



Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
Subdirección General de Planificación Ferroviaria
Plaza de los Sagrados Corazones, 7
28071-Madrid

Referencia: "Información pública. Eje Pasante Valencia y LAV Valencia-Castellón"

València, 10 de diciembre de 2021

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 información pública y audiencia del Estudio informativo del nuevo eje pasante norte-sur de la red arterial ferroviaria de Valencia y del Estudio informativo de la línea de alta velocidad Valencia-Castellón que definen una nueva infraestructura ferroviaria entre las ciudades de Valencia y Castellón.

Este documento responde a los trabajos realizados por la Comisión de Movilidad de nuestra Demarcación y ha sido supervisado por la Dirección Técnica y el Servicio Jurídico del Colegio de Caminos, Canales y Puertos.

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

Atentamente

Fdo.: Federico Bonet Zapater.
Decano de la Demarcación de la Comunidad Valenciana del
Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos
Colegiado nº 5.207

COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS COMUNIDAD VALENCIANA	
13/12/2021	Reg.16274
SALIDA	



ANEXO 1.- APORTACIONES Y ALEGACIONES FORMULADAS AL

ESTUDIO INFORMATIVO DEL EJE PASANTE DE VALENCIA DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA (MITMA)

BOE núm. 257 de 27 de octubre de 2021 en el que se publica el Anuncio de la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria por el que se somete a información pública el "ESTUDIO INFORMATIVO DEL NUEVO EJE PASANTE NORTE-SUR DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE VALENCIA".

En primer lugar, celebrar la intención del MITMA por resolver una actuación históricamente demandada y a la cual todavía no se le ha dado solución.

Es por lo que se procede a realizar una serie de aportaciones técnicas que ayuden a mejorar en mayor medida el citado Estudio Informativo, sin paralizar en absoluto la tramitación del mismo.

1ª) En relación con la solución óptima para desarrollar sobre ella el Proyecto de Construcción.

El Estudio Informativo considera siete alternativas completas para la nueva línea de alta velocidad entre Valencia y Castellón, resultantes de combinar las alternativas contempladas en el Estudio informativo del nuevo eje pasante Norte-Sur de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia, (al que denomina tramo 0), y las contempladas en el Estudio Informativo de la Línea de Alta Velocidad Valencia-Castellón (en el que distingue los tramos I, II, III y IV).

Analizadas técnicamente las distintas soluciones, se considera que la alternativa más favorable es la 4, y en segundo lugar la 5. Ambas corresponden a la Alternativa Base en el tramo del eje pasante de Valencia. Las razones de ello son las siguientes:

- En la elección de la mejor alternativa para el eje pasante de Valencia es sustancial analizar de manera individualizada las tres opciones que implican al propio eje pasante. A este respecto se considera que la Alternativa Base (que se integra en las alternativas globales 4 y 5) es la óptima porque es la que mejor favorece el intercambio modal con la red de Metrovalencia, la que mejor incorpora los recorridos circulares de cercanías porque minimiza la distancia de éstos, y la que menos impacto ambiental y territorial ejerce sobre la huerta. Además, en su consideración global, su coste económico es intermedio (1.678 y 1.659 M€, inferior a la media de las siete alternativas valoradas, que es de 1.777 M€) y su orden de magnitud no se aleja sustancialmente del de las alternativas más económicas.
- Además, la Alternativa Base permite independizar al eje pasante (a sus tiempos de tramitación y a su ejecución) de la notable complejidad territorial y ambiental de la L.A.V. Valencia-Castellón. Con la Alternativa Base el eje pasante es completamente construible sin afectar territorio exterior y, por supuesto, sin afectar la huerta.
- Las alternativas globales que integran a la Alternativa C del eje pasante (las nº 6 y 7) se consideran peores porque eliminan el intercambio modal con la red de Metrovalencia en



la estación de Universidad, alejan la posición de esta estación respecto del centro de gravedad del núcleo universitario que ha de nutrir la demanda de la misma, añaden distancia y tiempo de viaje innecesario a los recorridos circulares de cercanías y comportan un importante impacto ambiental al posicionar un amplio tramo en superficie junto a la autovía V-21. (Ver alegaciones 3ª, 4ª y 5ª).

Su menor coste económico no es sustancial y no compensa, en modo alguno, las desventajas apuntadas y, sobre todo, la importante carencia funcional que supone no interconectar en Universidad con la red de Metrovalencia.

- Las alternativas globales que integran la Alternativa A del eje pasante (las nº 1, 2 y 3) se consideran rechazables porque conllevan todas ellas un grave impacto territorial, ambiental y paisajístico sobre la huerta. Las tres por igual, ya que hasta Puçol –límite norte de la huerta como tal y de la propia comarca de l'Horta – su trazado es el mismo, a través de los subtramos I.1/I.6, y supone la apertura de un nuevo corredor en un espacio agrícola histórico y bien conservado, sobre el que ejercería un severo efecto de fragmentación territorial y de degradación paisajística.
- En relación al tramo Valencia-Castellón, la Alternativa 4 tiene el trazado que se considera más favorable, ya que en su subtramo I.2 incorpora más de 5 km de paralelismo estricto con la plataforma ferroviaria actual. En este mismo tramo la Alternativa 5 integra al subtramo I.3, que no mantiene paralelismo con ninguna infraestructura preexistente y genera, por ello, mayor fragmentación territorial, en contra de la consideración adoptada en el Anejo 3 de Estudio de Alternativas del Estudio Informativo que considera debe optarse por la utilización de los corredores actualmente existentes y la premisa de concentración de las infraestructuras lineales en corredores multimodales y la minimización de la ocupación del suelo de huerta para atender a la Ley 5/2018 de la Huerta de València
- En el resto de subtramos ambas alternativas son idénticas y utilizan el corredor costero, (subtramos II.2 y III.2) que se considera de menor impacto territorial y ambiental que el corredor interior (subtramos II.1 y III.1).

2ª) En relación con la Estación de Aragón.

Se considera imprescindible la conexión directa (sin que el usuario pase por la vía pública a nivel calle) de la estación de la Avenida de Aragón del Eje Pasante con la estación 'Aragón' de Metrovalencia. Las razones de ello son las siguientes:

- Un objetivo fundamental del Eje Pasante es la mejora sustancial del sistema de transporte público de Valencia y de su entorno metropolitano y extra-metropolitano, y esto solo es posible fomentando una verdadera y eficaz intermodalidad entre los diferentes modos de transporte existentes. Este objetivo está totalmente alineado con los propuestos en la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 y el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte del propio Ministerio. En este contexto la eficiencia de la intermodalidad requiere conexión directa entre modos de transporte, y que al usuario que realiza la operación de intercambio



modal se le invite a ello y le sea fácil dicha operación, evidentemente sin subir a la calle y bajar de nuevo.

