

ANEJO 01: ANTECEDENTES

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	1
2.	ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS	1
3.	RESUMEN DE LA FASE A DEL ESTUDIO INFORMATIVO (ESCALA 1:5.000)	4
3.1.	CARTOGRAFÍA	4
3.2.	ANÁLISIS FUNCIONAL, CORREDORES Y PLANTEAMIENTO DE ALTERNATIVAS	4
3.3.	DEFINICIÓN DE ALTERNATIVAS DE LA FASE A.....	6
3.3.1.	Alternativa 1	6
3.3.2.	Alternativas 2.1 y 2.2.....	9
3.3.3.	Alternativas 3.1 y 3.2.....	12
3.3.4.	Alternativas 4.1 y 4.2.....	14
3.4.	POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES DEL PROYECTO	16
3.4.1.	En fase de construcción	16
3.4.2.	En fase de explotación	17

APÉNDICES**APÉNDICE 01**

BOE nº 239, 6 de octubre 2006. Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación por la que se aprueba el expediente de Información Pública y definitivamente el *“Estudio Informativo del Proyecto de Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Alicante”*

APÉNDICE 02

BOE nº275, 15 de noviembre 2019. Anuncio de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria de la Secretaría General de Infraestructuras sobre la aprobación del expediente de información pública y audiencia y aprobación definitiva del *“Estudio Informativo del ramal de conexión entre la línea actual Alicante-Murcia y la variante de acceso al aeropuerto de Alicante”*.

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Desarrollo temporal de antecedentes técnicos a tener en cuenta durante la redacción de los Estudio Complementarios de la Variante de Torrellano. Elaboración propia	3
--	---

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Esquema funcional previsto en el Estudio Informativo del Proyecto de Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria (RAF)de Alicante.....	1
Ilustración 2. Esquema funcional Alternativa 1	4
Ilustración 3: Esquemas funcionales alternativas Fase A.....	6
Ilustración 4. Alternativa 1. Principales estructuras	8
Ilustración 5. Planta Alternativa 1 sobre condicionantes ambientales del ámbito.....	9
Ilustración 6. Alternativas 2-1 y 2-2. Principales estructuras	11
Ilustración 7. Planta alternativas 2-1 y 2-2 sobre condicionantes ambientales del ámbito	11
Ilustración 8. Alternativas 3-1 y 3-2. Principales estructuras	13
Ilustración 9. Planta alternativas 3-1 y 3-2 sobre condicionantes ambientales del ámbito	14
Ilustración 10. Alternativas 4-1 y 4-2. Principales estructuras	15
Ilustración 11. Planta alternativas 4-1 y 4-2 sobre condicionantes ambientales del ámbito	16

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Alternativas del Corredor Exterior consideradas en Fase A	5
--	---

1. INTRODUCCIÓN

En las últimas dos décadas, la ciudad de Alicante y su entorno ha sufrido una gran transformación desde el punto de vista ferroviario. La remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Alicante (en adelante RAF de Alicante) se lleva desarrollando desde el año 2000, fecha en la que se firma el *Protocolo de Cooperación* para la adecuación de la red ferroviaria de la ciudad. En él ya se incluía, entre otros objetivos, la necesidad de acondicionamiento del tramo que conecta Alicante y Elche de la línea Alacant Terminal-Murcia debido a los elevados tiempos de viaje registrados al tratarse de una única vía y ser necesaria la inversión de marcha en el apeadero de Sant Gabriel.

La inauguración de la línea de alta velocidad entre Madrid y Alicante en el año 2013 como parte de la línea Madrid-Castilla la Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia ha supuesto un cambio considerable desde el punto de vista urbanístico y social del ámbito de estudio.

A pesar de la redacción de numerosos proyectos, hoy en día la línea Alacant Terminal-Murcia mantiene su circulación por una vía única, de ancho ibérico no electrificada y paralela a la costa, con una geometría que limita la velocidad de paso a 90 km/hora en la mayor parte del recorrido (adecuada para los servicios de Cercanías, pero escasa para trenes de largo recorrido) el cual presenta radios inferiores a 700 metros.

El objeto del *“Estudio Informativo Complementario del proyecto de remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Alicante. Variante de Torrellano”*, es la redefinición de un trazado compatible con la circulación de tráfico mixto, y que elimine la inversión de marcha existente en la estación de Sant Gabriel.

2. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

El principal antecedente del presente estudio se corresponde con el *Estudio Informativo del Proyecto de Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria (RAF) de Alicante*, redactado por la entonces Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento en junio de 2003 en el marco del Convenio de Integración del Ferrocarril en Alicante.

En él, se definían distintas actuaciones en el ámbito Alicante-Torrellano, entre las cuales se incluía la construcción de una variante interior en vía doble de ancho internacional exclusiva para tráfico de viajeros con parada en el Aeropuerto Alicante-Elche, que eliminaba la mayor parte del tráfico ferroviario existente en línea de la costa dejando sin servicio a la estación de Sant Gabriel.

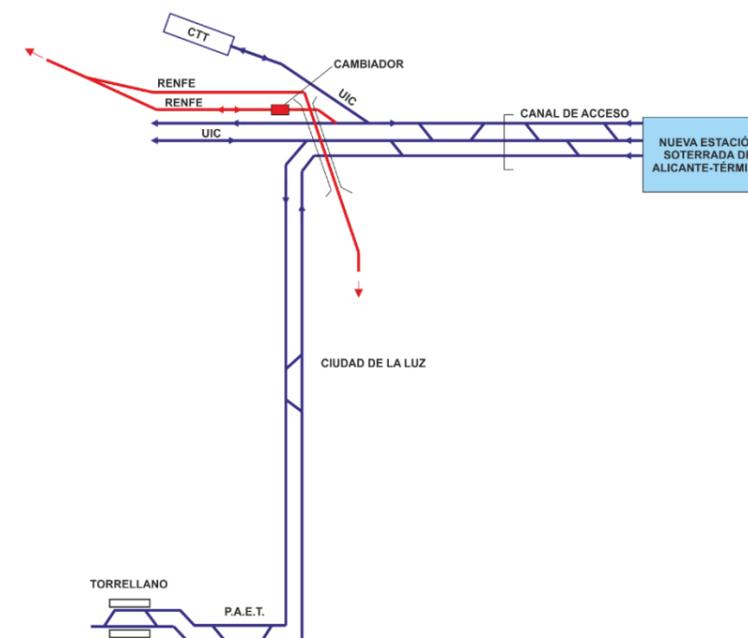


Ilustración 1. Esquema funcional previsto en el Estudio Informativo del Proyecto de Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria (RAF) de Alicante.

Este estudio fue aprobado técnicamente el 15 de diciembre de 2003 por la Secretaría de Estado de Infraestructuras.

Durante el periodo de información pública (publicación del anuncio BOE nº27, 31 de enero de 2004) se recogieron modificaciones relativas a la funcionalidad de la propuesta, que posteriormente fueron incluidas en el informe de alegaciones. En paralelo, se realizaron modificaciones en el trazado previsto en el entorno del Aeropuerto Alicante-Elche con la finalidad de resultar compatible con los planes de ampliación del mismo.

Finalmente, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático formuló la Declaración de Impacto Ambiental el 24 de julio de 2006 y lo publicó

en el BOE nº224 el 19 de septiembre de 2006, con resolución definitiva el 26 de septiembre de 2006 por la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación (BOE nº 239, 6 de octubre de 2006).

Debido a que a día de hoy alguna de las actuaciones contempladas en el *Proyecto de Remodelación de la RAF de Alicante* se han ejecutado, esta Declaración de Impacto Ambiental permanece en vigor.

Cabe destacar que en dicha resolución se indicaba la necesidad de ajustar el canal de acceso a la estación de Alacant-Terminal de tres a cuatro vías obligando de esta manera a la reordenación de aparatos de vía en la cabeza de la estación. Esta actuación se llevó a cabo entre los años 2010 y 2013, ejecutándose el soterramiento del canal de acceso y la redefinición de la configuración de la playa de vías de la estación de Alacant-Terminal con motivo de la llegada de la Alta Velocidad en 2013.

Previamente, en los años 2009 y 2010, la entonces Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento redactó los proyectos constructivos de plataforma, por un lado, y superestructura e instalaciones por otro, de la solución aprobada en la DIA teniendo en cuenta los condicionantes establecidos en el *Análisis funcional previo a la redacción de los proyectos de plataforma de los tramos de las provincias de Alicante y Murcia en el NAF de Alta Velocidad de Alicante*, redactado por ADIF en 2007. Finalmente, no se llevó a cabo ningún avance de obra en la definición de la Variante de Torrellano por falta de disponibilidad presupuestaria.

La construcción de la Variante de Torrellano se encuentra incluida en el Plan de Cercanías de la Comunidad Valenciana presentado en diciembre de 2017, si bien este recoge únicamente el tramo de conexión de la infraestructura actual (línea Alacant Terminal-Murcia paralela a la costa) con el Aeropuerto y la estación de Torrellano (denominada Fase I). La adaptación de la Fase II de la Variante de Torrellano a los requisitos geométricos y funcionales del tráfico mixto es lo que ha motivado la redacción del presente estudio informativo complementario, cuyos trabajos se han llevado a cabo en dos fases: la fase A (a escala 1:5.000 cuyo resumen se incluye en el siguiente apartado) y la fase B (a escala 1:2.000)

En este marco, en mayo de 2018 la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento redacta el *Estudio Informativo del ramal de conexión entre la línea actual Alicante-Murcia y la variante de acceso al Aeropuerto de Alicante*. En él, se define un ramal ferroviario de vía única al sur de la Sierra de Colmenares que conectaría la línea actual con la variante de acceso al aeropuerto. Dicho ramal se diseña para un tráfico exclusivo de viajeros, manteniéndose la línea actual para el tráfico de mercancías.

Las actuaciones contempladas en este estudio fueron sometidas al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental simplificada, redactándose el Documento Ambiental correspondiente, siendo remitido por el Ministerio de Fomento el 31 de mayo de 2018. Con fecha 25 de marzo de 2019, se emite la resolución de la Dirección General de la Biodiversidad y Calidad Ambiental en la que se indica que no es necesario el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación ambiental ordinario, aprobándose el expediente de información pública y definitivamente el estudio el 15 de noviembre de 2019 (BOE nº275, 15 de noviembre de 2019) por parte de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria de la Secretaría General de Infraestructuras.

El último hito referido a la Fase I de la Variante de Torrellano es la licitación en agosto de 2022 por parte de ADIF de la redacción del *“Proyecto de construcción de remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Alicante. Nuevo acceso ferroviario de Alta Velocidad de Levante. Madrid-Castilla la Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Variante de Torrell Tramo: Acceso al Aeropuerto de Alicante Fase I. Plataforma y Vía”* con un plazo de ejecución de 38 meses.

Otro proyecto a destacar es el *Estudio Informativo de la Red Arterial Ferroviaria de Elche. Variante de conexión de la nueva estación de Alta Velocidad con el centro urbano*. Se trata de un antecedente relevante relacionado con la Variante de Torrellano ya que, durante la ejecución del proyecto, se realizaron encuestas y puntos de aforo en la línea de Cercanías que conecta las ciudades de Alicante y Murcia (línea C-1), objeto del presente estudio. Dichos datos constituyen la base fundamental en la realización del análisis de capacidad y funcionalidad de la Variante.

Relacionado estrictamente con la Fase II de la Variante de Torrellano, en marzo de 2019, ADIF redacta el *Estudio Funcional de mejora de la línea ferroviaria Alicante-Murcia en el tramo comprendido entre Alicante y San Isidro*. En él se define una nueva alternativa de trazado que desplaza el trazado de la variante hacia el este con respecto al considerado en todos los estudios y proyectos anteriores aprovechando parte del corredor ferroviario existente en el Polígono Industrial de Sant Gabriel. Como se detalla en el siguiente apartado, esta nueva alternativa se analizó en la Fase A del presente Estudio, descartándose su viabilidad debido a la afección medioambiental irreversible que se produciría en el BIC El Porquet.

