

## **Al·legacions de l'Associació Valenciana pel Transport Públic a l'estudi informatiu de la connexió del TRAM amb Sant Joan d'Alacant**

L'Associació Valenciana pel Transport Públic (AVPTP), associació sense ànim de lucre amb NIF G98998719, inscrita en la secció primera del Registre autonòmic amb el número CV-01-058990-V, amb domicili en carretera dels Mauros, 38 (CP 46026) València i correu electrònic [contacte@avptp.org](mailto:contacte@avptp.org) a efectes de notificacions, compareix.

### **EXPOSA**

Que la Direcció General d'Obres Públiques, Transports i Mobilitat Sostenible de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat va aprovar inicialment l'estudi informatiu de la connexió del Tram amb Sant Joan d'Alacant per mitjà d'una resolució el dia 23 de març del 2022 i publicada en el DOGV el 31 de març del 2022, i que va establir un període de 30 dies hàbils per a la presentació d'observacions i al·legacions a l'estudi.

Que mitjançant este escrit, l'AVPTP presenta les al·legacions següents a l'estudi informatiu de la connexió del Tram amb Sant Joan d'Alacant, dins del període habilitat per a la presentació d'observacions i al·legacions.

### **SOL·LICITA**

Que en el tràmit d'informació pública es consideren estes al·legacions, que es responguen raonadament i que s'informe de les resolucions adoptades.

### **Al·legació 1**

#### **Consideració de l'alternativa 3, un traçat directe i competitiu en temps de viatge per l'avinguda Pintor Pérez Gil**

L'estudi informatiu sotmès a exposició pública canvia el plantejament original de l'actuació que ja es va començar a planificar en l'any 2006 amb un estudi informatiu previ encarregat per l'ens GTP. L'objectiu d'esta ampliació de la xarxa del TRAM d'Alacant sempre ha sigut realitzar una nova connexió capaç de millorar la connexió de transport públic de Sant Joan i Mutxamel amb Alacant amb un trajecte competitiu que pogués ser una alternativa real al vehicle privat per als veïns i veïnes d'estos municipis, que en total sumen més de 50.000 habitants.

En l'estudi al qual al·leguem, veiem que només s'ha realitzat un anàlisi en profunditat d'unes alternatives de traçat (numerades com a 1 i 2 al document) que discorren ambdues per l'avinguda de les Nacions i l'avinguda Conrado Albadalejo, descartant-se prèviament el traçat recte i natural per l'avinguda Pintor Pérez Gil (contemplat en el document com alternativa 3) que fins al moment havia sigut el considerat en els anteriors estudis de plantejament i inclús presentat a la societat civil per part de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat en una nota de premsa el 29 de juliol de 2021. Segons es detalla al document, este

canvi de paradigma s'ha dut a terme únicament a petició de l'Ajuntament d'Alacant per tal de què l'ampliació de la línia també poguera donar servici i cobrir el sector PAU 5 (encara pendent de desenvolupament). Des de l'AVPTP considerem que tots els barris tenen dret al transport públic i així ho reivindiquem, però també pensem que este ha de ser útil i donar un bon servici de forma global, i que incrementar de forma desorbitada els quilòmetres de recorregut i, en conseqüència, el temps de viatge per tal de que el nou traçat travesse el PAU-5, desvirtua completament el projecte deixant de ser eficient per als 50.000 potencials residents de Sant Joan i també de Mutxamel, ja que cal considerar que esta prolongació és només una primera fase d'un projecte més global que continuarà estenent la línia fins esta última localitat.

La major part del PAU 5 està servit pel Tram d'Alacant en la parada de Costa Blanca, situada a 10 minuts a peu de la zona més llunyana i, en qualsevol cas, s'hauria d'haver realitzat un estudi global considerant altres actuacions fora de l'àmbit de la línia del Tram a Sant Joan i Mutxamel, com per exemple una línia d'autobús, la reubicació de la parada Costa Blanca del Tram (**annex 7**) o fins i tot una variant tramviària de la línia AT-001 que passe per dins del PAU 5 (**annex 8**), com s'exposa en l'al·legació 4. Igualment, la parada plantejada en les alternatives 1 i 2 suposa un benefici per a mig veïnat del PAU 5, donat que la part sud continuarà tenint més proper la parada actual de Costa Blanca.

Les alternatives 1 i 2 consideren un temps de viatge de entre 43 i 46 minuts des de la parada de Luceros fins a la parada final a Sant Joan, i encara suposarà més temps de trajecte fins a Mutxamel quan la línia es complete en una futura fase. En comparació, la actual línia 23 de bus tarda uns 35 minuts en fer el mateix recorregut i només 14 minuts en vehicle privat. Esta gran diferència en temps de viatge i la poca competitivitat de la connexió proposada en les alternatives 1 i 2 respecte dels mitjans de transport ja existents pot reduir pràcticament a zero la demanda d'ús de la nova línia de tramvia per part de la població de Sant Joan i Mutxamel. en els seus desplaçaments cap a Alacant.

A banda, no considerem apropiat que una petició fora del període d'al·legacions per part d'un únic consistori que vetlla únicament pel seu terme municipal (sense mirar pel benefici global del projecte) condicione l'estudi informatiu rebutjant alternatives considerades anteriorment i reduint la possibilitat d'altres entitats i organismes de poder analitzar, valorar i recolzar les que lliurement i en base a la seua visió i interessos consideren més apropiades, dins del període ordinari per fer-ho en el que sí ens trobem actualment.

