

LA AMPLIACION DE LA RED DEL METRO SUPONDRA UNA INVERSION DE 45.000 MILLONES DE PESETAS

Valencia contará en 1994 con el primer tranvía moderno de España

L Julio César Rivas a instalación de esta línea tranviaria forma parte del proyecto de ampliación del metro valenciano y se la conocerá como la línea 4. Si se suma al nuevo tranvía la construcción de cocheras en la línea 3, el soterramiento de un parte de esta línea y la prolongación de la línea 5 entre Alameda y Avinguda, la inversión total que recibirá el metro será de 45.000 millones de pesetas.

Para la construcción de la infraestructura del tramo Palmares-Alameda de la línea 3

En las próximas semanas la Generalitat de Valencia decidirá quien suministrará el material móvil para la primera línea de tranvía moderna de España. De esta forma, tras la adjudicación de la obra civil y señalización de la línea 4 del metro de Valencia, estará definitivamente en marcha un proyecto que costará 10.000 millones de pesetas.

(presupuestada en 8.219 millones de pesetas) y la prolongación de la línea 5 (en la que está prevista invertir 17.229 millones) se han presentado siete uniones temporales de empresas: Comylsa-Tecsa; Ocisa-Entrecanales; Agroman-Ferrovial-Focsa; Asfalti-Sintex-Sato-Obrascon-Azvisa;

Conycon-Huarte-Rodio; Comsa-Auxini; Cubiertas y MZOV- Dragados y Construcciones.

El proyecto de la línea 4 consta de dos partes. Por un lado el concurso de obras de urbanización, cuyos trabajos están previsto que empiecen en el segundo cuatrimestre de este año. En segundo lugar, el

concurso de material móvil.

El programa de las obras de urbanización se iniciará por las zonas urbanas más consolidadas para que no haya que esperar hasta el final de las obras para el su tratamiento. La urbanización del recorrido de la línea 4 es una fase especialmente importante en el proyecto, ya que se pretende una total integración de la línea en la trama urbana, respetando los requerimientos generales del tráfico tanto rodado como de peatones.

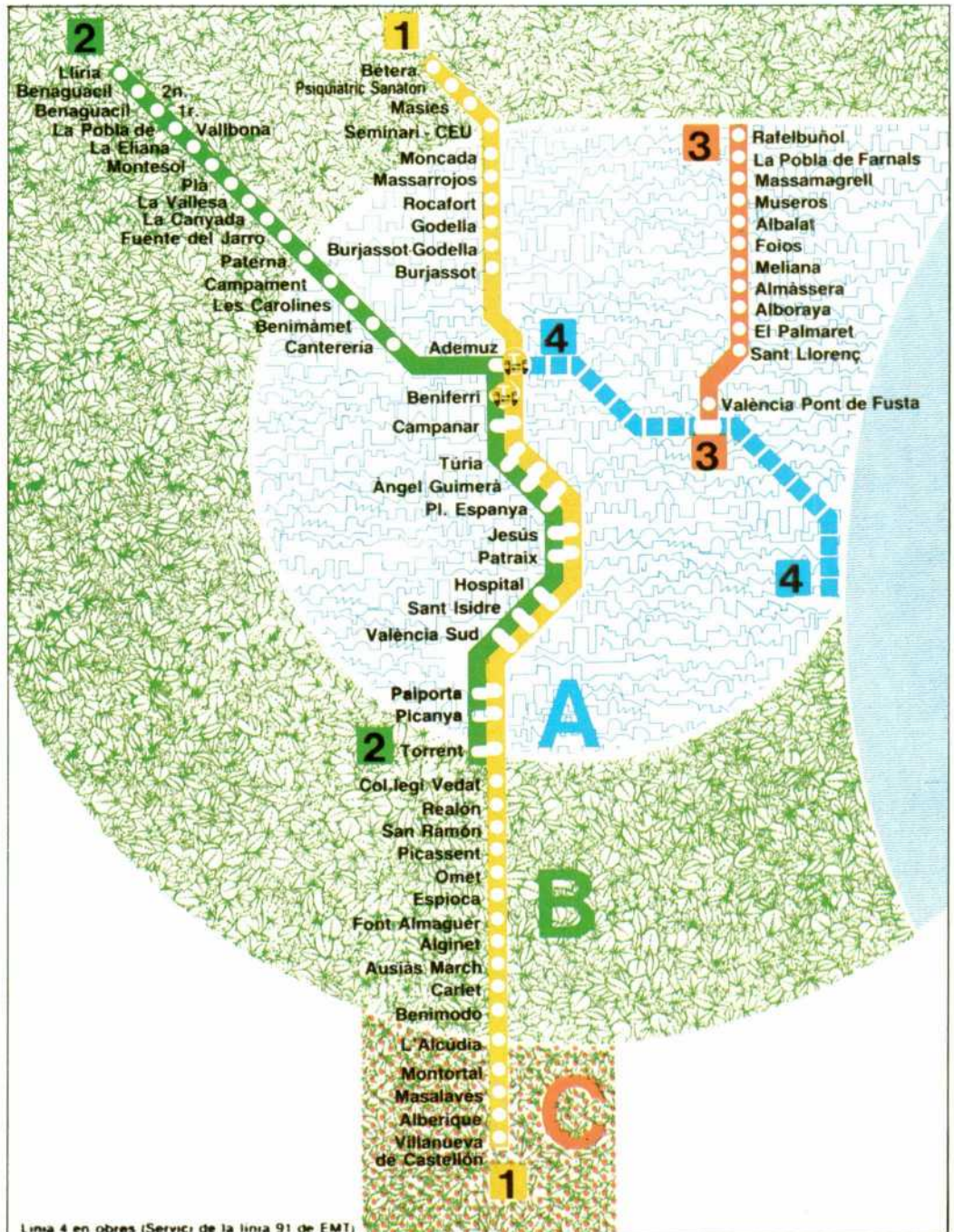
Estas características son consecuencia del acuerdo con el ayuntamiento y las asocia-