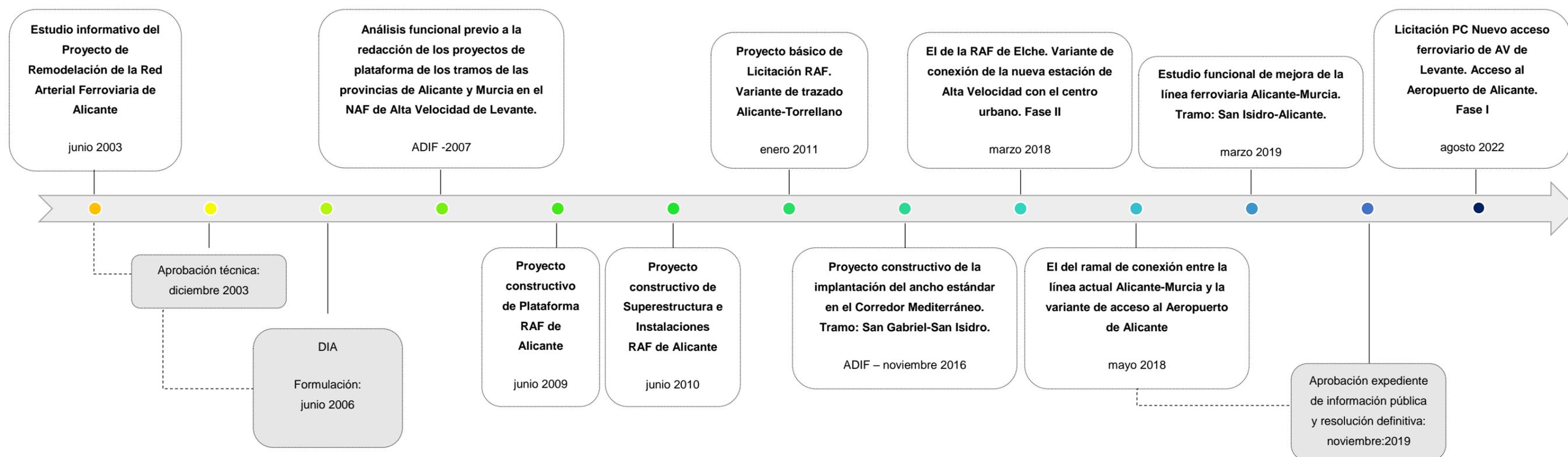


Gráfico 1: Desarrollo temporal de antecedentes técnicos a tener en cuenta durante la redacción de los Estudio Complementarios de la Variante de Torrellano. Elaboración propia

3. RESUMEN DE LA FASE A DEL ESTUDIO INFORMATIVO (ESCALA 1:5.000)

Como se ha mencionado previamente, los trabajos del presente estudio informativo complementario se han estructurado en dos fases:

- **Fase A:** definición, análisis y comparación de las posibles alternativas, a escala 1:5.000, tanto la aprobada en el estudio informativo antecedente como otras posibles soluciones o variaciones de la misma.
- **Fase B:** Definición de las alternativas seleccionadas a escala 1:2.000, para servir de base al proceso de Audiencia e Información Pública.

Se incluye a continuación un resumen de los aspectos y conclusiones principales obtenidas en la Fase A del estudio.

3.1. Cartografía

En la Fase A del Estudio Informativo Complementario se han utilizado los datos cartográficos y topográficos de la Base Cartográfica BCV05 proporcionada en formato abierto por el Institut Cartogràfic Valencià por los canales oficiales. Se trata de una cartografía oficial básica de referencia que presenta cobertura completa en todo el ámbito de análisis. Fue realizada mediante restitución fotogramétrica a partir de vuelos digitales comprendidos entre los años 2005-2018. La zona incluida dentro del ámbito de estudio fue restituida en 2017.

3.2. Análisis funcional, corredores y planteamiento de alternativas

La funcionalidad de la Variante de Torrellano según el *Estudio Informativo del Proyecto de Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria (RAF) de Alicante* era relativamente simple, ya que todas las actuaciones se concibieron en ancho estándar, y el ancho ibérico solamente permanecía para el tramo de acceso al puerto de Alicante desde La Encina. Sin embargo, el Estudio Informativo Complementario tiene como objetivo que la Variante de Torrellano sea apta para tráfico mixto y, además, se aprovecha para plantear alternativas que eviten la supresión de la estación de Sant Gabriel. De esta forma se complica la funcionalidad general del tramo, y especialmente las conexiones con la infraestructura existente.

En la Fase A del Estudio Informativo Complementario se han considerado dos corredores:

- **Corredor interior El Palmeral-A70.** Se trata básicamente del corredor utilizado por la alternativa propuesta en la aprobación definitiva del Estudio Informativo antecedente, y desarrollada posteriormente con el nivel de detalle requerido en los correspondientes proyectos constructivos de plataforma y superestructura. Se trata de un corredor interior alejado de la infraestructura existente, con orientación marcada norte-sur que, desde el entramado industrial formado por Mercalicante y Ciudad de Asís, se va alejando de la A-70 y finaliza atravesando la Sierra de Colmenares para conectar con el trazado de la Fase I. La materialización de la conexión de la Variante con la línea 330 La Encina-Alacant Terminal no presenta grados de libertad para el trazado en planta y alzado (como se expondrá en el epígrafe 3.3), por lo que el esquema funcional ha sido necesariamente el que se muestra en la siguiente imagen. Este esquema funcional da origen a la "Alternativa 1".

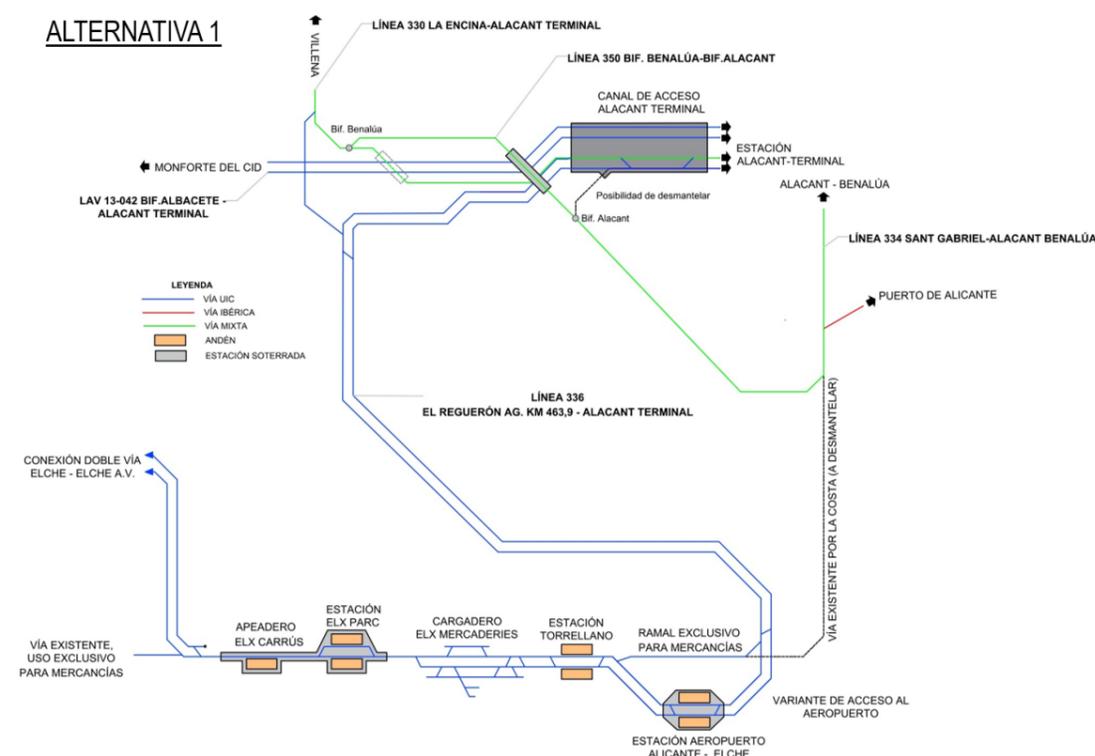


Ilustración 2. Esquema funcional Alternativa 1

- **Corredor exterior El Palmeral-línea existente.** Busca aprovechar al máximo la infraestructura existente en el entorno urbano/industrial consolidado localizado entre la estación de Alacant Terminal y la zona de Sant Gabriel, situando una nueva estación en la zona, pero evitando la maniobra de inversión de marcha. Este objetivo predefine un corredor que conecta con la línea 336 El Reguerón – Alacant Terminal y discurre hacia el sur alejándose de la línea de costa, entre la infraestructura existente que está previsto dismantelar y la A-79.

En este caso, en la funcionalidad de las posibles alternativas intervienen dos variables:

