

Alegaciones al “Estudio Informativo del Proyecto de Integración de la alta velocidad en la ciudad de Valencia: Tramo II”, aprobado por la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación el 26 de septiembre de 2006, y publicado en el B.O.E. de fecha 3 de Octubre de 2006, y **presentadas por la PLATAFORMA PEL FERROCARRIL DEL PAÍS VALENCIÀ**, y en su representación por Francisco José Sanz Sanz, Presidente de la misma, con DNI 22526036 y domicilio a efectos de notificación en la calle Sanchis Guarner, 21, 46250 L'Alcúdia

ANTECEDENTES:

Esta Asociación ya alegó al anterior “Estudio Informativo del Proyecto de Integración de la alta velocidad en la ciudad de Valencia”, publicado en BOE el 27 de Marzo de 2003. Las alegaciones presentadas en aquel momento proponían, en síntesis, lo siguiente:

- 1- La unificación de los anchos de vía en el Corredor Mediterráneo, o al menos en el área de Valencia, para evitar los problemas derivados de la existencia de dos redes ferroviarias con ancho de vía diferentes
- 2- Que el túnel pasante por la ciudad de Valencia debería dar servicio también a los trenes de Cercanías, y que así podría crearse una estación en la zona norte de la ciudad
- 3- La necesidad de consideración de alternativas de menor impacto y coste para los accesos norte, sur y oeste a la ciudad, evitando la creación de nuevos corredores ferroviarios separados de los actuales
- 4- Necesidad de un reequilibrio entre el número de vías de la nueva estación destinadas a Cercanías y Largo Recorrido, ya que en aquel Estudio Informativo se reservaba la mayoría para Largo Recorrido, y de mejorar accesibilidad a los viajeros de cercanías, condenados a llegar a la ciudad a 20 metros bajo tierra
- 5- Reconsideración de las soluciones del Estudio Informativo con respecto al itinerario del túnel pasante y el abandono del uso ferroviario de la actual marquesina. Proponíamos que el túnel pasante siguiera el eje de las Grandes Vías, en lugar de discurrir bajo el casco histórico, lo cual permitiría desplazar también el eje de la nueva estación, alineándola con el túnel. Asimismo proponíamos que los trenes de cercanías no pasantes siguieran entrando en la actual estación, a nivel, por debajo del edificio previsto para la nueva estación.
- 6- Pedíamos incluir en el Estudio la adecuación de los accesos en transporte público y bicicleta a la nueva estación, y la creación en el entorno a la misma de un verdadero Intercambiador modal de transporte.

CONSIDERACIONES SOBRE EL PRESENTE ESTUDIO INFORMATIVO

El nuevo “Estudio Informativo del Tramo II” aquí alegado **recoge parcialmente alguna de las alegaciones que presentamos al anterior Estudio Informativo, en concreto la elección del eje de las grandes vías para el túnel, y el uso compartido de dicho túnel para Largo Recorrido y Cercanías, así como la creación de dos estaciones en la zona norte de la ciudad**, todo lo cual supone una solución mucho más racional que la anterior, en relación a los referidos aspectos, y por lo tanto **una mejora sobre el Estudio Informativo anterior.**

Sin embargo, este Estudio Informativo **no resuelve el resto de alegaciones** presentadas en su momento. En realidad, ni siquiera puede entrar a analizarlas, ya que la fragmentación del Estudio original en dos tramos, “I” desde el sur hasta la estación, y “II”, desde la estación a la salida del túnel, **excluye de esta manera todo lo referente al diseño de la nueva estación.** De la misma manera, **no puede revisar otras consideraciones que aparecen como premisas** establecidas por decisiones políticas anteriores (pero que siempre deberían poder rectificarse), como son el mantenimiento de la **duplicidad del ancho de vía** (ibérico e Internacional), el reparto de vías que **prioriza de manera**

abusiva al Largo Recorrido frente a las Cercanías, o **la renuncia al uso ferroviario de la actual Estación del Norte**, para los trenes de Cercanías no pasantes.