Per recolzar la importància del paràmetre de temps de viatge que volem destacar en esta al·legació volem fer referència al Pla de Mobilitat Metropolitana d'Alacant-Elx (PMoMe) en exposició pública actualment. En ell es recull aquesta actuació com a propostes INF05 i INF13, i l'indicador de seguiment contemplat per avaluar la seua correcta aplicació és precisament el temps de recorregut. A més, inclús el pla contempla implantar dos servicis, un d'ells exprés amb només 3 parades des del centre d'Alacant per tal d'arribar a Sant Joan en el menor temps possible. Per tant, queda patent que les alternatives 1 i 2 (amb 43-46 minuts de recorregut) no s'adeqüen al PMoMe redactat i en base al qual s'han de desenvolupar les actuacions en matèria de mobilitat sostenible de l'àrea metropolitana.

El segon motiu que exposa l'estudi informatiu per descartar l'estudi de l'alternativa 3 és el sorgiment de la idea de també donar servici al sector de Nou Nazareth (en fase d'inici de les obres d'urbanització i de l'inici de la construcció de les primeres vivendes). En el mateix sentit exposat anteriorment, no considerem adient que es modifique l'objectiu inicial d'este projecte causant un perjudici als veïns als quals servia inicialment (donada la pèrdua de competitivitat dels nous traçats proposats) en front a beneficiar uns futurs residents que encara no han adquirit cap vivenda a les promotores que es troben construint-ne en aquella zona a hores d'ara. Igualment, des de l'AVPTP en considerem que hi hauria solució per apropar el traçat directe des de l'avinguda Pintor Pérez Gil fins Nou Nazareth sense incrementar els temps de viatge, com proposem en l'al·legació 3, de manera que considerem que aquest no és un motiu per tal d'haver descartat l'alternativa 3 en l'estudi informatiu.

Per totes estes raons, considerem que la única solució possible és un traçat directe i ràpid per l'avinguda Pintor Pérez Gil (annex 1), recuperant la ideal inicial.

Així, pels motius exposats, en esta al·legació sol·licitem:

1. Que se seguisquen les directrius establides en el Pla de Mobilitat Metropolitana de l'àrea d'Alacant-Elx.
2. Que, vista la impossibilitat de millorar el transport públic de Sant Joan i el del PAU 5 alhora, es prioritze l'objectiu de donar un bon servei a la població de Sant Joan i, posteriorment, de Mutxamel, tal com es plantejava inicialment.
3. Que es modifique l'estudi informatiu presentat i s'avalue en profunditat l'alternativa 3 amb els mateixos paràmetres estudiats per a les alternatives 1 i 2, buscant solucions als possibles problemes que hi poden haver per a la seua execució.
4. Que el projecte constructiu a redactar a continuació s'elabore amb un traçat directe i ràpid per l'avinguda Pintor Pérez Gil (**annex 1**).
5. Que s'analitze la mobilitat en el seu conjunt i els efectes mutus entre cada una de les alternatives 1, 2 i 3 i altres opcions de mobilitat existents i futuribles (especialment, la línia 23 de l'autobús interurbà i també el vehicle privat) pel que fa a la demanda potencial i temps de trajecte, entre altres paràmetres.
6. Que s'establisquen àrees d'influència d'entre 450 i 600 m al voltant de les parades, ja que la línia objecte d'estudi a nivell social fa la funció de tren lleuger interurbà, encara que a nivell tècnic puga tractar-se d'un tramvia.
7. Que, vista la impossibilitat de millorar el transport públic de Sant Joan/Mutxamel i el del PAU 5 alhora, la solució de transport públic per al PAU 5 s'estudie en un altre projecte diferent del de la línia de Tram a Sant Joan i Mutxamel.

## Al·legació 2

### **Traçat directe en direcció a Sant Joan sense passar pel bucle de la platja**

El recorregut plantejat en direcció a Sant Joan des de la parada de Campo de Golf discorre en direcció est, passa per Plaza La Coruña i retorna en direcció oest per a creuar la línia AT-001 a diferent nivell en paral·lel a l'avinguda de les Nacions. Este recorregut adicional de

quasi 2 km penalitza greument els temps de viatge cap a Sant Joan, cosa que s'afeg als ja roïns temps de viatge de les alternatives 1 i 2.

En el cas de l'alternativa 3, aquest recorregut es planteja després de descartar “los bucles de trazado, en diversos radios”, al·legant desgast del rodatge dels tramvies degut a restriccions geomètriques, però en canvi en la resta d'alternatives es fan servir radis excepcionals de 30 i 32 m en algunes corbes, les quals igualment provocarien eixe desgast. D'altra banda, igualment s'esmenta l'impacte sobre les zones verdes, quan l'única zona verda afectada (descartat el pas pel parc de la Marjal) és la de la intersecció entre Pintor Pérez Gil i Fotògraf Francisco Cano, que estaria afectada igualment pel traçat si es triara el recorregut amb bucle per Costa Blanca i Plaza La Coruña.

Tenint en compte que la línia cap a Sant Joan ha de nàixer en la rotonda a l'oest de la parada Instituto, en el bucle que dona servei a la platja de Sant Joan, i que ha de creuar la línia AT-001 a diferent nivell, proposem que, independentment de quina siga l'alternativa finalment elegida, el traçat des de Campo de Golf en direcció a Sant Joan transcórrega per l'espai existent entre l'avinguda del Pintor Pérez Gil, l'avinguda de les Nacions i l'actual línia AT-001.