- La futura Estación de Aragón va a ser un punto estratégico en la nueva configuración del sistema de transporte de Valencia, y va a serlo por su capacidad de intercambio modal con la red de Metrovalencia y porque formando parte de dicho intercambio se encuentra la comunicación directa con el Aeropuerto. Es esta estación la que va a permitir conectar toda la red de cercanías con el Aeropuerto, pero también con el puerto y todo el frente marítimo, y del mismo modo, todos los trayectos de largo recorrido que hagan parada en Aragón tendrán esta misma posibilidad de comunicación. Por ello, para que este intercambio sea funcionalmente eficaz es imprescindible conectar andenes en Aragón de la manera más cercana e inmediata posible.
- La mejora del transporte público conlleva necesariamente la integración tarifaria: un solo título de transporte para moverse por toda la red, y esto debe ir acompañado de una reducción -la máxima posible- de las necesidades de cancelación de billete cuando se cambia de modo de transporte.

En el Anejo 13, 'Estaciones' se indica que el nivel intermedio de la estación (situado a la cota +4,80 m) estará provisto de una galería que comunicará con el patio inglés de la estación de metro de Aragón. Se aprecia la posibilidad de esta conexión en el perfil longitudinal de la línea (p. ej. en el plano 5.1, hoja 4 de 24), pero no aparece expresamente indicada, como tampoco aparece indicada ni grafiada en los planos de definición de la Estación de Aragón (nº 7.1 y 7.2).

Es claro que estamos ante un Estudio Informativo y que la solución se definirá completamente en el Proyecto de Construcción, pero también es cierto que es la última oportunidad de debatir la actuación públicamente. Por eso y por la importancia de la intermodalidad en la definición y en la idea global de la actuación, alineado nuevamente con la propia Estrategia del Ministerio, sugerimos que en la versión del Estudio Informativo que finalmente se apruebe, se haga mención expresa en texto y planos, de la presencia y ubicación de la línea de Metrovalencia y de la necesidad de conexión directa con ella.

3ª) En relación con la Estación de Universidad propuesta en las Alternativas Base y A.

Al igual que con la Estación de Aragón, se considera necesaria la conexión directa de la estación de Universidad del Eje Pasante con la red de Metrovalencia. El Estudio Informativo sitúa la Estación de Universidad del Eje Pasante en una localización prácticamente coincidente con la estación de Metrovalencia 'La Carrasca'.

Además de que se considera fundamental que la nueva Estación de Universidad se localice de manera coincidente con la estación de 'La Carrasca' de Metrovalencia, también se entiende como fundamental que la comunicación entre ambas se produzca andén con andén (sin eliminar la conexión con las aceras de la Avda. Tarongers), y ello por las siguientes razones:

- Porque concurre una cuestión básica de intermodalidad, nuevamente, y para que ésta sea eficaz la comunicación entre modos de transporte debe ser directa y de andén a andén, sin tener que cruzar el denso tráfico de la Avda. Tarongers.



- Y porque es físicamente posible hacer los ajustes necesarios para que haya salida directa a los andenes de La Carrasca dentro del conjunto de accesos a la nueva estación.

4ª) En relación con el emplazamiento de la Estación de Universidad propuesto en la Alternativa C y su comparación funcional con el propuesto en las otras dos alternativas.

El emplazamiento previsto por el Estudio Informativo para la Estación de Universidad en la Alternativa C se considera claramente desfavorable en relación al previsto en las otras dos alternativas, Base y A, y ello por las siguientes razones:

- Deslocaliza la posición de la estación en relación al objeto de la misma, que es dar servicio a las numerosas personas que utilizan la red de cercanías para acceder a los campus universitarios de Tarongers (Universitat de València) y de Vera (Universitat Politècnica de València). Ambos campus aglutinan un total de 47.000 estudiantes y 8.500 trabajadores entre personal docente y administrativo, y una buena parte de ellos utiliza la red de cercanías para acceder.
- La deslocalización hace menos atractiva la utilización de la línea: la posición de la estación en las alternativas Base y A se sitúa en la Avda. Tarongers, exactamente en el centro de gravedad de los dos campus a los que da servicio. La posición de la Alternativa C es completamente excéntrica, y queda a 1,5 km del centro de gravedad antes citado, con el consiguiente recorrido adicional de ida y vuelta en el trayecto medio de todos los usuarios.
- No solo la mayor distancia media a recorrer es un factor disuasorio para la utilización de la estación en el caso de la Alternativa C, sino también la seguridad: al encontrarse fuera del espacio urbanizado una parte del trayecto transmite sensaciones de menor seguridad, especialmente en horario nocturno.
- Se pierde la posibilidad de intercambio modal con la red de Metrovalencia. La intermodalidad debe considerarse como uno de los objetivos esenciales de la materialización del eje pasante, nuevamente, y una alternativa que anule dicho objetivo en un punto clave como es la Estación de Universidad debe considerarse como desfavorable en relación a las alternativas que facilitan el intercambio modal.
- Las líneas de cercanías con recorridos circulares (en el capítulo 4 y en el Anejo 6 se proponen recorridos de cercanías con tramos circulares que pasan por las estaciones de València-Cabanyal y Font de Sant Lluís) se ven abocadas a un mayor recorrido, innecesario para sus objetivos de comunicación y que penaliza los tiempos de viaje.
- La ubicación de la estación, completamente encorsetada junto a la V-21, impide para ésta un buen acceso rodado y también la posibilidad de habilitar un espacio de 'park and ride' eficaz y funcional. Además, la inexistencia de intercambio modal con la red de Metrovalencia obliga a habilitar un aparcamiento que, por la escasa disponibilidad de espacio, es de apenas 120 plazas, muy poco para una estación de cercanías de esta relevancia y comparable al de muchas estaciones situadas en pequeños núcleos de población.



- El Estudio de Demanda que forma parte del Estudio Informativo acredita que la utilización de esta estación cae drásticamente en el caso de la localización de la Alternativa C: de 8.748 viajeros/día a tan solo 3.367 (en 2027), poco más de una tercera parte.

5ª) En relación con el emplazamiento de la Estación de Universidad propuesto en la Alternativa C y su comparación ambiental con el propuesto en las otras dos alternativas.

También desde el punto de vista ambiental (incluyendo en el concepto las cuestiones paisajísticas, territoriales y patrimoniales) el emplazamiento previsto por el Estudio Informativo para la Estación de Universidad en la Alternativa C se considera claramente desfavorable en relación al previsto en las otras dos alternativas, Base y A, y ello por las siguientes razones:

- La solución prevista para la Estación de Universidad en la Alternativa C es en superficie, frente a las otras alternativas que plantean una solución soterrada. La presencia de la estación en superficie -y de todo el tramo de línea férrea que continúa hacia el norte desde ella- supone la ocupación de una importante superficie (40.000 m²) que en la actualidad es huerta productiva. Estos terrenos están catalogados con la máxima protección en el *Plan de Acción Territorial de la Huerta de Valencia*, en concreto como “*huerta de protección espacial grado 1*”.
- Además introduce un importante impacto visual que hoy no existe en un medio de gran fragilidad y en una localización inmediata a la ciudad, altera la percepción del territorio y del entorno de huerta en las cuencas visuales que propicia la V-21, que constituye uno de los elementos más poderosos de visualización y comprensión del paisaje circundante, y aproxima en exceso sus efectos negativos a un eje cultural y paisajístico de relevancia como es el Camí de Farinós, que alberga, entre otros, el conjunto histórico monumental de la *Ermita de Vera* y el *Molí de Vera*.
- Abundando en la cuestión territorial y paisajística, adosar la línea en un tramo a la autovía V-21 no elimina sus efectos negativos y menos aún en un entorno tan sensible, por más que, en general, sea una buena práctica para evitar la fragmentación territorial y en concreto una consideración establecida como condicionante de las soluciones propuestas en el Anejo 3 ‘Estudio de alternativas’ del Estudio Informativo. Hay razones que explican esto con claridad:
 - * por una parte, la línea férrea comporta tendidos aéreos de catenaria y apoyos de soporte de mucha altura y gran impacto visual;
 - * además, en su curva de unión con el corredor del ferrocarril actual acaba generando una importante fragmentación territorial, con dos amplias bolsas que totalizan 95.000 m² de terreno de huerta anulado y bordeado por infraestructuras; como en el caso de la estación, estos terrenos se catalogan con la máxima protección en el *Plan de Acción Territorial de la Huerta de Valencia*, en concreto como “*huerta de protección especial grado 1*”.
 - * el emplazamiento junto a la V-21 (Alternativa C) es claramente más desfavorable que el emplazamiento junto a la línea férrea actual (Alternativas Base y A) ya que en éste último caso dicha línea férrea actual ya limita con el continuo urbanizado



