

PROPUESTA DE APROBACIÓN DEL INFORME DE ALEGACIONES DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA DEL ESTUDIO INFORMATIVO

“CONEXIÓN DEL TRAM CON SANT JOAN D'ALACANT (ALICANTE)”

Clave: TFL-03.22

ANTECEDENTES Y FORMALIZACIÓN DEL EXPEDIENTE DE INFORMACIÓN PÚBLICA

El Estudio Informativo de la “Conexión del TRAM con Sant Joan d'Alacant (Alicante)”, fue sometido a información pública por resolución del 24 de marzo de 2022 de la Directora General d'Obres Públiques, Transports i Mobilitat Sostenible, y publicado en el Diari Oficial de la Generalitat Valenciana (DOGV) el día 31 de marzo de 2022, todo ello en cumplimiento de la Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunitat Valenciana.

Durante la exposición al público se ha procedido igualmente a la remisión del proyecto a varios organismos públicos y privados, con el fin de solicitar informes sectoriales por afectar a bienes o derechos de su interés, en el caso de organismos públicos o sobre las infraestructuras de propiedad de las empresas de servicios urbanos.

Dicha tramitación se realiza a resultas de la resolución de Aprobación Provisional para Información Pública del Estudio Informativo “Conexión del TRAM con Sant Joan d'Alacant (Alicante)”, de la Directora General de Obres Públiques, Transport i Mobilitat Sostenible, de fecha 23 de Marzo de 2022, en base a los siguientes antecedentes legales:

- a) Que se trata de una actuación a la que es de aplicación lo establecido en el Artículo 64 de la Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunitat Valenciana, que indica:

“1. El establecimiento o la modificación de las infraestructuras de transporte requerirá la previa aprobación, por la Conselleria competente en la materia, del correspondiente estudio informativo.”

2. El estudio informativo es el instrumento de planificación del sistema de transportes que sirve de base al proceso de información pública y al resto de informes, declaraciones o autorizaciones que en relación con la actuación proceda emitir por el conjunto de órganos competentes en las materias que les afectan.”

- b) Que resulta de aplicación, así mismo, la tramitación prevista en el Artículo 65 de dicha Ley de Movilidad, que indica:

“1. Una vez aprobado inicialmente, el estudio informativo será remitido a las entidades locales, a la Conselleria competente en materia de ordenación territorial y paisaje y restantes administraciones afectadas, con objeto de que, durante el plazo de treinta días, examinen la propuesta más adecuada para el interés general y para los intereses que representan. Transcurrido dicho plazo sin que dichas

administraciones públicas informen al respecto se entenderá que están conformes con la solución propuesta.

2. Con carácter simultáneo al trámite de informe a que se refiere el apartado anterior, el estudio informativo se someterá a un trámite de información pública durante un período de treinta días. Las observaciones realizadas en este trámite deberán versar sobre la concepción global del trazado.”

- c) Que, la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, incluye este tipo de actuaciones en su ANEXO II “Proyectos sometidos a la evaluación ambiental simplificada regulada en el título II, capítulo II, sección 2.ª”. En concreto, el apartado f) del Grupo 7. “Proyectos de infraestructuras”, indica “f) Tranvías, metros aéreos y subterráneos, líneas suspendidas o líneas similares de un determinado tipo, que sirvan exclusiva o principalmente para el transporte de pasajeros.”
- d) Que el Documento Ambiental que acompaña al Estudio Informativo permite dar comienzo a esta tramitación ambiental simplificada, mediante su remisión a las Administraciones afectadas y a las personas interesadas, tal como se indica en el artículo 46 de citada la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

Además de cumplir el procedimiento de tramitación en fase de Información Pública para general conocimiento del expediente a todos los posibles interesados, en cumplimiento del artículo 24.a) de la Ley 1/2022, de 13 de abril, de la Generalitat, de Transparencia y Buen Gobierno de la Comunitat Valenciana, se ha solicitado emisión de informe sectorial, a los siguientes organismos y administraciones:

Nº	RECEPTOR
1	HOSPITAL UNIVERSITARIO SANT JOAN
2	UNIVERSIDAD MIGUEL HERNÁNDEZ
3	AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
4	AYUNTAMIENTO DE SANT JOAN
5	DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICA TERRITORIAL Y PAISAJE DE LA CONSELLERIA DE POLÍTICA TERRITORIAL, OBRAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD
6	DIRECCIÓN TERRITORIAL DE CULTURA Y EDUCACIÓN DE ALICANTE
7	DIRECCIÓN GENERAL DE ASISTENCIA SANITARIA DE LA CONSELLERIA DE SANIDAD UNIVERSAL Y SALUD PÚBLICA
8	DIRECCIÓN GENERAL DE CULTURA Y PATRIMONIO DE LA CONSELLERIA DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTE
9	DIRECCIÓN GENERAL DE UNIVERSIDADES DE LA CONSELLERIA DE INNOVACIÓN, UNIVERSIDADES CIENCIA Y SOCIEDAD DIGITAL
10	FERROCARRILS DE LA GENERALITAT VALENCIANA
11	SINDICATO RIEGOS DE LA HUERTA DE ALICANTE
12	DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO NATURAL Y EVALUACIÓN AMBIENTAL CONSELLERÍA DE AGRICULTURA, DESARROLLO RURAL
13	DIPUTACIÓN DE ALICANTE

En resumen, en el proceso de Información Pública, **se emitieron** un total de trece (13) solicitudes de informe a organismos y administraciones, y trece (13) peticiones de información sobre servicios afectados a empresas titulares de alguna infraestructura de servicio. Finalmente se **han recibido** nueve (9) informes sectoriales, cinco (5) informaciones sobre servicios e infraestructuras existentes y un total de veintiséis (26) alegaciones presentadas por interesados, tanto particulares como colectivos.

ANÁLISIS DE LAS ALEGACIONES

Las alegaciones, los informes sectoriales y la información sobre servicios e infraestructuras existentes han sido analizadas por parte de la Asistencia Técnica quien emitió la propuesta de informe sobre las alegaciones presentadas el 15 de diciembre de 2022.

Una vez analizadas, tanto la propuesta de informe como las alegaciones presentadas, se conforma y se valida dicha propuesta de informe para dar respuesta a las alegaciones presentadas y finalizar el proceso de información pública.

METODOLOGÍA

En primer lugar, y respecto a la correcta identificación de los particulares, colectivos, empresas y administraciones que han aportado, bien como alegación, bien como informe sectorial o informe de servicios, documentación al expediente se ha establecido una nomenclatura que permita identificar biunívocamente, los datos pertenecientes a cada uno de los agentes interesados, cumpliendo al mismo tiempo los preceptos normativos de las siguientes leyes:

- Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (**Ley 39/2015**, de 1 de octubre)
- Protección de datos de carácter personal (**Reglamento (UE) 2016/679** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016 y **la Ley Orgánica 3/2018**, de 5 de diciembre)

Para ello, se identifican cada alegación o informe, de la siguiente manera:

- **ID: Número de índice**, en formato *Ann* (Alegación); *Inn* (Informe)
- **Ref.:** Referencia del documento: Se usará la referencia del registro de Sede electrónica, en su caso, o bien la fecha de envío de correo electrónico (*ddmmaaa*) acompañado de una letra en el caso de coincidir en un día dos correos de diferente procedencia.
- **Nombre:** Nombre del organismo.
- **Tipo:** Si se trata de un particular, colectivo, servicio u organismo.

Por otra parte, respecto al análisis de la información, se han revisado y estudiado todos los informes y las alegaciones recibidas, realizando una primera criba en los casos en que se detecta duplicidad en los contenidos, en algunos casos exactos. Las alegaciones se han

informado en el orden inicial en que se han organizado en razón de la fecha en que se han tenido constancia de estas.

Por otro lado, a los efectos de identificación de las alternativas incluidas en el Estudio Informativo, en este informe se usarán solamente las siguientes nomenclaturas, atendiendo a los hitos más relevantes de los trazados considerados (en negrita los que suponen variaciones entre alternativas), todos ellos desde el punto previsto de conexión en la Avenida de Oviedo/Avda de las Naciones ¹:

- **Alternativa 1-A.** Itinerario: Avda de las Naciones (PAU-5)- C/Corrado Albaladejo- **Nou Nazareth- Avda La Cadena** (Tanatorio)- Final de línea (Avda Miguel Hernández / Benimagrell)
- **Alternativa 1-B.** Itinerario: Avda de las Naciones (PAU-5)- C/Corrado Albaladejo- **Nou Nazareth- Camino Benimagrell/Campus UMH** - Final de línea (Avda Miguel Hernández / Benimagrell)
- **Alternativa 2-A.** Itinerario: Avda de las Naciones (PAU-5)- C/Corrado Albaladejo- **Avda Pintor Pérez Gil- Avda La Cadena** (Tanatorio)- Final de línea (Avda Miguel Hernández / Benimagrell)
- **Alternativa 2-A.** Itinerario: Avda de las Naciones (PAU-5)- C/Corrado Albaladejo- **Avda Pintor Pérez Gil- Camino Benimagrell/Campus UMH**- Final de línea (Avda Miguel Hernández / Benimagrell)
- **Alternativa 3-A.** Itinerario: **Avda. Pintor Pérez Gil- Camino Benimagrell- Avda de la Cadena**- Final de línea (Avda Miguel Hernández / Benimagrell)
- **Alternativa 3-B.** Itinerario: **Avda. Pintor Pérez Gil- Camino Benimagrell/Campus UMH**- Final de línea (Avda Miguel Hernández / Benimagrell).

IDENTIFICACIÓN DE ALEGACIONES E INFORMES RECIBIDOS

La relación de escritos recibidos, conforme a la nomenclatura especificada en el apartado anterior, es la siguiente:

ALEGACIONES		
ID	REF	Tipo
A01	PRCHU/2022/2155	Particular
A02	GVRTE/2022/1255436	Colectivo
A03	GVRTE/2022/1318014	Colectivo
A04	GVRTE/2022/1472521	Particular
A05	GVRTE/2022/1475288	Particular
A06	GVRTE/2022/1469219	Particular
A07	GVRTE/2022/1483699	Particular
A08	GVRTE/2022/1399529	Particular
A09	GVRTE/2022/1490566	Particular
A10	GVRTE/2022/1530773	Particular
A11	GVRTE/2022/1508639	Particular

¹ A los efectos de coherencia, a la alternativa 3, originalmente no contemplada en detalle, se realiza la división en dos opciones, tanto si discurre por el interior del campus de la UMH o si debe dirigirse a la Avda de la Cadena, como en las alternativas 1 y 2.

ALEGACIONES		
ID	REF	Tipo
A12	GVRTE/2022/1512780	Particular
A13	PRCHU/2022/2928	Colectivo
A14	GVRTE/2022/1523307	Particular
A15	GVRTE/2022/1527795	Colectivo
A16	GVRTE/2022/1536387	Particular
A17	GVRTE/2022/1536568	Particular
A18	GVRTE/2022/1544333	Colectivo
A19	GVRTE/2022/1548063	Colectivo
A20	SALID-2022-3952	Colectivo
A21	GVRTE/2022/1714244	Particular
A22	GVRTE/2022/1655605	Particular
A23	GVRTE/2022/1503242	Particular
A24	GVRTE/2022/1502034	Particular
A25	2022-E-RC-3542	Particular
A26	GVRTE/2022/1477734	Colectivo

INFORMES SECTORIALES			
ID	REF	Nombre	Tipo
IP01	053-22/JML/CYG	Aguas de Alicante	Servicios
IP02	27042022	Dirección General de Asistencia Sanitaria	Organismo
IP03	GVRTE/2022/1559343	Ayuntamiento de Sant Joan	Organismo
IP04	REGAGE22e00018971297	Ayuntamiento de Alicante	Organismo
IP05	OA-2022/06	Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana	Organismo
IP06	REGAGE22e00044776465	Universidad Miguel Hernández	Organismo
IP07	SNUADT01520	D.T. Alicante. Consellería Agricultura y Medio Amb.	Organismo
IP08	REF: 4/03/22/018	Dirección General de Infraestructuras Educativas	Organismo
IP09	22190_03119_R TRAM	IVFCC Servei de Gestió Territorial. Dirección de Política Territorial y Paisatge	Organismo

Se refleja a continuación el contenido del “**INFORME SOBRE RESULTADOS DEL PROCESO DE INFORMACION PÚBLICA DEL ESTUDIO INFORMATIVO CONEXIÓN DEL TRAM CON SANT JOAN D’ALACANT (ALICANTE)**”, emitido por equipo redactor.

INFORMES SECTORIALES DE ORGANISMOS.

INFORME IP01: AGUAS MUNICIPALIZADAS DE ALICANTE (AMAEM, S.A.)

REF: Correo 04042022.

Se recibe por correo electrónico desde la dirección servicios.afectados@aguasdealicante.es, respuesta a la solicitud realizada, notificando que toda la información respecto a las redes de agua, saneamiento y drenaje de dicha empresa de servicios se obtendrá desde el portal web “eWise”.

Dicho portal ha sido utilizado por el Consultor para descargar toda la información disponible, que en fase de proyecto básico se integrará en el análisis de servicios afectados en el trazado a desarrollar.

INFORME IP02. SERVICIO DE INFRAESTRUCTURAS SANITARIAS

REF: Informe 27042022

Se recibe informe firmado por el Arquitecto Jefe del Servicio de Infraestructuras, y la Arquitecta del Servicio de Infraestructuras, donde recoge las diferentes alternativas de trazado, y manifiesta que:

- Las alternativas que discurren por el interior de la zona hospitalaria, hacia la Avenida Miguel Hernández desde el Camino de Benimagrell, son inviables por que afectaría a lo que ahora es una zona verde, pero que la Conselleria de Sanitat Universal ha previsto la próxima construcción del Hospital de Día y Servicio de Oncología del Hospital de Sant Joan d'Alacant, por lo que no es posible el desarrollo de la alternativa 1-B
- Por otra parte, los trazados que discurren por el camino de Benimagrell, en uno u otro sentido (esto es las alternativas 2-A, 2-B y 3), también se consideran inviables por afectar a:
 - La zona técnica de entrada de gases medicinales y del circuito de presiones negativas
 - A la reubicación del grupo electrógeno del complejo hospitalario, que actualmente está en un sótano en zona inundable, y cuyas obras comenzarán este año 2022
 - Por último, podría entrar en conflicto la circulación del TRAM con el único acceso rodado al área de urgencias y del SAMU

Por todo ello, concluye que:

- a) **La Alternativa 1-A del “Estudio Informativo de la conexión del TRAM con Sant Joan d'Alacant” se considera viable**, debiéndose proceder a incluir en dicha alternativa la creación de una comunicación directa entre la parada en Avda de la Cadena y el acceso principal al Hospital, a través del parking existente
- b) **Se consideran inviables, y por tanto descartables, las Alternativas 1 B, 2 (en sus versiones A y B) y 3** del “Estudio Informativo de la conexión del TRAM con Sant Joan d'Alacant”

Se ha procedido a pedir informe sectorial igualmente a la Diputación de Alicante, al ser la titular del edificio de aparcamiento en rotación existente en la manzana hospitalaria, actualmente explotado en régimen de concesión administrativa, sin respuesta hasta la fecha.

