

Al·legacions presentades pel Grup Municipal Compromís per Xirivella a l'Estudi informatiu de la plataforma reservada per al transport públic entre València i Xirivella, Alaquàs i Aldaia (clau 2621-PLF)

La Direcció General d'Infraestructures de Transport Terrestre, de la Vicepresidència Tercera i Conselleria de Medi Ambient, Infraestructures, Territori i de la Recuperació, va aprovar provisionalment l'estudi informatiu de construcció d'una plataforma reservada per al transport públic entre València i Xirivella en data 9 de març de 2026, i, a conseqüència d'això, va obrir el tràmit d'informació pública i de presentació d'al·legacions en la forma prevista en la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques.

En virtut d'estos antecedents presentem la següent

AL·LEGACIÓ

Al parer del Grup Municipal de Compromís per Xirivella la redacció actual de l'estudi informatiu de la plataforma reservada per al transport públic entre València, Xirivella, Alaquàs i Aldaia planteja un **traçat inviable que xoca frontalment amb el model urbanístic del nostre municipi**. Cal recordar que esta plataforma ja es mencionava en el projecte de Pla de Mobilitat Metropolitana Sostenible de l'Àrea de València (PMoMe),¹ document que ja va ser objecte d'al·legacions l'any 2022 tant per part del Grup Municipal Compromís per Xirivella com per la Federació d'Associacions Veïnals de Xirivella com pel mateix Ajuntament de Xirivella.² És per això que presentem la següent

¹ A hores d'ara el PMoMe no s'ha aprovat formalment.

² Les al·legacions presentades per l'Ajuntament de Xirivella les va firmar la regidora de Medi Ambient i Mobilitat Sostenible, Karin Jansen.

SOL·LICITUD

Que la Direcció General d'Infraestructures de Transport Terrestre, de la Vicepresidència Tercera i Conselleria de Medi Ambient, Infraestructures, Territori i de la Recuperació, tinga per presentat este escrit d'al·legacions en temps i forma, i que, una vegada analitzats els arguments exposats, es procedisca a **retirar el projecte** presentat a informació pública de construcció d'una **plataforma reservada entre València i Xirivella/Alaquàs/Aldaia** i es destinen els 25 milions pressupostats a la redacció del projecte de construcció de la **línia 14 del metro** i a la millora de l'actual **servici d'autobusos** en les poblacions afectades.

Així mateix instem la Direcció General d'Infraestructures de Transport Terrestre i la Vicepresidència Tercera i Conselleria de Medi Ambient, Infraestructures, Territori i de la Recuperació a exigir al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible que

- 1) el **projecte d'ampliació de la V-30** (connexió directa entre la V-30 i l'A-3) servisca també per a millorar la mobilitat de Xirivella, tant pel que fa al **transport públic** (carril VAO, carril bus, etc.) com a la **mobilitat a peu o en bicicleta** (inclusió de la construcció d'una via directa per a vianants i ciclistes entre la plaça d'Espanya i el carril bici de l'avinguda del Cid);
- 2) agilitze els treballs per a modernitzar la **línia de rodalies ferroviàries C3** a fi que pugua prestar un servei de qualitat equivalent al d'un metro o tramvia.