Malvarrosa-Patacona, mientras la V-21 discurre por mitad de la huerta y constituye un destacado elemento de percepción de la misma para todos sus usuarios; por eso al adosarle la nueva estación y la nueva línea ferroviaria su intrusión visual es muy superior.

- Debe añadirse, por último, que esta solución se ha planteado pegada de manera literal a la V-21 (entre el borde de la estación y el arcén de la autovía no hay ni siquiera un mínimo espacio, tal como se aprecia en el plano de planta de la estación, plano 7.4, hoja 1 de 7), a tal punto que el trazado de la línea y la estación se han dibujado en un emplazamiento en el que ocupan parcialmente terrenos expropiados para las obras de la ampliación a tres carriles de la V-21, actualmente en marcha. En esta ubicación física de la nueva línea se aprecian inconvenientes importantes:
 - * impide cualquier futura ampliación de la V-21, que es el acceso norte a Valencia y puede requerir mayor capacidad en cualquier momento futuro;
 - * con todo, es muy difícil que la solución pudiera construirse de la manera que se dibuja, y lo normal es que para materializar esta solución haya que dejar una cierta separación legal y funcional entre línea ferroviaria y autovía;
 - * por pequeña que fuera la separación exigida, va a incidir en una mayor afección sobre la huerta, en una mayor afección sobre edificaciones rurales y alquerías, y en una negativa e impactante ubicación inmediata a dos elementos catalogados patrimonialmente, como son el *Fumeral de la fábrica El Prado* y, sobre todo, *les Barraques de Panach*.

6ª) En relación con la denominación de la Estación de Universidad.

En Valencia la actividad universitaria se encuentra muy repartida sobre el tejido urbano de la ciudad y de su entorno. La Universidad de Valencia, fundada en 1499, tiene su edificio original en el centro histórico y da nombre a una de las calles que lo rodean; con el tiempo han aparecido nuevas universidades y diferentes campus universitarios: Blasco Ibáñez, Vera (de la Universitat Politècnica de València, abreviadamente UPV), Burjassot, Tarongers, así como numerosos edificios administrativos y docentes diseminados por la ciudad. Por ello el nombre de 'Universidad' no es apropiado para denominar la estación y además genera confusión porque, de hecho, la Estación de Aragón también se localiza junto a un campus universitario, el de Blasco Ibáñez.

Es claro que el documento que se expone al público es tan solo un Estudio Informativo y el nombre definitivo de la estación queda todavía lejos en el tiempo, pero por coherencia con la localización de esta estación y por coherencia también con el criterio utilizado para designar la otra (Aragón), sugerimos que se modifique el nombre en el Estudio Informativo que definitivamente se apruebe y se llame, por ejemplo 'Tarongers' (es el nombre de la avenida en la que se sitúa), o 'Tarongers-Vera', o 'Tarongers-UPV' (por los dos campus universitarios que hay a ambos lados de la estación) o de cualquier otra manera que se considere procedente y, sobre todo, que dé identidad propia a la localización, ya que, como se ha dicho, universidades en Valencia hay más de una.



Entendemos que es importante que el Estudio Informativo explique esta cuestión, ya que forma parte del contexto del eje pasante. El denominado 'canal de acceso' es el tramo del futuro soterramiento ferroviario de Valencia situado al sur de la Estación Central, y se encuentra en un grado de tramitación administrativa más avanzado que el eje pasante (en julio de 2021 se sometió a información pública el Proyecto Básico a efectos de bienes y derechos afectados, y se prevé licitar la obra a finales de 2022 o principios de 2023).

Dentro de la actuación correspondiente al citado canal de acceso, la liberalización del transporte ferroviario y las expectativas de crecimiento del Corredor Mediterráneo han sido las motivaciones esgrimidas para acometer una importante remodelación de la actual estación Joaquín Sorolla y de la futura Estación Central. Esta remodelación afecta a la capacidad de la estación y, consecuentemente, a los esquemas de vías de la misma en cada una de sus plantas.

Aunque la Estación Central corresponda a otro proyecto administrativamente independiente, su vinculación con el eje pasante es tan estrecha que, funcionalmente, no se pueden disociar. Por eso estimamos que en el Estudio Informativo debe figurar el esquema de vías que marca el punto de partida del eje pasante, es necesario para entender su funcionalidad y para poder valorar cómo se integra en el conjunto de la organización funcional que se está planteando para la red arterial de Valencia, de la que el eje pasante es un elemento clave.

Por último, al respecto del esquema de vías del nivel inferior de la Estación Central, cabe indicar que deberá verificarse que la disposición adoptada y el número de vías previsto para cada tipo de ancho, es suficiente para albergar el previsible crecimiento del servicio de cercanías. Hay que recordar que, aunque en 2018 (año de referencia del Estudio de Demanda del Estudio Informativo) el servicio generaba 15,5 millones de pasajeros/año, inmerso en una situación de intenso deterioro, en 2006 generó 25,4 millones, y en años venideros con el servicio normalizado y el eje pasante construido, esta cifra ha de subir notablemente (ver consideraciones 10ª y 11ª).

9ª) En relación con los esquemas de vías planteados en las estaciones.

Los esquemas de vías de las estaciones planteados en las diferentes alternativas hacen coexistir vías en ancho estándar y vías en ancho ibérico (salvo en la Estación de Aragón de la Alternativa A, en la que las necesidades de continuidad hacia el norte en ancho estándar obligan a disponer las cuatro vías en ancho estándar; pero los escapes para continuar hacia Universidad son en ancho ibérico). Con este planteamiento no es posible apartar trenes de ancho estándar en ninguna de las estaciones.

Se considera que debería modificarse este planteamiento y disponer, en todos los casos, de ancho estándar en las cuatro vías de las estaciones. Es una propuesta de eficacia que busca la maximizar la funcionalidad de la nueva red, y es que hay que tener en cuenta cuestiones como las siguientes:

- En el contexto del Corredor Mediterráneo el futuro imprescindible e inevitable es el ancho estándar.