INFORME IP03: AYUNTAMIENTO DE SANT JOAN.

REF: urb/ldb Expte 2807/2022

Se recibe el informe emitido por el Jefe del Servicio de Urbanismo del Ayuntamiento de Sant Joan d'Alacant, que recoge las siguientes alegaciones (tal como las cita el informe):

PRIMERO. TRAZADO. Descarta en primer lugar las alternativas 1-B y 2-B al discurrir por el interior del Campus de la UMH y la zona hospitalaria, por ser “viales interiores de servicio propio”; y posteriormente realiza un análisis de las alternativas 1-A y 2-A, en el que se considera que ambas alternativas son similares con sutiles diferencias en costes, tiempos de viaje, etc, concluyendo que el Ayuntamiento de Sant Joan prefiere la alternativa 1-A.

SEGUNDO. INTERCAMBIADOR INTERMODAL. De las tres alternativas presentadas el informe descarta las 1 y 3 por situarse en espacios de titularidad privada, y aunque considera que la alternativa 2 puede ser insuficiente para albergar todas las líneas de autobuses y taxis, permitiría la conexión peatonal, y realiza consideraciones previas en cuestiones de diseño a tener en cuenta en la fase de desarrollo del proyecto. Concluye que se solicita que el diseño sea cual sea el emplazamiento, se integre en el entorno, sobre todo en el caso de que queda cerca de elementos protegidos o de especial interés, con especial importancia para el Ayuntamiento en la parada de Benimagrell.

TERCERO. SECCIONES TIPO. Manifiesta que la calle Músico Maestro Antonio Climent, según el PGOU vigente, es red primaria por lo que deben mantenerse los dos carriles de circulación previstos por sentido, si bien a costa de las bandas de aparcamiento. Indica una serie de consideraciones técnicas en cuanto ancho de carriles, tanto de circulación rodada como ciclistas, delimitación de la plataforma tranviaria respecto al resto del viario, especialmente bandas ciclopeatonales, y concluye con una serie de prescripciones técnicas para el diseño del trazado.

CUARTA. SUBESTACIÓN ELÉCTRICA. Solicita que se deberá definir su ubicación y diseño integrándose en el entorno en que se ubique.

QUINTA. ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS DEL DOCUMENTO AMBIENTAL. Deberán considerar la ubicación de los actuales BIC, viviendas y centros sanitarios y educativos, determinando las posibles afecciones ambientales, especialmente en lo referido a la contaminación acústica y atmosférica y, en su caso, las medidas correctoras necesarias

Comentarios

Respecto a los cinco aspectos reseñados, se propone incluir en el diseño posterior y redacción del Proyecto Básico, los siguientes:

PRIMERO. TRAZADO. Se toma nota de la preferencia manifestada por la alternativa 1-A, como Ayuntamiento, y en compatibilidad con el resto de los informes y alegaciones recibidos

SEGUNDO. INTERCAMBIADOR INTERMODAL. Se considera que el hecho de que una parcela sea de titularidad pública o privada no imposibilita, por medio de los mecanismos legales vigentes, de la disponibilidad final de dichos terrenos para un uso diferente al actual, y que sea de interés general, como es el desarrollo de la red tranviaria de Alicante y un mejor uso del transporte público. En todo caso, sea la alternativa que sea la finalmente elegida, en el diseño se seguirán las recomendaciones emanadas en el informe municipal

TERCERO. SECCIONES TIPO, las determinaciones del informe serán tenidas en cuenta a la hora de diseñar la solución propuesta y desarrollarla en el Proyecto Básico, manteniendo en todo momento su coherencia y compatibilidad con los criterios de Seguridad Ferroviaria, diseño e integración de la plataforma tranviaria en la red viaria.

CUARTA. SUBESTACIÓN ELÉCTRICA. Se toma nota de la consideración realizada, si bien será en la fase de desarrollo del Proyecto Básico cuando se analice la posición óptima de la subestación a lo largo de todo el trazado, en cualquiera de los dos municipios afectados, en relación tanto al suministro a la red del TRAM, como al abastecimiento desde las líneas de I-DE, SAU, así como las medidas en fase de diseño para garantizar su integración

QUINTA. ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS DEL DOCUMENTO AMBIENTAL. Una vez definida la solución propuesta y comience su desarrollo, el documento ambiental se completará con todos los estudios necesarios de acuerdo con la legislación vigente y los informes sectoriales del Órgano Ambiental que así lo requieran.

INFORME IP04: AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

REF: EPUR2021000004

Se recibe el informe emitido por parte de la Coordinación de los Servicios Técnicos de Urbanismo del Ayuntamiento de Alicante, refiriendo a informes internos específicos del Servicio de Tráfico y Transportes y del Servicio de Planeamiento, en el informe recibido se especifican los siguientes aspectos:

Condicionantes de trazado y diseño.

PRIMERA. El informe analiza las cinco alternativas incluidas en el Estudio Informativo, decantándose finalmente por la alternativa 1-B, justificándola en una posible mayor demanda potencial en el caso de desarrollarse por el PGOU de Alicante (en redacción) los suelos no urbanizables de la zona de Avda Pintor Pérez Gil, si bien constata que supone un mayor tiempo de viaje. En dicho apartado, descarta la alternativa 3, evaluando solamente, respecto a las alternativas restantes, la alternativa 2-B “*si nos tuviéramos que decantar por una alternativa que únicamente se tuviera en cuenta a la población que más servicio diera al término municipal de Alicante*”, si bien luego, considerando que en un ámbito metropolitano, manifiesta que son más convenientes las alternativas 1-A y 1-B, y

de éstas, **la referida 1-B**, ya que se aproxima más al termino municipal de Alicante, en el ámbito que discurre en el T.M. de San Juan.

SEGUNDA. Plantea una modificación del trazado en el eje de Avenida de las Naciones, de modo que transite por la mediana de dicha Avenida liberando, tras la finalización de la rampa de bajada del paso superior, la fachada dedicada a dotaciones deportivas y educativas

TERCERA. Manifiesta que, respecto a la calle Corrado Albaladejo, para materializar la sección tipo propuesta con plataforma tranviaria en mediana, no se ha gestionado el suelo del semiancho norte de dicha calle, perteneciente a la UE-3 del Sector PAU-4.

CUARTA. Se solicita que se aporte la afección del trazado resultante del proceso de información pública, en caso de afectar al Plan Director del Parque Urbano “La Condomina” y Zona Norte de la Playa de San Juan.

QUINTA. Se solicita reconsiderar, una vez seleccionada la alternativa de trazado finalmente propuesta, la situación de algunas paradas propuestas, señalando como muy próximas las dos de Avenida de las Naciones, indicando que la situada más cerca de Golf, podría suprimirse al estar situada en zonas verdes, y que disminuiría los tiempos de viaje totales. Igual indica en el caso de la parada de Corrado Albaladejo por estar en las cercanías del BIC de Torre Bosch y Torre Juan

Documentación Ambiental.

Refiere que el Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos del municipio de Alicante, se encuentra actualmente en tramitación, y en el ámbito de actuación del Estudio Informativo solo se refieren bienes pertenecientes a las secciones del patrimonio cultural y de paisaje. A tal efecto, el informe refiere los siguientes aspectos:

SEXTA. Patrimonio Arqueológico. Se informa que el ámbito está en el Area de Vigilancia Arqueológica recogida en la ficha C1375.BC.PGI del Catálogo en tramitación, y que el Estudio Informativo, si bien lo refiere, no considera que se produzcan afecciones al discurrir por viarios ya existentes. El informe considera que se debe proceder a lo dispuesto en la Ley 4/1998 de 11 de Junio, de Patrimonio Cultural Valenciano.

SEPTIMA. Patrimonio Etnológico. Recoge como elemento catalogado, no sólo los elementos identificados en el Catálogo, sino que menciona además como ámbito ampliado denominado “Area de Interés Cultural y Etnológico de l’Horta”, y que si la alternativa desarrollada es cualquiera de las denominadas 1-B, 2-A, 2-B o 3, debería realizarse un Plan Especial del total del conjunto.

OCTAVA. Patrimonio Edilicio. El informe realiza un inventario muy amplio en lo que identifica como ámbito del proyecto de los cuales reconoce que el Estudio Informativo solo considera afecciones indirectas a la Casa-Torre Bosch, y la Casa-Torre Juana., y a otros inmuebles “por extensión” y siempre considerando afecciones indirectas.

NOVENA. Paisaje. El informe manifiesta que el Catálogo referido, en cuanto a la sección paisaje, el catálogo contempla tres elementos de valor: el núcleo urbano de Santa Faz

como una unidad de paisaje (P4), el cual está catalogado, además, como núcleo histórico tradicional (C79.BRL.NHT); el Convento de Santa Faz (P24) como recurso de paisaje, inmueble incluido también en la sección patrimonio cultural (C57.BRL.PGI); y la Torre de Santa Faz (P45), ya mencionada, como recurso de paisaje. Se dice que el Estudio no hace referencia alguna a estos elementos catalogados.

Comentarios

Respecto a los nueve aspectos manifestados por el Ayuntamiento de Alicante, se hacen las siguientes propuestas:

1. Se toma nota de la preferencia de la alternativa 1-B, si bien se debe desestimar dado que el informe emitido por la Dirección General de Asistencia Sanitaria impide el trazado del Tram por el interior del complejo Universitario-Hospitalario de Sant Joan
2. Se propone estimar parcialmente la propuesta de modificación de trazado por la Avenida de las Naciones, a resultas de la geometría final de la conexión de esta extensión con las líneas L1/L3 y L4/L5 de una manera más directa que la inicialmente planteada, mediante salto de carnero, y si hay viabilidad técnica.
3. En cuanto a la situación de la Calle Conrado Albaladejo, se tendrá en cuenta a la hora de la redacción del Proyecto Básico, y de fijar los procedimientos de gestión de suelos, dado que, si bien la Unidad de Ejecución UE-3 del PAU-4 no está gestionada, también es cierto que la alineación de dicho vial está totalmente fijada en el vigente Plan General y en el Plan Parcial de dicho PAU-4 en vigor.
4. En cuanto a la afección posible al Plan Director del Parque Urbano “La Condomina” se entiende que una vez definida la solución a desarrollar, dicha información se coordinará entre las administraciones actuantes.
5. Respecto a la reconsideración del número y situación de las paradas, se propone estimar dicho aspecto, en el sentido de proceder, una vez definido el trazado de la solución adoptada, a optimizar tanto los tiempos de viaje como la inversión considerando este aspecto.
6. En lo referente al Patrimonio Arqueológico, dado que las soluciones que atraviesan el Hospital de Sant Joan no son viables, se considera de nuevo que toda la actuación discurre por vía pública, pero que, en todo caso, el Proyecto Básico incluirá toda la documentación sectorial correspondiente, y su tramitación ante los Órganos competentes.
7. Por lo que respecta al Patrimonio Etnológico, de la misma manera, una vez seleccionada la solución a desarrollar, se realizarán los estudios correspondientes, si bien se hace constar que el hecho de que las alternativas que discurren hacia el Hospital atravesando en algún momento éste o la Avenida Pintor Pérez Gil, no son viables en virtud de los otros informes sectoriales recibidos, no ha lugar a plantear la redacción de un Plan Especial

para el total del ámbito del Catálogo, por el desarrollo del proyecto de extensión del Tram.

8. Del mismo modo, en cuanto al Patrimonio Edilicio, una vez establecido el trazado propuesto para su desarrollo en el Proyecto Básico, se realizará un nuevo análisis, y en su caso, documentación necesaria para el estudio de posibles afecciones directas o indirectas, no sólo a estos bienes, si no a cualquier otra edificación a lo largo del trazado propuesto.
9. En cuanto a Paisaje, el informe menciona en todos los casos, elementos situados al Noroeste de todos los trazados propuestos, y, además, separados visualmente no sólo por la antigua Carretera N-322, sino por la barrera visual que representa, respecto a la escala urbana de una plataforma tranviaria, el complejo del Hospital de Sant Joan, por lo que se propone desestimar esta consideración.

INFORME IP05: FERROCARRILS DE LA GENERALITAT VALENCIANA.

REF: OA-2022/026

El informe remitido por la Directora Gerente de Ferrocarrils de la Generalitat Valencia refiere un total de cinco bloques temáticos:

a) Afecciones sobre infraestructuras administradas por FGV y sus elementos patrimoniales.

Manifiesta que las alternativas planteadas, no contienen afección alguna sobre las infraestructuras actualmente administradas por FGV, ni por el patrimonio de FGV ni sobre las limitaciones de uso del suelo que vienen establecidas y definidas en la Ley 6/2011, de 1 de abril de Movilidad de la Comunidad Valenciana como zonas de dominio público y protección, y línea de edificación.

b) Trazado propuesto.

- a. Deben evitarse pendientes máximas del 6 % debido a problemas de patinaje de las unidades en caso de lluvia.
- b. Se recomiendan que los valores de los radios en curva sean mayores de 30 metros, por reducir el ancho de la plataforma y la entrevía necesaria.
- c. Se refiere que, si bien se toma en el documento como ancho de sección de la plataforma tranviaria 7,70 metros, así como 6,80 en recta, no está justificado sobre todo los sobrecanchos en curvas de radio reducido, por lo que debería incluirse previamente una justificación del gálibo de implantación de obstáculos, previa a la definición de estos parámetros.
- d. Se indica que la Estación Intermodal del TRAM d'Alacant (ADIF-Alicante Norte), se está configurando con andenes de 90 metros, teniendo en cuenta dobles composiciones de las nuevas unidades previstas a futuro en la red,

de mayor longitud. Todo ello en relación con los 70 m de longitud de andenes que prevé el Estudio Informativo.

- e. Igualmente, la altura de andén respecto al carril es de 31 cm y no de 28 cm.
- f. Finalmente realiza una serie de recomendaciones para tener en cuenta en la fase de redacción del Proyecto Básico, todas ellas de carácter técnico.

c) Sistemas ferroviarios.

