

Concejalía de Movilidad
Ayuntamiento de València

Amadeo de Saboya, 11 (Patio B, 3ª planta)

46010- València

Referencia: Aportaciones al Plan Director de EMT 2025-2030

València, 19 de septiembre de 2025

Muy señores nuestros, como Decano de la Demarcación de la Comunidad Valenciana del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, sita en C/ Luis Vives nº 3, 46003 València, deseamos hacerles llegar el documento que se adjunta, que responde al proceso de **Aportaciones a la propuesta de Plan Director de EMT 2025-2030**.

Este documento responde a los trabajos realizados en el seno de la Comisión de MOVILIDAD SOSTENIBLE, TRANSPORTE Y LOGÍSTICA de nuestra Demarcación.

Quedamos a su disposición para cualquier aclaración sobre el documento entregado, e igualmente nos interesamos por conocer las diferentes respuestas que se produzcan en este proceso de consulta pública.

Para cualquier aclaración sobre el mismo, ruego contacten con nosotros en la dirección del pie de firma.

Atentamente

Fdo.: Javier Machí Felici
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.
Colegiado 7.767
Decano



Documento de aportaciones y sugerencias de la Demarcación de la Comunidad Valenciana del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canals y Puertos al “PLAN DIRECTOR 2025-2030 DEL SERVICIO DE EMT.”

La Concejalía de Movilidad del Ayuntamiento de València comunicó vía correo electrónico el pasado 30 de julio de 2025 la apertura de un periodo para formular aportaciones u observaciones al **“PLAN DIRECTOR 2025-2030 ORIENTADO A LA MEJORA DEL SERVICIO DE EMT BASADO EN LA ADAPTACIÓN DE LA RED DE LÍNEAS DE EMT Y ELABORACIÓN DE UN PLAN DE RENOVACIÓN DE FLOTA E INSTALACIONES PARA EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTES DE VALÈNCIA S.A.U.”** hasta el 20 de septiembre de 2025

El Colegio de Ingenieros de Caminos, Canals y Puertos (en lo sucesivo *CICCP), en su papel de representación institucional de sus profesionales, y como persona jurídica propia, ha realizado este documento con aportaciones y sugerencias para el documento objeto de estudio, a través de la demarcación más próxima al ámbito de actuación.

Este documento responde al trabajo realizado por la Comisión de Movilidad Sostenible, Transporte y Logística de la demarcación de la Comunidad Valenciana del CICCP, interesada directa del mencionado estudio informativo, en tanto los miembros que representa tienen atribuciones profesionales en el ámbito de los cauces de comunicación y transportes, ingeniería de la ciudad y territorio, así como otros relacionados con el documento que se encuentra en exposición pública.

Descripción de las aportaciones y sugerencias

El plan contempla la creación de varias líneas nuevas, la modificación de otras con cambios de trazado, fusiones y nuevos recorridos circulares.

Se indica en el documento que el objetivo del rediseño es atender a la demanda de los nuevos desarrollos como Moreres, Turianova, Sociópolis o el futuro PAI del Grao y garantizar las conexiones con todos los barrios.

En relación con los cambios de numeración de líneas

- El **Plan Director** prevé renumerar las líneas 6, 8, 10, 11 y 12/30 en la Fase 2 (antes de junio de 2027).
- Este cambio afecta al **11,6% de la demanda anual** de la EMT.
- Se recomienda mantener la numeración actual, dado que los usuarios asocian las líneas a recorridos consolidados y un cambio generaría confusión sin aportar beneficios operativos ni económicos.

En relación con la nueva línea 42 (Estación del Norte – Universidades)

- Sustituye a la actual **línea 40**, pero con un recorrido distinto pasando por Jesús y Cuatro Carreres.
- Presenta el reto de la **baja velocidad comercial (11,4 km/h)** y una demanda muy concentrada en horas punta.

- Se podría estudiar:
 - Mantener parte del recorrido original evitando la zona de Ruzafa.
 - Reducir paradas para ofrecer un **servicio más rápido y frecuente**.
 - Mejorar la conexión con la estación de Amistat (Metrovalencia).
 - Ampliar el recorrido hasta Tarongers – Ernest Lluch o Beteró.
 - Conservar la denominación de **línea 40** para facilitar la adaptación.