- En el tramo Vandellós-Castellón (inicio inminente de las obras) va a haber únicamente dos vías de ancho estándar, desaparece el ancho mixto y, por supuesto, el ibérico. Por tanto, hasta Castellón solo se va a poder llegar desde el norte con ancho estándar.
- En el tramo Castellón-Valencia existe una vía de ancho mixto y se trabaja en este momento en la conversión a ancho mixto de la segunda vía (desaparece el ancho ibérico como opción única), y la razón de ello es que el ancho estándar llegue a Valencia de inmediato con la máxima calidad funcional posible en las circunstancias actuales de la red.
- Con estas realidades –ambas de culminación cercana– el eje pasante de Valencia debe asumir que el ancho estándar es la referencia básica de futuro, por ello a este ancho ha de dársele la máxima funcionalidad posible.
- Es evidente que hoy por hoy el resto de la red es de ancho ibérico, y que por eso las circulaciones en este ancho también han de ser plenamente operables en el futuro eje pasante. Por ello entendemos que las estaciones han de poder apartar con la misma funcionalidad trenes en ancho ibérico y en ancho estándar.

10ª) En relación con el análisis desarrollado en el Estudio de Demanda sobre el tráfico de cercanías.

El Estudio de Demanda que forma parte del Estudio Informativo ofrece unas cifras, resultantes de la modelización desarrollada, que merecen las siguientes consideraciones (Anejo 6 'Estudio de Demanda'):

- El Estudio utiliza como referencia básica de comparación las cifras de tráfico de las cercanías de Valencia correspondientes a 2018, pero no tiene en cuenta el contexto de dichas cifras: la degradación del servicio ha sido –y es actualmente– tan intensa, que ahora hay menos pasajeros que hace 30 años y así, por ejemplo, 2018 ofrece cifras inferiores a las de 1992. La evolución se aprecia en la tabla siguiente.

Año	1992	1994	1998	2002
Viajeros / día	54.807	65.702	69.221	73.367

Año	2006	2010	2014	2018
Viajeros / día	78.913	60.420	53.537	51.377

Tabla 1: Demanda del servicio de Cercanías de Valencia. Fuente: ADIF.

- Las cifras que pronostica el Estudio para 2027, con el túnel pasante terminado y en las diferentes variantes de explotación propuestas, se sitúan entre 70.000 y 81.000 viajeros/día. Esto quiere decir que, en el mejor de los casos, se alcanzarían los números que ya había en 2006, veinte años antes, pero entonces no había túnel pasante, ni integración tarifaria, ni una red de metro complementaria tan potente como la de 2027, y sí que había una movilidad global menor a la de 2027; ello significa que la participación porcentual que se pronostica para las cercanías en la movilidad global con el túnel pasante en servicio será inferior a la que ya hubo, o lo que es lo mismo, que las



cercanías serán menos importantes en el sistema global de transporte de lo que fueron décadas atrás.

- Parece obvio que esto no puede ser así, que se trata de un escenario muy desfavorable, y, en cualquier caso, no garantiza a la hora de determinar si el futuro eje tendrá capacidad suficiente para albergar las circulaciones previstas a futuro, aún cuando la capacidad no se ve comprometida: convertir en pasantes las cercanías de Valencia es un hecho trascendental, y acompañarlo con paradas e intercambios directos con la red de metro en Aragón y Tarongers multiplica sus efectos. Por eso entendemos que sería muy importante que el Estudio de Demanda (y el resumen del mismo que se aporta en la Memoria) situara en su contexto real las cifras de cercanías de 2018 y, a partir de ello, explicase el significado real de los resultados numéricos de los diferentes escenarios de futuro modelizados.
- En este sentido es necesario no perder de vista que los miles de viajeros diarios perdidos por el servicio de cercanías de Valencia son muy fácilmente recuperables, porque cualquier comparación en precio, confort, rapidez y comodidad de viaje, inclina la balanza hacia las cercanías frente al vehículo privado. Por esto cuando la esperada mejora del servicio se produzca es más que previsible una rápida recuperación de la demanda y la vuelta, al menos, a los 70.000/80.000 viajeros/día que hace décadas ya había. Y si el escenario de partida es éste (el de unas cercanías mínimamente normalizadas) los resultados de la modelización para el túnel pasante han de arrojar unas cifras superiores.
- Al respecto de las cifras aportadas por el Estudio de Demanda, resulta llamativo que se presenta una “Variante de Explotación 0”, que recoge el crecimiento de la demanda entre 2018 y 2027 debido únicamente al crecimiento poblacional, con el objeto de aislar *“el crecimiento de la movilidad debido al efecto del crecimiento demográfico para el primer escenario (2027)”*, según se indica textualmente en la página 80 del Estudio. Y este crecimiento puramente demográfico de la demanda hace subir los viajeros diarios de cercanías, según el Estudio, de 51.374 a 62.771, pero la realidad es que entre 1992 y 2018, con mucho más crecimiento demográfico, el número de viajeros se redujo. La consecuencia es que, sin esta aportación demográfica –que, desde luego, no la ha habido entre 1992 y 2018– las cifras del Estudio de Demanda para los escenarios con túnel pasante aún serían más bajas y apenas llegarían en 2027 a lo que ya había a mediados de los noventa.
- Una última consideración sobre este tema: las cercanías constituyen un modo de transporte que involucra a los territorios extra-metropolitanos, incluso más que a los territorios internos al área metropolitana de Valencia, y esto se pone de manifiesto comprobando la aportación de las estaciones en 2018 (año que el Estudio toma como referencia):



Movimiento	Viajeros / día	% s/ total
Viajeros que suben en estaciones del A.M.	15.676	30,5 %
Viajeros que suben en València-Nord y bajan en estaciones del A.M.	8.746	17,0 %
Total viajeros vinculados al A.M.	24.422	47,5 %
Viajeros que suben en estaciones exteriores al A.M.	17.819	34,7 %
Viajeros que suben en València-Nord y bajan en estaciones exteriores al A.M.	9.136	17,8 %
Total viajeros vinculados al exterior del A.M.	26.955	52,5 %
Total Viajeros	51.377	100,0 %

Tabla 2: Relación entre la demanda interior y exterior al Área Metropolitana de València en la red de cercanías en 2018. Fuente: ADIF y elaboración propia.

Sin embargo, en la caracterización territorial y socioeconómica del área de estudio (capítulo 3.1 del Estudio de Demanda) se dedica un amplio subcapítulo (el 3.1.1) al Área Metropolitana de València, y nada a los territorios exteriores a ella. También en la caracterización de la movilidad general del área de Estudio (capítulo 3.2 del Estudio de Demanda) vuelve a dedicarse un subcapítulo (el 3.2.1) a la movilidad en el Área Metropolitana y nada a la de los territorios exteriores. El capítulo 3.4 se dedica al análisis de los flujos extra-metropolitanos pero se hace de manera muy somera, estimando tan solo la proporción de flujos que absorbe el sistema de cercanías a partir de una campaña de recogida de datos de movilidad para toda la Comunidad Valenciana realizada en 2017.

Estimamos que el peso fundamental que tienen los territorios extra-metropolitanos en la red de cercanías merece un tratamiento, al menos, al mismo nivel que el que el Estudio ha dado a los territorios metropolitanos y a su movilidad, y esto debería quedar recogido en el documento que finalmente se aprobase.

11ª) En relación con la conclusión del Estudio de Demanda relativa a la localización de la Estación de Universidad.