Las consideraciones realizadas se centran en aspectos de detalle en cuanto a la futura implantación del Sistema Integral de Información de FGV, así como que la dotación de máquinas de expedición de títulos de transporte, y cancelación, dependerá de las decisiones a futuro sobre el sistema de peaje de Alicante.

d) Explotación y operación comercial

Detecta algunas incongruencias en el análisis de tiempos en el itinerario Sergio Cardell- Sant Joan, así como que dicho itinerario no tiene muchas probabilidades de ser un itinerario comercial.

Considera que resultaría interesante hacer el análisis del itinerario total Hospital Sant Joan-Luceros, también por el bucle del Cabo Huertas (línea L4), y que no se ha realizado un estudio de itinerarios y tiempos de recorrido en los trayectos Campello a Hospital, con transbordo en Campo de Golf.

e) Propuestas de inclusión en el estudio informativo

Se propone incluir la posibilidad de instalación de una tercera vía de apartado en las paradas de Avda de las Naciones y Lucentum.

Comentarios

Respecto a los aspectos manifestados por el FGV, se hacen las siguientes propuestas:

1. Se toma nota de la no afección a patrimonio o infraestructuras de FGV.
2. En cuanto a trazado:
 - a. En el análisis del trazado, se tendrá en cuenta las apreciaciones del informe, tanto en pendientes, gálibos, radios mínimos, geometría de andenes, en coordinación con FGV como operador de la línea.
 - b. Se tendrán en cuenta posibles situaciones excepcionales por razón de gálibos, inscripción en viales, etc, respecto a dichos criterios generales. Se considera que estos casos excepcionales se deben analizar en profundidad ya en el propio estudio informativo, y que deben contar con la aprobación de FGV. Para ello, la solución propuesta recogerá con el detalle necesario, el análisis de dichas situaciones excepcionales, tanto en el diseño de la planta como del alzado del trazado presentado.
 - c. Las recomendaciones dadas para la redacción del Proyecto Básico se tendrán en cuenta en su totalidad.

- d. En lo referente al hecho de que la Estación Intermodal del TRAM d'Alacant, situada junto la estación de ADIF Alicante-Norte, se está configurando con andenes de 90 metros, teniendo en cuenta dobles composiciones de las nuevas unidades previstas a futuro en la red, de mayor longitud que los 70 m previstos para las paradas en el Estudio Informativo, se propone mantener estos 70 metros por los siguientes motivos:
- La Estación Intermodal junto a la estación ADIF Alicante-Término, será el núcleo de la red de FGV, al que confluirán todas sus líneas, por lo que se justifica su gran capacidad.
 - La línea L1, que es el gran eje troncal, también puede necesitar acoger composiciones dobles de las nuevas unidades.
 - La explotación normal de la extensión del Tram a Sant Joan se podrá realizar en unidades simples, para lo que bastarían paradas de 50 metros. Sin embargo, en previsión de que pueda ponerse en servicio esta extensión sin disponer aun de las nuevas unidades, se han previsto paradas de 70 metros, que permiten acoger dobles composiciones de las unidades actuales.
 - En caso de ir a longitudes mayores, la compleja trama urbana podría obligar a renunciar a alguna de las paradas por la imposibilidad de materializar dicha longitud de andén en los viarios por los que discurrirá la nueva traza, con el consiguiente menoscabo en la calidad del servicio.
3. En cuanto a Sistemas Ferroviarios, se tendrán en cuenta todas las observaciones y se coordinará con FGV el desarrollo de dichas tecnologías, en la fase de redacción tanto del Proyecto Básico, como del Proyecto Constructivo.
4. En el apartado de explotación, una vez determinada la solución técnicamente viable para la conexión de todas las líneas con la extensión en la zona de Golf, se realizará de nuevo el análisis y cálculo de tiempos de viaje en la versión final del Estudio Informativo.
5. Se propone incorporar en el Estudio Informativo, la viabilidad y, en su caso el diseño, de las terceras vías en las paradas de Lucentum, y Avda de las Naciones. Estas vías en mango propuestas podrán dotar de mayor flexibilidad en el futuro al conjunto de la red TRAM de Alicante.

INFORME IP06: UNIVERSIDAD MIGUEL HERNÁNDEZ

REF: REGAGE22e00044776465

Se recibe el escrito de alegaciones firmado por el Vicerrector de Infraestructuras de la Universidad Miguel Hernández de Elche, formulando las siguientes alegaciones:

PRIMERA. Que, con relación a las alternativas planteadas para la ubicación del centro intermodal que se detalla en el apartado 11.4 de la Memoria del estudio informativo, manifiesta **la imposibilidad de situarlo en la parcela EQ-2** en base a las previsiones de desarrollo de la UMH en el campus de Sant Joan d'Alacant. Dicha parcela EQ-2, de acuerdo con los planos facilitados, se corresponde con el aparcamiento existente en la actualidad en la esquina de las calles Avenida de La Cadena, y Camino Viejo de Benimagrell, y de acuerdo con la información adjunta en la alegación, está previsto construir en esa parcela un Edificio de Laboratorios I+D+i en las anualidades 2024-2025.

SEGUNDA. Se pone en conocimiento que una vez ejecutadas las previsiones establecidas en la parcela EQ1 (A+B), con los edificios Concepción Aleixandre y Clínica Traslacional-Nau de la Salut, el campus de Sant Joan se queda sin posibilidad de ampliación, siendo el resto de parcela EQ-2 situado al sur del edificio Alberto Sols la única parcela propiedad de la UMH donde se pueden establecer futuras infraestructuras universitarias, por lo que reitera la imposibilidad de usar esta parcela siquiera parcialmente para infraestructura de transporte.

TERCERA. Que, respecto a la dotación de aparcamientos y las alternativas de aparcamiento disuasorio, se manifiesta que la Universidad dispone de tres aparcamientos de uso restringido a la comunidad universitaria:

- Aparcamiento 1 Medicina, junto los edificios FJ Balmis y M. Al Shafra con una capacidad de 270 plazas. (Denominado P4 en el Estudio Informativo);
- Aparcamiento 2 Farmacia, situado junto el edificio Marie Curie con una capacidad de 192 plazas (Denominado P1 en el Estudio Informativo);
- Aparcamiento 3 Medicina-2, junto el edificio Severo Ochoa con una capacidad de 272 plazas. (No está recogido en el Estudio Informativo)
- El único aparcamiento abierto al público en general es el ubicado en la Avenida de la Cadena, en la parcela ya referida EQ-2, con 200 plazas que se prevén sean eliminadas.

Manifiesta que “se está valorando” la posibilidad de modificar el aparcamiento 3 Medicionna-2, para atender la nueva demanda de las infraestructuras de la Universidad previstas, y para compensar la pérdida de plazas de aparcamiento en la parcela EQ-2

CUARTA. Con relación a las alternativas de trazado propuestas, se indica que en caso de llevarse a cabo las alternativas 1-B y 2-A, que afectan en parte la ocupación de la parcela EQ-2, se debe limitar la afección para disponer de la mayor superficie posible que sea compatible con la infraestructura planificada.

QUINTA. Manifiesta su preferencia por las alternativas 1-B y 2-B, tanto en trazado como en ubicación de paradas, por ser “*la más idónea para atender los principales focos de movilidad que se generan entre el Hospital General y los edificios de la UMH*”.

Comentarios

Respecto a las alegaciones presentadas por la Universidad Miguel Hernández, se hacen las siguientes propuestas:

1. En referencia a la **ALEGACIÓN PRIMERA**, se toma en consideración la imposibilidad de destinar la parcela de aparcamiento denominada en el Estudio Informativo P-2 (Avenida de la Cadena) – EQ-2 de acuerdo con el Plan del Campus de la UMH-. Se propone estudiar la viabilidad de alojar el Area Intermodal y las plazas de aparcamiento disuasorio en otras ubicaciones de las inicialmente presentada.

Por ello, se propone analizar en el Estudio Informativo, la posibilidad de reordenar la fachada de la Avenida Miguel Hernández (antigua carretera N-322-A), tanto en la margen del propio Campus de la UMH, como en la margen contraria, para dotar de plazas de aparcamiento disuasorias en las inmediaciones, y también de crear un área intermodal (Tram-bus), para los autobuses que actualmente tienen parada en el interior de la propia universidad.

Sin embargo, en cuanto a otros servicios de autobuses urbanos o interurbanos que no tengan parada en la Universidad, se propone buscar una segunda zona de intermodalidad que permita la interconexión TRAM-Bus, en el tramo siguiente de prolongación de la red TRAM hacia Mutxamel.

2. La **ALEGACIÓN SEGUNDA**, queda contestada con la propuesta realizada para la alegación PRIMERA.
3. Respecto a lo manifestado en la **ALEGACIÓN TERCERA**, se propone desestimarla totalmente, dado que, por un lado, las plazas de aparcamiento que se refieren, y así se manifiestan expresamente son “de uso restringido a la comunidad universitaria”, y, adicionalmente, se prevén eliminar las 200 plazas actuales que sí son de acceso libre. No se aporta diseño o propuesta definida de cómo se compensarían dichas plazas en el aparcamiento 3 – Medicina 2, ni el plazo de ejecución de dichas obras. Pero, además, la generación de demanda producida por el uso del Tranvía como medio de transporte, provocará en todo caso, una demanda inducida de plazas de aparcamiento en la zona disuasorias, mientras que en la actualidad se observan carencias en la dotación de plazas públicas no restringidas.
4. Se propone igualmente, la estimación de la **ALEGACIÓN CUARTA**, dado que, salvo la ubicación del intercambiador intermodal propuesta en la parcela P2 / EQ-2, que ya se ha manifestado su imposibilidad, no se prevén más afecciones en la zona de dicha parcela que la reordenación del viario de la Avenida de la Cadena, con restricción de los sentidos de tráfico y eliminación de las plazas de aparcamiento para posibilitar la integración de la plataforma tranviaria.
5. La **ALEGACIÓN QUINTA**; que propone los trazados por el interior del campus, se propone su desestimación, dado que el informe emitido por la Servicio de Infraestructuras Sanitarias de la Consellería de Sanidad Universal y Salud Pública, manifiesta igualmente la imposibilidad de atravesar el Camino Viejo de Benimagrell y acceder al campus por el interior, al afectar gravemente a las instalaciones de gases medicinales, y a un área donde, igualmente, se va a edificar un edificio dedicado a

consultas de Oncología. Por ello, las alternativas que en todo caso se pueden desarrollar en lo que respecta al entorno de la UMH en el campus de Sant Joan, son las alternativas 1-A y 2-A.

INFORME IP07: DIRECCIÓN TERRITORIAL DE ALICANTE. CONSELLERIA DE AGRICULTURA, DESARROLLO RURAL, EMERGENCIA CLIMÁTICA Y TRANSICIÓN ECOLÓGICA DE LA GENERALIDAD VALENCIANA

REF: SNUADT01520

Se presenta oficio firmado por la Directora Territorial, comunicando que, en materia de medioambiente, y a resultas de las consultas realizadas a los diferentes servicios de esta Dirección Territorial, resultan los siguientes informes

- | | |
|--------------------------------|---------------------------|
| • Agronómico: | No procede emitir informe |
| • Sanidad y Producción Animal: | No procede emitir informe |
| • Forestal: | Favorable condicionado |
| • Especies Protegidas: | No procede emitir informe |
| • Espacios Naturales: | No procede emitir informe |
| • Calidad Ambiental: | No procede emitir informe |

Respecto al Informe emitido por el Servicio Forestal, analiza las cinco alternativas presentadas, evaluando que:

- No se afectan a superficies forestales ni a espacios naturales protegidos o con otras figuras de protección
- Respecto a afecciones a **vías pecuarias**, constante que las alternativas 1 y 2, las cuatro variantes afectan en mayor o menor medida al camino ganadero “Vereda de Benimagrell” que tiene un ancho legal de 20 metros de acuerdo con el Proyecto de Clasificación de Vías Pecuarias de San Juan de 1974 (OM 11 Enero 1977).

Dado que en las alternativas 1-B, 2-A y 2-B, se prevé una mayor afección a dicha vereda, dado que el vial actual tiene unos 14 metros de ancho, y la integración de la plataforma tranviaria no dejaría espacio a conservar un corredor para eventuales tránsitos ganaderos y supone la urbanización del total de la sección existente, se concluye en el informe que **“la alternativa 1-A supone una menor afección al dominio público pecuario y una mejor compatibilidad con los usos comunes generales de la misma (Capítulo I, Título II de la Ley 3/2014 de 11 de julio, de la Generalitat, de Vías Pecuarias de la Comunitat Valenciana)**

Todo ello, se deberá cumplir lo que dispone el artículo 23 de dicha ley 3/2014 “Cruce de vías pecuarias por la realización de obras públicas sobre terrenos de vías pecuarias”.

Comentarios

Respecto a la información aportada, se propone asumir la misma en el sentido de que, con otros informes recibidos, conlleva proponer como alternativa a desarrollar la 1-A desde el

punto de vista de generar las menores afecciones ambientales y sobre las dotaciones públicas, y se desarrollará a partir de la redacción del Proyecto Básico, las condiciones recogidas en el artículo 23 de la Ley 3/2014 de Vías Pecuarias de la Comunitat Valenciana.

INFORME IP08: DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS EDUCATIVAS

REF: 4/03/22/018

Se presenta por parte del jefe de Servicio de Infraestructuras Educativas de la Conselleria de Educación, Cultura y Deporte, un oficio que remite el "Informe al Trámite de Información Pública sobre el Estudio Informativo y el Documento Ambiental de la Conexión del TRAM con Sant Joan d'Alacant (Alicante).

Los aspectos que dicho informe considera son los siguientes:

PRIMERA. Haciendo hincapié en que estima que los estudios ambientales deberán recoger la situación de tres centros educativos a la hora de determinar afecciones ambientales, especialmente en contaminación atmosférica y acústica, manifiesta que se deben considerar los siguientes centros:

- Universidad Miguel Hernández
- Centro de Educación Especial El Somni. Avda Miguel Hernández, 9 AC. Sant Joan (según el informe la alternativa A1 para por delante del centro)
- CEIP Lo Romero. "Es la misma manzana que el CEE El Somni pero más alejado del Tram). Calle Ramón de Campoamor, 23. Sant Joan.