En relación con la línea nueva línea 43 (Turianova – Estación del Norte)

- Prevista con **frecuencia de 12 minutos** y condicionada a desarrollos urbanísticos (bulevar García Lorca y derribo del puente de Giorgeta). En cambio, no se condiciona a la ejecución de las parcelas de terciario por el recorrido a través de Turianova que no pasa por la zona residencial.
- La **línea 58** ya cubre prácticamente el mismo servicio, con mejor frecuencia y servicio nocturno.
- Se considera más útil reforzar la línea 58 y no crear la 43 o, en caso de mantenerla, se podría estudiar:
 - Atender la zona residencial ya edificada de Turianova.
 - Hacer el recorrido por Malilla como la línea 58.

De esta manera solo se condiciona (por ahora), al derribo del puente de Giorgeta.

En relación con la nueva línea C23 (Circular Nazaret – Pinedo – Castellar) con 31 km de recorrido

- Prevista con frecuencia de **30 minutos** y sin servicio nocturno.
- Cubre barrios que ya cuentan con otras líneas con mejor servicio (Castellar, Pinedo, Forn d'Alcedo).
- Solo **la Punta** quedaría realmente cubierta con esta nueva línea
- Para mejorar la accesibilidad real de la zona, se debería analizar alternativas para mejorar la permeabilidad de la zona, estudiando alternativas al paso de la línea por Nazaret para mejorar los tiempos de recorrido.

En relación con las reestructuraciones viarias estratégicas propuestas en el documento nº5

Resulta fundamental que el análisis tenga en cuenta la influencia sobre el tráfico privado motorizado y no motorizado.

El documento debería analizar el impacto que las reestructuraciones viarias tendrán sobre peatones y ciclistas valorando la penalización en cuanto a tiempos o distancias en los cruces.

Los diseños y propuestas En relación con los cruces viarios resultan bastante complejos. No se han barajado soluciones más simples, como fases exclusivas para el autobús, que permitirían asumir cierta pérdida de capacidad para el tráfico privado sin generar geometrías poco adaptadas al entorno urbano. En caso contrario, se corre el riesgo de crear conflictos con otros usuarios y problemas de seguridad viaria, como en el cruce de la calle Jesús con la calle Giorgeta.

En relación con la reordenación de la sección de varias de las avenidas con mayor tráfico de la ciudad, debería incorporarse un análisis específico sobre el cumplimiento de la normativa de accesibilidad.

En el caso concreto de la propuesta para el Paseo de la Alameda, se plantea priorizar el incremento de plazas de aparcamiento mediante la sustitución del aparcamiento en paralelo de la mediana por aparcamiento en batería en ángulo.

No se resuelve el acceso peatonal a dichas plazas y los peatones se verían obligados a atravesar el tráfico de la alameda para acceder a los vehículos. Este planteamiento compromete la seguridad vial y la accesibilidad por lo que debería reconsiderarse, incorporando soluciones específicas de itinerarios peatonales seguros y accesibles.

Se recomienda revisar las dimensiones de las plazas de aparcamiento, ya que resultan reducidas. En particular, conviene aplicar criterios más conservadores en la definición de la longitud de las plazas, especialmente en los casos de aparcamiento en ángulo y en batería.

En relación con las previsiones de METROVALENCIA

Algunas de las propuestas del Estudio Informativo de Metrovalencia para la ampliación de las líneas tranviarias 11 y 12 contemplan la remodelación de la sección viaria en varias avenidas de la ciudad.

Sería conveniente que el Plan Director analizara expresamente la compatibilidad de sus propuestas con las actuaciones previstas en el Estudio Informativo de Metrovalencia, de manera que se eviten solapamientos o contradicciones que puedan comprometer la viabilidad técnica y económica de ambas planificaciones

Conclusiones

En resumen, las aportaciones presentadas tienen como objetivo favorecer que el Plan Director de la EMT para el horizonte 2025-2030 logre una implantación más adecuada en su contexto social, económico y medioambiental, a través de la incorporación de las observaciones anteriores.

Estas consideraciones se formulan con carácter constructivo y con pleno respeto al trabajo desarrollado por los autores del documento, aportando una visión complementaria que contribuya a la mejora técnica y de calidad en el ámbito de la ingeniería de Caminos, Canales y Puertos. Por ello, se ruega que sean valoradas dentro del proceso de revisión y aportaciones.

El CICCPCV queda a su disposición para colaborar técnicamente en el desarrollo del Plan.

València, 19 de septiembre de 2025

Javier Machí Felici

Decano de la demarcación de la Comunitat Valenciana del CICCPCV