Es poden trobar alternatives en què el pendent es manté per baix del 6 % i el radi de les corbes és major que 30 m, les quals descrivim a continuació:

- Una de les opcions és un llaç que comence en la línia AT-001 a l'est de Campo de Golf i que descriga un gir de 270° fins a enllaçar amb la línia a Sant Joan ja en la cota del pas a diferent nivell (**annexos 2 i 3**). En este traçat, la cota varia uns 6 o 7 metres al llarg d'uns 180 metres de longitud, cosa que resulta en un pendent de fins a un 4 % en el pitjor cas. Per al traçat en direcció Alacant, es pot optar per una opció sense cisallaments però sense parada en Campo de Golf (**annex 2**) i una opció que sí que té parada en Campo de Golf a costa d'un cisallament en una línia tramviària de poc de trànsit —és a dir, sense afectar a la L1— (**annex 3**).
- Una altra opció és que el pas a diferent nivell estiga alineat paral·lelament a l'avinguda de les Nacions però que després vaja a buscar l'avinguda Pintor Pérez Gil. En eixe cas, el traçat en sentit a Sant Joan partiria des del costat est de Campo de Golf amb una corba a mà dreta i després una altra a mà esquerra per a unir-se al pas a diferent nivell (**annex 4**). En este traçat, la cota varia uns 6 o 7 metres al llarg d'uns 140 m de longitud, cosa que resulta en un pendent d'un 5 %, tot i que queda marge per a canviar el traçat per tal de reduir el pendent. De nou, esta solució implica un cisallament entre els tramvies d'Alacant a Sant Joan i els tramvies de Sant Joan a la platja, però es tracta d'una línia de règim tramviari amb poc de trànsit, i en qualsevol cas l'espera que podria generar el cisallament és molt menor que el temps de recorregut de la solució proposada (passar per Pl. La Coruña).

Esta solució també podria ser vàlida en el cas de triar finalment l'alternativa 1 o l'alternativa 2 simplement continuant recte per l'avinguda de les Nacions (**annex 5**) i milloraria el temps de viatge.



Així, a la llum d'estes propostes, en esta al·legació sol·licitem:

1. Que es descarte completament la idea d'un recorregut amb 2 km addicionals per Pl. La Coruña per al trajecte d'Alacant a Sant Joan perquè empitjora encara més el temps de viatge, buscant altres alternatives més adequades siga quina siga l'alternativa de traçat escollida finalment.
2. Que no es descarten de manera absoluta solucions que impliquen un cisallament en una línia tramviària de freqüències baixes previstes de 30 minuts (i més tenint en compte que existix un altre cisallament en Lucentum, de manera que la capacitat ja està limitada per eixe cisallament, i que aquest últim podria ser resolt per compensar possibles nous cisallaments inevitables per tal d'evitar el pas dels tramvies pel bucle esmentat).
3. Que, en cas de seleccionar l'alternativa 3, s'estudien per a la connexió amb la línia AT-001 els traçats proposats en els **annexos 2, 3 i 4**, que compten amb corbes de radi major que 30 m i pendents menors al 6 %. Alternativament, en cas d'impossibilitat, demanem que es recuperen els bucles esmentats en la pàgina 27 de la memòria, sempre que no afecten al parc de la Marjal ni impliquen anar fins a l'avinguda de la Costa Blanca.
4. Que, en cas de seleccionar l'alternativa 1 o la 2, s'estudie per a la connexió amb la línia AT-001 el traçat proposat en l'**annex 5**, que compta amb corbes de radi major que 30 m i pendents menors al 6 %.

### Al·legació 3

#### Proposta de traçat alternatiu per Nou Nazareth

El recorregut proposat en diferents alternatives (1 i 2) per a donar servei a Nou Nazareth transcorre des d'esta zona cap a l'Hospital de Sant Joan i després cap al nucli de Sant Joan d'Alacant. Este recorregut augmenta el temps de viatge i per tant empitjora el servei, però, com s'ha comentat a l'al·legació 1 d'este document, ha sigut plantejat en l'estudi informatiu per tal de donar servici a esta zona residencial i un dels motius pels quals es justifica el descart de la variant per l'avinguda Pintor Pérez Gil (alternativa 3).

En canvi, des de l'AVPTP sí creiem que es podria donar servei a Nou Nazareth com a part de l'alternativa 3 sense allargar molt la distància i el temps de viatge. Proponem que el traçat es dirigisca des de l'avinguda del Pintor Pérez Gil i l'Hospital de Sant Joan cap a Nou Nazareth pel camí de Benimagrell, el carrer de la Passió i pel mig del parc de Minyana, i que després gire a mà esquerra per l'avinguda del Mestre Antonio Climent i el carrer del Cronista Sánchez Buades en direcció al nucli de Sant Joan.

L'estació intermodal podria situar-se al costat de la parada de l'hospital de Sant Joan o en la mateixa avinguda Miguel Hernández, en connexió amb la proposada parada final de línia d'esta fase en el carrer del Cronista Sánchez Buades.

Sol·licitem, doncs, que s'estudie el pas per Nou Nazareth a continuació de l'Hospital de Sant Joan i abans de Benimagrell, i no abans de l'hospital (**annex 6**).

## Al·legació 4

### Propostes alternatives per a servir el PAU 5 amb tramvia o transport públic

Una de les justificacions per haver descartat l'alternativa 3 és la petició de l'Ajuntament d'Alacant d'emprar este projecte per donar servici de transport públic tramviari al nou PAU 5, situat dins del seu terme municipal. Però, com ja s'ha exposat en l'al·legació 1, ho considerem incompatible amb l'objectiu finalista d'esta actuació, que és proporcionar una connexió competitiva entre Sant Joan, Mutxamel, el centre d'Alacant i la resta de xarxa del TRAM.