SEGUNDA. Por otra parte, considera que "El recorrido del tramo común de todas las alternativas del TRAM por el interior de una de las dos reservas educativas ubicadas en el municipio de Alacant", implica según el autor del informe que "*Este "estudio completo" deberá estudiar y justificar el cumplimiento de toda la legislación sectorial aplicable en TODOS los equipamientos y reservas dotacionales recogidas en este informe y en su caso, las medidas correctoras a adoptar que sean necesarias, medidas que correrán a cargo de la actuación*". Estas dos reservas educativas se corresponden con sendas parcelas dotacionales del PAU 5, Sector 1, ubicadas en la zona norte de Avenida de las Naciones y Calle Maestra Filomena Fernández.

TERCERA. En base al razonamiento anterior, de afección a la parcela de referencia catastral 5418901YH2551G0001HP, al pasar en el planteamiento inicial el trazado por la fachada de dicha parcela con la Avda de las Naciones, el informe manifiesta una batería de reparos al mismo manifestando que de realizarse dicho trazado debería llevarse a cabo una modificación del PGOU de Alicante, así como justificar adecuadamente "el porqué del cambio de tipología de sección viaria"

Comentarios

Respecto los aspectos reflejados anteriormente, y con especial interés en la posible afección a la parcela educativa que se cita del PAU 5, el equipo redactor propone:

1. En referencia a la **CUESTIÓN PRIMERA**, se toma en consideración conveniencia de analizar las posibles afecciones ambientales sobre los suelos educativos, con los siguientes matices:
 - a. Si bien el campus de la Universidad Miguel Hernández está directamente en el ámbito del trazado del TRAM, sobre todo, como se ha visto en las anteriores contestaciones, en los trazados de la alternativa 1, no es el caso de los otros dos centros informados. El más cercano de los dos citados, el Somni, se halla en la margen contraria de la antigua carretera N-332, hoy Avenida Miguel Hernández y sometida en todo caso a los efectos acústicos y de contaminación atmosférica del tráfico rodado.
 - b. Se tomará en todo caso en consideración, en la alternativa finalmente a desarrollar, los efectos del ruido y de vibraciones en **todo el trazado por donde transite el Tram, al discurrir por suelos urbanos, tanto en usos residenciales, dotaciones, comercios, etc, conforme al legislación vigente**. Al efecto se recuerda que el impacto en la contaminación atmosférica en fase de servicio es nula o en todo caso positiva, al ser un medio de transporte público propulsado por energía eléctrica.
2. En referencia a la cuestión SEGUNDA. Como se ha mencionado, el desarrollo del proyecto debe, y así hará, incluir, todos los estudios y consideraciones necesarias en la fase de diseño para evaluar posibles afecciones por ruido o vibraciones, y aplicará las soluciones técnicas necesarias para evitar dichas situaciones.
3. Por último, en lo que respecta a la cuestión TERCERA, el trazado inicialmente planteado discurría por la fachada de la Avda de las Naciones debido a que en el paso a distinto nivel sobre las vías de la línea L1, se produce por la banda izquierda de dicha avenida, y porque en contactos previos con el Ayto de Alicante, se había manifestado la viabilidad de que el trazado en esta calle discurriese por dicha margen.

Sin embargo a tenor de lo manifestado por el Ayuntamiento de Alicante en esta fase de Información Pública (Informe IP 04) en el que propone que tras finalizar la rampa de acceso al paso superior del paso directo sobre la Línea L1, el tranvía discurra por la mediana de Avenida de las Naciones, **se propone que el trazado de la línea, en la alternativa propuesta, siga dicha alineación por la mediana de la Avenida de las Naciones, por lo que queda sin efecto la afección inicial a la parcela de referencia catastral 5418901YH2551G0001HP.**

De este modo, se mantiene la integridad de las parcelas y superficies contempladas para dotación pública en el Plan Parcial del Sector 1 del PAU-5, y por tanto hace innecesario realizar cualquier tipo de tramitación urbanística, al considerarse que el trazado queda inscrito en la red viaria existente. Ello sin óbice, como se ha referido anteriormente, de que en los estudios ambientales del Proyecto Básico y del Proyecto

de Construcción, también se tendrán en cuenta el futuro uso educativo de ambas parcelas, junto a los centros educativos ya existentes.

INFORME IP09: DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICA TERRITORIAL Y PAISAJE

REF: 22190_03119_R IVFCC TRAM

Se presenta por parte del Jefe de Servicio de Gestión Territorial, un informe que versa principalmente sobre los riesgos de inundación en el ámbito de estudio así como consideraciones generales sobre el Estudio Informativo, que se resumen a continuación.

Realiza tres consideraciones finales y una conclusión general sobre el Estudio Informativo

CONSIDERACIÓN PRIMERA. De acuerdo con el Art 21.1 de la normativa del PATRICOVA, los soportes de infraestructuras aéreas, los elementos superficiales de las infraestructuras subterráneas o cualquier otro elemento que discurra, se sitúe o atraviese una zona inundable a cota superior en 30 cm a la del terreno circundante, no deberá provocar un incremento de riesgo de inundación en los usos urbanos actuales o planificados

CONSIDERACIÓN SEGUNDA. De acuerdo con el artículo 21 de la normativa del PATRICOVA, el diseño de las obras de drenaje será de capacidad para el período de retorno de 500 años, considerándose así dado que es una línea tranviaria que por asimilación es una de las infraestructuras contempladas en el apartado 3.a) del artículo 21 referido.

CONSIDERACIÓN TERCERA. Hace referencia al PMoME de Alicante-Elche en redacción, en el sentido que dicho Plan de Movilidad Metropolitana, propone en el caso de la prolongación de la línea L4 hacia el Hospital de Sant Joan “una conexión directa sin paradas intermedias para aportar conectividad al Hospital. Esta circunstancia no se ha contemplado dado que se implantan entre 3 y 5 paradas intermedias en las alternativas propuestas, incrementando así los tiempos de recorrido”.

Finalmente **concluye que** el Estudio Informativo de la conexión del TRAM con Sant Joan d'Alacant, está parcialmente afectado por riesgo de inundación y es compatible con el cumplimiento de las condiciones finales (referidas) y no tiene otras afecciones territoriales relevantes en lo referente al PATRICOVA.

Comentarios

Respecto los aspectos reflejados anteriormente, se realizan los siguientes comentarios y propuestas:

- Respecto a la consideración PRIMERA, en la mayor parte del recorrido el TRAM discurre en la misma cota que la calles por donde transita, por lo que no ha lugar a sobreelevaciones debidas a su trazado. Solo en el pequeño tramo de acceso al paso superior sobre la línea L1, será necesario ejecutar los terraplenes de acceso a la estructura, pero dado que son paralelos y contiguos con el paso superior de Avenida de las Naciones ,se considera que su efecto a nivel de riesgo de inundación será nulo respecto a la situación actual. En todo caso, el Proyecto Básico y de Construcción tomará en cuenta esta consideración en el diseño de la estructura y comprobación del comportamiento sobre el riesgo de inundación de la zona.
- Respecto la consideración SEGUNDA. Se propone admitir la misma, tomando pues como criterio de diseño para las obras de drenaje del TRAM, si ha lugar a las mismas, las de período de retorno de 500 años. Se hace la salvedad que en las zonas donde discurren actualmente viarios urbanos, se tomará como criterio el del drenaje urbano ya existente, al considerarse que, en este caso, no se trata de una obra ferroviaria exenta, sino de una infraestructura de transporte totalmente integrada en el viario existente, sin suponer alteraciones sobre las condiciones actuales de drenaje de la zona.
- Finalmente, para la consideración TERCERA, se propone informar que el hecho de que los servicios de conexión con el Hospital de Sant Joan sean directos o con parada intermedias, corresponde a la fase de puesta en servicio y a la programación de dichos servicios por el Operador (Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana), pero que la infraestructura a diseñar debe ser capaz de aportar la máxima flexibilidad y captación de demanda, de modo que el hecho de que haya varias paradas en el trazado, no quita de que pueda haber servicios directos sin paradas intermedias, como, por ejemplo, ha sucedido tradicionalmente en la Línea L1 Alicante-Benidorm, con las paradas entre Lucentum y Campello.

Se toma nota, finalmente, de las conclusiones expresadas en el informe y que se trasladará al Proyecto Básico para su análisis y aplicación.

ALEGACIONES PRESENTADAS

ALEGACIÓN A01.

REF: PRCHU/2022/2155

Las alegaciones presentadas se centran en **materia de diseño del trazado del TRAM** por la calle Conrado Albaladejo, como residente en la misma, según manifiesta:

1. Sobre posibles ruidos y vibraciones que pueda ocasionar el paso del TRAM, considerando que la calle quedaría con cuatro carriles más las dos vías de la plataforma tranviaria.

2. Alega sobre la eliminació de las bandas de aparcamiento en la calle Conrado Albaladejo, en el sentido de que no quedaría espacio para aparcamientos de segundos vehículos, visitas, mantenimiento, etc.
3. Solicita que se garantice que las aceras colindantes con la Urbanización Marina Golf, ni la terraza de la vivienda de su propiedad identificada en la alegación, no sean afectadas por el trazado.
4. Se busque otra alternativa al paso por la Calle Corrado Albaladejo, o bien afectar a “terreno no urbanizado” o no eliminar las hileras de aparcamiento.
5. El acceso y salida del garaje queda afectado al imposibilitar el giro a izquierda al discurrir el TRAM por la mediana de la calle.
6. Que, en lo posible, se opte por conservar la línea de aparcamiento como barrera entre el carril bici y la acera y la circulación rodada.

Comentarios

1. Los estudios de ruido y vibraciones a realizar en fase de Proyecto Básico analizarán cualquier posible efecto adverso, sea cual sea la alternativa elegida, e implementarán las medidas necesarias para mitigar dichos efectos, como se ha hecho en otros casos de la red TRAM.
2. En cuanto a la organización de la sección viaria resultante, la distribución prevista permite tanto implantar el tráfico con dos carriles por sentido, como dejar un carril de circulación con banda de aparcamiento lateral, por sentido. Todo ello de resulta que dicha calle no está aun totalmente ejecutada al tener la mitad norte, pendiente del desarrollo de la Unidad de Ejecución UE-1 del PAU-4 “Condomina”.
3. Respecto a que se garantice que no se afecten a la parcela de su propiedad, será en la fase de Proyecto Básico, en caso de ser la alternativa seleccionada la que pase en las inmediaciones, la que defina la geometría del trazado conforme a la normativa técnica vigente, y, por tanto, las posibles afecciones y ocupaciones.
4. El paso por la Calle Corrado Albaladejo no sólo no afecta a su actual trazado, sino que obligaría a completar la urbanización de esta, ejecutada sólo en la calzada izquierda (falta la de la UE-3 del PAU-4), por lo que se propone desestimar dicha alegación.
5. El giro a izquierda, si bien queda afectado por la creación de la plataforma ferroviaria, no queda impedido al existir sendas glorietas en uno y otro sentido (Avda Pintor Pérez Gil y C/ Maestra Filomena Fernández) que distan entre sí menos de 950 m de distancia máxima. Todas estas medidas se consideran que ayudarán igualmente al calmado del tráfico en esta calle. Por ello se propone desestimar dicha alegación, dado que en caso de no haber TRAM, la calle en su estado final según el planeamiento tendría dos carriles por calzada con mediana, por lo que igualmente el giro a izquierda a futuro quedará imposibilitado.

6. El diseño de la sección viaria final se acometerá en la fase de Proyecto Básico, por lo que se propone estimar parcialmente esta alegación en el sentido de considerar la viabilidad de dicha petición en dicha fase posterior de diseño.

ALEGACIÓN A02.

REF: GVRTE/2022/1255436

Las alegaciones presentadas se dividen en tres bloques, aquellas que se refieren a las alternativas de trazado consideradas, las que se ocupan de aspectos complementarios al objeto del Estudio Informativo, y aquéllas que se considera no entran dentro del alcance de la actuación.

A. REFERENTES AL TRAZADO

- a. Manifiestan su preferencia por la **ALTERNATIVA 1-A**.

B. REFERENTES AL DISEÑO

- a. Que se implante la prioridad semafórica inteligente en el recorrido del TRAM
- b. Que el diseño de las paradas contemple la seguridad, y la comodidad, considerando en el mismo; asientos, aparcamientos para bicicletas y patinetes eléctricos en espacios seguros, megafonía y paneles electrónicos en las paradas
- c. Plantación de dos árboles por cada uno que sea necesario arrancar
- d. Refuerzo de la iluminación pública en el trazado y en las paradas

C. OTROS ASPECTOS NO CORRESPONDIENTES AL ESTUDIO INFORMATIVO

- a. Se pide “eficacia y rapidez, en la licitación de la obra, construcción y puesta en funcionamiento”

Comentarios

En cuanto al **trazado**, se toma nota de la elección de la ALTERNATIVA 1-A; y en las propuestas referentes al diseño, algunas de ellas son consideradas siempre por la propia normativa técnica vigente en materia de Seguridad Ferroviaria, Accesibilidad Universal, etc, y, en cualquier caso, todas se considerarán en el Proyecto de Construcción conforme la normativa técnica vigente.

Finalmente, no corresponde a este proceso de Información Pública analizar aspectos relacionados con la tramitación administrativa de la actuación, conforme el art 65.2 de la Ley de Movilidad.

ALEGACIÓN A03.

REF: GVRTE/2022/1318014

Las alegaciones presentadas se centran en las alternativas de trazado consideradas:

A. REFERENTES AL TRAZADO

- a. Manifiestan su preferencia por la **ALTERNATIVA 2-A**, basándose en:
- b. Que garantizaría el servicio tanto a los municipios de Alicante como de Sant Joan d'Alacant, de manera directa o indirecta con posibles líneas complementarias de autobús urbano.
- c. Que la alternativa 2-A, permite a futuro dar servicio a los posibles desarrollos de Condomina y Huerta de Alicante.

Comentarios

En cuanto al **trazado**, se toma nota de la preferencia por la ALTERNATIVA 2-A; no entrando a considerar las manifestaciones en lo referente al desarrollo urbanístico del municipio de Alicante, por quedar fuera del alcance de las observaciones que recoge el art 65.2 de la Ley de Movilidad.

ALEGACIÓN A04.

REF: GVRTE/2022/1472521

Presenta dos alegaciones, una referida a la elección de alternativas, y la segunda a aspectos no correspondientes al alcance de la actuación.

A. REFERENTES AL TRAZADO

- a. Manifiesta su preferencia por la **ALTERNATIVA 3-B**, considerando el trazado por el interior del campus de la UMH, alegando que *“esta opción es la más ventajosa tanto en la inversión a realizar como la reducción del tiempo de viaje”*.