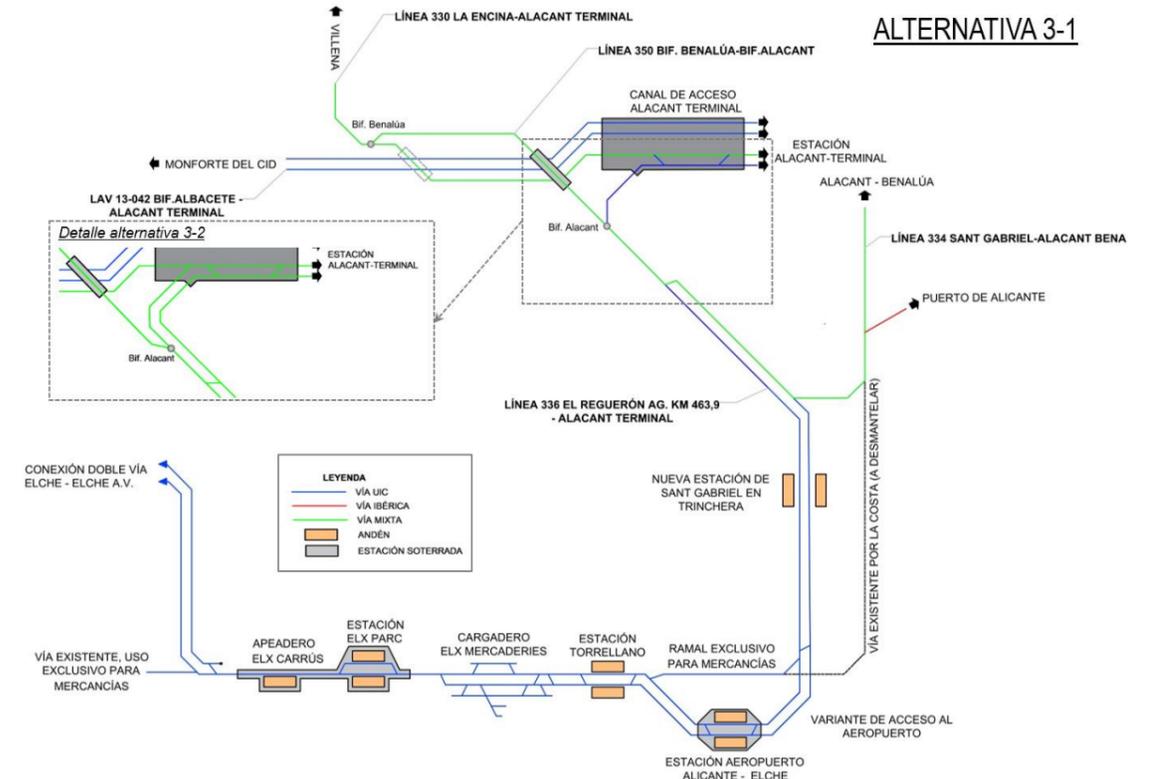
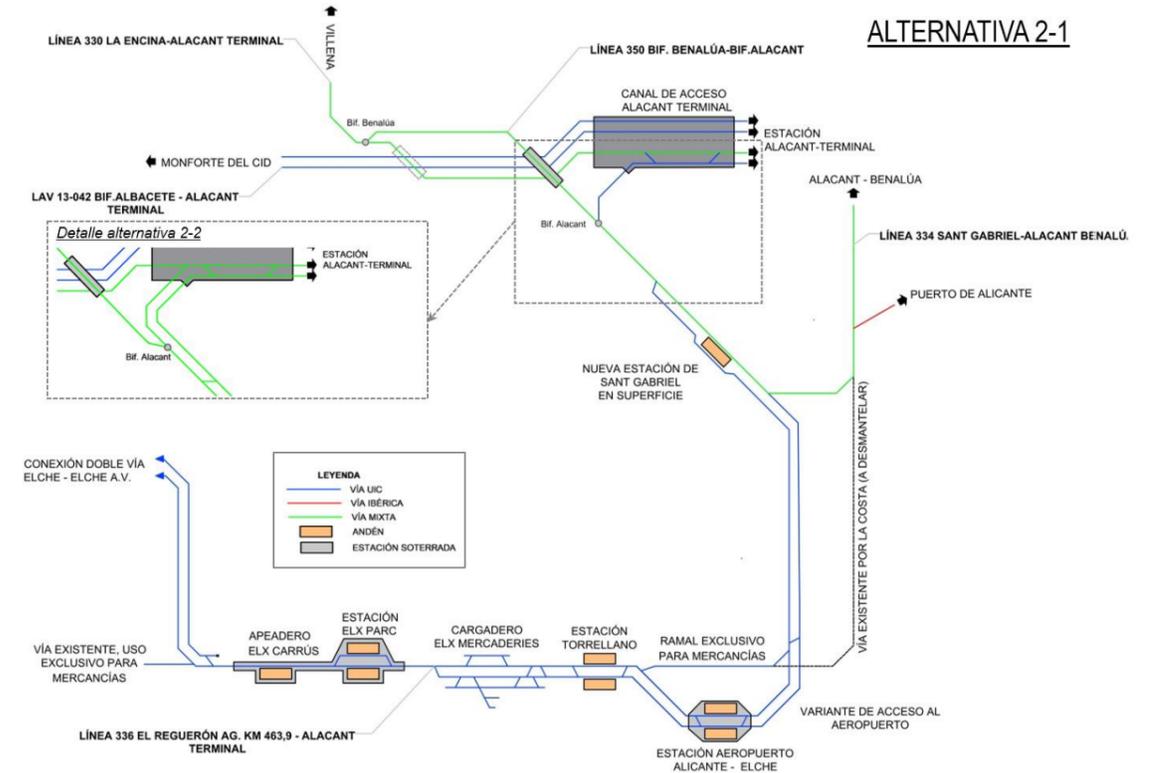
- La conexión de entrada a Alacant Terminal para el tráfico de viajeros en vía única o vía doble, en el tránsito por el Polígono Industrial Florida.
- La configuración de la nueva estación de Sant Gabriel en superficie, trinchera o soterrada. Esta nueva estación se ubica en todos los casos en el entorno de la Vía Parque, como más adelante se detallará en la definición de las alternativas de Fase A (epígrafe 7.3)

La posición para la estación en superficie es en la vía actual de la línea 336 El Reguerón – Alacant Terminal, al sur del viaducto sobre el Barranco de Las Ovejas, a la altura de la calle los Doce Puentes. La estación en trinchera o subterránea se sitúa en la Vía Parque, a la altura de la subestación de Red Eléctrica de El Palmeral.

La combinación de estos elementos ha dado origen a seis alternativas en la Fase A, que definen tres esquemas funcionales diferentes.

ALTERNATIVA	CONEXIÓN ALACANT-TERMINAL	ESTACIÓN SANT GABRIEL
2-1	Vía única	En superficie
2-2	Vía doble	En superficie
3-1	Vía única	En trinchera
3-2	Vía doble	En trinchera
4-1	Vía única	Soterrada
4-2	Vía doble	Soterrada

Tabla 1: Alternativas del Corredor Exterior consideradas en Fase A



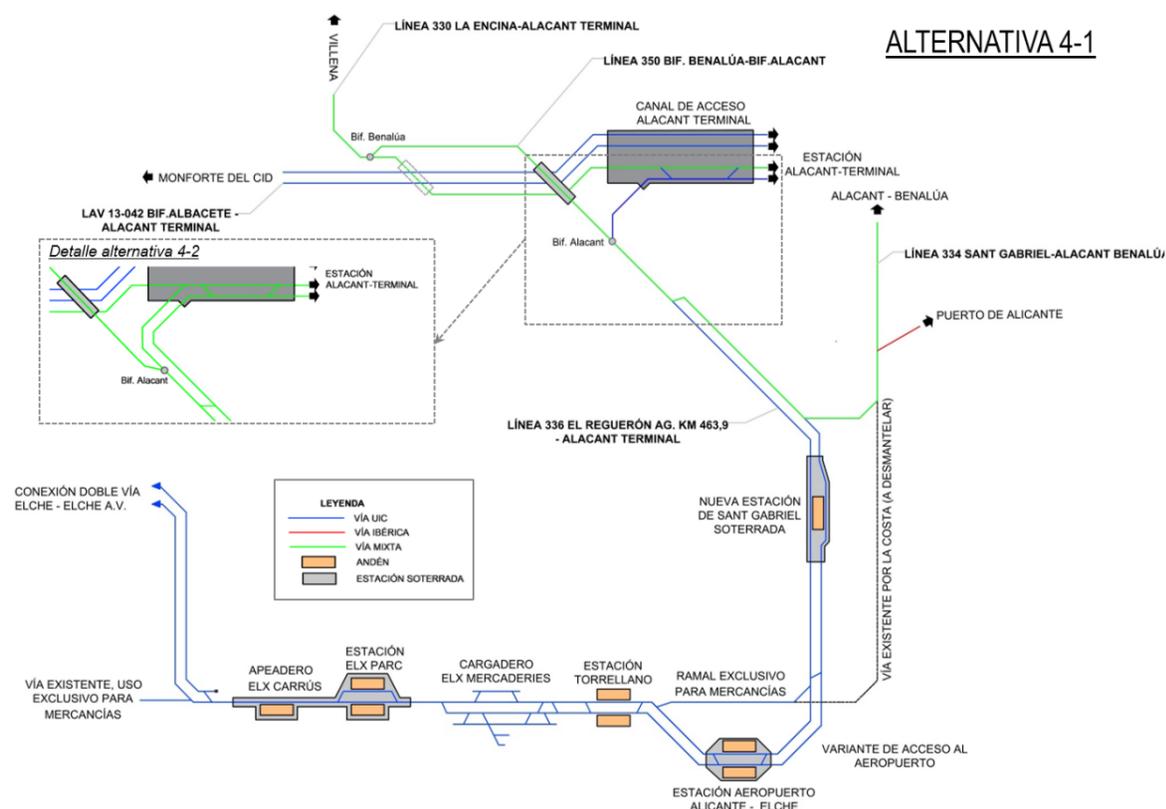


Ilustración 3: Esquemas funcionales alternativas Fase A

3.3. Definición de alternativas de la Fase A

El trazado de todas las alternativas se ha desarrollado entre su punto de inicio común (en la estación de Alacant-Terminal, P.K. 453+000 de la línea 330 La Encina – Alacant-Terminal) y la prevista estación del Aeropuerto.

Esto ha sido así porque en todos los casos ha sido preciso corregir ligeramente la conexión con el trazado de la Fase I de la Variante de Torrellano, para optimizar la inserción del ramal para tráfico de mercancías que conecta con la línea 336 El Reguerón – Alacant Terminal. Esta corrección ha permitido mejorar el emboquille sur del túnel de Colmenares, como más adelante se detallará.

De esta forma, se ha garantizado la continuidad de los trazados de ambas fases de la Variante de Torrellano, y se ha dispuesto de un trazado continuo para realizar las simulaciones de marchas tipo de los trenes.

Como es lógico, aunque el punto en el que el trazado del Estudio Informativo Complementario conecta con el de la Fase I de la Variante es el mismo en todos los casos, existen pequeñas diferencias en el P.K. que le corresponde a cada una de las alternativas definidas, que serán identificadas en cada caso.

Respecto a las alternativas planteadas para el Corredor El Palmeral – Línea existente, se han agrupado en función de si la estación de Sant Gabriel se encuentra en superficie, se ejecuta en trinchera o se encuentra completamente soterrada ya que en términos de trazado es la principal variable para su definición. La configuración en vía única o doble en el recorrido por el Polígono Industrial no altera la concepción general del trazado, influyendo únicamente en aspectos puntuales del diseño, o en las afecciones a parcelas colindantes y red viaria.

3.3.1. Alternativa 1

La Alternativa 1 consta de tres ejes:

- Alacant Terminal – Estación del Aeropuerto
- Ramal de conexión con la línea 330 La Encina – Alacant Terminal, para mercancías
- Ramal de conexión con la línea 336 El Reguerón – Alacant Terminal, para mercancías

Alacant Terminal – Estación del Aeropuerto

Su trazado comienza en la estación de Alacant-Terminal y tiene una longitud de 12.071 metros. Los primeros 2.071 m discurren por la estación de Alacant-Terminal y el canal de acceso soterrado a dicha estación. Posteriormente se gira hacia el suroeste y se discurre por un tramo entre pantallas de longitud 500 m. Para encajar el trazado en este entorno es preciso reponer la vía actual de la línea 330 La Encina – Alacant Terminal en una longitud de 461 m.

Posteriormente se orienta hacia el sur, y cruza sucesivamente con cuatro viaductos el Barranco de las Ovejas, la N-330A, la A-31 y, en el último, la A-79 y el Camí d'Aigua

Amarga simultáneamente. Entre los dos primeros viaductos se halla el aparato donde se inicia el ramal de conexión con la línea 330 La Encina – Alacant Terminal.

Es a partir del viaducto sobre la A-31 donde se producen diferencias apreciables con respecto al trazado aprobado definitivamente del *Estudio Informativo del Proyecto de Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria (RAF) de Alicante*. La diferencia se debe a que no es posible cruzar la A-79 (conocida como Vía Parque) en el punto en el que lo hacía la solución aprobada del Estudio Informativo, ya que recurría a una rasante de 25,6 milésimas, incompatible con tráfico mixto. Se ha debido buscar un lugar en el que la topografía fuese más favorable para cruzar el vial con una rasante apta para tráfico mixto que, además, evitase la afección que el trazado del Estudio Informativo producía en el Centro de Menores “Els Reiets” (P.P.K.K. 7+250 a 8+000 del trazado del Estudio Informativo Complementario).

Posteriormente se sitúa el Túnel de Colmenares, con una longitud de 980 m. En el P.K. 9+285 se halla el aparato donde se inicia el ramal de conexión con la línea 336 El Reguerón – Alacant Terminal. La proximidad de esta línea al emboquille sur del Túnel de Colmenares ha llevado a disponer un tramo de 210 m en falso túnel, que permita reunir la vía del ramal con las de la Variante sin tener que recurrir a un complejo “telescopio”. Acomodar la confluencia de estas vías ha llevado, también, a una ligera modificación del punto de conexión con el trazado de la Fase I, que se produce en el P.K. 10+101, sin que el trazado del Estudio Informativo Complementario interfiera con el ramal de conexión entre la línea actual 336 El Reguerón – Alacant Terminal y la Variante de Acceso al Aeropuerto de Alicante-Elche, ramal dispuesto para que la Fase I de la Variante pueda entrar en servicio sin necesidad de que la Fase II esté ejecutada.