El Estudio de Demanda del Estudio Informativo contiene un breve capítulo, el 11, titulado 'Conclusión final', en el que se llama la atención sobre el hecho de que la localización de la Estación de Universidad de la Alternativa C (junto a la V-21) tan solo suponga en 2040 un 0,5 % menos de utilización del transporte público respecto a la localización en las otras alternativas (en Avda. Tarongers).

Pero este dato es irrelevante a los efectos de la comparación entre la localización de estaciones: en esa comparación se están sumando los viajes de todos los modos de transporte (un millón de viajes diarios), la inmensa mayoría de los cuales no están implicados



por la estación de Universidad y sus movimientos sobre el sistema de transporte público son independientes de ella. En la misma línea, también podría decirse que no construir el túnel pasante tan solo supondría un 3,8 % menos de viajeros en el conjunto de modos de transporte público (diferencia entre los 763.300 viajeros/día de la Alternativa C en 2027 y los 734.199 de la variante de explotación '0', según recoge la tabla de la página 87 del Estudio de Demanda). En definitiva, las comparaciones no pueden plantearse en esos términos, y ello por dos razones fundamentales:

- Porque la movilidad global implica a todo el territorio y a todos los modos de transporte, y por ello siempre va a conllevar cifras de base muy altas.
- Y porque la comparación válida entre localizaciones viene de las cifras que cada localización aporta para la estación de Universidad: 3.367 viajeros/día en 2027 para la Alternativa C (junto V-21) frente a 8.748 en Tarongers, casi el triple.

Además, hay que volver a recalcar lo dicho en la consideración 10ª (anterior), y es que en estas cifras no se está teniendo en cuenta de manera particularizada el grave deterioro actual del sistema de cercanías y el efecto de recuperación inmediata que tendría cualquier mejora que el usuario percibiese y que permitiría, con la misma infraestructura de hoy, aproximarse o volver a los 70.000/80.000 viajeros/día que el sistema ya tenía hace dos décadas. Como ya se ha dicho, solo con esto las cifras de partida para analizar el efecto del eje pasante cambiarían de forma notable y, con ellas, las cifras resultantes del efecto del eje.

Consideramos conveniente, por todo ello, que la 'Conclusión final' sea completada con los razonamientos aquí aportados sobre lo desfavorable de los datos de partida, y sobre el escenario poco garantista adoptado en cuanto a capacidad se refiere.

12ª) En relación con la decisión de plantear, en el Análisis Multicriterio, alternativas conjuntas con el Estudio Informativo de la L.A.V. Valencia-Castellón.

Tal como se ha indicado en la alegación 1ª, el Estudio Informativo considera siete alternativas completas para la nueva línea de alta velocidad entre Valencia y Castellón, resultantes de combinar las alternativas contempladas en el *Estudio informativo del nuevo eje pasante Norte-Sur de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia*, y las contempladas en el *Estudio Informativo de la Línea de Alta Velocidad Valencia-Castellón*.

En realidad, se trata de dos estudios diferentes que afectan a dos realidades territoriales radicalmente diferentes: el interior de la ciudad de Valencia por un lado, y el arco Valencia-Castellón por otro, con problemáticas y casuísticas diferentes y, por ello, con afección sobre intereses, personas, colectivos y administraciones también diferentes. Unificar las soluciones conlleva que cualquier propuesta o decisión que afecte intereses de un tramo respecto de cualquiera de las alternativas, arrastra consigo la solución que se le impone al otro tramo, y conlleva también que cualquier complicación de tramitación que surja en un tramo se traslada automáticamente al otro.

Este planteamiento conjunto entre los dos Estudios se extiende también al Estudio de Impacto Ambiental, que es único para ambos. Pero también en cuestiones ambientales los dos tramos son absolutamente diferentes entre sí: en el arco Valencia-Castellón la implantación de una línea de alta velocidad es una actuación de gran impacto, con una alta incidencia territorial,



ambiental y paisajística, y con efectos asociados de fragmentación del territorio y afección a la huerta de Valencia, mientras que el eje pasante es una obra urbana subterránea que puede ejecutarse (según la Alternativa Base) de manera independiente y con nula afección a la huerta. Por esto no se entiende que el Estudio de Impacto Ambiental sea único y la complejidad de un tramo incida sobre el otro, que carece de dicha complejidad. Incluso cuando en el análisis de capacidad se parte de la premisa de que la nueva LAV se pone en funcionamiento simultáneamente o con anterioridad al eje pasante, afectando por lo tanto a las cercanías.

En el caso concreto del eje pasante, se trata de una actuación crucial para el sistema global de transporte de Valencia, de su área metropolitana y de los territorios exteriores a ella, y todo ello por el impulso que supone a la red de cercanías y a la intermodalidad. Por esto no es razonable que pudiera quedar ralentizado por las complejidades del tramo Valencia-Castellón.

De esta manera, como se trata de realidades diferentes, admitiendo el propio Estudio Informativo que deben ser coordinadas, pero a su vez la independencia de las actuaciones y su ejecución lo cual ha llevado a su desarrollo en sendos estudios informativos, entendemos que la mejor solución para Valencia no debe quedar lastrada por la complejidad del arco Valencia-Castellón y, por supuesto, ha de ser compatible con la mejor solución para dicho arco. Por ello proponemos que, sin modificar sustancialmente el planteamiento de soluciones conjuntas del Estudio Informativo, se considere lo siguiente:

- En primer lugar, que la evaluación ambiental sea diferenciada para cada uno de los tramos (y si ello exige dividir en dos el actual Estudio de Impacto Ambiental, así debe hacerse).
- En segundo lugar, que las soluciones de ambos tramos sean plenamente combinables entre sí.

Para lograr esta plena compatibilidad entre las soluciones del Eje Pasante y las de la LAV Valencia-Castellón la solución finalmente elegida deberá combinar el trazado óptimo de cada uno de sus subtramos, y ello a partir de las mismas siete soluciones que plantea el Estudio Informativo incorporando conexiones entre ellas, algunas no consideradas en las soluciones finales, como por ejemplo el subtramo I.5 (por el norte de Rafelbunyol, que une el corredor interior Valencia-Castellón con el acceso costero a Valencia), o con un corredor simétrico al II.3 que enlace, al norte de Sagunto, el subtramo II.1 del corredor interior con el II.2 del corredor costero.

13ª) Consideración general a la necesaria motivación y traslado de información a la Memoria del Estudio Informativo.

Se apuesta por la búsqueda del mayor rigor técnico y motivación objetiva a las soluciones previstas, fundamentalmente a trasladar en la propia Memoria del Estudio Informativo.

En ambos Estudios Informativos sometidos coetáneamente a información pública se motiva la actuación por el ahorro, reducción de tiempos de viaje y el incremento de la capacidad del corredor Mediterráneo por la segregación de tráfico.

Excusados en un enfoque global, se opta por un único anejo de selección de alternativas y un único Estudio de Impacto Ambiental. Adicionalmente, se prevé la tramitación conjunta de la



Evaluación de Impacto Ambiental ordinaria de la Ley 21/2013 para obtener una única Declaración de Impacto Ambiental y sirve también la presente información pública como información pública a los efectos medioambientales.