Al tomar como dada e inamovible la ubicación de la nueva estación prevista (hacia el exterior y en paralelo de la actual Estación del Norte), el abandono de la propuesta de túnel a través del Casco Histórico (que condicionaba la situación, la orientación y la planta de la nueva estación) no ha podido ser aprovechada como una oportunidad para permitir la reconsideración del concepto de dicha nueva estación, y su posible alineación con el nuevo eje pasante de las Grandes Vías. De esta manera, se obliga a diseñar un **complicado e innecesario túnel en doble curva**, para llegar al eje de las Grandes Vías. Dicho túnel en curva, para unir la nueva estación prevista con el el nuevo eje pasante, resulta necesario por la contigüidad de la nueva estación con la actual. Caso de haberse contemplado un ligero retranqueo de la futura estación, así como su alineación con el nuevo eje, la complicada doble curva no habría sido necesaria, con el ahorro consiguiente en distintos aspectos, como analizaremos más adelante.

El nuevo túnel de enlace propuesto discurriría **por debajo de edificios singulares y catalogados**, que exigen especial protección, como son la misma Estación del Norte y la Plaza de Toros, además de numerosos bloques de viviendas. Si bien en el Estudio de Impacto Ambiental del nuevo Estudio Informativo se reconoce que *“Especialmente sensibles son la marquesina de la actual Estación de Valencia y la Plaza de Toros”*, y se señala que *“En ambos casos se elaborará un informe, previo a afrontar las obras, que deberá ser consensuado con los diversos organismos que pudieran verse involucrados en su conservación, hasta obtener la aprobación de todos ellos”*, una vez aprobado el presente Estudio Informativo, y adjudicado el proyecto, no parece quedar mucho margen para que un Informe adverso pueda paralizarlo y volver a replantear el mismo.

En todo caso, **dichos informes correspondería hacerlos antes** de la aprobación del presente Estudio Informativo, para decidir la viabilidad real de la propuesta contenida en el mismo. La problemática es semejante a la que se planteaba para el anterior túnel por el subsuelo del Casco Histórico, y que motivó la modificación del trazado, para evitar los probables riesgos de afección al patrimonio histórico y arquitectónico.

La propuesta de construir una serie de **tramos con triple carril**, de manera que puedan circular tanto los trenes de ancho Ibérico como los de ancho Internacional permite, efectivamente, que el túnel pasante sea aprovechado por todos los trenes, independientemente de su ancho, y por lo tanto también los de Cercanías, como reclamábamos. Sin embargo, en el horizonte que se contempla, no parece previsible que se mantenga todavía la actual duplicidad de anchos de vía. El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), de vigencia entre 2005 y 2020, ya contemplaba la transformación progresiva del ancho de vía Ibérico al ancho de vía Internacional. El corredor mediterráneo era el candidato para iniciar dicha transformación, por lo que el problema del diferente ancho de vía sin duda estará resuelto para la fecha de terminación del túnel. Resulta chocante, sin embargo, que en el actual Estudio Informativo no se considere para nada esta cuestión, optando por una solución claramente de compromiso, y de gran provisionalidad, que no deja de plantear problemas técnicos.

La importancia de los diferentes anchos de vía va mucho más allá del equipamiento del túnel, ya que a la salida del mismo, en la unión con las vías actuales pasado el túnel de El Cabañal, se prevén una serie de **cruces de vías a distinto nivel**, de los denominados “de salto de carnero” para dar continuidad a las vías de cada ancho. Además de ser muy costosos, estos pasos elevados consumen mucho más terreno que los cambios de aguja sencillos.

Es principalmente por este motivo que se produce tan **gran ocupación de huerta protegida** (unos 114.500 m² de suelo calificado en el planeamiento vigente como *“No Urbanizable de Protección*

Agrícola”). Tratándose de una afección grave a un espacio de huerta protegida, como se reconoce en el mismo Estudio de Impacto Ambiental, dicha ocupación de terrenos debería reducirse al mínimo.

