicho trazado y una comparativa con la solución interior propuesta. Se solicita que sea ampliado incluyendo el análisis de una alternativa que discurra íntegramente por la ronda sur desde el cruce entre la avenida del actor Antonio Ferrandis y Amado Granell hasta la parada propuesta en el entorno del hospital La Fe.

Esta petición surge también para satisfacer la deficiencia de que solo se haya contemplado una única solución posible de trazado para la línea 12, sin permitir durante el proceso de exposición pública que se pueda alegar a favor o en contra de las distintas alternativas planteadas, más allá de que algunas pudiesen haber sido descartadas por inviabilidad.

Como solución, se solicita volver a someter a información pública el estudio informativo para permitir la valoración entre la solución propuesta actualmente frente la solución de trazado por la avenida del actor Antonio Ferrandis, cuya viabilidad es indiscutible al haber sido una posible solución aprobada previamente en un estudio informativo anterior.

Alegación 3

El estudio de demanda no analiza escenarios exclusivamente relativos a la línea 12

En el estudio de demanda realizado se contemplan tres escenarios:

- 1) Se prolonga la línea 10 desde Natzaret hasta Neptú y se construye la línea 12.
- 2) Se mantiene la línea 10 hasta Natzaret y se construyen las líneas 11 y 12.
- 3) Se prolonga la línea 10 desde Natzaret hasta Neptú y se construyen las líneas 11 y 12.

En ninguno de ellos se analiza por sí sola la construcción de la línea 12, objeto del presente estudio informativo, como hecho individual. A pesar de que los estudios informativos de la línea 11 y ampliación de la línea 10 puedan haberse tramitado simultáneamente, el resultado de la aprobación o idoneidad de todas las infraestructuras no tienen por qué ir ligados entre sí, siendo necesario analizar por separado la idoneidad de la ejecución de cada obra proyectada, para lo cuál es necesario conocer la demanda que inducen individualmente.

Además, en el estudio informativo de la línea 11 se informa de que se pospone la ampliación de la línea 10 hasta Neptú, por lo que de los tres escenarios contemplados el único válido para el análisis es el segundo.

Por ello, se solicita:

- Incluir un estudio de demanda relativo al escenario de la ejecución de la línea 12 sin que se lleve a cabo la prolongación de la línea 10 desde Natzaret hasta Neptú y sin que se construya la línea 11.

Además, dado que se conoce la intención de la Generalitat Valenciana de prolongar la línea 10 desde Alacant hasta la estación de Xàtiva mediante un andén provisional, se considera recomendable estimar la demanda potencial que esta ampliación tendría sobre la línea 12, o

incluso estimar la que podría alcanzar a largo plazo en caso de ejecutarse el proyecto por el cuál el tronco formado por las líneas 10 y 12 atravesarían el casco antiguo de la ciudad hasta llegar a Pont de Fusta.

Considerando la alegación 2 propuesta en este documento, estos estudios de demanda se deberían realizar tanto para la solución propuesta actualmente por el estudio informativo como para la otra alternativa de trazado solicitada, de modo que sirva como dato a la hora de poder analizar cuál es la opción más favorable.

También se recomienda estudiar la demanda que suscitaría las potenciales ampliaciones de esta línea 12, tanto la sugerida en el propio estudio informativo hacia el oeste, como la propuesta en la alegación 1 hacia el noreste para poder operar un tranvía orbital.

Alegación 4

No se informa sobre la duración completa del recorrido propuesto

El estudio informativo no incluye ninguna estimación sobre la duración del trayecto de la línea desde cabecera hasta destino, considerando el trazado propuesto y los cruces previstos con el tráfico rodado. Este dato es esencial para evaluar la idoneidad de la solución final en comparación con cada alternativa, e incluso para determinar la viabilidad global del proyecto. Sin una mejora significativa en los tiempos de viaje respecto a otros medios de transporte, como el autobús, la implementación del servicio podría no justificarse.

En la alegación 1 ya se presentó una comparativa entre la duración de trayectos similares en líneas de EMT y la estimación de tiempo para la línea 12, basada en información difundida en prensa (dado que no se dispone de datos oficiales al respecto). Sin embargo, solicitamos un cálculo profesional y fundamentado que considere las posibilidades de semaforización en cada cruce, incluyendo la priorización semafórica para el tranvía o su inviabilidad para algunos en concreto debido a la intensidad del tráfico rodado de los cruces.

Alegación 5

Ausencia de un desvío hacia el sur de la avenida Amado Granell en el cruce con la avenida Hermanos Maristas

Para la solución de trazado contemplado no se ha previsto incluir un desvío que conecte las vías de la línea 12 de la avenida Hermanos Maristas con las vías de línea 10 hacia el sur de la avenida Amado Granell, en el punto de cruce entre ambas avenidas. Se solicita que, si esta solución es la seleccionada para elaborar el proyecto constructivo, se incluya en él este desvío que permitiría circulaciones directas entre las paradas Fonteta y Quatre Carreres sin inversión de marcha en la estación de Amado Granell-Montolivet.