L'al·legació i la sol·licitud presentades obeeixen als següents

FETS I RAONS

1. La solució als problemes de transport públic que té un amplíssim suport social i tècnic en els municipis afectats és una línia de metro que els connecte directament amb el centre de València, i així ho han manifestat també les respectives corporacions per mitjà d'acords plenaris. Això sense perjuí de la necessitat de millorar tant el transport públic existent actualment (autobusos i línia de rodalies C3) com els desplaçaments no motoritzats amb València per mitjà de vies homologades per a vianants i ciclistes, actualment inexistents.
2. Tal com exposaven les al·legacions al PMoMe presentades per l'Ajuntament de Xirivella en 2022:
 - «1. Emplaçar el nou pont sobre el Túria en paral·lel a l'actual pont de la línia de Rodalia C3 suposa escorar a l'extrem sud-est de Xirivella l'accés al nucli urbà del metroTRAM. Això comporta serioses dificultats, atés el traçat viari del municipi, per a canalitzar este servei fins a l'avinguda del Camí Nou, l'eix viari principal de la localitat que divideix en dues parts simètriques el nucli urbà.
 2. La proposta de traçar el recorregut del metroTRAM en paral·lel a l'actual via de rodalia és incompatible amb el seu propòsit o fi última, que no és un altre que implantar "un nou sistema eficient de transport públic, directe i d'altres prestacions i qualitats". Eixa incompatibilitat està donada per la llunyania del recorregut proposat respecte a l'avinguda del Camí Nou, assenyalada ja com a via principal de Xirivella i eix central de la mobilitat en el municipi.

3. El recorregut proposat en el PMoMe per al metroTRAM condemna este servici a un emplaçament tangencial i no central al seu pas per Xirivella, la qual cosa li resta eficiència i benefici social.»
3. El document “Estudi de solucions”, annex 4, de l'Estudi informatiu de la plataforma reservada, objecte d'estes al·legacions, planteja tres problemes metodològics:
- a) En primer lloc, les dades de demanda de les línies 160, 161 i 170 provenen del PMoMe de 2016 i s'han actualitzat a 2024 aplicant simplement la taxa de creixement de la població municipal. Es tracta d'una metodologia massa rudimentària, que no té en compte els canvis de comportament en la mobilitat, els efectes postpandèmia ni la demanda induïda que podria generar la mateixa millora del servici.
 - b) En segon lloc, tot i que el PMoMe reconeix que els polígons industrials –com el d'Aldaia– i els grans equipaments comercials intensifiquen els desplaçaments pendulars, l'estudi no quantifica en cap moment quants d'aquests es realitzen en vehicle privat. No hi ha dades d'aforament al corredor ni cap estimació de la taxa de captació modal que podria assolir la nova plataforma. La literatura internacional de referència en transport indica que la demanda nova procedent del vehicle privat sol representar entre un 20 % i un 40 % addicional en corredors ben dissenyats, i l'estudi no aborda en absolut esta qüestió. Cal destacar que el mateix document reconeix que la plataforma cobrirà pràcticament tot el municipi de Xirivella en un radi de 10 minuts a peu, sense traduir este potencial en cap estimació de nous viatgers captats. Es tracta d'una contradicció interna notable.
 - c) En tercer lloc, l'estudi exclou completament la demanda de rodalies per considerar-la no captable. Esta premissa és massa restrictiva: és raonable esperar que la nova plataforma captarà una part d'esta demanda, tot i que siga moderada.

Amb una estimació de demanda més realista, una plataforma reservada per a autobusos podria no ser l'opció adequada. Un autobús estàndard té una capacitat d'uns 80-100 passatgers, mentre que un tramvia modern pot transportar entre 200 i 300 passatgers per vehicle, amb la possibilitat d'arribar als 450-600 en composició doble. Si la demanda real és significativament superior a l'estimada –cosa probable, atesa la metodologia conservadora utilitzada–, la solució bus pot quedar saturada en pocs anys, i la reconversió posterior seria molt costosa. L'estudi hauria d'haver inclòs un escenari de demanda alta i avaluat si en eixe cas la solució autobús resultava suficient, o si calia plantejar una alternativa de major capacitat com el tramvia.

Per tant, l'estudi d'alternatives no té validesa, ja que una de les seues principals variables (nombre previst d'usuaris) està mal estimada.

4. El trajecte dels autobusos proposat per a Xirivella passa per dues escoles de primària, un institut d'educació secundària i una escoleta infantil, diversos parcs infantils, una avinguda que és zona habitual de passeig i on es munta cada diumenge un mercat ambulant i se celebren carreres populars i altres actes, una plaça on se celebren actes festius multitudinaris amb molta freqüència (falles, fires d'associacions, Mostra de Pallasses i Pallassos, festes de Xirivella...). Com

ha assenyalat l'Associació Veïnal Alqueries, el projecte "suposa la destrucció de l'ús social i la seguretat vial del barri".