En el Estudio Informativo objeto de la presente Alegación, tampoco se entra en el tema de la **distribución de vías** en la nueva estación, previsto en el anterior Estudio Informativo, que **priorizaba de manera abusiva el Largo Recorrido, frente a los trenes de Cercanías**. No hay oportunidad en el reciente Estudio Informativo de revisar y rectificar, por lo tanto, dicho reparto irracional, discriminatorio además para el grueso de los viajeros que llegan a la Estación de Valencia (el 90%, en la actualidad). Recordemos que en el anterior Estudio Informativo, se reservaba para los trenes de Largo Recorrido todas las 6 vías de la primera planta, y 2 de la segunda, mientras que sólo dejaba 4 vías en la segunda planta (la inferior) para Cercanías.

Esta distribución debía deducirse del **inverosímil Estudio de Demanda** fabricado para el primer Estudio Informativo de 2003, donde se preveía para el año 2025 un crecimiento astronómico del número de viajeros de largo recorrido (un 400% más de trenes pasantes en el tramo entre Valencia y Castelló, y hasta el 1.200% más de trenes con final de recorrido en la capital de La Plana), mientras que el número previsto de trenes de cercanías sería menor del actual. El Estudio de Demanda parecía hecho a medida para justificar una nueva vía especial para Alta Velocidad entre Valencia y Castelló, muy cuestionada por residentes, Asociaciones, y Ayuntamientos de las comarcas afectadas. La ciudad de Castelló cuenta tan sólo con unos 150.000 habitantes, y resulta imposible que genere, como se desprende del anterior Estudio, unos 6 millones de viajeros anuales hacia Madrid. El enorme incremento del uso de los trenes de billete más caro para el tramo Castelló - Valencia, en lugar de los de Cercanías, difícilmente corresponde a una conducta racional de los usuarios, sobre todo desde el momento que todos los trenes ya podrán utilizar el túnel pasante. Esos cálculos se repiten en el presente Informe, sin ningún tipo de revisión crítica.

De la misma manera, tampoco se rectifica la incalificable decisión de **penalizar a los viajeros de Cercanías**, al reservarles la segunda planta inferior de la nueva estación, a 20 metros bajo tierra, alargando de esa manera su salida al exterior, y agravando los problemas de seguridad, en caso de necesitar una evacuación de emergencia.

Un realineamiento de la futura estación, en el eje de las Grandes Vías permitía (como proponíamos en nuestras anteriores Alegaciones) **reconsiderar el mantenimiento del uso ferroviario de la actual Estación del Norte**. Efectivamente, si se admite (en ambos Estudios Informativos) que sólo una parte de los trenes de Cercanías será pasante, y que cierto número de trenes de Cercanías (así como algunos Regionales y de Largo Recorrido) tendrán Valencia como Estación Término, nada impide que estos últimos sigan llegando a la mejor terminal posible: la marquesina de la actual Estación. Su penetración en túnel desde el Nuevo Cauce podría transformarse en falso túnel a lo largo del Parque Central (cubierto por la tierra del mismo, formando una pequeña elevación), y llegar a la superficie bajo el edificio de la nueva Estación, para entrar así en la antigua Estación del Norte. Además de mejorar la accesibilidad al centro para un buen número de viajeros, el aprovechamiento de las vías y andenes actuales permitiría reducir de 12 a 6 la cantidad de vías necesarias en la nueva estación pasante, y por lo tanto evitar la construcción de una de las plantas previstas, así como de la rampa de enlace con el nuevo túnel.

El conjunto de soluciones propuestas como alternativas a las de los Estudios Informativos **permitiría**, además de una mayor racionalidad y equidad, una mayor compatibilidad de las instalaciones y vías, y una gran **reducción de los costes de construcción** de la nueva Estación y del nuevo eje pasante, así como menores servidumbres, como sería la necesidad de la adecuación de un centro de inspección específico para los trenes de ancho Internacional.

Esta reducción de costes repercutiría directamente en una **menor necesidad de recurrir a**

aprovechamientos urbanísticos y comerciales. Por principio, no estamos de acuerdo en que se pretendan financiar las obras de adecuación urbanística y ambiental de la red ferroviaria en áreas urbanas a base de dichos aprovechamientos. En el caso de Valencia, dichos “aprovechamientos” supondrán una importante merma del tamaño real, de las prestaciones y de la calidad del llamado Parque Central, por lo que la reducción de costes permitiría una inmediata mejora sustancial del proyecto del mismo.