Respecto al trazado en alzado, hasta el inicio del ramal de conexión con la línea 330 La Encina – Alacant Terminal se hallan rasantes superiores a 20 milésimas, pero hay que tener en cuenta que ese tramo sólo será utilizado por trenes de viajeros. En el resto del eje las rasantes no superan las 12 milésimas.

Ramal de conexión con la línea 330 La Encina – Alacant Terminal, para mercancías

El ramal de conexión de la Variante de Torrellano con la línea 330 La Encina-Alicante presenta significativas dificultades de inserción en condiciones geométricas admisibles, tanto en planta como en alzado. Ello ha conducido a varios tanteos de encaje, que han debido ser desestimados sucesivamente.

El trazado finalmente adoptado es un ramal de 3.576 m que nace en el P.K. 4+355 del eje Alacant Terminal – Estación del Aeropuerto y finaliza 245 m al sur del paso superior de la A-77 sobre la línea 330 (entre la Bifurcación Benalúa y la estación de la Universidad de Alicante).

Como elementos reseñables cabe mencionar un viaducto de 440 m sobre la AP-7 y el Barranco de las Ovejas, su paso entre las pilas del viaducto de la línea de alta velocidad 042 Bifurcación Albacete – Alacant Terminal y un nuevo viaducto sobre el Barranco de las Ovejas de 250 m de longitud.

Todas las rasantes tienen declividad inferior a 15 milésimas.

Ramal de conexión con la línea 336 El Reguerón – Alacant Terminal, para mercancías

Se trata de un corto ramal, de 660 m de longitud, constituido por una curva de radio 300 m con sus correspondientes clotoides.

En cuanto al trazado en alzado, la línea 336 va perdiendo cota significativamente desde Torrellano hasta llegar a la línea de costa. Ello ha motivado que se deba disponer una rasante de 18,61 milésimas para materializar la conexión.

Incidencia territorial de la Alternativa 1

En primer lugar, con la Alternativa 1, se suprimiría el servicio de viajeros en la estación de Sant Gabriel.

Como se observa en la Ilustración 15, se cruzan algunas de las vías pecuarias existentes en la zona: dos veces la Vereda del Desierto y Barranco del Infierno y una con la Cañada Real Portichol. En el caso de la Vereda del Desierto y Barranco del Infierno, en ambos

puntos de cruce se proyectan estructuras a distinto nivel que permiten minimizar la afección.

La variante definida atraviesa la Sierra de Colmenares mediante un túnel de manera que la afección tanto a la Cañada Real Portichol, como a las zonas que conforman el hábitat natural de la Sierra de Colmenares, se minimiza.

Por último, a lo largo del trazado cabe destacar la afección puntual a algunas parcelas con actividad:

- Afección a una zona de aparcamiento de autobuses localizada entre la calle Río Turia y el Camino de Alcoraya.
- Afección a una zona de aparcamiento de camiones localizada entre la A-70 y la calle La Rioja, previo al cruce con la carretera de Ocaña, además de a una nave de depósitos localizada al norte del cruce de la A-31 y la A-70.
- Presencia de una zona clasificada como suelo urbanizable cuya superficie estaría destinada a un nuevo desarrollo industrial localizado en la zona de Mercalicante, al norte de la A-31.
- Paso por una zona clasificada como suelo urbano en el extremo oeste del Polígono Industrial de Agua Amarga, hoy en día sin uso.

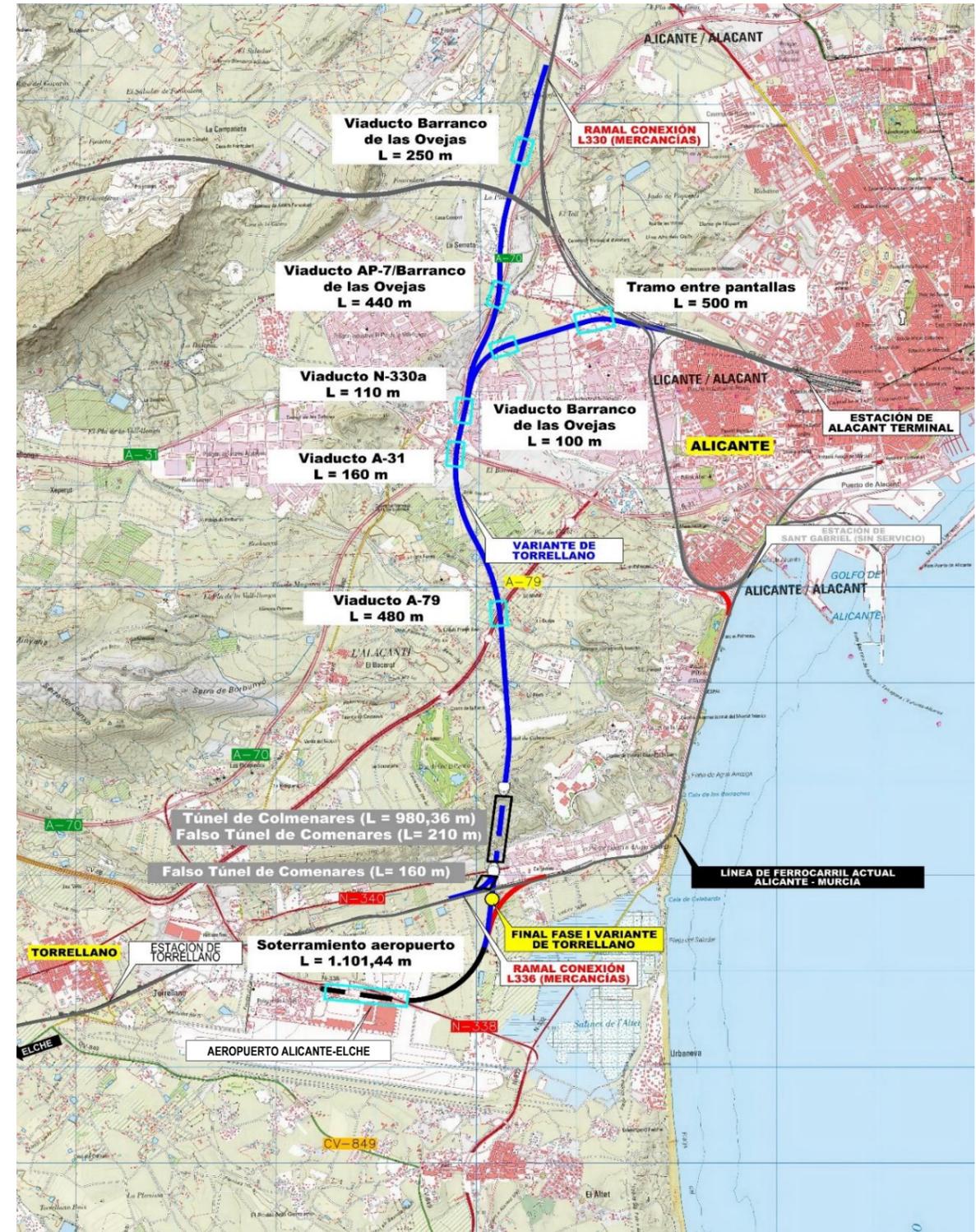


Ilustración 4. Alternativa 1. Principales estructuras

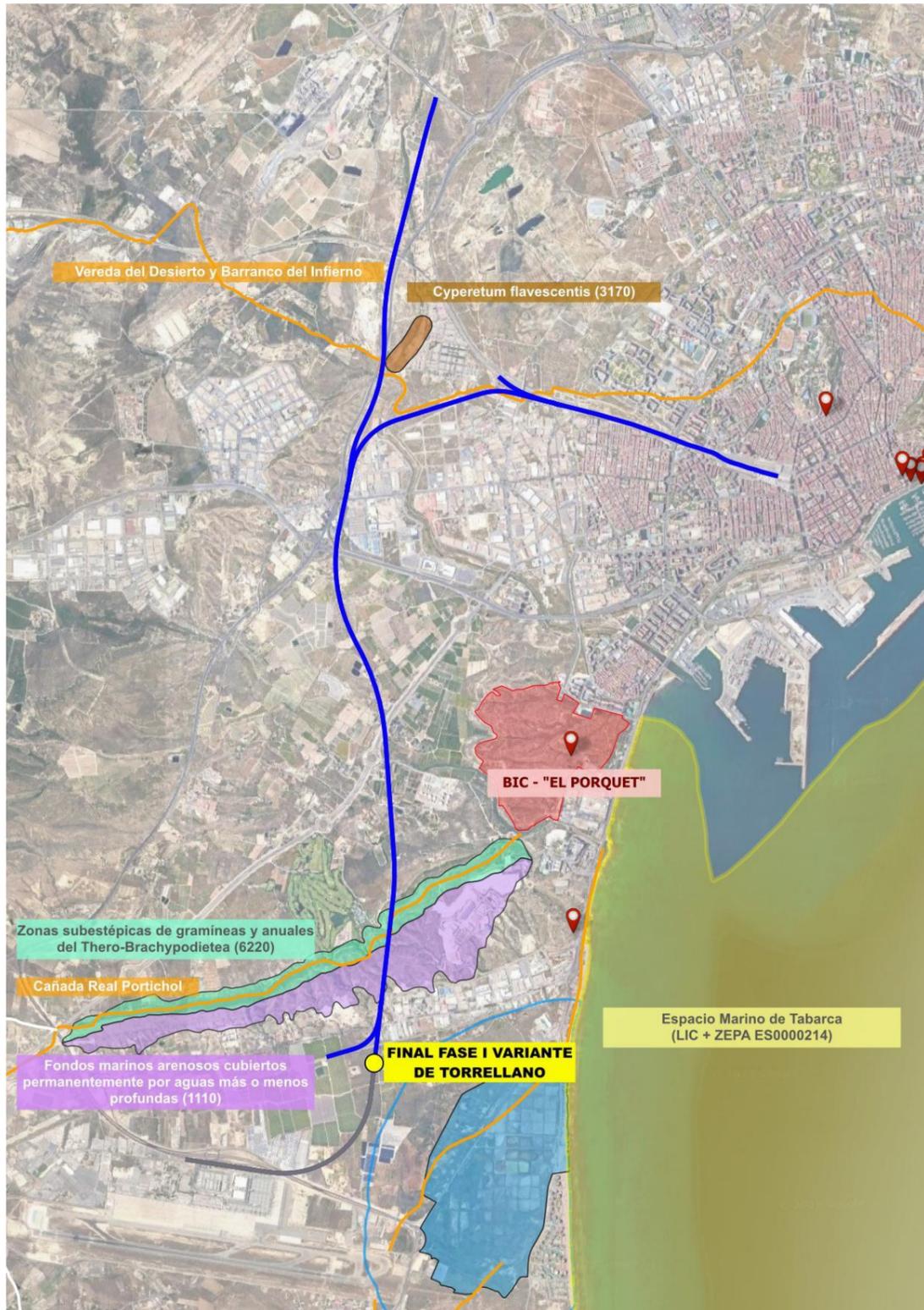


Ilustración 5. Planta Alternativa 1 sobre condicionantes ambientales del ámbito

3.3.2. Alternativas 2.1 y 2.2

Las Alternativas 2-1 y 2-2 constan de tres ejes:

- Alacant Terminal – Estación del Aeropuerto
- Línea 350 Bifurcación Benalúa-Bifurcación Alacant, para mercancías
- Ramal de conexión con la línea 336 El Reguerón – Alacant Terminal, para mercancías

Alacant Terminal – Estación del Aeropuerto

Su trazado comienza en el P.K. 453+000 de la línea 330 La Encina – Alacant Terminal (estación de Alacant-Terminal) y tiene una longitud de 11.044 metros.