No obstant, des de l'AVPTP considerem que poden haver-hi alternatives més apropiades per resoldre la possible mancança de transport públic del PAU 5 (encara que també és cert que ja compten amb la parada de Costa Blanca en la part sud del barri, a només 10 minuts caminant des de la part nord més allunyada, temps completament assumible en qualsevol altra xarxa ferroviària i que ja es dona en altres localitats servides pel TRAM d'Alacant).

#### - **Prolongació de les actuals línies 4 i 5 des del bucle**

Esta idea es troba contemplada al propi estudi informatiu (pàgina 20, imatge 14) però sembla descartada al considerar-se que no pot complir la condició tècnica de no realitzar encreuaments a nivell amb les altres línies existents. No obstant això, aquesta idea podria tornar a ser analitzada, donat que el cisallament seria exactament el mateix que ja produeixen la resta de vehicles que creuen a un costat i a l'altre de l'avinguda Costa Blanca travessant les vies a mateix nivell).

#### - **Desviament del recorregut de la línia 3 per l'interior del PAU 5**

Una possible proposta a desenvolupar en altre projecte podria ser el desviament del traçat actual de la línia 3 per l'avinguda central del PAU 5, travessant el parc Sergio Melgares, continuant per l'avinguda Remigio Soler López i finalment per Maestro José Garberí Serrano abans d'incorporar-se al traçat actual, situant-ne una parada cèntrica al mig de tot el PAU 5. Aquesta idea es troba plantejada a l'**annex 8**. El traçat de la línia 1 es mantindria intacte.

#### - **Altres mitjans de transport: autobús**

Encara que no siga competència de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana o de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, l'autobús urbà, gestionat per l'Ajuntament d'Alacant, també pot ser una bona solució per facilitar la mobilitat dels residents del PAU 5. Així mateix, l'AVPTP ja va proposar la creació d'una nova línia d'autobús al projecte de xarxa alternativa presentat durant el període d'exposició pública i al·legacions del servici públic de bus urbà de la ciutat d'Alacant que va tindre lloc l'any 2021 (**annex 9**). No obstant això, la proposta no va ser considerada i el projecte, encara pendent de traure a concurs, contempla una línia en bucle, amb anada i tornada per llocs diferents, i que no respon a les necessitats del barri com la connexió amb l'hospital de Sant Joan, que sí resolvia la proposta de l'AVPTP. Pel moment, el barri continua tenint el mateix servici, pel qual és possible que el veïnat reclame una millora, sense cap línia de bus urbà pel seu interior i especialment en la part nord.

Considerem que s'hauria d'analitzar quina és la millor forma de prestar un eficient servei de transport públic a esta zona, sense que tinga que passar específicament per l'elecció d'un mode tramviari.

Sol·licitem que siguen analitzades amb deteniment aquestes tres propostes alternatives.

## Al·legació 5

### **Proposta de nova andana a la parada Instituto**

Tal com s'ha plantejat el recorregut en qualsevol de les propostes contemplades a l'estudi, els tramvies des de Sant Joan a la platja no tindrien parada al voltant de Campo de Golf o Instituto. En les alternatives 1 i 2 només es contempla una parada prèvia en mig del parc Sergio Melgares (que tindria baix ús per la seua ubicació) des de la qual partiria un camí de 550 metres de recorregut pel qual els vianants tardarien uns 6 minuts caminant en arribar fins Campo de Golf per poder transbordar. Creiem que esta solució desincentivaria l'ús potencial de la combinació de les línies del TRAM.

Per tant, proposem i sol·licitem que s'estudie la substitució d'esta idea per la construcció d'una segona andana prop de l'actual Instituto (en l'avinguda de les Nacions, entre l'avinguda d'Oviedo i de Gijón), es considere l'alternativa que es considere, per tal que tant els tramvies que presten servei al bucle de la platja com els que pugen cap a Sant Joan hi puguem parar allí, tal com es mostra en els annexos 2 i 3, sent un transbordament més curt fins a Campo de Golf (200 metres, 3 minuts).

