

Alegaciones presentadas por el Grupo Municipal Compromís por Xirivella al Estudio informativo de la plataforma reservada para el transporte público entre València y Xirivella, Alaquàs y Aldaia (clave 2621-PLF)

La Dirección General de Infraestructuras de Transporte Terrestre, de la Vicepresidencia Tercera y Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras, Territorio y de la Recuperación, aprobó provisionalmente el estudio informativo de construcción de una plataforma reservada para el transporte público entre València y Xirivella en fecha 9 de marzo de 2026, y, a consecuencia de ello, abrió el trámite de información pública y de presentación de alegaciones en la forma prevista en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En virtud de estos antecedentes presentamos la siguiente

ALEGACIÓN

En opinión del Grup Municipal de Compromís per Xirivella la redacción actual del estudio informativo de la plataforma reservada para el transporte público entre València, Xirivella, Alaquàs y Aldaia plantea un **trazado inviable que choca frontalmente con el modelo urbanístico de nuestro municipio**. Hay que recordar que esta plataforma ya se mencionaba en el proyecto de Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área de València (PMoMe),¹ documento que ya fue objeto de alegaciones el año 2022 tanto por parte del Grup Municipal Compromís per Xirivella como por la Federación de Asociaciones Vecinales de Xirivella como por el propio Ayuntamiento de Xirivella.² Es por eso que presentamos la siguiente

¹ Hasta ahora el PMoMe no se ha aprobado formalmente.

² Las alegaciones presentadas por el Ayuntamiento de Xirivella las firmó la concejala de Medio Ambiente y Movilidad Sostenible, Karin Jansen.

SOLICITUD

Que la Dirección General de Infraestructuras de Transporte Terrestre, de la Vicepresidencia Tercera y Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras, Territorio y de la Recuperación, tenga por presentado este escrito de alegaciones en tiempo y forma, y que, una vez analizados los argumentos expuestos, se proceda a **retirar el proyecto** presentado a información pública de construcción de una **plataforma reservada entre València y Xirivella/Alaquàs/Aldaia** y que se destinen los 25 millones presupuestados a la redacción del proyecto de construcción de la **línea 14 del metro** y a la mejora del actual **servicio de autobuses** en las poblaciones afectadas.

Así mismo instamos a la Dirección General de Infraestructuras de Transporte Terrestre y a la Vicepresidencia Tercera y Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras, Territorio y de la Recuperación a exigir al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible que

- 1) el **proyecto de ampliación de la V-30** (conexión directa entre la V-30 y la A-3) sirva también para mejorar la movilidad de Xirivella, tanto en cuanto al **transporte público** (carril VAO, carril bus, etc.) como a la **movilidad a pie o en bicicleta** (inclusión de la construcción de una vía directa para peatones y ciclistas entre la plaza de España y el carril bici de la avenida del Cid);
- 2) agilice los trabajos para modernizar **la línea de cercanías ferroviarias C3** a fin de que pueda prestar un servicio de calidad equivalente al de un metro o tranvía.

La alegación y la solicitud presentadas obedecen a los siguientes

HECHOS Y RAZONES

1. La solución a los problemas de transporte público que tiene un amplísimo apoyo social y técnico en los municipios afectados es una línea de metro que les conecte directamente con el centro de València, y así lo han manifestado también las respectivas corporaciones por medio de acuerdos plenarios. Ello sin perjuicio de la necesidad de mejorar tanto el transporte público existente actualmente (autobuses y línea de cercanías C3) como los desplazamientos no motorizados con València por medio de vías homologadas para peatones y ciclistas, actualmente inexistentes.
2. Tal como exponían las alegaciones al PMoMe presentadas por el Ayuntamiento de Xirivella en 2022:
 - «1. Emplazar el nuevo puente sobre el Turia en paralelo al actual puente de la línea de Cercanías C3 supone escorar al extremo sureste de Xirivella el acceso al núcleo urbano del metroTRAM. Ello conlleva serias dificultades, dado el trazado viario del municipio, para encauzar dicho servicio hasta la Avenida Camí Nou, el eje viario principal de la localidad que divide en dos partes simétricas el núcleo urbano.
 2. La propuesta de trazar el recorrido del metroTRAM en paralelo a la actual vía de Rodalia es incompatible con su propósito o fin último, que no es otro que implantar “un nuevo sistema eficiente de transporte público, directo y de altas prestaciones y calidades”. Esa

