

En una reunión para tratar los temas acordados en el protocolo firmado con ambos municipios

## **Adif propone un paso inferior peatonal como solución más eficaz y a corto plazo para eliminar el paso a nivel entre Alfafar y Sedaví**

- Promovería el cruce de peatones, patinetes, bicis y motos -el 40% de la movilidad de la zona- en condiciones de seguridad total y perspectiva de género y eliminaría los avisos acústicos. El tráfico rodado se desviaría por el actual paso superior, ubicado a 380 m
- La propuesta contribuirá a transformar la zona, creando un nuevo eje peatonal y recuperando espacios para los vecinos con la creación de un parque urbano
- El proyecto -si cuanta con la aprobación de las partes en breve- se desarrollaría antes de fin de año y la licitación de su construcción se lanzaría en el primer trimestre de 2025. Para ello, se requerirá la firma de un convenio entre las partes
- El funcionamiento del viario no generaría un mayor grado de saturación, pudiéndose incluso mejorar la situación actual con la aplicación de pequeñas actuaciones en dos intersecciones

17 MAYO 2024

Adif propone para la integración urbana de los municipios Alfafar y Sedaví la construcción de un paso inferior, que hará posible el cruce seguro de los ciudadanos bajo la vía férrea y el desarrollo de un espacio urbano accesible y sostenible en el entorno.

La solución, presentada hoy a los alcaldes de ambos municipios en una reunión en la que también ha estado presente la alcaldesa de Benetusser, responde al acuerdo alcanzado entre las partes en un protocolo que contemplaba el desarrollo de los estudios para la supresión del paso a nivel, que divide los núcleos urbanos de ambas localidades, y el acondicionamiento del sistema viario en su zona de influencia para la redistribución del tráfico rodado.

### **Solución eficaz para la movilidad segura de ciudadanos y vehículos**

Los pasos subterráneos constituyen una solución eficaz y segura para movilidad de

Delegación de Comunicación Este  
C/ Xativa, 24 46007 – Valencia  
Tif: 963819526

[prensa.este@adif.es](mailto:prensa.este@adif.es)

[www.adif.es](http://www.adif.es)

*Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes*

ciudadanos y vehículos en entornos urbanos y áreas con una alta concentración de tráfico peatonal y vehicular.

En concreto, en este caso, aseguraría el cruce de peatones, patinetes, bicis y motos -que representan el 40% de la movilidad de la zona- en condiciones de seguridad total. Asimismo, se eliminarían los avisos acústicos, tanto de los trenes como de las instalaciones de protección del paso a nivel.

La propuesta contribuiría a transformar la zona, creando un nuevo eje peatonal que garantizaría la permeabilidad del espacio público y del ferrocarril y recuperaría espacios para los vecinos, con la creación de un parque urbano. Además, no modificaría los niveles de servicio de las carreteras del entorno, ni las municipales ni las autonómicas

El proyecto de esta solución -si cuenta con la aprobación de los Ayuntamientos en breve- se desarrollaría antes de finalizar el año, con el objetivo de lanzar la licitación de su construcción en el primer trimestre de 2025. Para avanzar en su desarrollo y ejecución, las partes trabajarían en la firma de un convenio para la supresión del paso a nivel. La construcción del paso inferior -la respuesta más a corto plazo para hacer segura la movilidad de los ciudadanos en el entorno- no condicionada futuras decisiones sobre el soterramiento del ferrocarril a su paso por los municipios.

### **Paso inferior peatonal y desvío del tráfico rodado**

La propuesta presentada por Adif a los alcaldes cuenta con varias alternativas para su análisis y consiste en la construcción de un paso inferior peatonal en el entorno del actual paso a nivel, que eliminaría a corto plazo el cruce directo en superficie; así como el desvío del tráfico rodado por el actual paso superior, ubicado a 380 m sentido Valencia.

El paso inferior tendría una longitud de 12 m, con una anchura de 4,8 m y una altura de 3 m y contaría con pendientes inferiores al 6% para reforzar su accesibilidad. Asimismo, está planteado con perspectiva de género. La infraestructura estaría equipada con tramos de escaleras y rampas a ambos lados del ferrocarril. El sistema de revestimiento sería de fachada ventilada y el solado de piedra artificial aburbujada, incluyendo equipos de drenaje.

La integración urbana se materializaría con nuevos Acerados en los entornos más próximos a los accesos al paso inferior, parterres y alcorques para la plantación de vegetación, mobiliario

Delegación de Comunicación Este  
C/ Xativa, 24 46007 – Valencia  
Tif: 963819526

[prensa.este@adif.es](mailto:prensa.este@adif.es)

[www.adif.es](http://www.adif.es)

*Esta información puede ser utilizada en su integridad o en parte sin necesidad de citar fuentes*

urbano (bancos, pérgolas, barandillas, etc.), señalización horizontal, giros de trazado con un radio mínimo de 3 m apto para uso de bicicletas, terrazas ajardinadas y muros con una altura máxima de 1 m, con taludes revegetados y báculos de iluminación.

Como actuaciones complementarias, se prevé ampliar la calzada con dos sentidos de circulación de la calle Manuel Irujo, al norte de la que se acondicionaría un aparcamiento en superficie para 53 plazas. En el parque Gómez Ferrer se contemplaría a la permeabilidad perimetral en las caras sur y este, la colocación de terrazas con vegetación en el lado norte, la reubicación de la zona infantil, la conexión directa con el nuevo paso y la creación de un aparcamiento en superficie para 68 plazas.

### **Reordenamiento del sistema viario**

El protocolo firmado por las partes en agosto de 2023 establecía que la solución propuesta y el desvío de tráfico motivado por la clausura del paso a nivel estaría justificada por un estudio de su impacto en los grados de saturación del resto de viales del municipio.

Analizados los datos de tráfico y movilidad del entorno del paso a nivel obtenidos en campañas realizadas a finales del año pasado, se concluye que el funcionamiento del viario no empeorará con la supresión del paso a nivel ni generará un grado de saturación superior, pudiéndose incluso mejorar la situación actual con la aplicación de pequeñas actuaciones en dos intersecciones del ámbito.

Los resultados obtenidos de las ratios de intensidad/capacidad en el viario urbano, una vez suprimido el paso a nivel, se mantienen en niveles adecuados iguales. En todos los casos, las ratios intensidad/capacidad son inferiores al 50% en las dos horas punta, tal y como sucede en la actualidad, con la mayoría del viario con valores entre el 20%-30%.