Alacant, 17 de maig del 2022

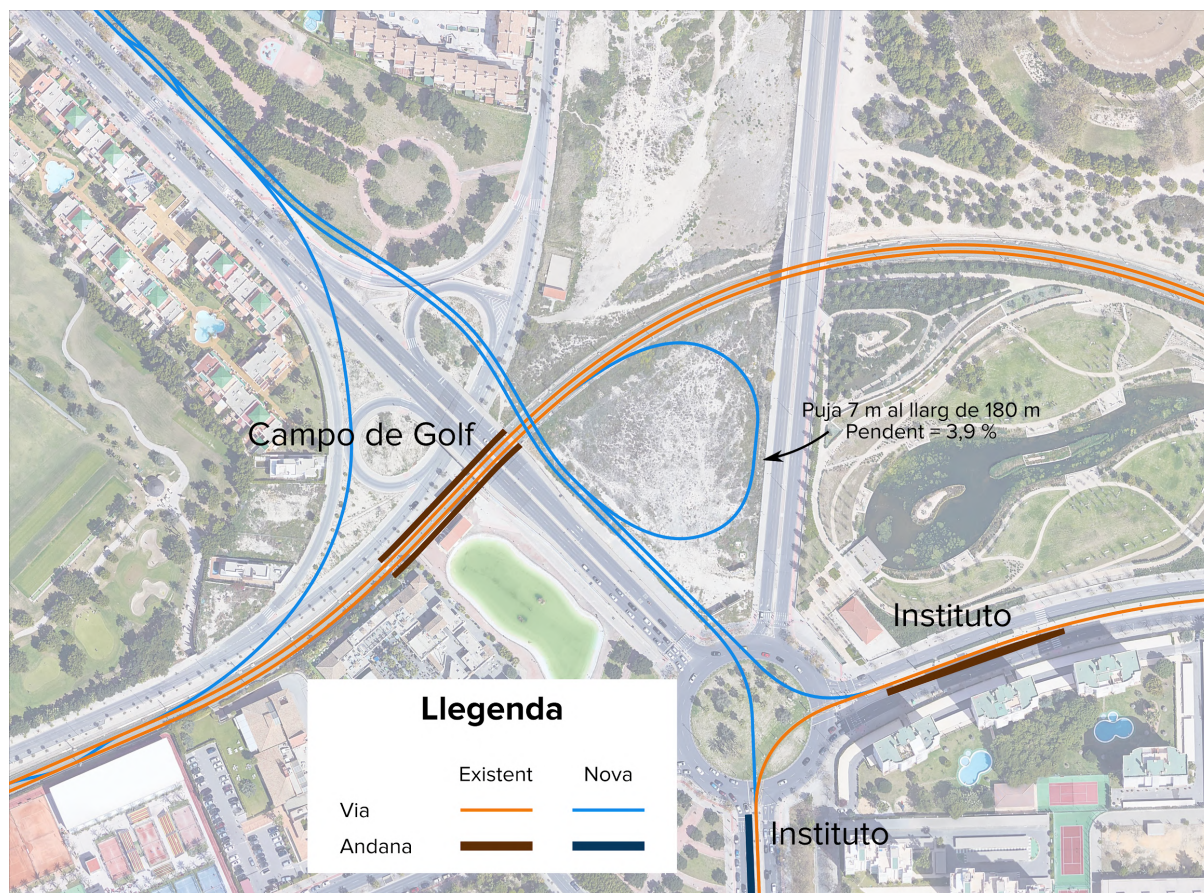
## Annex 1



Proposta de traçat considerada més adient per a satisfer els objectius del projecte, basada en l'alternativa 3 per l'avinguda Pintor Pérez Gil però donant servici també a Nou Nazareth sense incrementar exponencialment els temps de viatge.



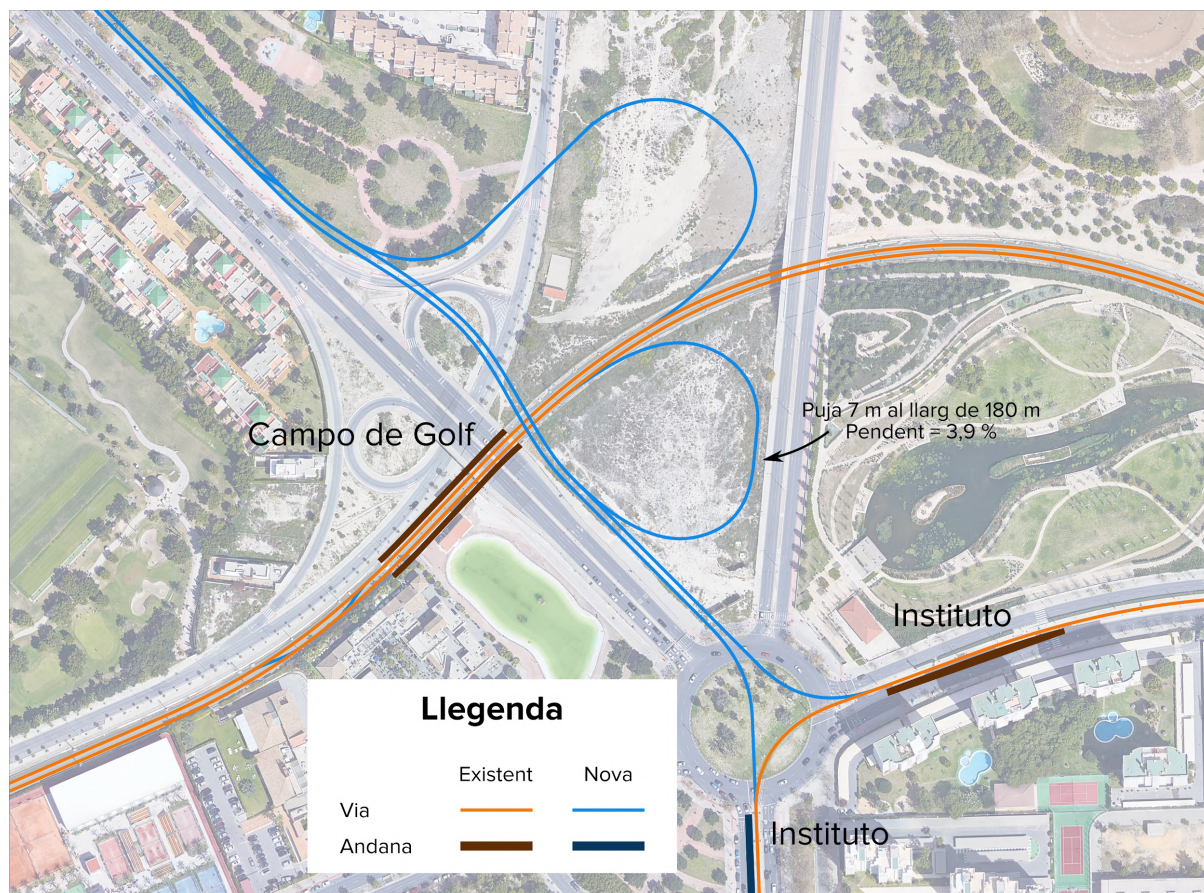
## Annex 2



Possible connexió des de la parada de Campo de Golf cap a l'avinguda Pintor Pérez Gil i el bucle tramviari de forma directa, sense passar pel Plaza La Coruña i amb una segona andana a Instituto (1).