B. OTROS ASPECTOS NO CORRESPONDIENTES AL ESTUDIO INFORMATIVO

- a. Se solicita complementariamente que la línea 23 del TAM (Mutmamel-Alacant) desdoble servicios directos y con parada en el Hospital de Sant Joan.

Comentarios

A. (TRAZADO). Se toma nota de la manifestación realizada en cuanto a la alternativa 3-B. De manera general, se realiza un reestudio de trazado con el fin de acortar los tiempos de viaje, especialmente para los servicios Luceros-Hospital (ascendente), pero se manifiesta que, en la planificación de esta extensión de línea, se tiene en cuenta no sólo los tiempos de viaje, sino la demanda inducida, como se exponía en el Estudio Informativo, y se ampliará la información en la versión definitiva.

B. (OTROS ASPECTOS). Se propone desestimar la alegación sobre mejoras del servicio de autobuses, dado que no es el alcance del presente proyecto, que se circunscribe a la creación de una plataforma tranviaria que conecte el Hospital de

Sant Joan y Sant Joan con el resto de la red TRAM, conforme el art 65.2 de la Ley de Movilidad.

ALEGACIÓN A05.

REF: GVRTE/2022/14725288

Esta alegación es copia literal de la **Alegación 04**, por lo que tanto lo manifestado en la misma como los comentarios a realizar se remite a dicha alegación.

ALEGACIÓN A06.

REF: GVRTE/2022/11469219

Realiza una única Alegación, manifestando, literalmente que *“no descarten la Alternativa 3 del estudio. En términos de coste de ejecución, frecuencias y tiempos de viaje es la alternativa más rentable y viable; la que más probabilidades tiene de ser utilizada por el público objetivo (vecinos de Alicante y Sant Joan d'Alacant), y con vistas a la futura conexión con el municipio de Mutxamel sería la única que podría competir con el transporte privado”*.

Comentarios

Se toma nota de la alegación en cuanto a manifestar su preferencia por la **Alternativa 3**.

Si bien no recoge datos o justificaciones técnicas que avalen dicha propuesta, se propone estimar parcialmente la alegación en los siguientes aspectos:

- Se ha realizado un estudio adicional de trazado con el fin de buscar una solución más directa de conexión desde la parada de GOLF a los itinerarios hacia Sant Joan, eliminando la necesidad de realizar el bucle original de Av Costa Blanca.
- Este estudio de trazado permite ofrecer tiempos de viaje optimizados respecto las soluciones inicialmente planteadas.
- Se propone desestimar la alegación en los aspectos relacionados con las frecuencias, y “probabilidades de ser utilizada por el público objetivo”, dado que no se corresponde con lo prescrito en el art 65.2 de la Ley de Movilidad, y no es objeto del proyecto la definición de los servicios a prestar, que será objeto posterior de un Proyecto de Servicio Público de Transporte, tal como recoge el art 24 y siguientes de la Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunitat Valenciana.

ALEGACIÓN A07.

REF: GVRTE/2022/1483699

Presenta dos alegaciones, una referida a la elección de alternativas, y la segunda a aspectos no correspondientes al alcance de la actuación.

A. REFERENTES AL TRAZADO

- a. Manifiesta su preferencia por la **ALTERNATIVA 3-B**, considerando el trazado por el interior del campus de la UMH, alegando que *“esta opción es la más ventajosa tanto en la inversión a realizar como la reducción del tiempo de viaje”*.

B. OTROS ASPECTOS NO CORRESPONDIENTES AL ESTUDIO INFORMATIVO

- a. Se solicita complementariamente que la línea 23 del TAM (Mutxamel-Alacant) desdoble servicios directos y con parada en el Hospital de Sant Joan.
- b. Solicita igualmente la implantación de un carril bici y la mejora de los trayectos peatonales en la “Avenida de Dénia-Carretera de Valencia hasta el Campello”

Comentarios

A. REFERENTES AL TRAZADO.

Se toma nota de la alegación en cuanto a manifestar su elección por la **Alternativa 3**. Si bien no recoge datos o justificaciones técnicas que avalen dicha propuesta, se propone estimar parcialmente la alegación en los siguientes aspectos:

- Se ha realizado un estudio adicional de trazado con el fin de buscar una solución más directa de conexión desde la parada de GOLF a los itinerarios hacia Sant Joan, eliminando la necesidad de realizar el bucle original de Av Costa Blanca.
- Este estudio de trazado permite ofrecer tiempos de viaje optimizados respecto las soluciones inicialmente planteadas.
- Se propone desestimar la alegación en los aspectos relacionados con las frecuencias, y “probabilidades de ser utilizada por el público objetivo”, dado que no es objeto del proyecto la definición de los servicios a prestar, que será objeto posterior de un Proyecto de Servicio Público de Transporte, tal como recoge el art 24 y siguientes de la Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunitat Valenciana.

B. OTROS ASPECTOS.

Se propone desestimar tanto la petición de mejora de servicios de la línea 23 del TAM, como de la implantación de carriles bici fuera del ámbito físico del Proyecto, dado que ambas peticiones quedan fuera del alcance y objeto del presente procedimiento, de acuerdo el artículo 65.2 de la Ley de Movilidad.

ALEGACIÓN A08.

REF: GVRTE/2022/1399529

Presenta ocho alegaciones, seis referidas a la elección de alternativas, y las dos últimas a aspectos complementarios o no correspondientes al alcance de la actuación.

A. REFERENTES AL TRAZADO

- a. En su Alegación 1, indica que considera que el planteamiento que debe hacerse de la actuación es de que es un “tramo parcial de la línea cuya mayor parte de la demanda se concentra al final del primer tramo y en el segundo”
- b. En su Alegación 2, considera que se ha justificado la demanda solo en base a desarrollos urbanísticos (PAU-5 y Nou Nazareth) “no consolidada y completamente hipotética”, proponiendo en cambio que se dé servicio al PAU-5 con modificaciones en las líneas de autobús 21 y 22.
- c. La Alegación 3, vuelve a incidir sobre el descarte inicial de la Alternativa 3, en relación “restricciones geométricas” y “barrera visual sobre las zonas verdes”, y que considera que las peticiones de conexión con PAU-5 y Nou Nazareth es una petición política.
- d. La Alegación 4, manifiesta que en el Estudio Informativo no se han comparado los tiempos de viaje de la alternativa 3, respecto a las alternativas 1 y 2, aunque reconoce que sí aparecen en el Anejo 6 las tablas de tiempos de viaje, de las cuales indica que el tranvía no es competitivo respecto al resto de modos de transporte. Complementariamente, critica que la Avenida de Denia y N-332 no disponga de infraestructura ciclista y es una vía de alta velocidad.
- e. La Alegación 5, solicita que se vuelva a tener en consideración la Alternativa 3, en el estudio de alternativas o se valoren alternativas diferentes que ofrezca tiempos competitivos respecto al vehículo privado , y que se consideren otras opciones de conexión con dicha alternativa 3 (Adjunta dos figuras)
- f. La Alegación 6, considera que no debe ser excluyente de las alternativas, el cizallamiento de vías, considerando el alegante que el tramo analizado es tranviario, y que existen bifurcaciones similares en otras redes como Metro Valencia y Tranvía de Murcia. Que dichas bifurcaciones a nivel pueden mejorar los tiempos de viaje.

B. OTROS ASPECTOS NO DIRECTAMENTE ASOCIADOS AL TRAZADO

- a. La Alegación 7, propone que se reordenen las secciones viarias de todas las calles afectadas, donde las bandas de circulación ciclopeatonal se segregue de las aceras, para la circulación de Vehículos de Movilidad Personal (VMP).
- b. La Alegación 8 y última es una consideración de tipo territorial, al considerar que la línea del TRAM haría que el barrio de Nou Nazareth se vuelva más dependiente de Alicante, y que la actuación necesaria sería la conversión en avenida de la N-332 y eliminación del paso superior de la Calle Cronista Sánchez Buades.

Comentarios

Se realizan comentarios a cada una de las alegaciones, para una mayor claridad de la exposición:

A. REFERENTES AL TRAZADO

- Alegación 1. Los estudios de demanda tienen en consideración, no sólo la movilidad entre el núcleo urbano de Sant Joan d'Alacant y el centro de Alicante (estaciones Mercado y Luceros, principalmente) sino también la modalidad intermedia entre todas las paradas de todos los recorridos posibles, dado que el alcance del proyecto es la ejecución de la infraestructura, siendo posteriormente el Proyecto de Servicio Público de Transporte a redactar, el que establezca los servicios más adecuados a dicha demanda, tanto punto a punto como de las paradas intermedias.
- Alegación 2. No se justifica que dicha demanda no se encuentre consolidada, antes bien, en la actualidad, en el PAU-5 se han concedido prácticamente la totalidad de las licencias de obra previstas en su desarrollo, y más del 60 % del suelo se encuentra, no sólo edificado, si no habitado como viviendas de primera residencia, y el 100 % del techo terciario disponible está en servicio. Igualmente, en Nou Nazareth se están edificando varias promociones en simultaneidad con las propias obras de urbanización, y, por tanto, antes incluso de que las obras sean recibidas por el Ayuntamiento de Sant Joan, con lo que no ya a medio, si no a corto plazo, estas viviendas sí deben tenerse en cuenta en la planificación de cualquier infraestructura o servicio de transporte.
- Alegación 3. Los dos motivos que señala el alegante, se refieren, en el contexto de la memoria del Estudio Informativo, a las restricciones que provocan las diferentes soluciones de “salto de carnero” para poder materializar el itinerario “GOLF → Sant Joan”, dado que, en todas las soluciones, para conseguir la cota del paso superior de Avda Pintor Pérez Gil, se obliga a radios de giro muy pequeños en rampa ascendente, o bien a crear una barrera o afección en el Parque del Marjal. En todo caso, de resultas del análisis de todas las alegaciones y de las condiciones de explotación previstas, se analizará la posibilidad de mejorar los tiempos de viaje derivados de este bucle, en una alternativa u otra.
- Alegación 4. Los tiempos de viaje mencionados, son directos. En la valoración de la conveniencia o no de usar el vehículo privado, deberían contemplarse: la variación del tiempo de viaje en función de la hora del día (en hora punta los tiempos son superiores a partir del paso inferior de Gran Vía hacia Alicante); los tiempos de búsqueda de aparcamiento, sea en superficie o en aparcamiento público; así como el coste económico del desplazamiento en función de la ocupación del vehículo, donde claramente el transporte público siempre es competitivo para menos de tres ocupantes.
- Alegación 5 y Alegación 6. Se resumen ambas debido a que las dos pivotan sobre el hecho de si es admisible o no el cizallamiento de las vías de la Línea Alicante-

Campello, para evitar la necesidad de pasos superiores sobre las vías o de bucles por Avenida Costa Blanca. El hecho de realizar o no cizallamientos condicionará a futuro las frecuencias máximas de paso en ambos sentidos, especialmente en el caso de la Línea Alicante-Campello (líneas L1 y L3), y también las frecuencias de los nuevos servicios tranviarios en este tramo. En todo caso, el análisis de trazado será optimizado en la fase de Proyecto Básico una vez se establezca la alternativa a desarrollar, pero no se contempla en ningún caso el poder realizar cizallamientos ni cruces a nivel con la línea 1, ni para las conexiones con la misma, ni tampoco para las conexiones con la línea 4 (Bucle de Playa de San Juan).

B. OTROS ASPECTOS NO DIRECTAMENTE ASOCIADOS AL TRAZADO

- Las Alegaciones 7 y 8 no corresponden a decisiones sobre las alternativas estudiadas, sino que, en el caso de la 7, sobre el diseño del carril bici, en cualquiera de las alternativas se estudiará la sección resultante en cada calle con el fin de realizar las adaptaciones necesarias en consenso con los Ayuntamientos, responsables en todo caso de la regulación y diseño de sus carriles ciclopeatonales, y en el caso de la alegación 8, se plantean actuaciones que quedan fuera del objeto del proyecto sometido a Información Pública.

ALEGACIÓN A09.

REF: GVRTE/2022/1490566

Presenta seis alegaciones, cuatro referidas a la elección de alternativas, y las dos últimas a aspectos complementarios o no correspondientes al alcance de la actuación.

A. REFERENTES AL TRAZADO

- a. En su alegación PRIMERA, interpreta que el objeto del estudio es la Conexión del TRAM con Sant Joan d'Alacant, y que existe una demanda histórica que justifica esta necesidad de unir los pueblos de Sant Joan y Mutxamel, con los barrios de Alicante, y dar conexiones más directas posibles con el Hospital de Sant Joan.
- b. La Alegación SEGUNDA considera que las alternativas 1 y 2 desvirtúan el objeto principal del proyecto, que es *dar servicio a la población existente, especialmente a las de San Juan y Muxtamel, y a la de barrios alicantinos como Carolines*, para acudir al Hospital de Referencia que es Sant Joan. Refiere al PMUS de Alicante como baremo de uso del coche privado para las relaciones Sant Joan/Mutxamel con Alicante, y estima que por diversos motivos (distancias, tiempos hipotéticos desde Mutxamel de 50 minutos) esta infraestructura no creará demanda del transporte público en TRAM. Posteriormente hace una reflexión basada en los datos de usuarios de marzo de 2022 del TRAM de Alicante (Menciona incorrectamente "Plaça dels Cavalls" a la Estación Luceros/Estelles, nombre oficial tanto de la estación como de la propia Plaza según el callejero de Alicante), en el que se basa en perfiles generales socioeconómicos para justificar que la línea 2 es la que más demanda

tiene, y asegura que los desarrollos del PAU-5 y Nou Nazareth son para “segunda residencia”.

- c. La Alegación TERCERA, vuelve a incidir sobre la movilidad con relación a los servicios a prestar o no, de los desarrollos del PAU 5 y de Nou Nazareth, justificando que hay “menos de un kilómetro desde la parada de Benimagrell”, u que las líneas L1 y L3, (Camp de Golf) y las paradas de L4 -L5 en Av Oviedo, están a “400 metros del PAU-5”.
- d. La Alegación CUARTA, objeta que las alternativas 1 y 2 son las opciones económica y medioambientalmente menos sostenibles, y que la alternativa 3 da tiempos y costes menores que las otras dos alternativas.
- e. La alegación QUINTA, achaca falta de transparencia y participación previa en la decisión de descartar la alternativa 3 en el proceso de análisis previo.
- f. Finalmente, la alegación SEXTA consiste en proponer directamente una alternativa diferente a las anteriores que inicie su trazado en la parada de CONDOMINA, pasando por los viarios del oeste del PAU-4 Condomina hacia Pintor Pérez Gil y Hospital, y que es la que mejora los tiempos de viaje.