Tras abandonar el canal de acceso soterrado a la estación de Alacant-Terminal, continúa siguiendo el trazado actual de la línea 336 Bifurcación Reguerón – Alacant Terminal en su tránsito por los polígonos industriales de Florida y Llano del Espartal. En consecuencia, el trazado en planta tiene alineaciones de geometría restrictiva, con radios de 250 y 350 m. En el P.K. 2+530 se halla el aparato donde se inicia la conexión Línea 350 Bifurcación Benalúa-Bifurcación Alacant, para mercancías.

La Alternativa 2-1 está dotada con vía única hasta el P.K. 2+970. A partir de ese punto se duplica la vía existente, debiéndose disponer un viaducto sobre el Barranco de las Ovejas, en paralelo con el existente, para la nueva vía. La Alternativa 2-2 cuenta con doble vía en todo el tramo, lo que obliga a romper la pantalla del canal subterráneo de acceso a la estación de Alacant – Terminal para dar continuidad a las dos vías.

El nuevo apeadero de Sant Gabriel se define con andén central, entre los P.P.K.K. 4+080 y 4+290. A la salida del apeadero se gira hacia el suroeste para orientar el trazado hacia la calle Ramón Gómez Sempere, bajo la que se discurre en un falso túnel de 290 m de longitud. Se atraviesa el BIC “El Porquet” en trinchera, con un último tramo en túnel de 160 m, y se salva el Barranco de Agua Amarga con un viaducto.

Aproximadamente un km más al sur se halla el Túnel de Colmenares, que en estas alternativas tiene una longitud de 1.030 m.

En el P.K. 8+265 se halla el aparato donde se inicia el ramal de conexión con la línea 336 El Reguerón – Alacant Terminal. Al igual que en la Alternativa 1, la proximidad de esta línea al emboquille sur del Túnel de Colmenares ha llevado a disponer un tramo en falso túnel de 180 m en este caso, que permita reunir la vía del ramal con las de la Variante sin tener que recurrir a un complejo “telescopio”.

La conexión con el trazado de la Fase I se produce en el P.K. 8+625, sin que el trazado del Estudio Informativo Complementario interfiera con el ramal de conexión entre la línea actual 336 El Reguerón – Alacant Terminal y la Variante de Acceso al Aeropuerto de Alicante/Elche.

Respecto al trazado en alzado, al igual que en la Alternativa 1, hay un primer tramo con rasantes superiores a 20 milésimas, pero ese tramo sólo será utilizado por trenes de viajeros. Hasta que se supera la nueva estación de Sant Gabriel el trazado es continuamente descendente, con pendientes de 13,90 y 13 milésimas (en esta última es donde se halla el andén de la estación). Ha sido preciso recurrir a estos valores para pasar bajo la calle Ramón Gómez Sempere con cota roja suficiente.

En el resto del eje la declividad es inferior a 12,50 milésimas.

Línea 350 Bifurcación Benalúa-Bifurcación Alacant, para mercancías

Se trata de una corrección de la vía única con la que está dotada esta línea en la actualidad, aprovechando la estructura con la que pasa sobre las vías de las líneas 330 La Encina – Alacant Terminal y 042 Bifurcación Albacete – Alacant Terminal.

Nace en el P.K. 2+530 del eje Alacant Terminal – Estación del Aeropuerto Tiene una longitud de 1.058 m, y mantiene la geometría en planta de la línea actual.

También conserva las rasantes de la línea actual, que son elevadas para conseguir el salto sobre las líneas 330 y 042, con una rampa máxima de 20 milésimas, en la zona más próxima a la conexión con el eje Alacant Terminal – Estación del Aeropuerto.

Ramal de conexión con la línea 336 El Reguerón – Alacant Terminal, para mercancías

Similar al descrito para la Alternativa 1. En estas alternativas se trata de un ramal de 606 m de longitud, con una curva de radio 300 m en planta y rasante de 18,94 milésimas.

Incidencia territorial de las Alternativas 2-1 y 2-2

Las alternativas 2-1 y 2-2 reponen el apeadero de Sant Gabriel, en un lugar relativamente periférico con respecto al centro de gravedad de la demanda potencial, pero equiparable al que ocupa la estación actual.

Las alternativas aprovechan la infraestructura ferroviaria actual en todo su recorrido urbano por la ciudad de Alicante hasta alcanzar el Barrio de San Gabriel.

Una vez superado el Barranco de las Ovejas, el nuevo trazado diverge del actual aprovechando el viario definido por la calle Ramón Gómez Sempere. En su avance hacia sur, la nueva infraestructura se adentra en El Palmeral, discurrendo en parte en túnel. En este recorrido por El Palmeral se intercepta el Yacimiento Paleontológico de El Porquet -1-Inespal, declarado como Bien de Interés Cultural (BIC) en el año 2016 tras el descubrimiento de la presencia de fósiles icnitas de mamíferos (úrsidos, proboscideos, équidos), aves (palmípedas y zancudas) y alas de insectos que se encuentran en un excelente estado de conservación.

En este caso, se trata de la alternativa que mayor distancia discurre en sección abierta sobre el BIC, teniendo como resultado una importante afección desde el punto de vista medioambiental.

De igual manera, a su llegada a la Sierra de Colmenares, el trazado de la nueva variante cruza tanto la Cañada Real Portichol como el hábitat natural presente en la propia Sierra. Los hábitats protegidos presentes en la Sierra de Colmenares son los formados por las Zonas Subestépicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachpodietea (6220) y por los Fondos marinos arenosos cubiertos permanentemente por aguas más o menos profundas (1110), si bien el trazado en este punto discurre completamente en túnel, de forma que las afecciones medioambientales en la zona quedan reducidas al máximo.