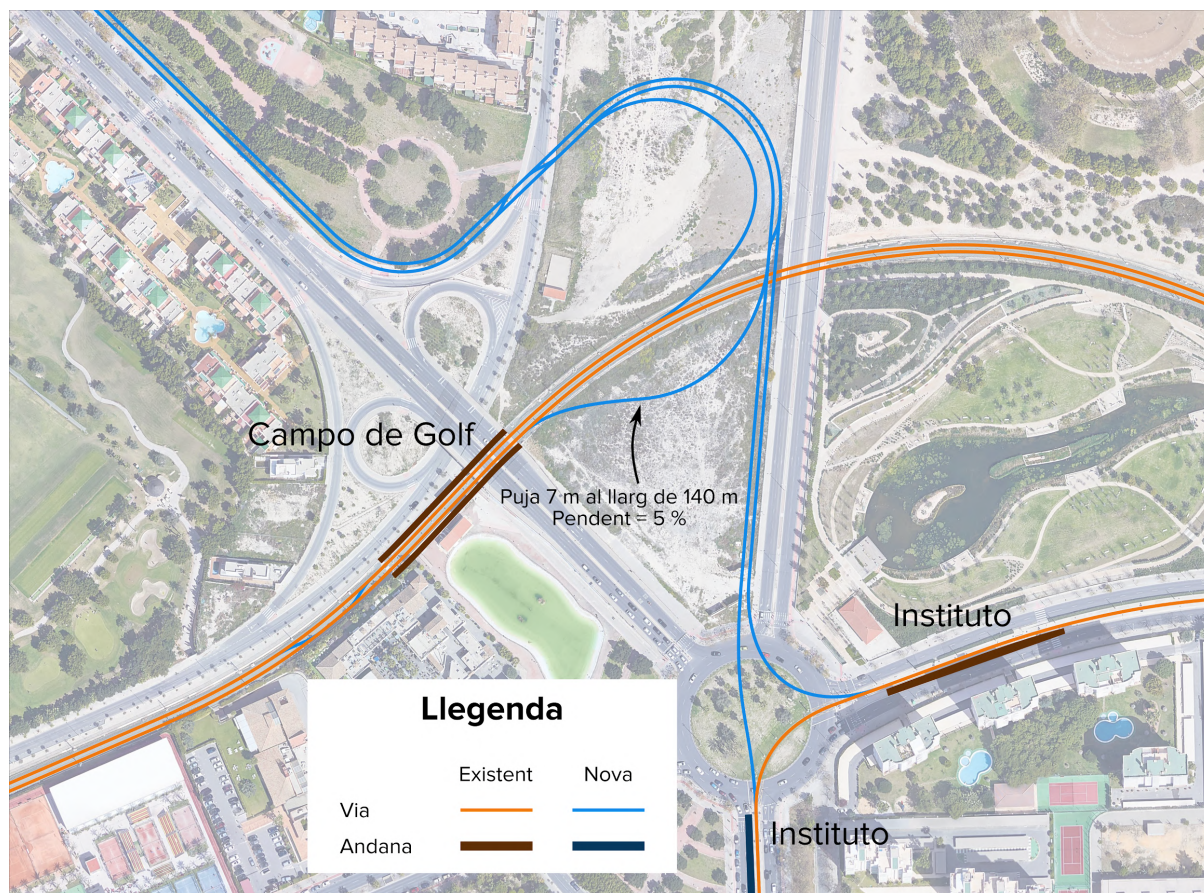
## Annex 3



Possible connexió des de la parada de Campo de Golf cap a l'avinguda Pintor Pérez Gil i el bucle tramviari de forma directa, sense passar pel Plaza La Coruña i amb una segona andana a Instituto (2).