incompatibilidad viene dada por la lejanía del recorrido propuesto respecto a la Avenida Camí Nou, señalada ya como vía principal de Xirivella y eje central de la movilidad en el municipio.

3. El recorrido propuesto en el PMoMe para el metroTRAM condena dicho servicio a un emplazamiento tangencial y no central a su paso por Xirivella, lo que le resta eficiencia y beneficio social.»

3. El documento “Estudio de soluciones”, anexo 4, del Estudio informativo de la plataforma reservada, objeto de estas alegaciones, plantea tres problemas metodológicos:
 - a) En primer lugar, los datos de demanda de las líneas 160, 161 y 170 provienen del PMoMe de 2016 y se han actualizado a 2024 aplicando simplemente la tasa de crecimiento de la población municipal. Se trata de una metodología demasiado rudimentaria, que no tiene en cuenta los cambios de comportamiento en la movilidad, los efectos postpandemia ni la demanda inducida que podría generar la propia mejora del servicio.
 - b) En segundo lugar, a pesar de que el PMoMe reconoce que los polígonos industriales –como el de Aldaia– y las grandes equipaciones comerciales intensifican los desplazamientos pendulares, el estudio no cuantifica en ningún momento cuántos de estos se realizan en vehículo privado. No hay datos de aforo en el corredor ni ninguna estimación de la tasa de captación modal que podría lograr la nueva plataforma. La literatura internacional de referencia en transporte indica que la demanda nueva procedente del vehículo privado suele representar entre un 20% y un 40% adicional en corredores muy diseñados, y el estudio no aborda en absoluto esta cuestión. Cabe destacar que el mismo documento reconoce que la plataforma cubrirá prácticamente todo el municipio de Xirivella en un radio de 10 minutos a pie, sin traducir este potencial en ninguna estimación de nuevos viajeros captados. Se trata de una contradicción interna notable.
 - c) En tercer lugar, el estudio excluye completamente la demanda de cercanías por considerarla no captable. Esta premisa es demasiado restrictiva: es razonable esperar que la nueva plataforma captará una parte de esta demanda, aunque sea moderada.

Con una estimación de demanda más realista, una plataforma reservada para autobuses podría no ser la opción adecuada. Un autobús estándar tiene una capacidad de unos 80-100 pasajeros, mientras que un tranvía moderno puede transportar entre 200 y 300 pasajeros por vehículo, con la posibilidad de llegar a los 450-600 en composición doble. Si la demanda real es significativamente superior a la estimada –algo probable, dada la metodología conservadora utilizada–, la solución bus puede quedar saturada en pocos años, y la reconversión posterior sería muy costosa. El estudio debería haber incluido un escenario de demanda alta y haber evaluado si en ese caso la solución autobús resultaba suficiente, o si debía plantearse una alternativa de mayor capacidad como el tranvía.

Por lo tanto, el estudio de alternativas no tiene validez, puesto que una de sus principales variables (número previsto de usuarios) está mal estimada.