Este pequeño añadido posibilitaría al operador ferroviario explotar la nueva infraestructura pudiendo establecer servicios La Fe - Natzaret o La Fe - Neptú (en el caso de que se llevase a cabo la obra de la línea 11), o facilitar que pudiera utilizarse el nuevo tramo tranviario en el futuro como parte del tranvía orbital cuya consideración se solicita en la alegación 1.

Además, de cara a la explotación ordinaria de la línea, este desvío también permitiría el traslado de unidades tranviarias en el inicio y finalización del servicio diario desde el depósito ubicado en Natzaret (o en Tarongers en caso de ejecutarse la línea 11 propiciando la conexión con el resto de la red de tranvías de FGV) a la cabecera en la parada de La Fe, de forma directa sin necesidad de inversiones de marcha en el interior del túnel común con la línea 10.

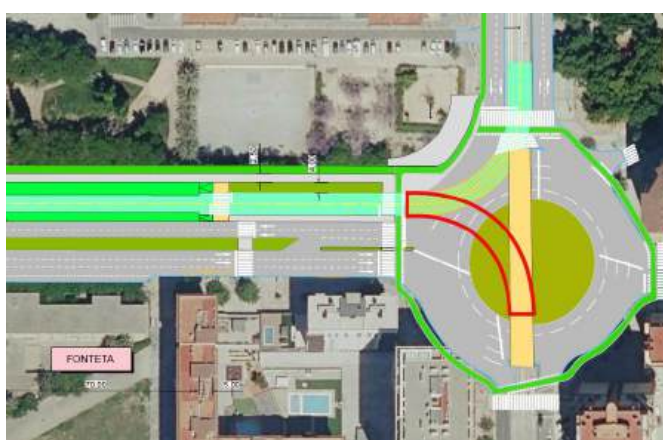


Figura 3. Desvío propuesto en la glorieta del cruce entre la avenida Amado Granell y la avenida Hermanos Maristas.

Alegación 6

Supresión de arbolado y reducción del espacio peatonal en el interior del jardín de la avenida Hermanos Maristas

En la solución propuesta en el estudio informativo, para el Tramo 1, la plataforma tranviaria se desarrolla en la avenida Hermanos Maristas ocupando el carril derecho en sentido hacia Ausiàs March, y sobre la acera existente y el carril bici que son repuestos del lado del parque. La reposición del carril bici sobre el parque se lleva a cabo reduciendo a la mitad el espacio peatonal actualmente existente dentro del jardín, lo cuál es inadmisibile. Además, el estudio omite mencionar que la propuesta provoca una supresión de una línea de arbolado de gran porte, aquella presente hoy en día entre el carril bici y el estacionamiento.

El propio estudio describe que la selección de esta alternativa se produce únicamente tras descartar otras por el mayor impacto que suponían sobre la sección viaria de vehículos rodados. Desde la AVPTP consideramos inadmisibile que, ante la necesidad de reducir espacio público para introducir el nuevo medio de transporte, se prime la reducción de espacio peatonal y verde (más de 30 árboles adultos serían talados) frente a la del espacio

dedicado al tráfico motorizado privado. Cuando se implanta un tranvía en una nueva calle o avenida que carecía de él, debe fomentarse la reconfiguración del entorno urbano hacia diseños que promuevan una movilidad más equilibrada y sostenible. La propia implantación del tranvía debe facilitar la reducción del IMD de vehículos de dicha avenida o trasladarla a otras arterias.

Por ello, se solicita la búsqueda de otra alternativa que no suponga supresión de arbolado ni de espacio peatonal en el interior del jardín, así como que mantenga la presencia de un carril bici de 3 metros de anchura a lo largo de la avenida. Alternativa como la 1 descartada puede resultar más apropiada para la configuración del tramo.



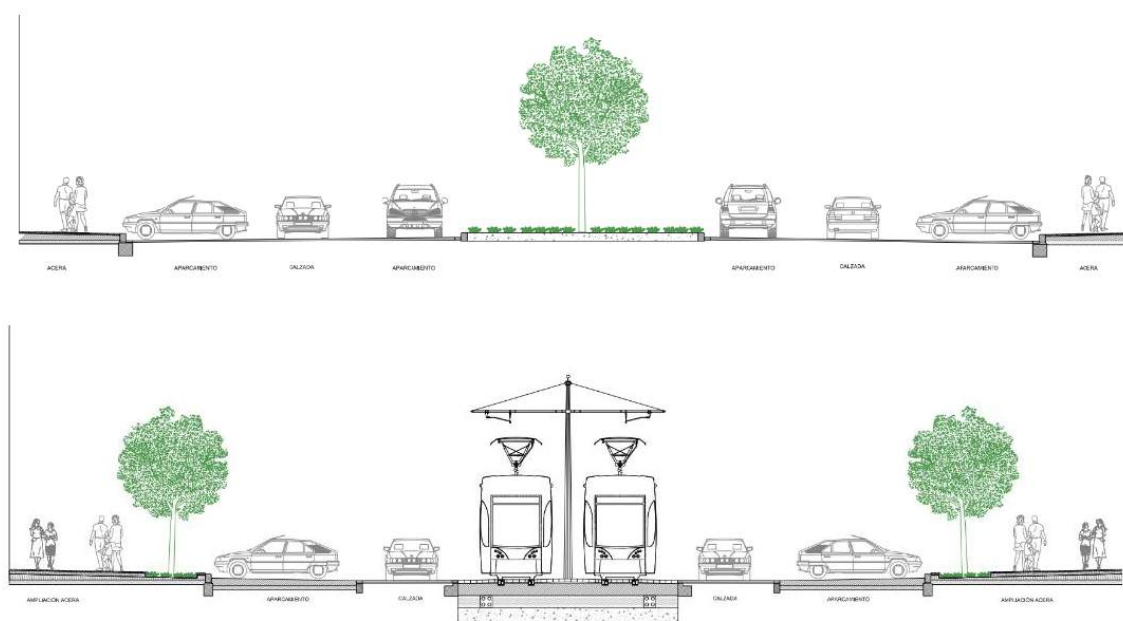
Figura 4. Comparativa entre la situación actual (arriba) y la situación prevista en la solución (abajo). Se observa la supresión de una línea de arbolado de gran porte, así como la reubicación del carril bici en el interior del recorrido peatonal existente en el interior del jardín, causando la reducción excesiva del espacio destinado para los viandantes.