Comentarios

Dado que, en este caso, prácticamente todas las alegaciones se centran en una manera u otra en materias de trazado o de demanda, se opta por comentar en bloques:

A. REFERENTES AL TRAZADO

- En cuanto a la justificación de la actuación (Alegaciones 1 y 2) se propone desestimar las mismas en lo referente al objetivo de extender de manera planificada las redes de transporte público. Menciona realmente los núcleos urbanos de Sant Joan y Mutxamel, pero menciona en el caso de Alicante, sólo el barrio de Carolinas, cuando los barrios de La Cantera, Albufereta, Condomina, Playa de San Juan, Cabo de las Huertas, por mencionar los más directamente beneficiados de la conexión con el Hospital, presentan una población de 51.000 habitantes censados (*Dpto estadística Ayto Alicante Marzo 2021*).
- En lo que se refiere a la Alegación TERCERA, se propone su desestimación, dado que todos los cálculos realizados por el alegante son erróneos, al considerar como punto de partida del PAU-5, un punto situado al sur del sector, donde sólo existe en este momento los Parques de El Marjal y Segio Melgares, y una banda de equipamiento municipal sin desarrollar. Se entiende que por densidad de población y viviendas, el cálculo debería hacerse en el entorno de la parte central de las Avenidas Artista Remigio Soler López y Maestro José Garberí Serrano, arrojando distancias mucho mayores. Además, el Estudio Informativo aplica el criterio seguido hasta la fecha de que las paradas cubran áreas de acceso peatonal de un óptimo de 250 metros y un máximo de 500 metros, permitiendo los trazados 1 y 2 dar accesibilidad al TRAM a un número mayor de personas que la alternativa 3.

- Respecto a la Alegación CUARTA se propone su desestimación, dado a que comparativamente, al discurrir por suelo urbano en su totalidad y viales ya existentes, no hay afecciones ambientales, antes, al contrario, la reurbanización de algunos de los viarios brinda la oportunidad de aplicar diseños de calmado de tráfico y priorización a peatones, ciclistas y VMP. Mientras las valoraciones económicas en términos absolutos no son coherentes, pues vienen asociadas a un mayor recorrido para cubrir más población, siendo el coste por kilómetro a priori, similar en todos los casos, en esta fase de desarrollo del proyecto.
- La Alegación QUINTA, se propone igualmente su desestimación, dado que la alternativa 3 figura a lo largo de todo el estudio informativo, y, de hecho, el propio alegante la usa dentro de su propuesta, por lo que no procede su consideración.
- La Alegación SEXTA, por los motivos que el propio Alegante indica en sus párrafos iniciales, y en función de que el objetivo de la planificación y ejecución de infraestructuras de transporte público, se propone su desestimación, dado que ese recorrido propuesto, sin aportar mejoras sustanciales de tiempos de viaje, respecto a cualquiera de las alternativas, discurre por zonas de borde de viviendas unifamiliares, y, por tanto, no generaría apenas demanda en su recorrido, respecto a las planteadas.

ALEGACIÓN A10.

REF: GVRTE/2022/1530773

Presenta cuatro alegaciones, dos referidas a la elección de alternativas, y las dos últimas a aspectos complementarios o no correspondientes al alcance de la actuación.

A. REFERENTES AL TRAZADO

- a. En su alegación PRIMERA, manifiesta su preferencia por la Alternativa 3 como más adecuada, debido a que permitirá una rápida conexión entre Alicante y Sant Joan d'Alacant, el Hospital y la Universidad Miguel Hernández
- b. En su alegación SEGUNDA, considera que las alternativas 1 y 2, no tienen en cuenta las necesidades de los habitantes de Sant Joan y Mutxamel "dando prioridad a la venta de casas en los nuevos desarrollos de la costa". Considera que los tiempos de viaje desde Luceros a Hospital de Sant Joan son excesivos. Considera igualmente que el tiempo de viaje del vehículo privado es menor (pese a reconocer atascos) y que no hay espacio para aparcamientos disuasorios.

B. OTROS ASPECTOS

- a. En su alegación TERCERA, solicita la creación de una línea directa que una Sant Joan, Mutxamel y Alicante y un carril de uso exclusivo para transporte público en la Avenida de Denia, incluso implantando un sistema de BRT (Bus de Tránsito Rápido)

- b. En la alegación CUARTA y final, solicita la realización de un Plan Comarcal de Movilidad Urbana Sostenible. *Art. 65.2 de la Ley de Movilidad*

Comentarios

A. REFERENTES AL TRAZADO

- a. Alegación PRIMERA: Si bien se ha optado por proponer otra alternativa, se toma en consideración su manifestación, a los efectos oportunos, haciendo constar como en otras alegaciones, que el objetivo de la actuación no es un transporte punto a punto entre Sant Joan y Alicante, sino la vertebración en la red TRAM, y que no corresponde al alcance de este proyecto analizar las alternativas de trazado en el tramo Sant Joan-Mutxamel
- b. Alegación SEGUNDA. Se considera que la apreciación del tipo de vivienda de los sectores Nou Nazareth y PAU-5, no se ajusta a la realidad, no siendo “nuevos desarrollos de costa” y que en la actualidad se está dedicando a primera residencia y a la implantación de actividades abiertas todo el año. En cuanto a los tiempos de viaje, se trata de tiempos máximos de viaje, dando servicio a todas las paradas y velocidades de circulación en el tramo nuevo conservadoras en esta fase del proyecto. Se optimizarán una vez definido el trazado definitivo.

B. OTROS ASPECTOS

- a. La Alegación TERCERA, no corresponde al objeto del Estudio Informativo, parece que solicita una duplicidad de servicios, dado que pide un servicio directo de autobús, entre las poblaciones de Sant Joan y Alicante, y al mismo tiempo, que el tranvía vaya más directo para que se tarde menos entre los dos mismos nodos. *Art. 65.2 de la Ley de Movilidad*
- b. La alegación CUARTA y final, no es objeto del alcance del presente Estudio Informativo. *Art. 65.2 de la Ley de Movilidad*

ALEGACIÓN A11.

REF: GVRTE/2022/1508639

Presenta una alegación estructurada en varios apartados si bien la materia tratada es única, y es la propuesta de que la actuación se modifique respecto a las alternativas presentadas.

Afirma que el documento no tiene ningún estudio sobre los tiempos máximos de explotación tanto en esta primera fase como de la línea completa a Mutxamel y que el barrio del PAU5 ya cuenta con la parada de Costa Blanca (L1/L3) con un tiempo que estima en 10 minutos desde el extremo más alejado. Mientras afirma que el barrio de Nou Nazareth estará compuesto “principalmente por viviendas familiares de baja densidad”, y que, aunque se aumente la demanda, estima que perjudica a la línea en su conjunto entre Alicante, Sant Joan y Mutxamel.

Centra posteriormente su alegación en que el recorrido sea lo más corto posible con el menos número de paradas, incluso asumiendo una baja demanda inicial, y que no comparta la solución técnica en lazo por el bucle L4/L5.

Finalmente propone que se asuma la alternativa 3 (Solución I) incluso procediendo a hacer cizallamientos o curvas pronunciadas, o bien cambiar el itinerario con inicio en la parada de Condomina y acceso por el límite Oeste del suelo del PAU 4 Condomina (calle Arquitecto Félix Candela).

Plantea ramales adicionales de la línea L4/L5 como extensión desde Avenida Costa Blanca, retomando en suma parte del trazado de las alternativas 1 y 2

Comentarios

Se propone desestimar la alegación, dado que el criterio de diseño de la infraestructura que propone el Estudio Informativo es la de cubrir la mayor demanda posible. Los tiempos de viaje que se incluyen en el estudio, se refieren en todos los casos a servicios que, desde Luceros, sirven a TODAS las paradas del recorrido, por lo que, en fase de servicio, podrían implantarse, a modo de ejemplo y si la demanda lo requiere, servicios semidirectos donde algunas de las paradas en el tramo común con el resto de las líneas (L1, L3; L4; L5) puedan suprimirse en ese tipo de servicios.

En todo caso, no es objeto del proyecto el definir los servicios que se puedan ofertar posteriormente, sino que la infraestructura permita la máxima flexibilidad a la hora de planificar a futuro todo tipo de servicios, optimizando así la inversión realizada. Para ello, el criterio de demanda está asociado al número máximo de paradas en el tramo, y la distancia de desplazamiento a las mismas, establecido en la literatura técnica y en todas las experiencias previas, en un máximo de 500 metros de radio de influencia.

ALEGACIÓN A12.

REF: GVRTE/2022/1512780

Presenta tres alegaciones, dos referidas a la elección de alternativas, y la últimas a aspectos complementarios al alcance de la actuación.

A. REFERENTES AL TRAZADO

- a. En su alegación PRIMERA, se decanta por la alternativa 3-B de las indicadas (Pintor Pérez Gil y Campus UMH).
- b. En su alegación SEGUNDA, adicionalmente propone varias mejoras sobre la base de dicha alternativa 3.
 - i. Optimizar recorridos e itinerarios para mejorar los tiempos de viaje
 - ii. Eliminar el bucle de Avda. Costa Blanca, considerando el posible cizallamiento de vías en la parada de GOLF o incluso la ejecución de una tercera vía de apartado.
 - iii. Posibilitar una vía 3 en la parada de Costa Blanca, como intercambiador para los servicios desde Campello hacia Sant Joan

- iv. Posibles itinerarios semidirectos entre Campello y UMH/Hospital Sant Joan
- v. Desarrollar el recorrido y ampliación de la línea a Mutxamel
- vi. Posibilitar que las paradas en UMH y Hospital sean paradas posteriores a los recorridos con inicio en Mutxamel / Sant Joan

B. OTROS ASPECTOS NO DIRECTAMENTE ASOCIADOS AL TRAZADO

- a. En su Alegación CUARTA, solicita que el servicio de la línea 23 del servicio interurbano Mutxamel-Alicante, se desdoble con servicios intercalados semidirectos que no paren en el Hospital de Sant Joan d'Alacant.

Comentarios

Se realizan comentarios a cada una de las alegaciones, para una mayor claridad de la exposición:

A. REFERENTES AL TRAZADO

- Alegación PRIMERA. Se toma nota de su solicitud, que se analizará con el resto de los informes y alegaciones recibidos, algunos de los cuales condicionan la viabilidad final de alguna de las alternativas propuestas inicialmente.
- ALEGACION SEGUNDA. Se propone su desestimación parcial, dado que:
 - La propuesta de cizallamientos con la línea L1-L3, tanto en la conexión de esta como en las prolongaciones o conexiones de las líneas L4-L5 hacia Sant Joan, se consideran inviables, porque condicionarían gravemente las posibilidades de mejoras futuras, tanto en la infraestructura existente como, sobre todo, en la nueva conexión a Sant Joan.
 - La organización de la explotación no corresponde al objetivo del proyecto, sino que vendrá en fase posterior definida por el Proyecto de Servicio Público de Transporte y por la aplicación de este por el operador FGV.
 - Que el desarrollo del recorrido de la línea a Mutxamel no corresponde al objeto del presente contrato, habiendo sido licitado para ello por la Generalitat Valenciana el expediente de licitación CMAYOR/2021/03Y05/69 "*Redacción del estudio informativo, proyecto básico y proyecto de construcción de la conexión del TRAM con Mutxamel (Alicante)*". Esta observación queda por tanto fuera del alcance del trazado expuesto en este procedimiento, siendo de aplicación el art 65.2 de la Ley de Movilidad.

B. OTROS ASPECTOS NO DIRECTAMENTE ASOCIADOS AL TRAZADO

En respuesta a la Alegación CUARTA, se propone su desestimación, dado que la mejora o modificación de líneas de transporte por carretera no forman parte del alcance de la actuación, conforme se recoge en el art 65.2 de la Ley de Movilidad de la Comunitat Valenciana.

ALEGACIÓN A13.

REF: PRCHU/2022/2928

Presenta siete alegaciones de las cuales dos referidas a la elección de alternativas, y cinco restantes a aspectos complementarios o no correspondientes al alcance de la actuación.

A. REFERENTES AL TRAZADO

- a. En su alegación PRIMERA, solicitan la prioridad semafórica en el trayecto para las circulaciones tranviarias respecto al tráfico rodado.
- b. La alegación SEGUNDA, manifiesta la preferencia del colectivo por la Alternativa 3, en base a un menor tiempo de viaje entre “los dos pueblos y Alicante”, y su menor coste e impacto (incluyendo huella de carbono)
- c. En la alegación TERCERA, se repiten las consideraciones de la alegación SEGUNDA, en el sentido que los tiempos de viaje son mayores para los viajes entre Sant Joan y Mutxamel hacia Alicante, en las alternativas 1 y 2.

B. OTROS ASPECTOS NO DIRECTAMENTE ASOCIADOS AL TRAZADO

- a. En la Alegación CUARTA, se exige un nuevo trazado del TRAM entre el Hospital de Sant Joan, y la parada de L2 de Goteta (C.Comercial Plaza Mar 2)
- b. La Alegación QUINTA solicita que se tengan en cuenta en el diseño, la instalación en las paradas de aparcamiento de bicicletas, puntos de recarga de vehículos eléctricos y aparcamientos disuasorios, en la medida de lo posible.
- c. La Alegación SEXTA recuerda que se deben evitar impactos en el recorrido del trazado, tanto en el patrimonio natural como el cultural
- d. Finalmente, en la Alegación SÉPTIMA, adjuntan un dossier explicativo de las diferentes alternativas que el colectivo considera, solicitando sean tenidos en cuenta, así como la futura nomenclatura de las paradas.

Comentarios

Se realizan comentarios a cada una de las alegaciones, para una mayor claridad de la exposición:

A. REFERENTES AL TRAZADO

- Alegación PRIMERA. Se propone su estimación, dado que el proyecto de construcción tomará en consideración que todos los sistemas de seguridad y señalización posibiliten la gestión de prioridad en el paso del TRAM.
- Alegaciones SEGUNDA y TERCERA, se propone su estimación parcial, dado que si bien se realizará una optimización del cálculo de los tiempos de viaje en todas las alternativas, se debe tener en cuenta que el objetivo de la actuación es una extensión de línea desde la red existente, que cubra la mayor demanda y necesidades de la población por la que el TRAM puede circular, y eso no se

circunscribe sólo a los núcleos de Sant Joan y Mutxamel, sino a todos los barrios intermedios y que generan demanda en los dos sentidos, tanto hacia Alicante, como también una nueva demanda hacia Sant Joan, la Universidad, y el Hospital.