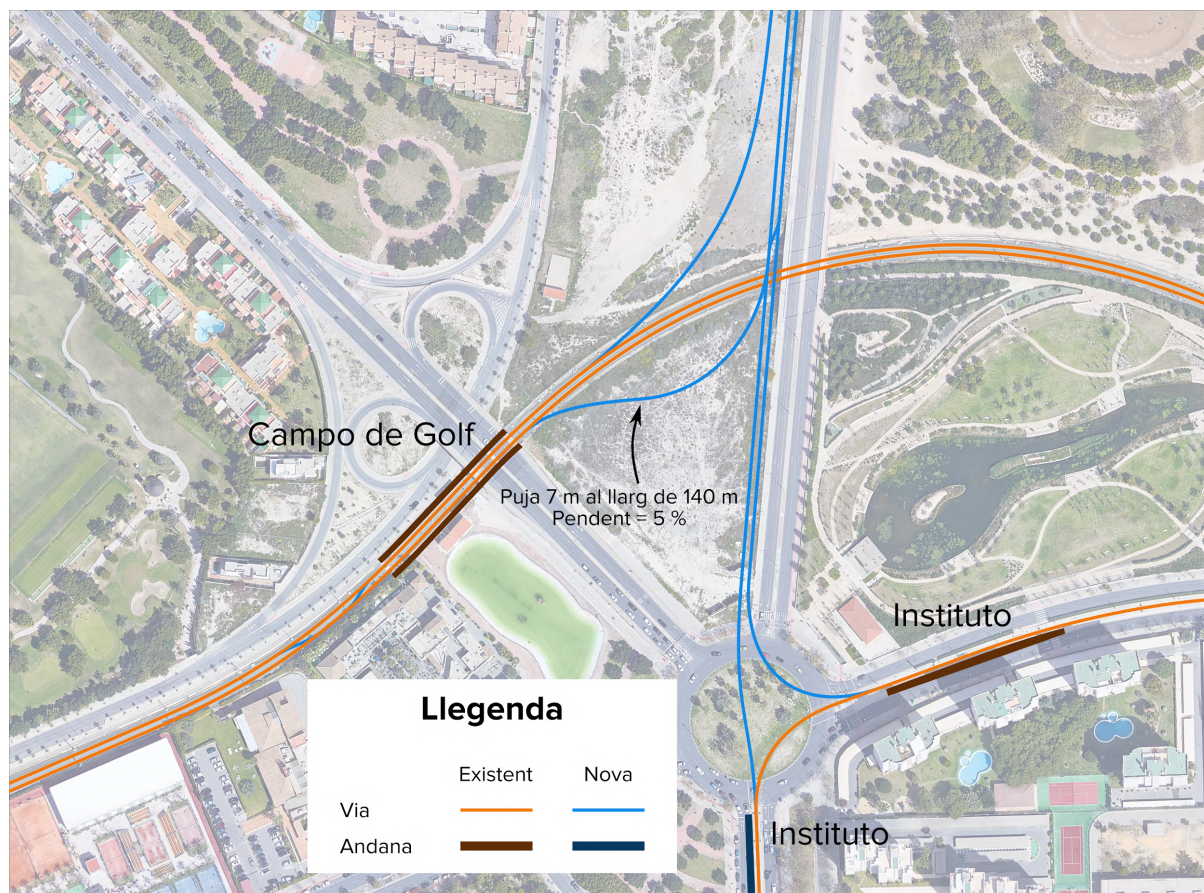
## Annex 4



Possible connexió des de la parada de Campo de Golf cap a l'avinguda Pintor Pérez Gil i el bucle tramviari de forma directa, sense passar pel Plaza La Coruña i amb una segona andana a Instituto (3).



## Annex 5



Possible connexió des de la parada de Campo de Golf cap a l'avinguda de les Nacions i el bucle tramviari de forma directa, sense passar pel Plaza La Coruña i amb una segona andana a Instituto (4).



## Annex 6



Proposta de recorregut per Nou Nazareth des de l'alternativa que recorre l'avinguda Pintor Pérez Gil.

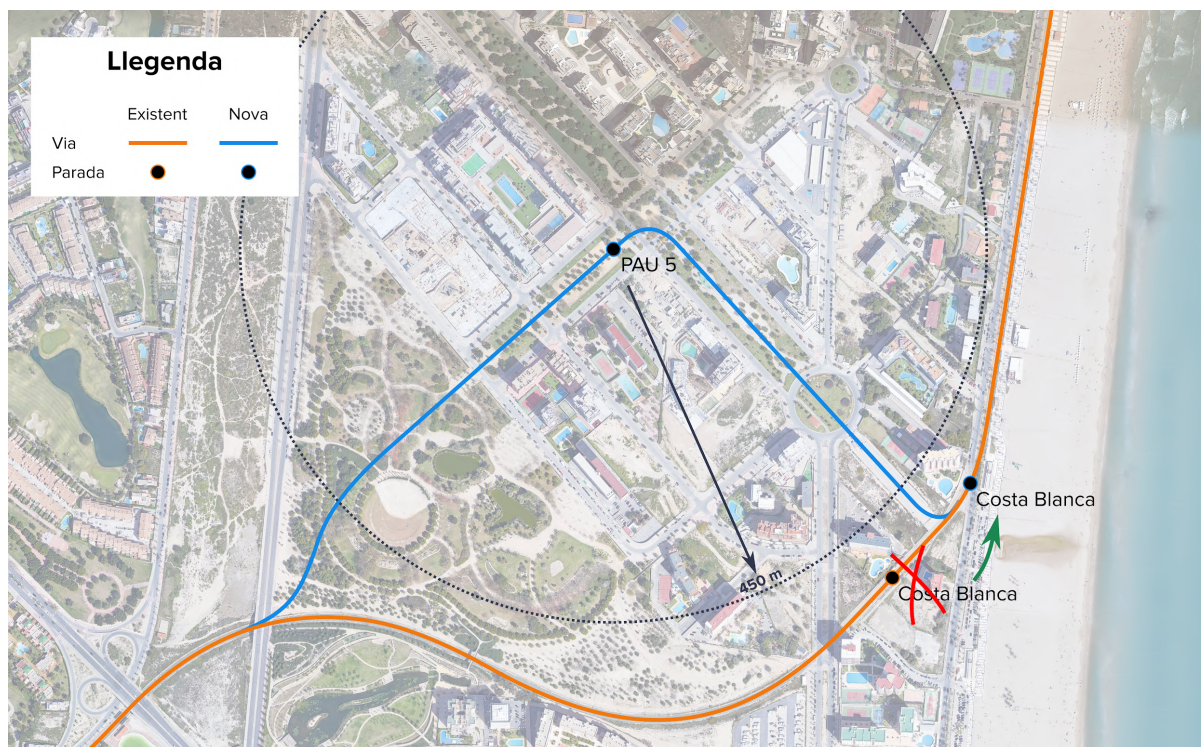
## Annex 7



Possible desplaçament de la parada de Costa Blanca per tal de  
que siga més accessible per als veïns del PAU 5.