Si bien, dado que se han ido generando distintas alternativas por tramos diferenciados, tal y como se ha expuesto en la alegación 12ª, no se entiende la combinación de las mismas, que se ha realizado de una forma muy limitada.

Curiosamente, se expone, dentro de las fases del desarrollo de alternativas el hecho de la selección de aquella que garantice mayor interés social, si bien no se percibe ninguna tramitación especial en cuanto a participación pública se refiere.

En este sentido, el CICCPO ofreció al Ministerio organizar una jornada durante la información pública para presentar los dos Estudios Informativos que estaban siendo sometidos a información pública, dentro de las celebraciones del Año europeo del Ferrocarril y en el contexto de la integración ferrocarril-ciudad, prestando un escaparate en la Sede de la Demarcación del Colegio en la Comunidad Valenciana donde acercar los Estudios Informativos a los profesionales del sector y la ciudadanía.

Se considera igualmente que la Memoria debe incidir y reflejar de forma clara la motivación de las principales decisiones y tramitaciones llevadas a cabo con anterioridad por el Ministerio, antecedentes y estado actual de tramitación, incluso faltantes en los propios Anejo 1 'Antecedentes' y Anejo 2 'Marco ferroviario de partida', así como la razón de la inviabilidad de aquellas alternativas descartadas en el Anejo 3 'Estudio de alternativas' del Estudio Informativo. Se disponía anteriormente de una DIA favorable, publicada en el BOE 141 de 11 de junio de 2008, ahora caducada. En el estudio se justifica que según la Ley 21/2013 se requeriría la redacción de un nuevo estudio informativo. Sin embargo, no se motivan las razones que llevaron al Ministerio a dejar caducar la citada DIA, a no ejecutar las actuaciones y a no solicitar una prórroga de la citada DIA, tal y como preveía la Ley Ambiental vigente en el momento de su tramitación.

Adicionalmente, en relación a los 6 proyectos constructivos del nuevo eje pasante por la ciudad de Valencia, divididos por fases que se mencionan como antecedentes, no se menciona su estado de aprobación y legal de las reservas viarias creadas mediante dichos proyectos, cuando resulta muy importante la coordinación administrativa a efectos de planeamiento.



ANEXO 2.- APORTACIONES Y ALEGACIONES FORMULADAS AL

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD VALENCIA-CASTELLÓN

BOE núm. 257 de 27 de octubre de 2021 en el que se publica el Anuncio de la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria por el que se somete a información pública el "ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD VALENCIA-CASTELLÓN".

En primer lugar, celebrar la intención del MITMA por resolver una actuación históricamente demandada y a la cual todavía no se le ha dado solución.

Es por lo que se procede a realizar una serie de aportaciones técnicas que ayuden a mejorar en mayor medida el citado Estudio Informativo, sin paralizar en absoluto la tramitación del mismo.

1ª) En relación con la solución óptima para desarrollar sobre ella el Proyecto de Construcción.

El Estudio Informativo considera siete alternativas completas para la nueva línea de alta velocidad entre Valencia y Castellón, resultantes de combinar las alternativas contempladas en el *Estudio informativo del nuevo eje pasante Norte-Sur de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia*, (al que denomina tramo 0), y las contempladas en el *Estudio Informativo de la Línea de Alta Velocidad Valencia-Castellón* (en el que distingue los tramos I, II, III y IV).

Analizadas técnicamente las distintas soluciones, se considera que la alternativa más favorable es la 4, y en segundo lugar la 5. Las razones de ello son las siguientes:

- En relación al tramo Valencia-Castellón propiamente dicho, la Alternativa 4 tiene el trazado que se considera más favorable, ya que en su subtramo I.2 incorpora más de 5 km de paralelismo estricto con la plataforma ferroviaria actual. En este mismo tramo la Alternativa 5 integra al subtramo I.3, que no mantiene paralelismo con ninguna infraestructura preexistente y genera, por ello, mayor fragmentación territorial. En el resto de subtramos ambas alternativas son idénticas y utilizan el corredor costero, (subtramos II.2 y III.2) que se considera de menor impacto territorial y ambiental que el corredor interior (subtramos II.1 y III.1).
- En relación al tramo del eje pasante de Valencia, la mejor alternativa para el mismo también se considera la recogida por las alternativas 4 y 5. Ambas corresponden a la Alternativa Base del Estudio Informativo del eje pasante, y a este respecto se considera que esta Alternativa Base es la óptima porque es la que mejor favorece el intercambio modal con la red de Metrovalencia, la que mejor incorpora los recorridos circulares de cercanías porque minimiza la distancia de éstos, y la que menos impacto ambiental y territorial ejerce sobre la huerta. Además, en su consideración global, su coste económico es intermedio (1.678 y 1.659 M€, inferior a la media de las siete alternativas valoradas, que es de 1.777 M€) y su orden de magnitud no se aleja sustancialmente del de las alternativas más económicas.



- Además, la Alternativa Base permite independizar al eje pasante (a sus tiempos de tramitación y a su ejecución) de la notable complejidad territorial y ambiental de la L.A.V. Valencia-Castellón. Con la Alternativa Base el eje pasante es completamente construible sin afectar territorio exterior y, por supuesto, sin afectar la huerta.
- Las alternativas globales que integran a la Alternativa C del eje pasante (las nº 6 y 7) se consideran peores porque eliminan el intercambio modal con la red de Metrovalencia en la estación de Universidad, alejan la posición de esta estación respecto del centro de gravedad del núcleo universitario que ha de nutrir la demanda de la misma, añaden distancia y tiempo de viaje innecesario a los recorridos circulares de cercanías y comportan un importante impacto ambiental al posicionar un amplio tramo en superficie junto a la autovía V-21. (Ver alegaciones 3ª, 4ª y 5ª).
Su menor coste económico no es sustancial y no compensa, en modo alguno, las desventajas apuntadas y, sobre todo, la importante carencia funcional que supone no interconectar en Universidad con la red de Metrovalencia.
- Las alternativas globales que integran la Alternativa A del eje pasante (las nº 1, 2 y 3) se consideran rechazables porque conllevan todas ellas un grave impacto territorial, ambiental y paisajístico sobre la huerta. Las tres por igual, ya que hasta Puçol –límite norte de la huerta como tal y de la propia comarca de l’Horta– su trazado es el mismo, a través de los subtramos I.1/I.6, y supone la apertura de un nuevo corredor en un espacio agrícola histórico y bien conservado, sobre el que ejercería un severo efecto de fragmentación territorial y de degradación paisajística.

2ª) En relación con el esquema de vías de la situación actual.

En la primera página de texto de la Memoria (pág. 1). Pero este esquema es erróneo, y no por simplificado: en él la vía de ancho mixto que proviene de Castellón entra en la estación València-Nord, pero la realidad es que en esta estación no entra ni ha entrado nunca ninguna vía de ancho mixto ni, consecuentemente, ninguna circulación que utilice el ancho estándar; en la realidad la vía de ancho mixto que proviene de Castellón es objeto de un cruzamiento en ancho estándar que cizalla las vías de ancho ibérico que acceden a València-Nord y desemboca, también con ancho estándar, en la estación València-Joaquín Sorolla, que es la única que admite circulaciones que utilicen este ancho de vía.

