

## A la Subdirección General de Planificación Ferroviaria

Plaza de los Sagrados Corazones, 7, 28071, Madrid

**Referencia: “Información pública. Eje Pasante Valencia y LAV Valencia-Castellón”**

### **Alegaciones de l’Associació Valenciana pel Transport Públic a los estudios informativos “Nuevo Eje Pasante norte-sur de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia” y “Línea de Alta Velocidad Valencia-Castellón”**

La Associació Valenciana pel Transport Públic (AVPTP), asociación sin ánimo de lucro con NIF G98998719, inscrita en la sección primera del Registro autonómico con el número CV-01-058990-V, con domicilio en carretera dels Mauros, 38 (CP 46026) València y correo electrónico [contacte@avptp.org](mailto:contacte@avptp.org) a efectos de notificaciones, comparece.

#### **EXPONE:**

Que habiéndose publicado en el Boletín Oficial del Estado de 27 de octubre de 2021 el anuncio por el que se aprueba provisionalmente el "*Estudio Informativo del nuevo Eje Pasante norte-sur de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia*" y el "*Estudio Informativo de la Línea de Alta Velocidad Valencia-Castellón*" y se abre para ambos un periodo de 30 días hábiles para información pública y alegaciones, ampliado posteriormente en 15 días hábiles adicionales en fecha 27 de noviembre de 2021, mediante este escrito, dentro del plazo habilitado realiza las siguientes observaciones y alegaciones.

#### **SOLICITA:**

Que se tengan en cuenta en dicho proceso las siguientes alegaciones, se respondan de forma razonada y se nos informe de las resoluciones adoptadas.

#### **Alegación 1**

##### **Son imprescindibles las estaciones de Aragón y Universitats**

Rechazamos de plano que durante la ejecución del proyecto del túnel pasante no se lleve a cabo la construcción de las estaciones intermedias de Cercanías de Aragón y Universitats, **desechando por tanto la alternativa A2 propuesta**. A pesar de que esta alternativa ya fue descartada como estudiable durante la fase II de la elaboración del estudio informativo por contravenir la premisa de mejora del servicio de Cercanías, como bien se explica en la memoria, desde la AVPTP queremos remarcar nuestra conformidad con dicho descarte y remarcar que la ejecución del túnel y construcción de las nuevas estaciones debe realizarse simultáneamente en el mismo proyecto y obra a ejecutar, de modo que simultáneamente entren en funcionamiento ambas infraestructuras.

## Alegación 2

### La estación de Universitats debe estar en la Av. Tarongers

Consideramos imprescindible y completamente irrenunciable del proyecto **que la estación de Universitats se sitúe en la avenida de Tarongers**, descartando, por tanto, cualquier alternativa que comprenda su ubicación en superficie sobre la V-21 o su eliminación. Por tanto, rechazamos de plano la alternativa de trazado C, **descartando entonces la alternativa global N°6 y N°7** del conjunto de eje pasante y LAV València-Castellón.

La solución de trazado C sitúa dicha estación en superficie sobre la V-21 al norte del Camí de Vera. Ello tiene diversos inconvenientes como que se aleje demasiado de la mayor parte de edificios universitarios de los campus de la UPV y la UV a los que pretende servir. Desde esta ubicación hasta, por ejemplo, las facultades de Magisterio o Economía, habría una distancia de más de 1 km, lo que supondría un paseo de 15 minutos andando que desincentivara en gran medida el uso de esta estación.

También se perdería la posibilidad de establecer una línea circular o con continuidad desde esta estación hasta la del Cabanyal al tener que dar un gran rodeo por el término municipal de Alboraya, como se observa en el trazado diseñado para esta variante C, que haría que perdiese dicha utilidad como servicio urbano rápido dentro de la ciudad. La diferencia entre el trazado de la C y la A.1 o la Base es de más de 2 km.

## Alegación 3

### Proyectar una nueva estación de Cercanías en La Malva-rosa

La ciudad de Valencia es el principal destino de la mayor parte de los pasajeros del núcleo de Cercanías de Valencia y Castellón. Cada nueva estación que se sitúe dentro de la ciudad acerca a los usuarios a sus posibles destinos finales, incrementando el atractivo del servicio al suponer ahorro de tiempo al evitar transbordos. El nuevo eje pasante norte-sur de la ciudad de València facilitará incluso trayectos urbanos dentro de la propia ciudad al disponer de nuevas estaciones en diversos distritos (Aragón en El Pla del Reial y Universitats en Algirós) conectadas de forma directa con el centro.

