



Vist l'expedient administratiu 822/2016, de la Secretaria d'Estat d'Infraestructura, Transport i Habitatge del Ministeri de Foment, relatiu a l'estudi informatiu de la línia ferroviària València-Alacant (Tren de la Costa), de la seua tramitació i estudi resulta el següent:

Es presenta consulta de la Secretaria d'Estat d'Infraestructura, Transport i Habitatge pel que fa a l'"Estudi informatiu línia ferroviària València-Alacant (tren de la costa), fase II, estudi d'alternatives a escala 1: 5.000", per tal de sotmetre el document a tràmit d'informació pública, per a la selecció de l'alternativa òptima.

Es formulen les següents consideracions a la LÍNIA FERROVIÀRIA VALÈNCIA-ALACANT:

PRIMER.- Revisada la documentació presentada es tracta del desenvolupament de les alternatives a escala 1: 5.000 de la nova connexió ferroviària València-Alacant per la costa.

En concret el Tram 3- Dénia- Calp, que és el que afecta al Municipi de Pedreguer. Aquest tram discorre a l'entorn amb l'orografia més complicada de tot el trajecte València - Alacant travessant cadenes muntanyoses i barrancs de certa profunditat.

El tram comença en els voltants dels nuclis de població del Verger i Ondara finalitzant prop de la costa entre els nuclis de població de Calp i Altea, plantejant tres alternatives de traçat (i descartant sense motiu aparent altres alternatives que apareixien en una fase anterior, de febrer de 2015), cadascuna d'elles amb una estació ferroviària en situació diferent, però amb la mateixa afecció de traçat al Municipi de Pedreguer:

1. Alternativa 3C.

Aquesta primera alternativa desenvolupa **un traçat paral·lel al de l'AP-7 fins que se separa per vorejar pel nord a l'elevació orogràfica anomenada "Muntanya de la Sella", per posteriorment buscar la penetració al nucli de població de Dénia adossada a l'actual plataforma de la línia TRAM.** Aquesta penetració es realitza a través d'una plataforma per via doble adossada a la de la línia TRAM. Aquesta alternativa inclou **una nova estació situada al sud-oest de l'entramat urbà de la ciutat de Dénia abans de l'arribada al mateix per tal de minimitzar les afeccions.**

2. Alternativa 3C (BIS)

S'ha definit una variant a l'alternativa anteriorment descrita **l'única diferència de la qual es correspon amb la localització de la futura estació de Dénia. A fi de situar l'estació més a prop del centre urbà de Dénia** el traçat comparteix al llarg de 110 metres la superestructura amb la línia TRAM a través d'una via amb tres fils perquè d'aquesta manera es puga situar al sud del nucli urbà minimitzant les afeccions, definint una estació abans de l'arribada a l'estació terminal de la línia TRAM. **La resta de l'alternativa presenta el mateix traçat** que el ja descrit per l'Alternativa 3C.

3. Alternativa 3D

Aquesta alternativa mostra un **traçat idèntic** al de l'alternativa 3C **sense el tram de penetració al nucli de població de Dénia**, és a dir, **realitza un recorregut paral·lel al de l'AP-7 fins al punt on se separa per vorejar pel nord l'elevació orogràfica anomenada "Muntanya de la Sella" on es proposa l'execució d'una estació passant.**

Posteriorment se situa paral·lelament a la plataforma de la línia TRAM en direcció a Alacant per finalment realitzar l'encreuament amb la N-332 i l'AP-7, finalitzant el traçat amb un recorregut paral·lel al d'aquesta última infraestructura. Per facilitar l'accés a Dénia es planteja una estació intermodal amb la línia TRAM realitzant una variant a aquesta última.

SEGON.- L'estudi realitza una Anàlisi dels Resultats Obtinguts de les Alternatives en els quals s'obtenen les següents conclusions:

- **Objectiu Funcional:** les alternatives millor valorades es corresponen amb les que presenten una major cobertura de població en un radi de 1.500 metres centrat en la ubicació de les estacions definides en cadascuna d'elles, sent **L'Alternativa 3C (Alternativa amb l'estació de Dénia més a prop del nucli urbà de les tres alternatives desenvolupades)** la millor valorada.
- **Objectiu Ambiental.** Respecte a l'Objectiu ambiental les alternatives millor valorades són aquelles que presenten una menor afecció a la Xarxa Natura i a espais protegits o les que presenten una menor longitud en el traçat i per tant realitzen una menor afecció a l'entorn. **L'Alternativa 3D** es correspon amb l'alternativa amb **menor recorregut i per tant amb menor afecció a l'entorn.**
- **Objectiu d'Afeccions.** Respecte a l'Objectiu d'Afeccions, atès que la majoria de les alternatives intenten evitar en tot el possible discórrer per terrenys qualificats com a urbans o urbanitzables, resulten ser les més ben valorades aquelles alternatives que discorren per zones amb baixa concentració d'edificacions aïllades a excepció dels trams 0 i 2 tal com s'indica a continuació. En línies generals, resulten estar millor valorades aquelles alternatives que discorren paral·lelament a infraestructures existents. **L'Alternativa 3D, discorre en la seva major part paral·lelament a l'AP-7**, és la més ben valorada.
- **Objectiu Econòmic.** **L'Alternativa 3D** resulta ser l'alternativa més curta de les tres desenvolupades per aquest tram pel que és la millor valorada.