Entendemos que el Estudio Informativo debe recoger la situación actual de manera correcta (y la situación actual es independiente de cualquier obra que se encuentre en curso en el momento presente). Por eso consideramos que debe procederse a la subsanación del error. Se aporta a continuación el esquema de vías del acceso actual a las estaciones de Valencia.

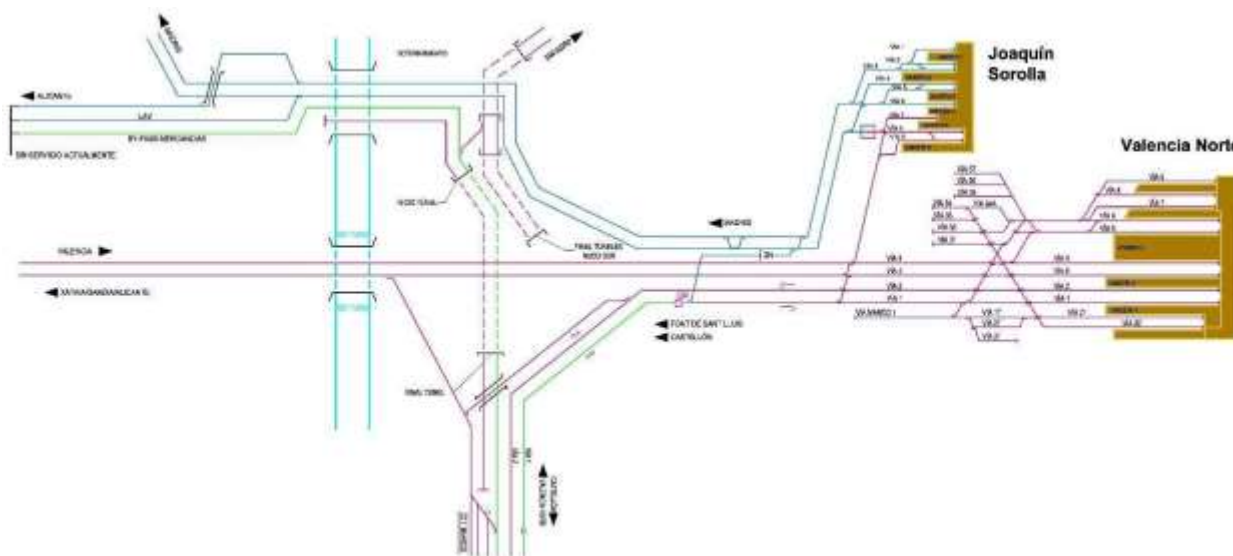


Imagen 1: Esquema de vías del acceso actual a las estaciones de Valencia. Fuente: ADIF.

Con independencia de la situación actual, si en el Estudio Informativo se considera como situación de partida la que existirá en un futuro tras la finalización de las obras de conversión a ancho mixto de la segunda vía del tramo Valencia-Castellón, se considera también interesante que apareciese el esquema de vías que represente esta situación para el ámbito de las estaciones de Valencia, en el que se aprecie cómo las dos vías de ancho mixto procedentes de Castellón llegan hasta este ámbito.

3ª) En relación con el esquema de vías planteado en la estación de Castellón.

El Estudio Informativo plantea para la estación de Castellón un esquema de vías en el cual mantiene en las actuales vías 1 y 2 (futuras vías 7 y 5 respectivamente, accesibles ambas desde el andén 3) el ancho ibérico que ya actualmente tienen.

Se considera que debería modificarse este planteamiento y disponer en estas vías (futuras vías 7 y 5) ancho estándar. Es una propuesta de eficacia que busca la maximizar la funcionalidad de la nueva red, en la que hay que tener en cuenta cuestiones como las siguientes:

- En el contexto del Corredor Mediterráneo el futuro imprescindible e inevitable es el ancho estándar.
- En el tramo Vandellós-Castellón (inicio inminente de las obras) va a haber únicamente dos vías de ancho estándar, desaparece el ancho mixto y, por supuesto, el ibérico. Por tanto, hasta Castellón solo se va a poder llegar desde el norte con ancho estándar.
- En el tramo Castellón-Valencia existe una vía de ancho mixto y se trabaja en este momento en la conversión a ancho mixto de la segunda vía (desaparece el ancho ibérico como opción única).



- Con estas realidades –ambas de culminación cercana– debe asumirse para la estación de Castellón que el ancho estándar es la referencia básica de futuro, por ello a este ancho ha de dársele la máxima funcionalidad posible y, al mismo tiempo, la máxima capacidad.
- En el momento presente las cercanías de Castellón circulan con ancho ibérico, y por eso las circulaciones en este ancho también han de ser plenamente operables en la estación de Castellón, pero no por ello la estación ha de perder capacidad de apartado en ancho estándar que es, a fin de cuentas, el ancho referencial de futuro de todo el eje mediterráneo.

4ª) En relación con la definición de las alternativas planteadas y su compatibilidad con el planeamiento viario aprobado y/o en desarrollo por parte del propio MITMA y otras administraciones:

En los planos de definición de las alternativas no figuran algunas infraestructuras que se encuentran proyectadas. En concreto, en los tramos I y II se han detectado interferencias por parte de varias de las alternativas con las reservas viarias, corredores de actuación y soluciones recogidas en el *Estudio Informativo de la Circunvalación Exterior de Valencia* (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), de clave EI-4-V-33 (que cuenta con aprobación definitiva con fecha de julio de 2015).

Asimismo, en el propio tramo I también se producen interferencias con las previsiones de accesibilidad viaria y ferroviaria recogidas en las diferentes versiones del *Plan Especial del Área Logística de Sagunto* desarrollado por Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad de la Generalitat Valenciana (*Documento Inicial Estratégico y Documento de Alcance* de noviembre de 2018, *Versión Preliminar del Plan Especial* de febrero de 2021, y *Propuesta del Plan*, de octubre de 2021).

Sin tener en cuenta estas actuaciones no es posible acreditar la viabilidad de determinadas sub-alternativas, como por ejemplo la I.1, I.2, I.3 y I.6 (Tramo I) o II.1 y II.3 (Tramo II).

5ª) En relación con la valoración del criterio territorial en el análisis multicriterio.

Una de las cuestiones más importantes del Estudio Informativo en el tramo Valencia-Castellón es encajar adecuadamente en el territorio las diferentes opciones de trazado planteadas. Por eso llama la atención que en la valoración del criterio territorial no se ha tenido en cuenta la relación de las diferentes alternativas planteadas con actuaciones proyectadas o en proyecto de gran relevancia, como las citadas en la consideración anterior o, adicionalmente, con la nueva conexión ferroviaria Sagunto-Teruel, cuyo estudio informativo se encuentra en fase de redacción desde hace unos meses y cuyo punto de partida se ha de localizar, según el pliego del contrato, sobre la L.A.V. Valencia-Castellón.

Se considera que la mejor o peor disposición de cada alternativa en relación a infraestructuras como las citadas es un factor decisivo en la valoración territorial de la alternativa en cuestión, y por eso debería haberse tenido en cuenta en la valoración que de la misma se hace en el análisis multicriterio -Anejo 20 'Análisis Multicriterio' y Memoria.



6ª) En relación con la demanda esperable en la nueva L.A.V. Valencia-Castellón.