Es por ello que se encuentra muy interesante y necesario, siguiendo las mismas directrices por las que se decide la ejecución de las estaciones de Aragón y Universitats, **situar una estación o apeadero adicional en el entorno del barrio de La Malva-rosa o La Patacona**, a la salida del túnel subterráneo del Cabanyal y del nuevo eje, cercana a la ubicación de la actual subestación eléctrica y por donde se introducirá la tuneladora en caso de llevar a cabo la alternativa Base o A. Esta nueva estación se situaría a 1,9 km de la de Universitats, misma distancia que la que existirá entre Central y Aragón o Aragón y Universitats. Prestaría servicio a los vecinos del barrio de la Malva-rosa de València y la Patacona de Alboraya, que a día de hoy no disponen de ningún medio de transporte masivo (únicamente autobuses de la EMT) y, sobretodo, acercaría al resto de usuarios del núcleo de Cercanías a la playa de la capital, que quedaría a tan sólo 500 metros del paseo marítimo, 6 minutos andando.

Además, se podrían construir diversas vías apartadero que permitieran rebotar determinados servicios de Cercanías en esta estación.

Para ahorrar en coste, se propone que **dicha estación sea construída en superficie** una vez el trazado superase la rampa de salida del túnel, **o bien en trinchera** antes de iniciar la subida a la superficie.

Si bien, pudiera considerarse que dicha nueva estación no es objetivo del proyecto de nuevo eje pasante norte-sur de la red arterial ferroviaria de València para el cuál se presentan alegaciones, la construcción de dicha nueva estación de Cercanías en las proximidades de la Malva-rosa/Patacona es una aspiración y reclamación de la AVPTP (organización autora de este documento de alegaciones) y otras entidades vecinales, por lo que al menos se solicita que durante la elaboración del proyecto constructivo a ejecutar sea tenida en cuenta y **se plantee una solución que prevea y posibilite en el futuro la construcción** de esta estación, determinando la superficie donde se ubicaría y diseñando la plataforma ferroviaria con una rasante adecuada y la distancia entre el trazado de Cercanías y la LAV (en caso de llevarse a cabo la alternativa Base) separada lo suficientemente en dicho entorno para poder llevar a cabo el proyecto de forma sencilla con únicamente la construcción de dos andenes laterales.

#### Alegación 4

##### **No se ha previsto un aumento de las frecuencias de paso en Cercanías**

Mientras que recientemente el PMoMe (Plan de Movilidad Metropolitano de València) ha proyectado un ambicioso aumento de las frecuencias de paso en las líneas de transporte público del área metropolitana (con el objetivo de doblarlas a 10 años vista, especialmente en el caso del metro de Valencia), se produce un grave contraste con las previsiones que se recogen en los estudios informativos analizados en este documento para los servicios de Cercanías. Para 2050 se prevén las mismas frecuencias de paso en todas las líneas que en la actualidad a pesar de que hoy en día son consideradas insuficientes.

La AVPTP considera que a medio plazo se debe aspirar y analizar un aumento de frecuencias que implique el paso de un tren en cada sentido cada 10 minutos, tanto en hora valle como hora punta, en los tramos metropolitanos comprendidos entre València-Aldaia/Bonaire y València-Silla, carentes de otros servicios de transporte masivo y cuya movilidad debe orbitar entorno al tren de Cercanías con frecuencias más similares a una línea de metro como la que disponen otros ejes del área metropolitana. Este servicio se podría prestar mediante algunas líneas de refuerzo como la C-4 prevista en algunas variantes de explotación contempladas en el estudio, pero que con el servicio añadido de 1 tren/hora sería insuficiente para este cometido e incluso inútil para su otro propósito de conectar València Central con el hospital La Fe. Servicios cortos entre València y Aldaia/Bonaire para alcanzar una frecuencia de paso de 10 minutos en dicho tramo se podrían lograr gracias a una línea C-3a de refuerzo similar a la de otros núcleos de Cercanías.

Respecto a otras líneas de Cercanías cuya cabecera se encuentra a mayor distancia de la capital (C-1, C-2 y C-6), se debe aspirar a reducir la frecuencia de paso de 30 a 20 minutos en hora valle.

## Alegación 5

### El cálculo de nivel de saturación del túnel pasante está “trucado” para evitar un nivel rojo que sí existe y son necesarias medidas que lo mitiguen

En el anejo 7 del estudio informativo se detalla la metodología empleada para el cálculo del nivel de saturación del nuevo eje pasante en función del manual de capacidades de Adif. El propio estudio establece una hipótesis de que se dispondrá de una oferta máxima de 16 surcos/hora en base a los sistema de seguridad y señalización previstos en un futuro.