4. El trayecto de los autobuses propuesto para Xirivella pasa por dos escuelas de primaria, un instituto de educación secundaria y una escoleta infantil, varios parques infantiles, una avenida que es zona habitual de paseo y donde se monta cada domingo un mercadillo y se celebran carreras populares y otros actos, una plaza donde se celebran actos festivos multitudinarios con mucha frecuencia (fallas, ferias de asociaciones, Mostra de Pallasses i Pallassos, fiestas de Xirivella...). Como ha señalado la Associació Veïnal Alqueries, el proyecto “supone la destrucción del uso social y la seguridad vial del barrio”.
5. El trazado de la plataforma de transporte único propuesto destruiría al menos el 50% de las plazas de aparcamiento actuales, según una estimación de los técnicos municipales de urbanismo de Xirivella.
6. Igualmente, el trazado propuesto impedirá la instalación de varias terrazas de bares y establecimientos de hostelería muy concurridas.
7. El trazado propuesto obligará a recortar un metro la actual zona de paseo de la avenida de la Constitución. Además, prevé instalar un carril bici de 2,5 metros. En total solo quedarían 2,5 metros de zona de paseo en la avenida. Actualmente la calzada de la avenida de la Constitución es una vía ciclable, lo que hace innecesario el carril bici.
8. El estudio informativo no detalla el tiempo estimado para llegar al destino (avda. Tres Creus/avda. Cid) desde Xirivella ni la ventaja que representa respecto al tiempo que tarda ahora el autobús en hacer el mismo recorrido. En todo caso con tráfico fluido no parece que se vayan a ganar más de 5 minutos. Además hay que recordar que el recorrido propuesto obliga a hacer transbordo para ir al centro de València, lo que alargará el tiempo de trayecto hasta el centro respecto al que ofrece actualmente el autobús, además de representar una incomodidad para los pasajeros.
9. El trazado del carril para peatones y ciclistas que incluye el proyecto conectaría la avenida de la Constitución de Xirivella y la calle de la Cruz Roja de València, es decir, el espacio que se sitúa entre la Ciudad Gran Turia (antigua ciudad empresarial Ros Casares) y el barrio valenciano de Sant Isidre. Por tanto, se trata de una vía interesante para ir a pie o en bicicleta desde Xirivella hasta el polígono de Vara de Quart, pero no tiene nada a ver con el trayecto consolidado de peatones y bicicletas desde Xirivella hasta la avenida del Cid y el barrio de la Luz. Este trayecto lo recorren cada día más de un millar de personas por la acera del puente de la A-3, a falta de una vía digna y homologada de acuerdo con la [*Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista*](#), del Ministerio de Transportes.
10. Como han indicado los técnicos municipales de urbanismo de Xirivella, el trazado propuesto eliminaría el único acceso actual al parque Pablo Iglesias.
11. Igualmente, los técnicos municipales de urbanismo de Xirivella advierten de que el trazado propuesto afectaría la toma general de la EMSHI que suministra agua potable en alta presión a la población y también afectaría a la línea C3.

CONCLUSIÓN

Por todo ello, consideramos que el estudio informativo sometido a información pública no acredita que la plataforma reservada de transporte sea la mejor solución para las necesidades de movilidad de Xirivella, Alaquàs y Aldaia, ni desde el punto de vista de la capacidad futura, ni de la integración urbana, ni del impacto social y económico sobre los municipios afectados.

El proyecto planteado genera una afección muy elevada sobre el espacio público, el comercio local, la movilidad cotidiana y la convivencia vecinal, al mismo tiempo que parte de unas estimaciones de demanda insuficientes y metodológicamente discutibles.

Por el contrario, una apuesta decidida por infraestructuras de mayor capacidad y carácter estructurante —como la línea 14 de MetroValència, la modernización de la línea C3 y la mejora efectiva de las conexiones para peatones y ciclistas con València— permitiría dar una respuesta más eficiente, sostenible y coherente con las necesidades presentes y futuras de Xirivella.

En consecuencia, reiteramos la solicitud de retirada del actual proyecto y la apertura de un proceso de redefinición de las alternativas de transporte público basado en criterios técnicos rigurosos y participación ciudadana real.

Xirivella, en la fecha de la firma electrónica

Pablo Muñoz Girón

Portavoz del Grup Municipal Compromís per Xirivella

DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, VICEPRESIDENCIA TERCERA
Y CONSELLERIA DE MEDIO AMBIENTE, INFRAESTRUCTURAS, TERRITORIO Y DE LA RECUPERACIÓN