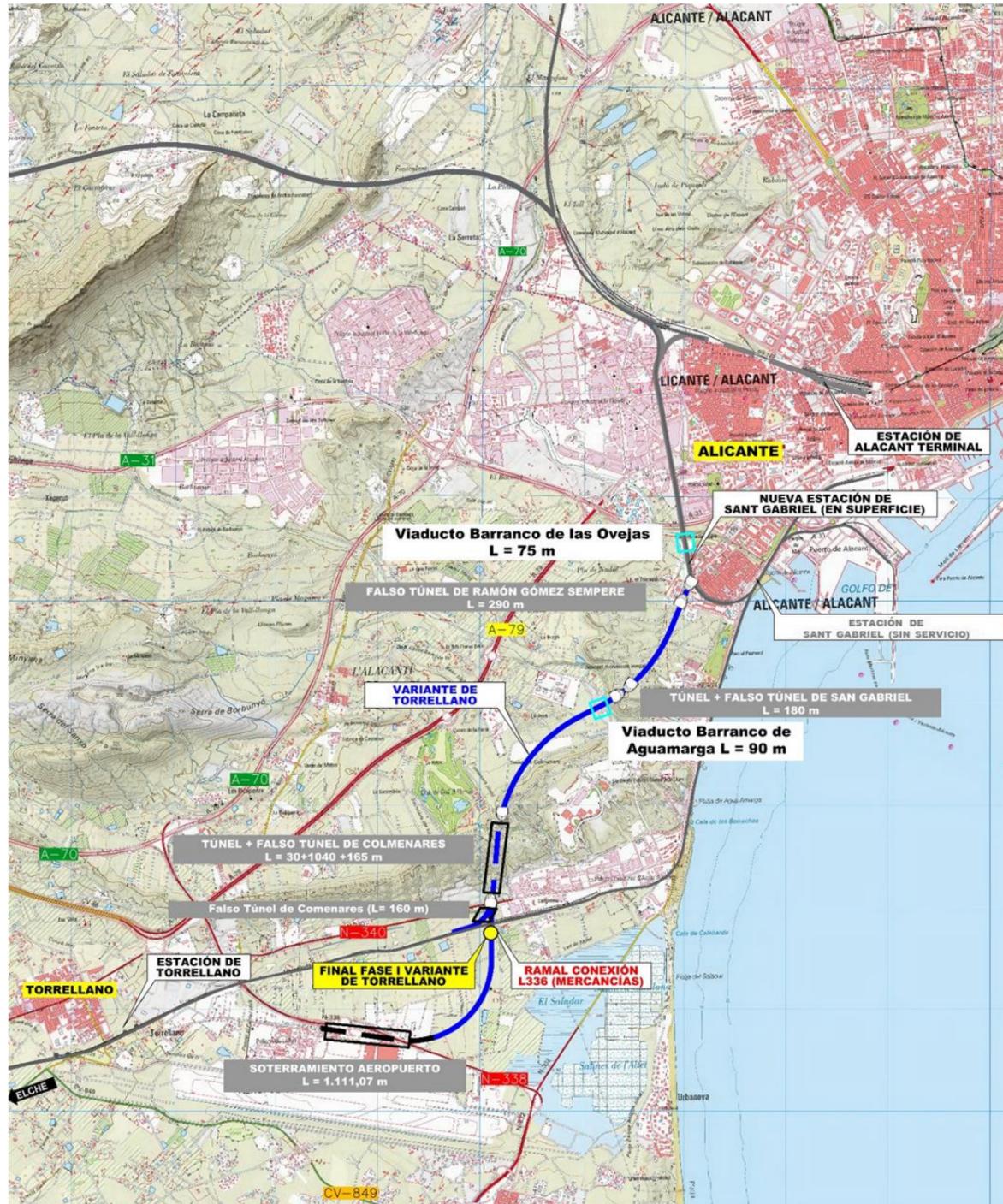


Ilustración 6. Alternativas 2-1 y 2-2. Principales estructuras

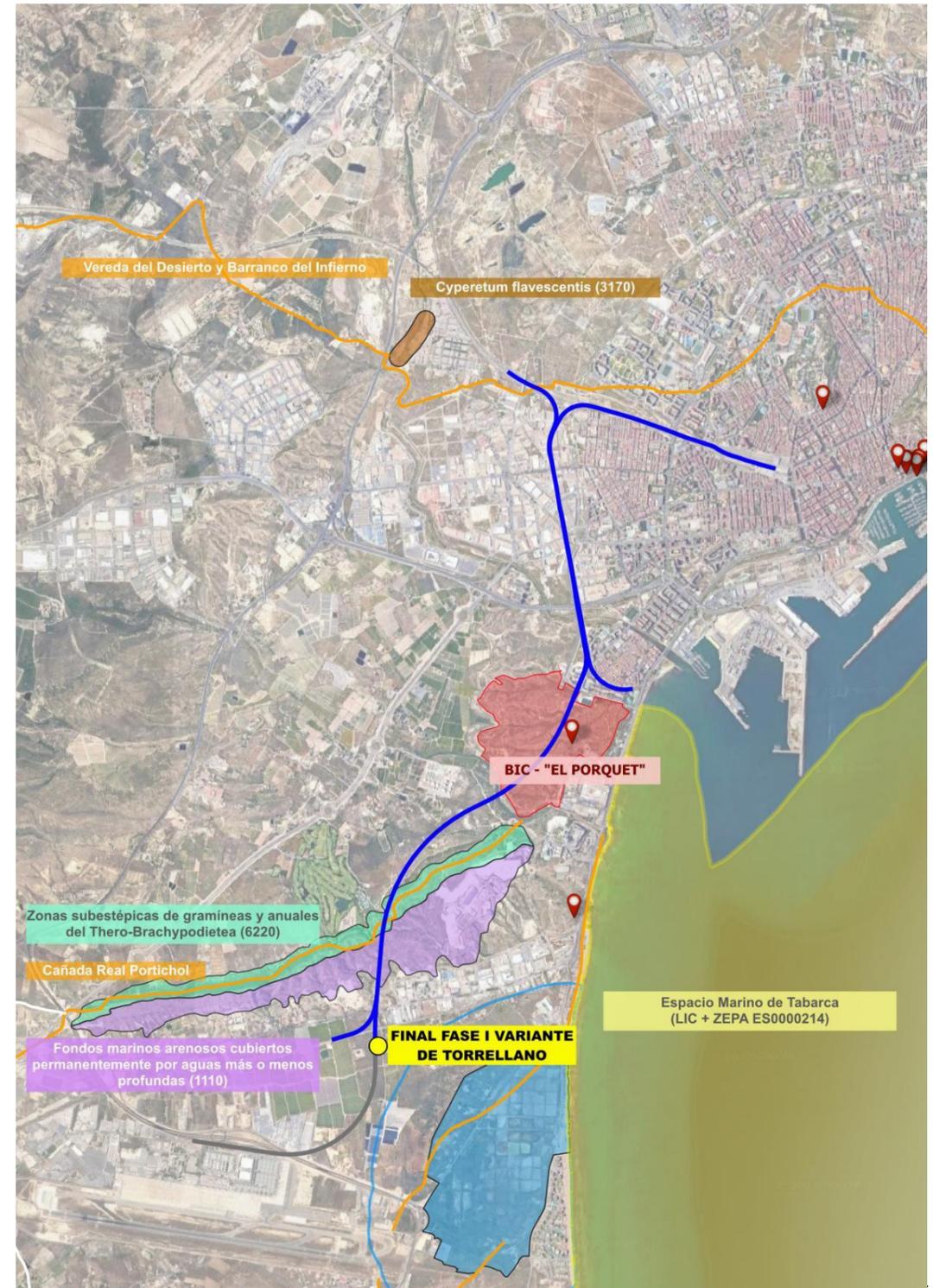


Ilustración 7. Planta alternativas 2-1 y 2-2 sobre condicionantes ambientales del ámbito

3.3.3. Alternativas 3.1 y 3.2

Las Alternativas 3-1 y 3-2 constan de tres ejes:

- Alacant Terminal – Estación del Aeropuerto
- Línea 350 Bifurcación Benalúa-Bifurcación Alacant, para mercancías
- Ramal de conexión con la línea 336 El Reguerón – Alacant Terminal, para mercancías

Alacant Terminal – Estación del Aeropuerto

Tiene un trazado coincidente con el de las alternativas 2-1 y 2-2 hasta el entorno del actual paso superior de la A-31 (aproximadamente, P.K. 3+800).

A diferencia de las Alternativas 2-1 y 2-2, el nuevo viaducto de vía única sobre el Barranco de las Ovejas se sitúa en el lado mar del existente. Se debe a tener que disponer dos curvas que permiten obtener una longitud de recta suficiente para insertar el aparato de desvío con el que se conecta el ramal que da servicio al Puerto de Alicante.

Posteriormente, el trazado gira hacia el suroeste y cruza la Vía Parque con un túnel de 200 m (Túnel de San Gabriel). Tras el túnel se sitúa el nuevo apeadero de Sant Gabriel, apoyado en la glorieta de la intersección de la Vía Parque con la calle Deportista Joaquín Blume. Los andenes se hallan entre los P.P.K.K. 4+600 y 4+850, por lo que el apeadero se ubica dentro del perímetro de protección del BIC “El Porquet”.

Inmediatamente a continuación del apeadero se inicia un túnel de 550 m, se vuelve a la superficie en trinchera, todavía dentro del perímetro de protección del BIC “El Porquet” (P.K. 5+400), y se describe una sucesión de curvas en 1.640 m para alcanzar el emboquille norte del Túnel de Colmenares. Se rodea en este tramo los depósitos de hidrocarburos de CLH por el oeste, pasando a unos 150 m de ellos.

En estas alternativas, el Túnel de Colmenares tiene una longitud de 990 m. En el P.K. 8+480 se halla la junta de contraaguja del aparato donde se inicia el ramal de conexión con la línea 336 El Reguerón – Alacant Terminal. Al igual que en el resto de alternativas, la proximidad de esta línea al emboquille sur del Túnel de Colmenares ha llevado a

disponer un tramo en falso túnel de 190 m en este caso, que permita reunir la vía del ramal con las de la Variante sin tener que recurrir a un complejo “telescopio”.

La conexión con el trazado de la Fase I se produce en el P.K. 8+884, sin que el trazado del Estudio Informativo Complementario interfiera con el ramal de conexión entre la línea actual 336 El Reguerón – Alacant Terminal y la Variante de Acceso al Aeropuerto de Alicante/Elche, ramal dispuesto para que la Fase I de la Variante pueda entrar en servicio sin necesidad de que la Fase II esté ejecutada.

Respecto al trazado en alzado, las Alternativas 3-1 y 3-2 lo comparten con las 2-1 y 2-2 hasta el P.K. 3+800. Desde el paso superior de la Carretera de Ocaña (N-330A) el trazado es continuamente descendente, con pendiente máxima de 13,9 milésimas, hasta llegar a cruzar el Barranco de las Ovejas. Estas pendientes son necesarias para cruzar bajo la Vía Parque con cota roja suficiente. A partir del viaducto del Barranco de las Ovejas la declividad máxima del trazado es de 12 milésimas.

Línea 350 Bifurcación Benalúa-Bifurcación Alacant, para mercancías

Tiene las mismas características que las expuestas para las Alternativas 2-1 y 2-2.

Ramal de conexión con la línea 336 El Reguerón – Alacant Terminal, para mercancías

En estas alternativas se trata de un ramal de 606 m de longitud, constituido en planta por una curva de radio 300 m, con una rasante de 18,89 milésimas.

Incidencia territorial de las Alternativas 3-1 y 3-2

Las alternativas 3-1 y 3-2 reponen el apeadero de Sant Gabriel, en un lugar muy periférico con respecto al centro de gravedad de la demanda potencial.

Estas alternativas aprovechan la infraestructura ferroviaria actual en todo su recorrido urbano por la ciudad de Alicante hasta alcanzar el Barrio de San Gabriel.

Una vez superado el Barranco de las Ovejas, el nuevo trazado diverge del actual, cruzando la Vía Parque en túnel, y emergiendo en trinchera para ubicar el nuevo apeadero de Sant Gabriel. La Vía Parque constituye el límite del perímetro de protección

del BIC “El Porquet”, luego el nuevo apeadero se halla dentro del perímetro de protección. Las alternativas se adentran en El Palmeral, con un tramo en túnel de 500 m. En este recorrido se intercepta el Yacimiento Paleontológico de El Porquet -1-Inespal.

A la llegada a la Sierra de Colmenares, el trazado de la nueva variante cruza tanto la Cañada Real Portichol como el hábitat natural presente en la propia Sierra. En el epígrafe dedicado a las Alternativas 2-1 y 2-2 se expusieron los hábitats protegidos presentes en la Sierra de Colmenares. También las Alternativas 3-1 y 3-2 discurren completamente en túnel, de forma que las afecciones medioambientales en la zona quedan reducidas al máximo.