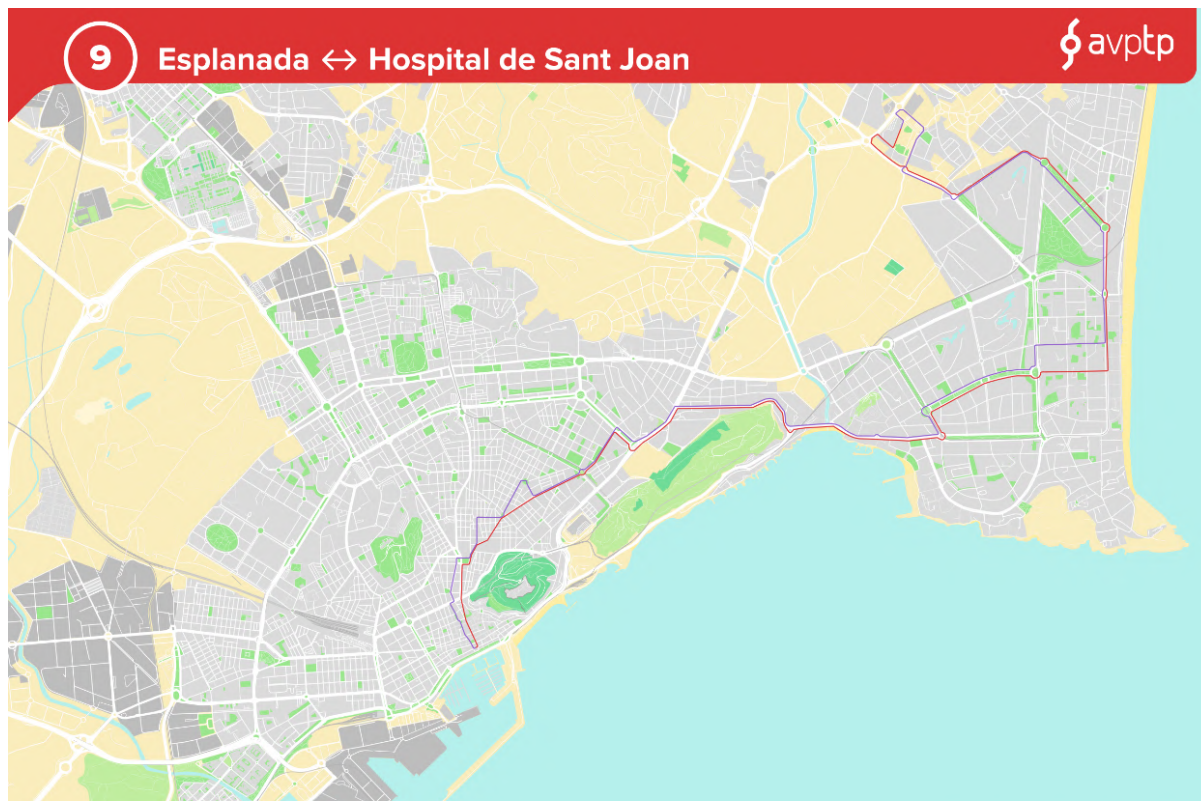


## Annex 8



Proposta de modificació del traçat de la línia 3 del TRAM per l'interior del PAU 5, amb una parada al centre del barri.

## Annex 9



**9** Esplanada ↔ Hospital de Sant Joan

### Informació general

- Manté la connexió del 10 a l'Esplanada per la plaça d'Espanya des del Pla i les Carolines Baixes
- Minimitza els solapaments actuals entre les línies 06, 09 i 10 i potencia eixos únics per a cadascuna
- Adapta el seu recorregut a la reurbanització prevista de l'Esplanada
- Millora notablement la freqüència de l'actual 09
- Complementa el TRAM en cobrir les zones de la Platja de Sant Joan mal ateses per aquest, com l'eix residencial d'Historiador Vicente Ramos
- Ofereix una connexió eficient al PAU 5 i el connecta amb els seus centres sanitaris de referència
- Crea una connexió útil i ampla amb l'Hospital de Sant Joan des de l'Albufereta, Cap de l'Horta i Platja de Sant Joan, i inclús per a qui no vulga fer transbord al 23 des d'algunes zones d'Alacant

Cada 15 min

8 vehicles

### Pols d'atracció coberts

- Ajuntament
- Esplanada i port
- Teatre Principal
- Mercat Central
- Plaça de bous
- Centre Cultural las Cigarreras
- Clínica Vistahermosa
- Centre de salut Cap de l'Horta
- Consultori auxiliar Platja de Sant Joan
- Centre comercial Fontana
- Platges de l'Albufereta i Sant Joan
- Hospital de Sant Joan

### Adequacions necessàries

- Habilitació de parades en la vora nord del carrer Conrado Albaladejo

Recorregut de la línia de bus urbà proposada per l'AVPTP a l'Ajuntament d'Alacant per tal de prestar un bon servei de transport públic als veïns del PAU 5.