Se considera de la máxima importancia que el Estudio Informativo aporte algunas cifras sobre la demanda esperable en una línea de tanta relevancia como la que constituye el objeto del mismo. El coste de la actuación, su impacto territorial y la sustancial modificación de la funcionalidad del sistema que su ejecución va a comportar así lo justifican.

Aunque es cierto es que el Pliego de la licitación no hacía mención expresa a ningún Estudio de Demanda, se considera que el Estudio Informativo debería aportar algún análisis o, al menos, algunos datos que expresasen qué utilización va a tener esta línea y qué influencia va a tener en la demanda sobre la plataforma actual y sirviendo de base para el Anejo 13 'Estudio de capacidad' del propio Estudio Informativo a la hora de determinar si el futuro eje tendrá capacidad suficiente para albergar las circulaciones previstas a futuro.

7ª) En relación con la decisión de plantear, en el Análisis Multicriterio, alternativas conjuntas con el Estudio Informativo de la L.A.V. Valencia-Castellón.

Tal como se ha indicado en la alegación 1ª, el Estudio Informativo considera siete alternativas completas para la nueva línea de alta velocidad entre Valencia y Castellón, resultantes de combinar las alternativas contempladas en el *Estudio informativo del nuevo eje pasante Norte-Sur de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia*, y las contempladas en el *Estudio Informativo de la Línea de Alta Velocidad Valencia-Castellón*.

En realidad, se trata de dos estudios diferentes que afectan a dos realidades territoriales radicalmente diferentes: el interior de la ciudad de Valencia por un lado, y el arco Valencia-Castellón por otro, con problemáticas y casuísticas diferentes y, por ello, con afección sobre intereses, personas, colectivos y administraciones también diferentes. Unificar las soluciones conlleva que cualquier propuesta o decisión que afecte intereses de un tramo respecto de cualquiera de las alternativas, arrastra consigo la solución que se le impone al otro tramo, y conlleva también que cualquier complicación de tramitación que surja en un tramo se traslada automáticamente al otro.

Este planteamiento conjunto entre los dos Estudios se extiende también al Estudio de Impacto Ambiental, que es único para ambos. Pero también en cuestiones ambientales los dos tramos son absolutamente diferentes entre sí: en el arco Valencia-Castellón la implantación de una línea de alta velocidad es una actuación de gran impacto, con una alta incidencia territorial, ambiental y paisajística, y con efectos asociados de fragmentación del territorio y afección a la huerta de Valencia, mientras que el eje pasante es una obra urbana subterránea que puede ejecutarse (según la Alternativa Base) de manera independiente y con nula afección a la huerta. Por esto no se entiende que el Estudio de Impacto Ambiental sea único y la complejidad de un tramo incida sobre el otro, que carece de dicha complejidad.

En el caso concreto del eje pasante, se trata de una actuación crucial para el sistema global de transporte de Valencia, de su área metropolitana y de los territorios exteriores a ella, y todo ello por el impulso que supone a la red de cercanías y a la intermodalidad. Por esto no es razonable que pudiera quedar ralentizado por las complejidades del tramo Valencia-Castellón.

De esta manera, como se trata de realidades diferentes, admitiendo el propio Estudio Informativo que deben ser coordinadas pero a su vez la independencia de las actuaciones y



su ejecución (no resulta imprescindible ejecutar ambas simultáneamente) lo cual ha llevado a su desarrollo en sendos estudios informativos, entendemos que la mejor solución para Valencia no debe quedar lastrada por la complejidad del arco Valencia-Castellón y, por supuesto, ha de ser compatible con la mejor solución para dicho arco. Por ello proponemos que, sin modificar sustancialmente el planteamiento de soluciones conjuntas del Estudio Informativo, se considere lo siguiente:

- En primer lugar, que la evaluación ambiental sea diferenciada para cada uno de los tramos (y si ello exige dividir en dos el actual Estudio de Impacto Ambiental, así debe hacerse).
- En segundo lugar, que las soluciones de ambos tramos sean plenamente combinables entre sí.

Para lograr esta plena compatibilidad entre las soluciones del Eje Pasante y las de la LAV Valencia-Castellón la solución finalmente elegida deberá combinar el trazado óptimo de cada uno de sus subtramos, y ello a partir de las mismas siete soluciones que plantea el Estudio Informativo incorporando conexiones entre ellas, algunas no consideradas en las soluciones finales, como por ejemplo el subtramo I.5 (por el norte de Rafelbunyol, que une el corredor interior Valencia-Castellón con el acceso costero a Valencia), o con un corredor simétrico al II.3 que enlace, al norte de Sagunto, el subtramo II.1 del corredor interior con el II.2 del corredor costero.

8ª) Consideración general a la necesaria motivación y traslado de información a la Memoria del Estudio Informativo.

Se apuesta por la búsqueda del mayor rigor técnico y motivación objetiva a las soluciones previstas, fundamentalmente a trasladar en la propia Memoria del Estudio Informativo.

En ambos Estudios Informativos sometidos coetáneamente a información pública se motiva la actuación por el ahorro, reducción de tiempos de viaje y el incremento de la capacidad del corredor Mediterráneo por la segregación de tráfico.

Excusados en un enfoque global, se opta por un único anejo de selección de alternativas y un único Estudio de Impacto Ambiental. Adicionalmente, se prevé la tramitación conjunta de la Evaluación de Impacto Ambiental ordinaria de la Ley 21/2013 para obtener una única Declaración de Impacto Ambiental y sirve también la presente información pública como información pública a los efectos medioambientales.

Si bien, dado que se han ido generando distintas alternativas por tramos diferenciados, tal y como se ha expuesto en la alegación 7ª, no se entiende la combinación de las mismas, que se ha realizado de una forma muy limitada.

Curiosamente, se expone, dentro de las fases del desarrollo de alternativas el hecho de la selección de aquella que garantiza mayor interés social, si bien no se percibe ninguna tramitación especial en cuanto a participación pública se refiere.

En este sentido, el CICCP ofreció al Ministerio organizar una jornada durante la información pública para presentar los dos Estudios Informativos que estaban siendo sometidos a



información pública, dentro de las celebraciones del Año europeo del Ferrocarril y en el contexto de la integración ferrocarril-ciudad, prestando un escaparate en la Sede de la Demarcación del Colegio en la Comunidad Valenciana donde acercar los Estudios Informativos a los profesionales del sector y la ciudadanía.

Se considera igualmente que la Memoria debe incidir y reflejar de forma clara la motivación de las principales decisiones y tramitaciones llevadas a cabo con anterioridad por el Ministerio, antecedentes y estado actual de tramitación.

Se disponía anteriormente de una DIA favorable, publicada en el BOE 143 de 16 de junio de 2006, ahora caducada. En el estudio se justifica que según la Ley 21/2013 se requeriría la redacción de un nuevo estudio informativo. Sin embargo, no se motivan las razones que llevaron al Ministerio a dejar caducar la citada DIA, a no ejecutar las actuaciones y a no solicitar una prórroga de la citada DIA, tal y como preveía la Ley Ambiental vigente en el momento de su tramitación.

Adicionalmente, se realiza un listado bastante exhaustivo de antecedentes que se citan en el Estudio Informativo, por lo que resulta muy importante la coordinación administrativa a efectos de planeamiento con todos los estudios y proyectos con reserva aprobada.