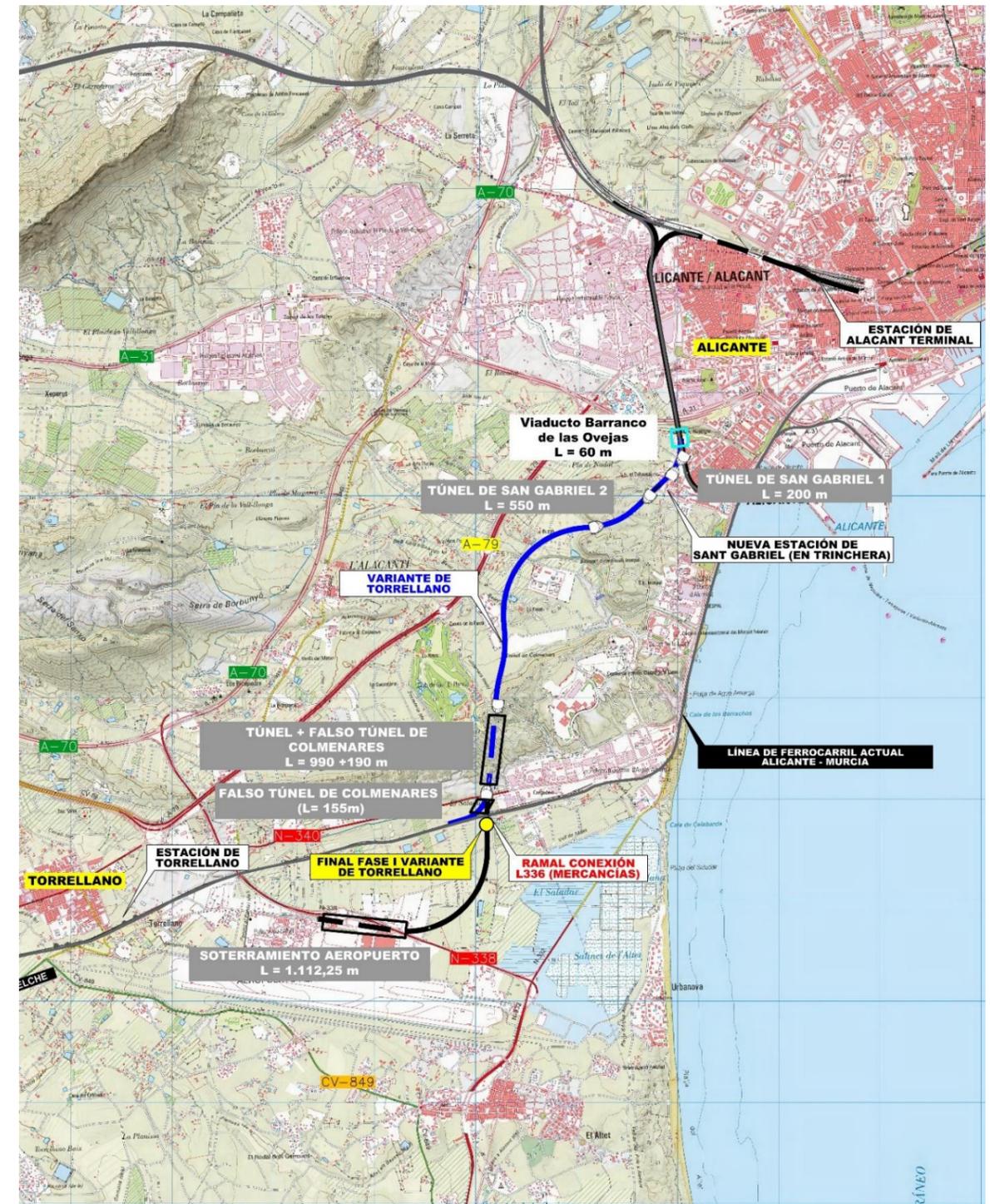


Ilustración 8. Alternativas 3-1 y 3-2. Principales estructuras

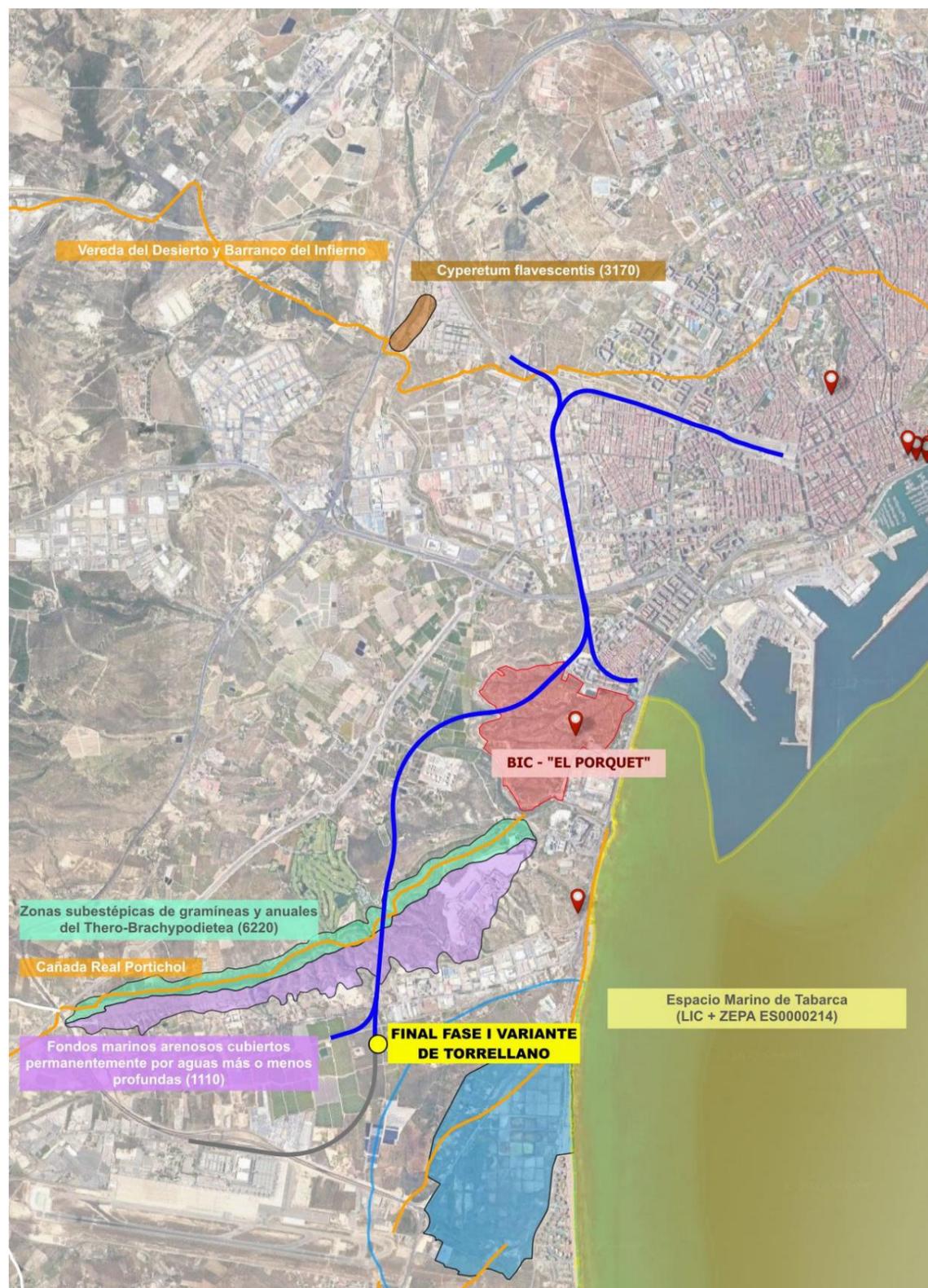


Ilustración 9. Planta alternativas 3-1 y 3-2 sobre condicionantes ambientales del ámbito

3.3.4. Alternativas 4.1 y 4.2

Las Alternativas 4-1 y 4-2 constan de tres ejes:

- Alacant Terminal – Estación del Aeropuerto
- Línea 350 Bifurcación Benalúa-Bifurcación Alacant, para mercancías
- Ramal de conexión con la línea 336 El Reguerón – Alacant Terminal, para mercancías

Alacant Terminal – Estación del Aeropuerto

El trazado en planta es el de las Alternativas 3-1 y 3-2 hasta pasado el viaducto sobre el Barranco de las Ovejas. En ese punto, se gira para obtener la longitud de recta suficiente que permita encajar los andenes del nuevo apeadero de Sant Gabriel bajo la Vía Parque. Este tramo en túnel (Túnel de San Gabriel) tiene 1.280 m de longitud.

El emboquille sur del Túnel de San Gabriel se sitúa en el límite del perímetro de protección del BIC “El Porquet” (P.K. 5+600). Una vez superado este espacio, se rodean por el este los depósitos de hidrocarburos de CLH (a 175 m de distancia). A continuación, se halla el Túnel de Colmenares, cuya longitud en estas alternativas es de 1.020 m.

En el P.K. 8+130 se halla la junta de contraaguja del aparato donde se inicia el ramal de conexión con la línea 336 El Reguerón – Alacant Terminal. Al igual que en el resto de alternativas, la proximidad de esta línea al emboquille sur del Túnel de Colmenares ha llevado a disponer un tramo en falso túnel de 190 m en este caso, que permita reunir la vía del ramal con las de la Variante sin tener que recurrir a un complejo “telescopio”.

La conexión con el trazado de la Fase I se produce en el P.K. 8+492, sin que el trazado del Estudio Informativo Complementario interfiera con el ramal de conexión entre la línea actual 336 El Reguerón – Alacant Terminal y la Variante de Acceso al Aeropuerto de Alicante/Elche, ramal dispuesto para que la Fase I de la Variante pueda entrar en servicio sin necesidad de que la Fase II esté ejecutada.

Las Alternativas 4-1 y 4-2 comparten trazado en alzado con las 3-1 y 3-2 hasta el Túnel de San Gabriel. En el inicio del túnel se dispone una rasante de 2 milésimas en 398 m,

en la cual se hallan los andenes del nuevo apeadero de Sant Gabriel. El resto de rasantes tienen declividad inferior a 12 milésimas.

Línea 350 Bifurcación Benalúa-Bifurcación Alacant, para mercancías

Tiene las mismas características que las expuestas en las Alternativas 2.1, 2.2, 3.1 y 3.2

Ramal de conexión con la línea 336 El Requerón – Alacant Terminal, para mercancías

En estas alternativas se trata de un ramal de 606 m de longitud, constituido por una curva de radio 300 m y una rasante de 18,94 milésimas.

Incidencia territorial de las Alternativas 4-1 y 4-2

Las alternativas 4-1 y 4-2 reponen el apeadero de Sant Gabriel, en un lugar notablemente periférico con respecto al centro de gravedad de la demanda potencial.

Estas alternativas aprovechan la infraestructura ferroviaria actual en todo su recorrido urbano por la ciudad de Alicante hasta alcanzar el Barrio de San Gabriel.

Una vez superado el Barranco de las Ovejas, el nuevo trazado diverge del actual, cruzando la Vía Parque y el BIC “El Portet” en un túnel de 1.200 m de longitud, si bien el emboquille sur de ese túnel se halla en el límite del perímetro de protección del BIC.

En el túnel hay tramos en los que la cota roja que se ha podido obtener es muy escasa. En los 980 m que distan entre el final de los andenes del apeadero de Sant Gabriel y el emboquille sur del Túnel de San Gabriel (ámbito dentro de los límites de protección del BIC), se tienen tres tramos con cota roja inferior a 20 m, (P.P.K.K. 4+620 a 4+810, 4+925 a 5+010 y 5+070 a 5+170). Esto significa que, con toda probabilidad, al menos esos tramos de túnel deberán ser ejecutados a cielo abierto, con lo que la ejecución destruiría el yacimiento paleontológico que se pretende preservar.

Las alternativas 4-1 y 4-2 cruzan tanto la Cañada Real Portichol como el hábitat natural presente en la Sierra de Colmenares. El trazado en este punto discurre completamente en túnel, de forma que las afecciones medioambientales en la zona quedan reducidas al máximo.