Valencia implantará un sistema moderno de tranvía, con identidad propia.

ciones vecinales. Entre otros rasgos, la urbanización exige la inexistencia de barreras transversales; la integración del mobiliario urbano, material móvil, marquesinas, pavimento y calidad; la disposición de soportes centrales de la catenaria, evitando por tanto la existencia de cables de sujeción... La línea discurrirá entre el Grao y la estación de Ademuz, conectando con la línea 3 en Benimaclet. Al concurso se han presentado siete empresas: Gines y Navarro, Cubiertas y Mzov, Agromán, Comsa, Focsa, Cleop y Ferrovial.

SISTEMA INNOVADOR. El material móvil de la línea tranviaria debe tener una serie de características. En primer lugar, los Ferrocarriles de la Generalitat de Valencia (FGV) exigen plataforma baja, una solución que se está imponiendo en todas las explotaciones tranviarias modernas. De esta forma se hace posible a las personas con problemas de movilidad un acceso fácil al vehículo desde el andén.



DIEGO F. F.

Además FGV requiere bajos radios de curva y la disponibilidad de equipos auxiliares de maniobra lo que permite el planteamiento de alternativas entre unidades mono o bicabinas. Esto supone inversión del sentido de la marcha en el final de los trayectos si se trata de unidades con dos cabinas o, en el caso de monocabinas, utilización de pequeños bucles en los extremos.

La opción monocabina tiene como ventajas un menor coste por unidad. Al tener puertas por un sólo lado se re-

duce el mantenimiento, tiene mayor capacidad y se mejora el rendimiento. La principal ventaja de la bicabina es la mayor flexibilidad de explotación.

En cuanto al diseño, las autoridades de la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalitat valenciana han constatado la posibilidad real de diseñar un vehículo específico para Valencia tanto desde el punto de vista de los aspectos funcionales como de la calidad de los materiales, los requerimientos estéticos, el aire acondicionado.

En cuanto a la explotación, el concurso plantea la alta velocidad comercial y regularidad (obtenida cuando se discurrir por plataforma reservada, algo recomendado en todas las ciudades que disponen de tranvías); capacidad intermedia, que permite sustituir con gran ventaja a los autobuses; la seguridad activa y pasiva del material móvil, sujeto a sistemas de control desde el puesto de mando) y la prolongación de la línea 5 (en la que está prevista invertir 17.229 millones de pesetas. □