Alegación 7

Supresión de la zona ajardinada de la calle Isla Cabrera

Siguiendo el lastimoso criterio expuesto en la anterior alegación, la solución escogida para el tramo 2 a lo largo de la calle Isla Cabrera supone la supresión del bulevar central de la misma en la que existen hoy en día multitud de ejemplares de arbolado adulto de gran porte y valor para el entorno. La implantación de la plataforma tranviaria sobre él supondrá su tala y pérdida. Sin embargo, la misma solución prima conservar dos bandas de estacionamiento en batería, una a cada lado.

Se solicita optar por una solución más respetuosa y con un mayor encaje en la Valencia Capital Verde Europea y no suprimir el bulevar central existente, manteniendo el arbolado. Para ello, se propone que la plataforma tranviaria se ubique junto a la acera ampliada, a ambos lados de la calle, mediante alguna separación (setos, por ejemplo) que garantice la seguridad. Los vehículos motorizados circularían en ambos sentidos junto al bulevar central y se suprimirían las bandas de estacionamiento, transformando sosteniblemente la call.



Propuesta AVPTP

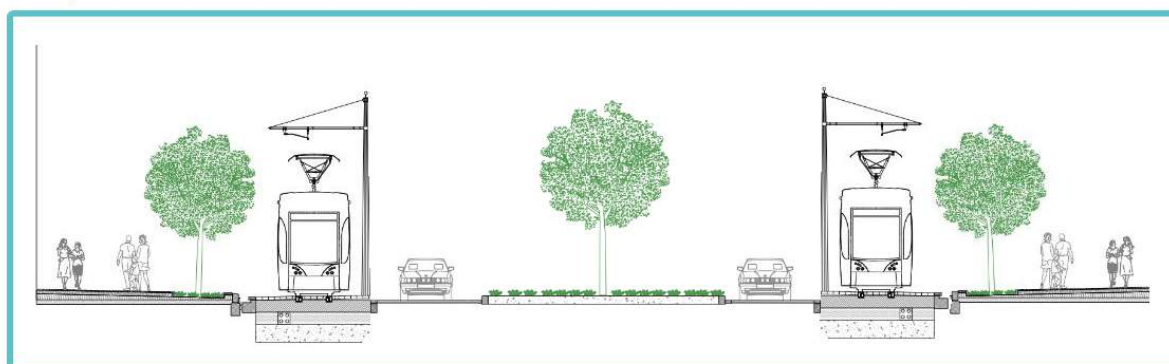


Figura 5. Comparativa entre la situación actual (arriba) y la situación prevista en la solución del estudio informativo (centro). Se propone una solución manteniendo el bulevar central a cambio de prescindir de las bandas de estacionamiento (abajo).

Alegación 8

Mayor anchura en los andenes

El estudio informativo propone como parámetros de diseño un ancho mínimo de andenes de 3 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 efectivo libre para transitar por el andén, aquel comprendido por detrás de la línea amarilla y por delante del mobiliario de las paradas.

La línea 10 cuenta con paradas con andenes excesivamente estrechas, (impidiendo el cruce de dos personas con movilidad reducida en silla de ruedas, por ejemplo) y no se puede tomar como un diseño del cuál partir.

Además, la línea 12 contaría con paradas próximas al nuevo pabellón Roig Arena, que originará grandes aglomeraciones puntuales tras la celebración de eventos como partidos o conciertos. Se solicita que se preste especial atención a la anchura de los andenes de las paradas propuestas nombradas en el estudio como Fontena y Na Rovella.

Alegación 9

Mobiliario con mayor cantidad de asientos

Se propone emplear un mobiliario similar al utilizado para las paradas de la línea 10. Sin embargo, éstas presentan un déficit enorme respecto 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 mientras se espera la llegada del tranvía. Dado que la longitud de andenes se prevé de 70 metros, se solicita que se instalen 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).