En relación con **los aprovechamientos comerciales previstos** tanto en la nueva estación como en la actual, **supondrían un impacto muy grave para el comercio del Centro Histórico** de la ciudad. Efectivamente, una gran parte de los clientes del comercio del área central llega a Valencia a través de la actual Estación del Norte. El alejamiento de la nueva estación, y las dificultades incrementadas para acceso de los viajeros de Cercanías (enterramiento a 20 metros, accesos largos y complicados), reducirán sin duda el atractivo de Valencia para los numerosos compradores procedentes de otras comarcas. La creación de una gran superficie comercial en el edificio de la nueva Estación, así como en el pasillo de salida de la misma (a través de la marquesina de la Estación del Norte, convertida ya parcialmente en un centro comercial, en el futuro totalmente) restará aún más posibles compradores al comercio clásico, compitiendo de manera desleal con el mismo. Creemos que ni los redactores del Estudio ni las autoridades municipales han reflexionado sobre dicho impacto, o por lo menos no lo han compartido con la opinión pública y los principales perjudicados, los comerciantes.

CONCLUSIONES:

Como conclusiones del anterior análisis del Estudio Informativo objeto de la presente Alegación, esta Asociación constata, en síntesis, que:

- 1- las modificaciones introducidas por el presente Estudio Informativo, aún siendo positivas, no entran más que en una parte de los problemas de fondo alegados en relación con el Estudio Informativo de 2003.
- 2 - que resulta contradictorio y absurdo rectificar el trazado del túnel a través del Centro Histórico de Valencia sin poder replantearse la ubicación y la alineación de la futura estación, que fueron decididas precisamente en función de dicho trazado a través del centro histórico.
- 3 - que las conclusiones del presente Estudio Informativo, y las modificaciones introducidas por el mismo, aunque se refieren sólo al “Tramo II”, permiten y obligan a reconsiderar también el “Tramo I”, es decir, la nueva Estación y sus accesos.

Por todo lo cual, presenta a consideración las siguientes

ALEGACIONES:

- 1- **Se hace imprescindible la revisión del conjunto del “Proyecto de Integración de la alta velocidad en la ciudad de Valencia”, en la totalidad de su ámbito, y no sólo en el “Tramo II”, precisamente a partir de las consideraciones del presente “Estudio Informativo del Tramo II”:** la elección del eje de las grandes vías para el túnel, y el uso compartido de dicho túnel para Largo Recorrido y Cercanías. Esta revisión debe incluir al menos los siguientes apartados:
- 2 - Previsión de la **unificación del ancho de vías** en el Corredor Mediterráneo y temporalización de la misma, de manera que la construcción de la nueva travesía subterránea de Valencia se haga ya con un ancho de vía unificado, y retirando así del Proyecto las servidumbres a las que obligaba la existencia de dos anchos de vía (cruces en “salto de carnero”, vías de servicio, y centros de mantenimiento de anchos diferentes)
- 3 - **Revisión del proyecto de la nueva estación, alineándola con el eje de las Grandes Vías**
- 4 - Mantenimiento del **uso ferroviario de la actual Estación del Norte**, como Estación Término

para los trenes no pasantes.

5 - Redimensionamiento de la **nueva Estación, eliminando una de las plantas** subterráneas, y estableciendo la multifuncionalidad de todas las vías (de ancho ahora unificado).

6 - **Mejora de los accesos a la nueva Estación**, mediante la unión de las dos estaciones (Pasante y Término) a través de una calle peatonal y un pasillo inferior con cinta rodante.

7 - Inclusión de un **Intercambiador Modal de transporte público** en el entorno inmediato de la nueva Estación, en lugar de la simple construcción de un aparcamiento para automóviles

Valencia, a 8 de noviembre de 2006

Fdo: Francisco José Sanz Sanz
Presidente de la Plataforma pel Ferrocarril del País Valencià

EXCMA. SRA. MINISTRA DE FOMENTO
NUEVOS MINISTERIOS, PASEO DE LA CASTELLANA, 67 28071 MADRID