El problema existente es que se realiza el cálculo del nivel de saturación en base a tramos de 3 horas los cuales están establecidos de modo que ninguno de ellos comprende una hora punta de explotación en toda su duración. En caso de calcular el nivel de saturación por horas se observa que **en hora punta la saturación de la capacidad del eje de sitúa en un 87%**, muy superior al 75% que Adif establece como nivel rojo y que indicará que el tráfico previsto ya estará entorno al máximo asumible por el tramo. Todo ello teniendo en cuenta únicamente un aumento de circulaciones de larga distancia y sin mejorar las frecuencias en servicios de Cercanías como exigimos en la alegación anterior.

#### Cálculo en tramos de 3 horas

Sentido: NORTE												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
LD/MD AV	0	0	0	0	0	1	2	3	3	3	3	2
MD	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Cercanías	0	0	0	0	0	0	5	11	11	11	7	6
Total circulaciones	0			1			35			34		
Oferta surcos	0			15			48			48		
N. Saturación	BM			7%			73%			71%		

#### Cálculo en tramos de 1 hora

Sentido: NORTE												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
LD/MD AV	0	0	0	0	0	1	2	3	3	3	3	2
MD	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Cercanías	0	0	0	0	0	0	5	11	11	11	7	6
Total circulaciones	0	0	0	0	0	1	7	14	14	14	11	9
Oferta surcos	0	0	0	0	0	16	16	16	16	16	16	16
N. Saturación	BM			0%	0%	6%	44%	87%	87%	87%	67%	56%

Además, este cálculo se ha realizado a partir del análisis de la variante de explotación B planteada en el estudio, la cuál optimiza el número de servicios que discurren por el nuevo eje al fusionar los servicios de la C-6 con otros de la C-1 y C-2 en unos únicos pasantes. **No se ha evaluado la saturación que podría ocasionar la variante de explotación D**, que el propio estudio califica como la más similar a la filosofía de red actual (con todos los servicios destino la ciudad de València) y que evitaría la compleja explotación e inconvenientes que podría suponer disponer de servicios extremadamente largos (130 km entre Castellón y Gandía, por ejemplo, alrededor de 2h de trayecto).

Se solicita que se estudie de nuevo, de forma más detenida, si el cálculo de un máximo de 16 surcos/hora es correcto y en base a él se determine un cálculo de saturación más preciso en tramos horarios más cortos, como el de 1 hora analizado en este documento de alegaciones. En caso de presentar niveles altos de saturación que pueda comprometer que la nueva infraestructura a ejecutar nazca comprometida desde un inicio, se solicita que se planteen diversas **medidas de mitigación** que ayuden a prever soluciones al problema, como pudieran ser:

- Sistemas de seguridad y señalización más avanzados que permitan un mayor número de circulaciones por hora y sentido a través del tramo.
- Contemplar la posibilidad de que algunos servicios de Cercanías procedentes del sur tengan como final de trayecto la Estación Central, de modo que no atraviesen el túnel pasante y reboten previamente allí. Para ello se debería contemplar esta casuística en el diseño de la Estación Central.
- Contemplar la posibilidad de que algunos servicios de media y larga distancia circulen hasta la Estación Central a través del túnel del Cabanyal como sucede actualmente, de modo que se evitaría su paso a través del nuevo túnel pasante. Preferentemente se trataría de servicios con destino final la ciudad de València y sin continuidad hacia otras localidades con el fin de evitar cambios de marcha.
- Prever la posible necesidad de construcción de un segundo túnel pasante en el futuro de modo que se haga la reserva del espacio ferroviario pertinente para su ejecución dentro de diversas décadas. Solicitamos que durante el proyecto constructivo de este primero objeto del estudio, ya se contemple la conexión de esta variante alternativa futura para facilitar su posible construcción en el futuro, bien cruzando el centro de Ciutat Vella, girando hacia el oeste o hacia el este en paralelo al primero.

## Alegación 6

### Conexión de la LAV València-Castellón con el túnel del Cabanyal

En relación con lo expuesto en la alegación anterior, consideramos que debe existir una conexión entre la futura LAV de ancho estándar y el túnel actual en ancho mixto del Cabanyal, de modo que los servicios procedentes de esta nueva LAV necesariamente no tengan que atravesar el túnel pasante para llegar a la Estación Central de València, sino que también puedan hacerlo tal y como hoy en día a través del Cabanyal y la Font de Sant Lluís.

Esto permitiría disponer de surcos extra para larga distancia sin perjudicar los disponibles para Cercanías y otros servicios a través del túnel pasante, y podrían ser empleados para servicios de alta velocidad o media distancia no pasantes. Incluso facilitaría que en un futuro a largo plazo con gran explotación ferroviaria, en caso de necesidad por saturación del túnel pasante, pudiera **acondicionarse algún andén de larga distancia en la estación de la Font de Sant Lluís como parada intermedia alternativa** para servicios concretos de alta velocidad pasantes de compañías low-cost, con el beneficio de menores cánones ferroviarios para las que empleen esta estación, de un modo similar a cómo funcionan las distintas terminales de pasajeros en los aeropuertos.