B. OTROS ASPECTOS NO DIRECTAMENTE ASOCIADOS AL TRAZADO

- Se propone la desestimación de la alegación CUARTA, dado que no es objeto de este proyecto.
- Se propone la estimación de la alegación QUINTA, dado que es uno de los criterios técnicos a aplicar en la fase de redacción del Proyecto de Construcción
- Se propone la estimación de la alegación SEXTA, dado que es un precepto legal dicha protección y para ello se ha solicitado con carácter previo a los ayuntamientos afectados, información sobre su catálogo de bienes culturales, y de elementos de protección de todo tipo.
- En cuanto a la alegación SÉPTIMA, se debe agradecer al colectivo sus propuestas, que serán analizadas y tenidas en cuenta en la determinación de la alternativa más adecuada.

ALEGACIÓN A14.

REF: GVRTE/2022/1523307

Su alegación es copia literal de la Alegación A09, por lo que se remite a lo indicado en la misma a todos los efectos.

ALEGACIÓN A15.

REF: GVRTE/2022/1527795

Presenta dos alegaciones, una en cuanto a trazado, y otra en cuanto tramitación ambiental:

PRIMERA. Considera que no se ha justificado convenientemente la desestimación de la alternativa 3, *“que uniría directamente las líneas L1-L3 con el Hospital Clínico y Universitario de Sant Joan”*

El alegante realiza una crítica del proceso de selección de alternativas considerar que *“tiene como finalidad principal (y eso no hay que olvidarlo) la conexión del TRAM con Sant Joan d’Alacant. Resume que las alternativas 1-A, 1-B, 2-A y 2-B pretenden servir también a la población de “dos proyectos urbanísticos de nueva implantación” (PAU-5 de Alicante y Nou Nazareth en Sant Joan d’Alacant).*

Indica que la desestimación de la alternativa 3 por parte del estudio, en el análisis previo, que era el único trazado previsto en el Estudio de Planeamiento, incumpliría la Ley 6/2011 de Movilidad al no existir el “Proceso de concentración”, y a partir de este punto, incide en dos puntos de las razones expuestas en la memoria.

1. Entiende que el hecho de que, en la fase de consultas previas (realizadas con todos los ayuntamientos afectados) el Ayuntamiento de Alicante manifestase su interés en dar servicio a la zona del PAU-5, ha sido un instrumento de presión, y

que no se justifica que el sector pueda albergar 4.060 viviendas de primera residencia. El alegante manifiesta, igualmente sin informe técnico o de mercado alguno, que “por su ubicación cercana a las playas de San Juan y Muchavista y por su proceso de venta de esas viviendas (sic), en su mayoría son viviendas compradas por residentes de fuera de la provincia de Alicante (...) Esa población no será residente permanente en Alicante. Por último, considera que el sector PAU-5 está servido desde las actuales líneas L1-L3 desde las estaciones de Campo de Golf y Costa Blanca.

2. En segunda instancia, se centra en el municipio de Sant Joan, indicando que una de las razones aducidas para rechazar la alternativa 3, es la afección a la Torre de la Cadena, y por otra parte que el Sector Nou Nazareth, (reconoce 1.119 viviendas) afirma que no se ha iniciado su construcción, y que atender esa población “es una exigencia del poderoso lobby empresarial de los promotores de la construcción (sic)”, y recuerda que el estudio fija en 5.118 viviendas en los suelos de los PAU-5 y Nou Nazareth, y de 400 viviendas en la UE-2 del PAU-4 (no considera además la UE-3 del PAU-4, sin ejecutar, que quedaría servida directamente por la calle Corrado Albaladejo).
3. Finalmente, fundamenta su alegación en que las poblaciones de los municipios de Sant Joan y Mutxamel representan mucha más población censada que la de los sectores mencionados, y que, de nuevo, los recorridos entre estas dos poblaciones y Alicante se verían condicionados en los tiempos de viaje, por el trazado propuesto, refiriendo a los tiempos estimados en el Estudio Informativo.

SEGUNDA. Considera que no se ha justificado convenientemente los consumos energéticos ni las emisiones correspondientes que conllevarían su ejecución, estimando el alegante que las alternativas elegidas de más largo recorrido tendrán consumo energético mayor y mayores emisiones asociadas de gases de efecto invernadero.

Comentarios

En relación con las dos alegaciones presentadas, se proponen las siguientes respuestas

A. ALEGACIÓN PRIMERA

- De manera general, se propone desestimar la alegación en cuanto a la justificación o no del número de viviendas y usos, dado que:
 - En cuanto al PAU-5, el grado de consolidación actual es prácticamente del 80%, y del 100 % en el caso de bajos comerciales construidos y ocupados por actividades abiertas todo el año.
 - En cuanto al Sector Nou-Nazareth, actualmente, incluso en simultaneidad con las obras de urbanización, ya han empezado al menos cinco promociones, publicitadas en las áreas de Alicante, Sant Joan y Mutxamel.
- En particular, se propone estimar parcialmente la alegación en lo referente al análisis conjunto de los trazados, incluyendo en el análisis de tiempos la alternativa 3, si bien, este análisis presentará dos variaciones en el trazado que afecta al cómputo total, basadas en:

- El informe de la Servicio de Infraestructuras Sanitarias de la Consellería de Santitat Universal i Salut Pública, que informa que las alternativas pasantes por el interior del campus de la UMH no son factibles al estar desarrollándose la ampliación de las instalaciones del Hospital de Sant Joan con un centro nuevo, el Hospital de Día y Servicio de Oncología del Hospital, y que además, interfiere el paso del Camino de Benimagrell con los servicios de Urgencia y las nuevas instalaciones técnicas del complejo, lo que impide cualquier alternativa que no pase por la Avenida de la Cadena (Tanatorio) desde Nou Nazareth
- Un nuevo estudio de trazado, con el fin de atender varias alegaciones al respecto, en la zona de conexión de las líneas L1-L3 y L4-L5 con el nuevo ramal, con el fin de evitar el bucle de Avda Costa Blanca, disminuir los tiempos de viaje y optimizar el número de paradas, de modo que los tiempos totales sean menores.
- Se propone desestimar igualmente la alegación en lo referente al planteamiento de que esta extensión de línea del TRAM es un transporte “punto a punto” entre Sant Joan y Mutxamel y Alicante, dado que:
 - Ha considerado en su razonamiento poblaciones totales censadas, y no poblaciones afectas a posibles paradas del TRAM, que se consideran como tal aquéllas con un radio de distancia máxima de 500 metros a una parada, (y es superior a este valor sólo cuando los condicionantes técnicos o de disponibilidad de espacio en el entorno obligan a ello), por lo que las cifras presentadas no son correctas, máxime cuando se comparan con la población prevista en los sectores mencionados.
 - El diseño funcional de un tranvía es de un medio de transporte integrado en la trama urbana, y con paradas cada 500-1000 metros en función de la viabilidad técnica, y que da servicio a todos los barrios y residentes a lo largo del recorrido, y no a un servicio punto a punto, que correspondería a servicios tipo “cercanías” o ferroviarios, que no es el caso.

● **ALEGACIÓN SEGUNDA**

Se propone estimar parcialmente la alegación, incluyendo en el Estudio Informativo la información solicitada, si bien se considerará que, en el equilibrio total de emisiones, se debería computar no solo el incremento por el recorrido de los servicios, sino también la demanda adicional captada, y que supondrá un menor uso del transporte en vehículo particular.

ALEGACIÓN A16.

REF: GVRTE/2022/1536387

Su alegación es copia literal de la Alegación A09, por lo que se remite a lo indicado en la misma a todos los efectos.

ALEGACIÓN A17.

REF: GVRTE/2022/15365687

Su alegación es copia literal de la Alegación A09, por lo que se remite a lo indicado en la misma a todos los efectos.

ALEGACIÓN A18.

REF: GVRTE/2022/1544333

Presenta una única alegación, basada en la propuesta de que la infraestructura a implantar sea un BTR (Bus Tránsito Rápido) entre Mutxamel-Sant Joan-Alacant.

Esta infraestructura, se desarrollaría a lo largo de la Avenida Miguel Hernández/Av Denia, exponiendo a lo largo de la alegación, tanto las características técnicas, como la propuesta de trazado de este.

Comentarios

Se propone la desestimación de la alegación, en lo que concierne al desarrollo y alcance del Proyecto de Conexión del Tram con el Hospital de Sant Joan, dado que ni por tipología de transporte (BRT vs Tram), ni por recorrido (eje directo Avda Denia vs recorrido integrado en la red TRAM y servicio a zonas residenciales de Alicante y Sant Joan), ambas propuestas son ni comparables ni excluyentes.

Este tipo de propuestas, de acuerdo con el art 65.2 de la Ley de Movilidad, no se corresponden con observaciones a las características generales del trazado propuesto, como obliga dicho artículo de la ley. En todo caso, serán otros ámbitos de planificación y análisis los que puedan determinar sobre la viabilidad de la implantación de dichos servicios BTR y su infraestructura, así como si ésta debe desarrollarse como alternativa a la prolongación del TRAM.

ALEGACIÓN A19.

REF: GVRTE/2022/1548063

Presenta cinco alegaciones, tres referidas a la elección de alternativas, y las dos últimas a aspectos complementarios o no correspondientes al alcance de la actuación.

A. REFERENTES AL TRAZADO

- a. En su Alegación 1, se defiende el trazado de la ALTERNATIVA 3 priorizando la reducción de tiempos de recorrido frente a la mejora de servicio al desarrollo urbanístico PAU 5. De la misma forma. Se solicita el análisis de la ALTERNATIVA 3 con el mismo grado de detalle que el resto de las alternativas planteadas en el Estudio.
- b. En la Alegación 2 se solicita el estudio de una alternativa al trazado que compone un bucle por la PI. La Coruña para la conexión entre la Línea 1 y el nuevo ramal en sentido Sant Joan. Se realiza diferentes propuestas para

la conexión mediante salto de carnero en sentido Sant Joan desde la parada de Campo de Golf hacia las avenidas de Pérez Gil y de Las Naciones.

- c. En la Alegación 3 se propone una alternativa de trazado en el área de Nou Nazareth en el caso de selección de la ALTERNATIVA 3 uniendo desde la Avda Pintor Pérez Gil con la calle de la Pasión a través del Camino de Benimagrell.

B. OTROS ASPECTOS NO DIRECTAMENTE ASOCIADOS AL TRAZADO

- a. La Alegación 4 define diferentes propuestas alternativas para la mejora del transporte público en el PAU 5, con el fin de adoptar la ALTERNATIVA 3 de trazado. Para ello, se define la alternativa de prolongación del bucle de líneas 4 y 5 del TRAM, el desvío de la línea 3 del TRAM por el interior del desarrollo urbanístico del PAU 5 y la modificación del servicio urbano de autobús.
- b. La Alegación 5 se expone como una mejora del servicio de transporte del TRAM en el área de las estaciones de Campo de Golf y de Instituto mediante la creación de un segundo andén en la parada de Instituto que permita la conexión y servicio de tranvías entre la playa de Sant Joan y el nuevo ramal, actuando como intercambiador con la parada Campo de Golf.

Comentarios

Se realizan comentarios a cada una de las alegaciones, para una mayor claridad de la exposición:

A. REFERENTES AL TRAZADO

- Alegación 1: Se toma en consideración su manifestación, a los efectos oportunos, haciendo constar como en otras alegaciones, que el objetivo de la actuación no es un transporte punto a punto entre Sant Joan y Alicante, sino la vertebración en la red TRAM. Por ello, las alternativas analizadas no pueden responder únicamente al menor tiempo de viaje entre Alicante y los municipios del nuevo ramal tranviario, sino también a la demanda potencial, dentro de la vida útil de una inversión en infraestructura, que el servicio recogerá a lo largo de todo su recorrido.
- Alegación 2: En continuación con la respuesta a la Alegación 1 y junto a la Alegación 2, se propone estimar parcialmente la misma, incorporando un estudio más detallado de las alternativas donde, en concreto, se analizará el trazado propuesto mediante la incorporación en el trazado, de todas las alternativas analizadas, de un salto de carnero (cruce de vía mediante paso superior sobre la Línea 1 del TRAM) que reduce el tiempo de trayecto en sentido Sant Joan en aproximadamente 7 minutos respecto al trazado de interconexión a través de las avenidas de Costa Blanca y de Oviedo.

Con esta solución se atiende a la Alegación 2, incorporando una solución similar a la propuesta en la alegación, conectando Campo de Golf con la Avenida de las

Naciones. De este modo, se optimizan los tiempos de viaje inicialmente calculados para las diferentes alternativas que usaban inicialmente el bucle de Costa Blanca

Para ello se ha realizado un análisis del trazado tanto en alzado como en planta, con las condiciones actuales del perfil de la vía, y el gálibo permitido de paso sobre dicho salto de carnero, atendiendo a la altura de catenaria, pendientes máximas, etc, de acuerdo con las prescripciones técnicas de la red FGV. Este análisis se hace necesario, dado que la solución presentada por el alegante no tiene en consideración parámetros básicos en el diseño del trazado como radios en planta, acuerdos verticales, posición de los desvíos y condiciones geométricas del mismo, que suman complejidad a esta alternativa. Se ha realizado un análisis de dichas condiciones, encontrando que la viabilidad técnica final de esta propuesta está a su vez sujeta a la aceptación en los parámetros de diseño, de excepciones a la normativa de FGV, lo cual sólo se puede considerar y adoptar cuando permite grandes mejoras en la explotación, como sería el caso de este salto de carnero propuesto, en relación con el resto de condicionantes técnicos de esta conexión. *Se remite al documento que se adjunta al presente informe, que actualiza el estudio de los tiempos de viaje inicialmente calculados, respecto a las variantes introducidas en la conexión en la parada de Campo de Golf en cuanto al trazado de la conexión entre las líneas existentes y la nueva traza hacia Sant Joan*

- Alegación 3: Se propone desestimar dicha propuesta de trazado alternativo, al afectar al Camino de Benimagrell, una vez recibido el informe de la Dirección General de Asistencia Sanitaria y del Hospital de Sant Joan, informando de que en ese frente está previsto la construcción de un Centro Oncológico de Día y la reconfiguración de las entradas de Urgencias y otras instalaciones que hacen inviable usar la zona de amortiguación existente entre el Camino de Benimagrell y el Hospital en su fachada sur.