Un cop ponderats els quatre objectius anteriorment esmentats i en relació a cada un dels trams, es conclou que **L'Alternativa 3C**, de les tres alternatives definides per aquest tram, es correspon amb l'alternativa amb la segona millor puntuació respecte a tots els objectius analitzats el que comporta que presente la millor valoració ponderada final'.

S'ha de dir que aquesta conclusió és, per anomenar-la d'alguna manera, estranya, ja que difícilment es conjuga que siga la millor valorada aquella alternativa que només supera les altres en un dels 4 objectius (el funcional), i aquest de manera 'tendenciosa', ja que només valora la funcionalitat per 1500 metres al voltant de l'estació, quan els possibles beneficiats són els vora 200.000 habitants de la comarca, per als quals seria més funcional una estació com més a prop millor dels seus nuclis poblacionals.

TERCER.- El traçat que afecta Pedreguer transcorre paral·lel pel Nord al traçat de l'autopista AP-7 a la zona prèvia a l'entrada per l'oest al terme municipal de Pedreguer, en Terme

Municipal d'Ondara, fins que arriba al peatge de Dénia-Ondara que modifica el seu traçat paral·lel entrant al terme municipal de Pedreguer a través de la Partida Caragús, creuant la N-332, la CV-724 per continuar el traçat de la línia en el Terme Municipal de Pedreguer, limitant amb Dénia, a la partida Albardanera.

QUART.- Els terrenys afectats per l'àrea de reserva estan qualificats com a sòl no urbanitzable agrícola i forestal (clau 6) i part dels mateixos es troben inclosos dintre de l'Àrea perifèrica d'esmoreïment d'impactes del P.O.R.N. Muntanya del Montgó, zona Àrees Agrícola.

CINQUÈ.- S'indica que d'acord amb el que estableix l'article 7.2 de la nova Llei del Sector Ferroviari, a les zones afectades per aquesta informació pública s'han de suspendre l'aprovació de noves classificacions i qualificacions de sòl, els efectes de les ja aprovades, i l'atorgament de noves autoritzacions i llicències urbanístiques. Aquesta suspensió tindrà un termini màxim d'un any (prorrogable a 6 mesos) des de la publicació de l'anunci de la informació pública. S'exclouen de tal suspensió les actuacions compatibles amb la futura actuació ferroviària o que es limiten a la mera conservació i manteniment de l'existent, previ informe vinculant del Ministeri de Foment.

SISÈ.- El traçat que defineix la línia ferroviària València-Alacant s'indica que s'ha redactat en compliment de les mesures específiques per a la millora de l'eficiència en l'execució de les obres públiques d'infraestructures ferroviàries, carreteres i aeroports del Ministeri de Foment.

L'estudi previ parteix del criteri fonamental de paral·lelisme de la nova infraestructura amb les vies de comunicació pre-existents, especialment amb l'autopista AP-7, per minimitzar el impactes, la fragmentació i l'efecte barrera sobre el territori, la juxtaposició d'infraestructures, el consum racionalitzat del sòl i la sinergia negativa de la descoordinació de diverses infraestructures. Per això resulta inexplicable que l'alternativa que millor reflectia aquestes directrius i que apareixia en l'Estudi Informatiu del Ministeri de febrer de 2015, l'**Alternativa 3A**, haja desaparegut d'aquest nou informe.

En la seua entrada en el Terme de Pedreguer es perd el paral·lelisme amb l'AP-7, creuant el terme fins llindar amb el terme de Dénia. D'aquesta manera la línia ferroviària afecta diverses infraestructures i als múltiples habitatges, creant un gran impacte en el territori, fragmentant i generant bosses de terreny de caràcter marginal en el nostre terme.

Cal destacar que el Municipi de Pedreguer té una alta concentració de infraestructures com són l'AP-7, N-332, la CV-724 i el gasoducte, el que genera un territori complex, amb nombroses barreres i dificultats en la comunicació.

Es proposa que tal com s'indica en el projecte presentat, dins de les premisses i criteris adoptats per definir el traçat es mantinga el paral·lelisme amb les vies de comunicació preexistents, i es formalitze un corredor d'infraestructures al costat l'AP-7.

Per tot això se sol·licita:

Que tenint per presentades aquestes consideracions a l'Estudi Informatiu de la nova Connexió Ferroviària Alacant- Dénia, l'estime íntegrament; i en conseqüència es modifique el nou traçat del ferrocarril, mantenint el seu paral·lelisme a l'AP-7, com de fet establia l'Alternativa 3A de l'Estudi Informatiu del Ministeri de febrer de 2015, inexplicablement desapareguda en aquesta fase.