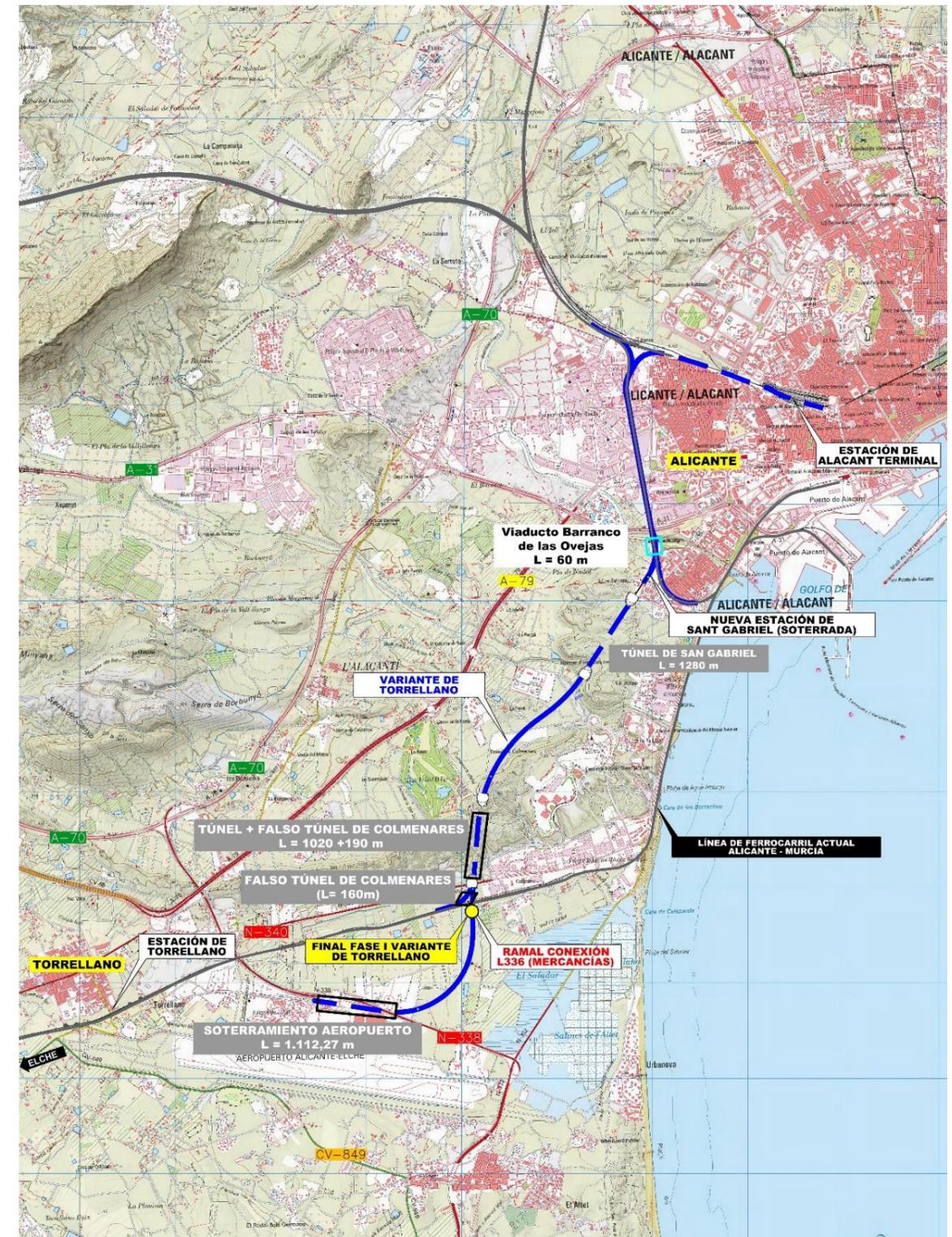


Ilustración 10. Alternativas 4-1 y 4-2. Principales estructuras

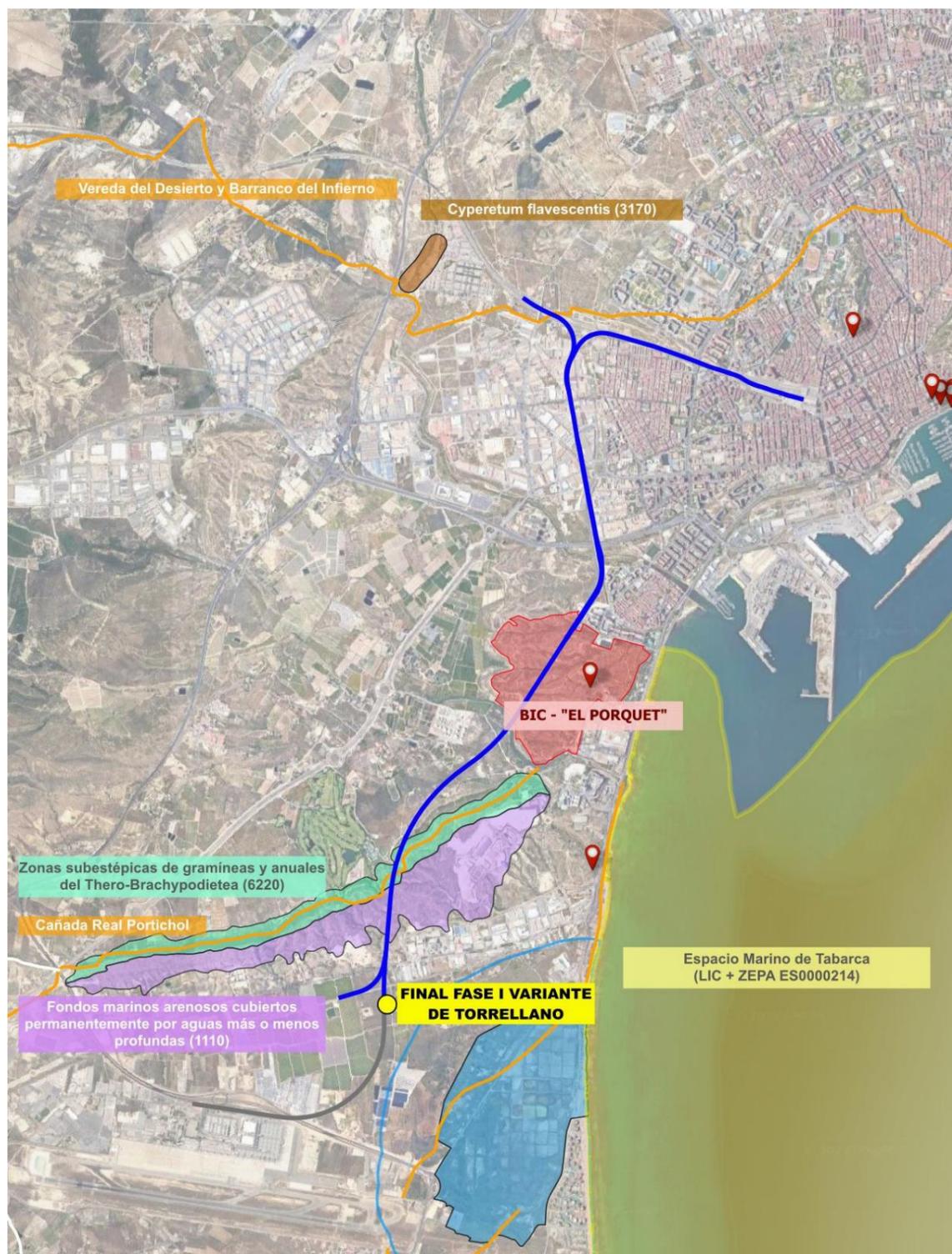


Ilustración 11. Planta alternativas 4-1 y 4-2 sobre condicionantes ambientales del ámbito

3.4. Potenciales impactos ambientales del proyecto

3.4.1. En fase de construcción

- Relieve, vegetación natural y paisaje

En fase de construcción, los principales impactos sobre el relieve, la vegetación y el paisaje serán fundamentalmente debidos a la apertura de la propia traza y el movimiento de tierras que lleva asociada, a la necesidad de disponer de zonas para las instalaciones auxiliares de obra y, derivada de ese movimiento de tierras, a la necesidad de disponer de vertederos donde depositar los excedentes de tierras de excavación. Este último se considera muy significativo para las alternativas 2-1, 2-2, 3-1, 3-2, 4-1 y 4-2, debido a la necesidad de ubicar un excedente de más de 1,5M m³ en superficies del entorno, mientras que para la Alternativa 1 el excedente es la tercera parte (0,5M m³).

La necesidad de vertederos para las alternativas 2-1, 2-2, 3-1, 3-2, 4-1 y 4-2 podría suponer desplazar tierras a más de 15 km de la zona de obras, con el consecuente incremento del tráfico de camiones en el entorno. Sin embargo, en la Alternativa 1 las tierras podrían utilizarse en la restauración del entorno más inmediato a las obras, como el Barranco de las Ovejas.

Los impactos sobre elementos del patrimonio natural, representado en el ámbito estudiado por el mosaico de vegetación natural, se consideran relativamente importantes debido a la escasez de este elemento, siendo las alternativas 2-1, 2-2, 3-1, 3-2, 4-1 y 4-2 las de mayor impacto, al discurrir por zonas más naturalizadas donde abunda el mosaico de matorral- herbazal-erial.

- Patrimonio paleontológico

Las alternativas 2-1, 2-2, 3-1, 3-2, 4-1 y 4-2 afectan a la zona de protección del yacimiento de El Porquet en un tramo de casi 1 km. Si bien las propuestas soterradas se considerarían menos agresivas con el yacimiento, debido a condicionantes técnicos el soterramiento debería ser muy somero con una escasa montera, por lo que el método constructivo adecuado debería ser mediante pantallas, lo que también implica la destrucción del yacimiento paleontológico detectado.

- Patrimonio arqueológico

Las alternativas 2-1 y 2-2 podrían afectar a dos elementos arqueológicos de la Guerra Civil detectados en la Sierra de El Porquet. Las alternativas 3-1, 3-2, 3-3 y 3-4 afectarían directamente a estos elementos, comprometiendo su permanencia. Por el contrario, la alternativa 1 solo afectaría a un elemento (acequia del barranco de las Ovejas) y podría evitarse dicha afección ubicando adecuadamente las pilas del viaducto que salva este accidente orográfico.

- Vías pecuarias y cauces

Los trazados de todas las alternativas interceptan la Cañada Real Portichol en la zona del emboquille norte del túnel de la Sierra de Colmenares, pero la afección es evitable con ajustes de trazado. La alternativa 1 cruza también en dos zonas la Vereda del Desierto y el Barranco del Infierno, proyectándose estructuras en dichos cruces para minimizar la afección.

- Impacto visual

El impacto visual de las distintas alternativas tiene naturaleza diferente. En la Alternativa 1 tienen incidencia el número de viaductos y terraplenes, así como los múltiples puntos de visualización. Sin embargo, la calidad y fragilidad del paisaje que atraviesa es mejor, y los puntos de visión tienen un carácter móvil, correspondiendo a usuarios de autovías, carreteras y otras infraestructuras de transporte en el entorno.

Para el resto de alternativas, la fragilidad y calidad del entorno es significativamente mayor, al ser zonas de vegetación natural e incluso sensibles, como es el BIC de "El Porquet". Dentro de este grupo, el impacto visual sería tanto menor cuanto mayor sea la longitud de infraestructura subterránea, lo que sucede en las alternativas 4-1 y 4-2.

3.4.2. En fase de explotación

En fase de explotación, la principal afección se producirá sobre la población, debido a las molestias que puede causar el ruido producido por el paso de los trenes. Dentro del

área de influencia de 200 m a cada lado de los trazados planteados, en la Alternativa 1 se han identificado 244 edificios, en las Alternativas del 2-1, 2-2, 3-1, 3-2, 4-1 y 4-2 entre 275 (2-1 y 2-2) y 404 (3-1, 3-2, 4-1 y 4-2) edificios. Asimismo, el Estudio de Ruidos (Ver Apéndice nº2 del Estudio de Impacto Ambiental), concluía que en la Alternativa 1 existen 15 edificios con niveles sonoros superiores al límite de inmisión sonora establecido en el Real Decreto 1367/2007. Mientras que en las alternativas 2-1, 2-2, 3-1, 3-2, 4-1 y 4-2 los edificios afectados serían entre 49 y 56, en función del trazado. Siendo necesaria la ejecución de 2.213 metros lineales de pantallas acústicas en la Alternativa 1 y de 3.502 metros líneas de pantallas acústicas en las otras alternativas. No obstante, se ha de señalar que los edificios ya estarían siendo afectados por niveles de ruido por encima de los límites establecidos.

Respecto a la influencia sobre el cambio climático, se estima un efecto positivo, ya que la nueva variante ferroviaria contribuirá a disminuir el uso del transporte motorizado y, en especial, el privado.

En cuanto al medio socio económico, cabe destacar el impacto de la Alternativa 1 sobre el servicio de la estación de Sant Gabriel, ya que desaparecería, mientras que en las otras alternativas el servicio se mantendría a costa de desplazar la estación a zonas periféricas respecto al centro de gravedad de la demanda. Cabe recordar que la estación de Sant Gabriel tiene bajas cifras de demanda, del orden de 500 viajes/día.

APÉNDICES

APÉNDICE 01: BOE N°239, 6 OCTUBRE 2006

APÉNDICE 02: BOE N°275, 15 NOVIEMBRE 2019

V. Anuncios

B. Otros anuncios oficiales

MINISTERIO DE FOMENTO

48826 *Anuncio de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria de la Secretaría General de Infraestructuras sobre la aprobación del expediente de información pública y audiencia y aprobación definitiva del "Estudio Informativo del ramal de conexión entre la línea actual Alicante-Murcia y la variante de acceso al aeropuerto de Alicante".*

Con fecha 30 de octubre de 2019, el Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda ha resuelto:

Primero: Aprobar el expediente de Información Pública y Audiencia y definitivamente el "Estudio Informativo del ramal de conexión entre la línea actual Alicante-Murcia y la variante de acceso al aeropuerto de Alicante", seleccionando como alternativa a desarrollar, en el futuro proyecto constructivo, la Alternativa 1, que define un ramal en curva, que discurrirá en superficie a lo largo de, aproximadamente, 1.000 metros y cuya rasante se ajustará al terreno actual, posibilitando una velocidad máxima de circulación de 120 Km/h y que partiendo de la vía actual Alicante-Murcia conectará ésta con la Fase I de la variante de Torrellano.

2.1. Las establecidas en la Resolución de la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica, por la que se formuló Informe de Impacto Ambiental del proyecto "Ramal de Conexión entre la línea actual Alicante-Murcia y la fase I de la variante de Torrellano (Conexión con aeropuerto de Alicante)" de fecha 25 de marzo de 2019 (BOE n.º 84, de 8 de abril de 2019).

2.2. Durante la redacción del Proyecto Constructivo se mantendrán contactos con los Ayuntamientos afectados, la Comunidad Valenciana, la Confederación Hidrográfica del Júcar y la Demarcación de Carreteras del Estado en Valencia, con el objeto de coordinar aquellos aspectos que sean de su competencia en relación con las actuaciones que puedan afectar a infraestructuras de su titularidad, concretándose los aspectos que deban ser objeto de informe y análisis en fase de proyecto.

Tercero: La presente Resolución pone fin a la vía administrativa. En consecuencia, sin perjuicio de que pueda utilizarse cualquier otro recurso y tal como señala el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, contra la mencionada Resolución podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional en el plazo de dos meses contados a partir del día siguiente al de su publicación o notificación.

Lo que se publica para general conocimiento.

Madrid, 6 de noviembre de 2019.- El Subdirector General de Planificación Ferroviaria, Jorge Ballesteros Sánchez.

ID: A190064114-1

cve: BOE-B-2019-48826
Verificable en <https://www.boe.es>