5. El traçat de la plataforma de transport únic proposat destruiria almenys el 50% de les places d'aparcament actuals, segons una estimació dels tècnics municipals d'urbanisme de Xirivella.
6. Igualment, el traçat proposat impedirà la instal·lació de diverses terrasses de bars i establiments d'hostaleria molt concorregudes.
7. El traçat proposat obligarà a retallar un metre l'actual zona de passeig de l'avinguda de la Constitució. A més preveu instal·lar un carril bici de 2,5 metres. En total solament quedarien 2,5 metres de zona de passeig en l'avinguda. Actualment la calçada de l'avinguda de la Constitució és una via ciclable que fa innecessari eixe carril bici.
8. L'estudi informatiu no detalla el temps estimat per a arribar a la destinació (av. Tres Creus/av. Cid) des de Xirivella ni l'avantatge que representa respecte al temps que tarda ara l'autobús a fer el mateix recorregut. En tot cas amb trànsit fluït no sembla que es guanyen més de 5 minuts. No obstant això cal recordar que el recorregut proposat obliga a fer transbordament per a anar al centre de València, cosa que allargarà el temps de trajecte fins al centre respecte al que ofereix actualment l'autobús, a més de representar una incomoditat per als passatgers.
9. El traçat del carril per a vianants i ciclistes que inclou el projecte connectaria l'avinguda de la Constitució de Xirivella i el carrer de la Creu Roja de València, és a dir, l'espai que se situa entre la Ciutat Gran Túrria (antiga ciutat empresarial Ros Casares) i el barri valencià de Sant Isidre. Per tant, es tracta d'una via interessant per a anar a peu o en bicicleta des de Xirivella fins al polígon de Vara de Quart, però no té res a veure amb el trajecte consolidat de vianants i bicicletes des de Xirivella fins a l'avinguda del Cid i el barri de la Llum. Este trajecte el fan cada dia més d'un miler de persones per la vorera del pont de l'A-3 a falta d'una via digna i homologada d'acord amb la [*Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista*](#), del Ministeri de Transports.
10. Com han indicat els tècnics municipals d'urbanisme de Xirivella, el traçat proposat eliminaria l'únic accés actual al parc Pablo Iglesias.
11. Igualment, els tècnics municipals d'urbanisme de Xirivella adverteixen que el traçat proposat afectaria la presa general de l'EMSHI que subministra aigua potable en alta pressió a la població i també afectaria la línia C3.

CONCLUSIÓ

Per tot això, considerem que l'estudi informatiu sotmés a informació pública no acredita que la plataforma reservada de transport siga la millor solució per a les necessitats de mobilitat de Xirivella, Alaquàs i Aldaia, ni des del punt de vista de la capacitat futura, ni de la integració urbana, ni de l'impacte social i econòmic sobre els municipis afectats.

El projecte plantejat genera una afecció molt elevada sobre l'espai públic, el comerç local, la mobilitat quotidiana i la convivència veïnal, al mateix temps que parteix d'unes estimacions de demanda insuficients i metodològicament discutibles.

Per contra, una aposta decidida per infraestructures de major capacitat i caràcter estructurant —com la línia 14 de MetroValència, la modernització de la línia C3 i la millora efectiva de les connexions per a vianants i ciclistes amb València— permetria donar una resposta més eficient, sostenible i coherent amb les necessitats presents i futures de Xirivella.

En conseqüència, reiterem la sol·licitud de retirada de l'actual projecte i l'obertura d'un procés de redefinició de les alternatives de transport públic basat en criteris tècnics rigorosos i participació ciutadana real.

Xirivella, en la data de la firma electrònica

Pablo Muñoz Girón

Portaveu del Grup Municipal Compromís per Xirivella