## Alegación 7

### Servicio comercial directo entre València-Central y La Font de Sant Lluís

En relación con las distintas variantes de explotación comercial expuestas en el estudio informativo, consideramos necesaria que exista una línea que preste servicio directo entre València-Central y la Font de Sant Lluís, de forma similar a la C-4 presente en algunas de las variantes mostradas.

No consideramos apropiado un servicio comercial para la C-1 que realice el bucle en sentido antihorario, ya que se perjudicaría a los usuarios procedentes de Gandía, Cullera o Sueca, dado que la mayor parte de ellos seguiría teniendo como destino el centro de la capital y no necesitarían acceder al hospital.

## Alegación 8

### Estación de Aragón

En relación con la proyectada estación de Aragón, deseamos recalcar la necesidad de un transbordo rápido y directo entre Cercanías y la línea 5 de Metrovalencia, sin salir a la superficie de la calle.

El parking previsto en los niveles -1 y -2 de la estación lo podemos considerar apropiado para así liberar el estacionamiento en superficie que se produce en la avenida actualmente, pero solicitamos que únicamente se permita el uso de dichas plazas de aparcamiento a residentes, alquileres de larga duración, y usuarios *park-and-ride* (es decir, la obligación de compra de un viaje en transporte público para continuar el trayecto por la ciudad para poder estacionar el vehículo). Se debe hacer de este modo para evitar que con el propio nuevo aparcamiento se fomente más el uso de vehículos privados para acudir a la zona de Aragón en vez de los nuevos medios de transportes masivos y sostenibles construidos y anexos a él.

## Alegación 9

### Estación de Universitats

Además de la petición de que la estación de Universitats se sitúe en la avenida de Tarongers (como en las alternativas Base y A) ya mencionada previamente, se desea realizar diversas peticiones de cara a su construcción en dicho lugar:

- Modificar la planta de reposición de la parada de tranvía de La Carrasca de modo que no se vea desplazada 70 metros hacia el oeste, dado que en este caso quedaría demasiado próxima a la siguiente de "Universitat Politècnica" mientras que en la actualidad se encuentra en un punto intermedio simétrico respecto a su anterior y posterior.
- Las bocas de acceso al Cercanías se encuentran demasiado lejos del andén de la parada de tranvía de La Carrasca (a 185 metros, 2 minutos caminando y teniendo que cruzar diversos pasos de peatones semaforizados). Se solicita que exista unas escaleras de acceso que conecten directamente el vestíbulo de la estación con la zona central del andén del tranvía para facilitar el transbordo de forma rápida.

## Alegación 10

### Estación en Sagunto (P.A.E.T. para la LAV)

El estudio informativo sitúa todas las alternativas un P.A.E.T. (Puesto de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes) en un punto a 10 km desde el inicio de la alternativa de la Fase II.

La AVPTP considera más oportuno que **dicho P.A.E.T. requerido se establezca en la propia estación de Sagunto** actual, de modo que la LAV de ancho estándar disponga de andenes y un punto de parada en dicha estación para su posible uso en posibles servicios comerciales, de modo que pueda ser aprovechada por la zona de influencia del Camp de Morvedre, como punto intermedio entre Castellón y Valencia. Con ello se permitiría, por ejemplo, que posibles AVANT regionales u otros servicios de larga y media distancia tuviesen parada en la capital de dicha comarca y no únicamente entre las capitales de las dos provincias.

Para poder llevar a cabo esta petición, sería necesario seleccionar como trazado definitivo una alternativa que incluya la **variante II.2** del trazado propuesto para la LAV.

## Alegación 11

### Alternativas de trazado preferente

En base a la alegación 1, 2 y 10 de este documento, se puede concluir nuestra petición de que, entre las siete posibles detalladas por el estudio informativo, las alternativas de trazado para el conjunto de la actuación que la AVPTP considera adecuadas son la **Nº3, 4 ó 5** sin entrar a valorar en detalle cuál de estas tres sería más óptima, coincidente además con las mejores puntuadas según la metodología seguida en el estudio informativo.

## Alegación 12

### Necesidad de acelerar el resto de etapas del proyecto y su ejecución

Finalmente, la AVPTP quiere destacar la importancia de la ejecución de este proyecto que cambiará ambiciosamente la movilidad del área metropolitana la ciudad y **desea solicitar que se lleve a cabo en su totalidad** adecuándolo en función de las aportaciones en positivo realizadas desde diversos ámbitos, **así como celeridad** en el resto de fases del proyecto y una **inversión económica firme y sostenida** para poder licitar las obras, de modo que pueda ser una realidad lo antes posible.