B. OTROS ASPECTOS NO DIRECTAMENTE ASOCIADOS AL TRAZADO

- La Alegación 4 trata aspectos de mejora del servicio de transporte público del PAU 5 mediante alternativas que no incluyen el trazado del nuevo ramal tranviario a Sant Joan objeto del presente contrato. En lo referente al uso de otros medios de transporte, como el propio alegante indica, no es objeto de este Proyecto realizar planificación del transporte urbano de la ciudad de Alicante ni de su Area Metropolitana.

En lo referente a las propuestas alternativas de trazado que la alegación 4 manifiesta, se propone desestimar las mismas, dado que:

- Se habla de que es posible asumir tiempos de desplazamiento a pie de 10 minutos “al igual que cualquier otra red ferroviaria que ya están en servicio en otras localidades servidas por el Tram de Alicante”. Sin embargo, no se considera que un servicio tranviario no es equivalente a un servicio ferroviario, ni por la densidad de paradas (separaciones mínimas de 500 metros) ni de su objeto, que es el de proporcionar movilidad a la escala de

barrio, y no tanto de poblaciones, que es el objetivo del servicio con explotación ferroviaria (menores paradas, mayores velocidades puntas y comerciales)

- A nivel del presente proyecto, no se ajusta a su alcance el realizar modificaciones adicionales a la actual infraestructura tranviaria/ferroviaria de la red, como la propuesta de desdoblamiento del itinerario de las líneas L1 y L3, y, por otro lado, la propuesta de optar por la prolongación del bucle L4-L5, impediría, por radios de giro mínimos la interconexión con el trazado de la línea L1-L3, dado que afectaría a suelo urbano ya construido en la Avenida Costa Blanca.
- Por último, respecto a la alegación número 5, se propone estimarla parcialmente en el sentido de que el Estudio Informativo incluya un análisis de la viabilidad técnica, y, sobre todo de explotación, de la inclusión de dicha parada. Sin embargo, se debe considerar que se deberá atender siempre a criterios de explotación de la red, dado que la situación de esta, la dejaría intercalada entre las paradas de Instituto (180 metros) y Países Escandinavos (350 metros), lo que a priori son distancias demasiado pequeñas para una correcta explotación tranviaria.

ALEGACIÓN A20.

REF: SALID-2022-3952

Presenta una alegación que incluye tres conclusiones, todas ellas referentes a la selección de alternativas y el planteamiento de trazados.

- Conclusión Primera: Considera que la elección de cualquiera de las alternativas desarrolladas en el Estudio conlleva la creación de itinerarios no competitivos en tiempo de trayecto con la línea regular de transporte público en autobús en su conexión Mutxamel – Alicante.
- Conclusión Segunda: Se expone que la decisión de descartar la ALTERNATIVA 3 conlleva el estudio de alternativas con longitudes de recorrido mayores.
- Conclusión Tercera: El alegante considera que ninguna de las alternativas de trazado propuestas es adecuada y propone una nueva alternativa basada en la ALTERNATIVA 3 con el fin de acortar tiempos de viaje entre Mutxamel y Alicante, incluyendo la creación de un bucle que discurra por el término de Sant Joan dando servicio a los nuevos desarrollos de Nou Nazareth y el PAU 5.

Comentarios

Se toma en consideración su manifestación, a los efectos oportunos, haciendo constar como en otras alegaciones, que el objetivo de la actuación no es un transporte punto a punto entre Sant Joan y Alicante, sino la vertebración en la red TRAM. En este sentido, el tramo tranviario proyectado no entra en competencia directa con el autobús de la Línea 23 entre Alicante, Sant Joan y Mutxamel con el cual se compara en la alegación. Se propone la desestimación de la conclusión primera de la alegación, en cuanto que es materia

diferente a observaciones generales sobre el trazado propuesto (art 65.2 de la Ley de Movilidad), y porque es materia del Proyecto de Servicio Público de Transporte a desarrollar, el cual recogerá los posibles conflictos entre servicios existentes o planificados y recibirá las alegaciones de los posibles operadores, colectivos o personas afectadas.

Por otra parte, se propone desestimar la solicitud de incluir en el trazado un bucle que discorra tanto por la Avenida Pintor Pérez Gil, a la ida, como por el PAU-5 a la vuelta hacia Alicante, dado que no aporta ventajas significativas en los tiempos de viaje totales, precisamente hasta Sant Joan, y, sin embargo, al ser una línea en vía única, dejaría con tiempos mucho mayores a las paradas servidas en los viajes menos directos.

Sin embargo, se considera la petición de realizar un cálculo de tiempos más adecuada, una vez que se atiende parcialmente a la petición de reducción de tiempos de trayecto a través de la incorporación en el trazado, en todas las alternativas analizadas, de un salto de carnero para el cruce de vía mediante paso superior sobre la Línea 1 del TRAM que reduce el tiempo de trayecto en sentido Sant Joan y permite tiempos de viaje similares tanto a la ida como a la vuelta en todo el itinerario, a la vez que se vuelve a recordar que la infraestructura tranviaria debe dar servicio no sólo a las cabeceras de línea, si no a todas las paradas en su recorrido de este medio de transporte caracterizado por su integración en la estructura urbana.

ALEGACIÓN A21.

REF: GVRTE/2022/1714244

Su alegación es copia literal de Alegación A09, por lo que se remite a lo indicado en la misma a todos los efectos.

ALEGACIÓN A22.

REF: GVRTE/2022/1655605

Su alegación es copia literal de la Alegación A09, por lo que se remite a lo indicado en la misma a todos los efectos.

ALEGACIÓN A23.

REF: GVRTE/2022/1503242

Su alegación es copia literal de la Alegación A09, por lo que se remite a lo indicado en la misma a todos los efectos.

ALEGACIÓN A24.

REF: GVRTE/2022/1502034

Su alegación es copia literal de la Alegación A09, por lo que se remite a lo indicado en la misma a todos los efectos.

ALEGACIÓN A25.

REF: 2022-E-RC-3542

Realiza un total de tres alegaciones las cuales se resumen a continuación:

A. REFERENTES AL TRAZADO

- a. En su Alegación 1, se defiende el trazado de la ALTERNATIVA 3 discurriendo por el interior del Hospital de Sant Joan y la Universidad Miguel Hernández

B. OTROS ASPECTOS NO DIRECTAMENTE ASOCIADOS AL TRAZADO

- a. En Alegación 2, solicita que, complementariamente a la puesta en servicio del nuevo ramal de conexión del TRAM, se modifique la línea de autobús interurbana 23 (Mutxamel-Alacant) para que haya servicios sin paradas intermedias en el hospital de Sant Joan d'Alacant.
- b. En su Alegación 3ª, considera "muy necesario" disponer de un BTR con recorrido directo por la Avenida de Denia.

Comentarios

- Alegación 1. Se propone su desestimación, dado que, en varios informes sectoriales relacionados en este mismo documento, se ha puesto de manifiesto la imposibilidad de desarrollar dicha alternativa 3 por el Camino Viejo de Benimagrell y por el posible trazado por el interior del complejo sanitario-educativo de Sant Joan.
- Alegaciones 2 y 3. En ambos casos, se propone desestimar tanto la petición de mejora de servicios de la línea 23 del TAM, como de la implantación de servicios tipo BRT (Bus Rapid Transit) en Avenida de Denia, dado que ambas peticiones quedan fuera del alcance y objeto del presente procedimiento, de acuerdo el artículo 65.2 de la Ley de Movilidad de la Comunitat Valenciana.

ALEGACIÓN A26.

REF: GVRTE/2022/1477734

Realiza un total de tres alegaciones las cuales se resumen a continuación:

A. REFERENTES AL TRAZADO

- a. En su Alegación 1, se defiende el trazado de la ALTERNATIVA 3 discurriendo por el interior del Hospital de Sant Joan y la Universidad Miguel Hernández donde se realice la parada del TRAM

B. OTROS ASPECTOS NO DIRECTAMENTE ASOCIADOS AL TRAZADO

- a. En Alegación 2, solicita que, complementariamente a la puesta en servicio del nuevo ramal de conexión del TRAM, se modifique la línea de autobús interurbana 23 (Mutxamel-Alacant) para que haya servicios sin paradas

intermedias en el hospital de Sant Joan d'Alacant, y que igualmente, se habilite en el trazado de la Avenida de Denia y Carretera de Valencia, un carril para uso exclusivo del transporte público.

- b. En su Alegación 3, se solicita se incluya un compromiso de incorporación en la Avenida de Dénia-Carretera de Valencia, de un carril bici y la mejora y ampliación de los trayectos peatonales.

Comentarios

- Alegación 1. Se propone su desestimación, dado que en varios informes sectoriales relacionados en este mismo documento (Universidad Miguel Hernández, Consellería de Sanidad, entre otros), se ha puesto de manifiesto la imposibilidad de desarrollar dicha alternativa 3 por el Camino Viejo de Benimagrell y por el posible trazado por el interior del complejo sanitario-educativo de Sant Joan.
- Alegaciones 2 y 3. En ambos casos, se propone desestimar tanto la petición de mejora de servicios de la línea 23 del TAM, como la implantación de carriles reservados al transporte público y carriles bici en la Avenida de Denia, dado que ambas peticiones quedan fuera del alcance y objeto del presente procedimiento, de acuerdo el artículo 65.2 de la Ley de Movilidad de la Comunitat Valenciana.

CONCLUSIONES

Tras la recepción de los diferentes informes sectoriales y de las alegaciones presentadas, se concluye que:

1. De acuerdo con lo manifestado por los informes de la Consellería de Sanidad Universal y Salud Pública, y por la Universidad Miguel Hernández, no resulta posible atravesar el interior del complejo del campus y del hospital (Alternativas 1-B, 2-B y 3-B), ni tampoco son factibles las opciones de trazado que debían discurrir en paralelo por la calle Camino Viejo de Benimagrell (2-A y 3-A), dado que afecta a instalaciones críticas del Hospital de Sant Joan (gases medicinales, acceso al servicio de Urgencias), lo que dejaría como única opción viable la 1-A.
2. Igualmente, del Informe del Servicio de Vías Pecuarias de la Dirección Territorial de Alicante de la Consellería de Agricultura y Medio Ambiente, dicho organismo igualmente manifiesta que resulta de menor impacto sobre las vías pecuarias, dicha alternativa 1-A.
3. Por otra parte, a tenor de las diversas alegaciones recibidas, se desprende la necesidad de mejorar el diseño inicialmente planteado de trazado con el fin de disminuir los tiempos de viaje a lo largo de todo el nuevo ramal, no sólo entre origen y destino.
4. El informe emitido por Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, permite la posibilidad de poder optimizar el trazado de la alternativa 1-A. Ello sería posible sustituyendo el bucle inicialmente desde la parada de "Campo de Golf" hasta la

Avenida Costablanca y Avenida de Oviedo, por un ramal directo que cruce a distinto nivel la línea L1 del Tram tras salir de Campo de Golf, lo que disminuirá apreciablemente el tiempo de viaje.

5. Adicionalmente, las alternativas propuestas inicialmente para la instalación del Área Intermodal en el entorno del Hospital de Sant Joan y del final del tramo, no resultan posibles al corresponder con aparcamientos restringidos a personal universitario o bien a parcelas destinadas a la construcción de nuevos equipamientos del campus, por lo que es necesario analizar otras alternativas de ubicación.
6. Se han presentado diversas alegaciones sobre aspectos que no tienen que ver con el objeto del proyecto y su trazado entre la red TRAM de Alicante y el Hospital de Sant Joan, y quedan fuera del alcance de las observaciones que recoge el art 65.2 de la Ley de Movilidad de la Comunidad Valenciana

Por ello, y en base a estas consideraciones, se realizan las siguientes propuestas:

- A) Desarrollar como alternativa elegida, la denominada 1-A OPTIMIZADA, que tome como mejora del diseño respecto a la alternativa 1-A original, el paso directo desde la línea L1 hacia el nuevo trazado por Avenida de Las Naciones, por un “salto de carnero” o paso a distinto nivel sobre dicha línea L1.
- B) Estudiar la reubicación tanto del intercambiador previsto como de los aparcamientos disuasorios, de la siguiente manera:
 - a. Un intercambiador lo más cercano posible al trazado del TRAM, para las paradas hoy situadas el interior del vial del Hospital de Sant Joan, a diseñar en el corredor ocupado parcialmente por la vía de servicio derecha de la Avda. Miguel Hernández (lado Hospital) de las líneas de autobús que dan servicio al mismo.
 - b. Proponer que las cabeceras o paradas de otras líneas que no acceden a la zona sanitaria y universitaria se ubiquen a futuro en un intercambiador a ubicar en otro punto del trazado, en la extensión a Mutxamel.
 - c. Analizar la posibilidad de utilizar como aparcamiento disuasorio, así como su diseño de la parcela ubicada frente a la parada final del tramo (Sant Joan-Benimagrell), en la margen izquierda de la Avenida Miguel Hernández – Avda. Ausiàs March.
- C) Considerar las indicaciones realizadas en el informe emitido por Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, en cuanto a incluir en el Proyecto Básico el diseño de sendas terceras vías de apartado en las paradas de Avenida de las Naciones (L4) y Lucentum (L1-L4) con el fin de dotar de la máxima flexibilidad a la futura planificación de servicios de la red TRAM.

Se adjunta al presente informe, tanto el estudio realizado sobre los tiempos de viaje en base a la solución 1-A OPTIMIZADA como los planos de dicha solución (incluyendo la propuesta de “salto de carnero” como conexión directa del ramal estudiado con la

línea L1, así como su integración en la interconexión con la línea L4). Ésta se propone incorporar en la siguiente versión del Estudio Informativo y se tendrá que definir con mayor precisión tanto en el Proyecto Básico y como en el Proyecto de Constructivo.

CONCLUSIÓN FINAL

Como conclusión final de todo lo expuesto en este informe, se PROPONE:

PRIMERO.- Resolver dar por finalizado el proceso de información pública e informe de organismos del Estudio Informativo para la “Conexión del TRAM con Sant Joan d’Alacant (Alicante)”.

SEGUNDO.- Aprobar el informe de alegaciones, aceptando todas sus propuestas, tal como se reflejan en el presente documento.

TERCERO.- Seleccionar la alternativa 1-A optimizada con la incorporación de un ramal directo entre la parada de Campo de Golf y la Avenida de las Naciones de Alicante.

CUARTO.- Redactar una nueva versión del Estudio Informativo y del Documento Ambiental en los que se reflejen las determinaciones de la presente resolución.

El Jefe del Servicio de Transporte Ferroviario y Logística