
ANEJO Nº0.- PRESELECCIÓN DE ALTERNATIVAS DE LA FASE I

INDICE

1.- PROCESO METODOLÓGICO DEL ESTUDIO INFORMATIVO 1

2.- DEFINICIÓN DE CORREDORES 2

3.- GENERACIÓN DE ALTERNATIVAS 5

 3.1.- Tramo 0 – Corredor Actual Valencia - Gandía 7

 3.1.1.- Subtramo 0.1 (Valencia – Silla) 7

 3.1.2.- Subtramo 0.2 (Silla – Cullera)..... 8

 3.1.3.- Subtramo 0.3 (Cullera – Gandía)..... 8

1.- PROCESO METODOLÓGICO DEL ESTUDIO INFORMATIVO

La metodología para el desarrollo del Estudio Informativo se ha dividido en tres fases:

- FASE I: Análisis Funcional y Definición de Alternativas 1:25.000
 - Recopilación de Información

El Estudio Informativo ha comenzado con una recopilación y análisis de toda la información existente relacionada con el estudio. Entre esta información cabe destacar el Estudio Previo de Viabilidad de la Conexión Ferroviaria Valencia – Alicante por la Costa que ha realizado la Generalitat Valenciana y que ha sido analizado en detalle en esta primera fase del estudio.

- Estudio Funcional

En esta misma fase se ha llevado a cabo un Estudio Funcional que ofrece como resultado unos parámetros y criterios de diseño, que han sido empleados tanto en la caracterización del territorio y definición de los corredores como en la generación de alternativas a la escala 1:25.000.

- Desarrollo y estudio de alternativas/corredores a escala 1:25.000

Finalmente, en esta primera fase se desarrolla el planteamiento y estudio de alternativas/corredores a escala 1:25.000 finalizando con el establecimiento de unos criterios de comparación y diseño que han permitido determinar las alternativas que pasan a la siguiente fase del Estudio.

El objeto del presente anejo es el de describir el proceso que se ha seguido, dentro de esta primera fase del Estudio Informativo, para la generación de las alternativas desarrolladas y el posterior análisis comparativo entre ellas que ha concluido con las alternativas que pasan a la siguiente fase del Estudio.

- FASE II: Desarrollo de Alternativas a escala 1:5.000

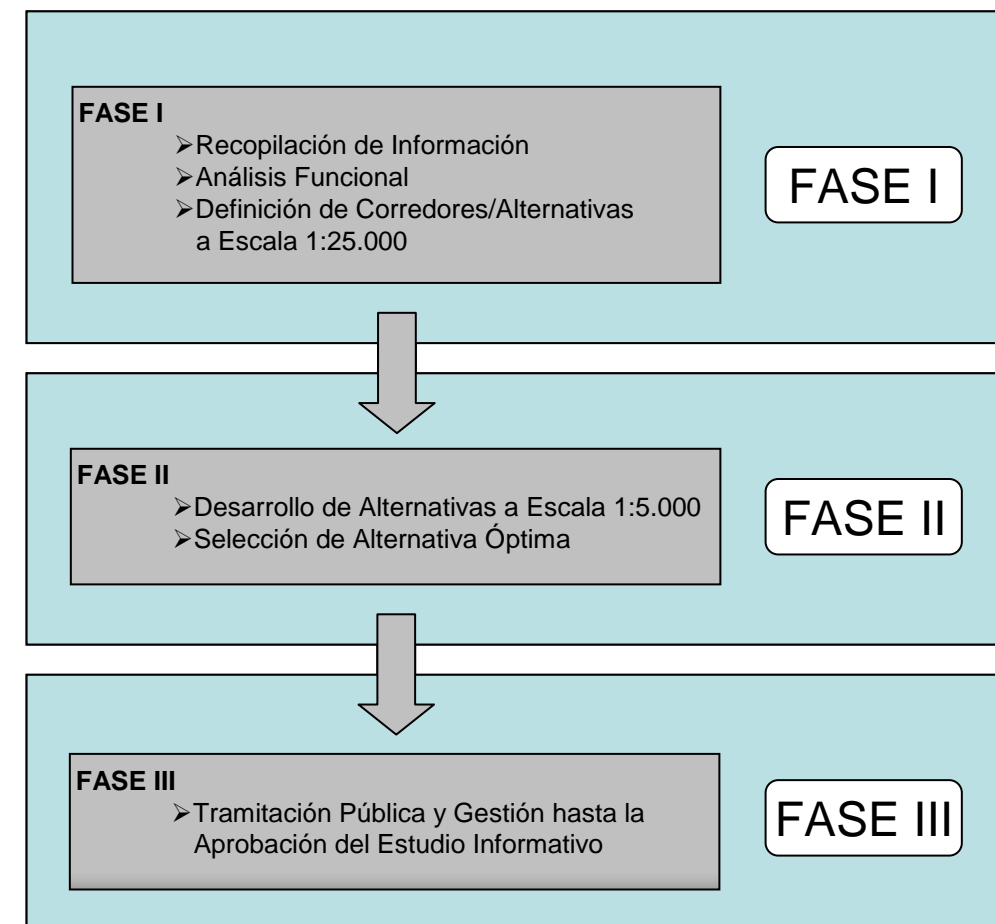
Las alternativas que han resultado elegidas para su análisis en la Fase II son desarrolladas y analizadas a esta escala de trabajo.

Dentro de esta fase se realizan todos los trabajos necesarios para el análisis de las alternativas (trazado, drenaje, movimiento de tierras, etc).

Finalmente, se lleva a cabo un análisis comparativo de alternativas con el fin de obtener la Alternativa óptima.

- FASE III: Tramitación Pública y Gestión hasta su aprobación

La última de las Fases la constituye la remisión de toda la información al Órgano Ambiental y la realización del proceso de información pública y ambiental.



2.- DEFINICIÓN DE CORREDORES

Dentro de la Fase I del presente Estudio Informativo se ha procedido a la caracterización del ámbito de estudio a través de una serie de variables, con objeto de tener un conocimiento amplio de la zona en donde se han definido los corredores objeto de esta primera fase del estudio.

A continuación se recoge un cuadro sintético con el conjunto de todas las variables relevantes para el área de estudio.

Estas variables se encuentran agrupadas en bloques, de forma que conforman los principales aspectos temáticos que han sido objeto de análisis en otros documentos incorporados en el presente Estudio Informativo:

ASPECTO	VARIABLES ASOCIADAS A CADA ASPECTO
ASPECTOS FÍSICOS	OROGRAFÍA Y PENDIENTES HIDROLOGÍA Y RIESGO DE INUNDACIÓN GEOLOGÍA Y GEOTECNIA
ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES	ESPACIOS PROTEGIDOS O SINGULARES HÁBITATS DE INTERÉS COMUNITARIO VEGETACIÓN Y FAUNA PAISAJE
ASPECTOS TERRITORIALES	PLANEAMIENTO URBANO APROVECHAMIENTO DEL SUELO CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA
ASPECTOS CULTURALES	AREAS DE PROTECCIÓN ARQUEOLÓGICA ELEMENTOS ETNOGRÁFICOS Y ARQUITECTÓNICOS VÍAS CON INTERÉS CULTURAL

Una vez elaborados los diferentes Planos Temáticos con las características descritas anteriormente se ha procedido a definir el Plano de Síntesis Global por superposición de cada uno de éstos, calificando cada “celda” del territorio con la capacidad de acogida más desfavorable del conjunto de los mismos.

Esta síntesis global da lugar, en definitiva, a un plano de “manchas graduales del territorio” que identifica la mayor o menor capacidad de acogida por parte del mismo

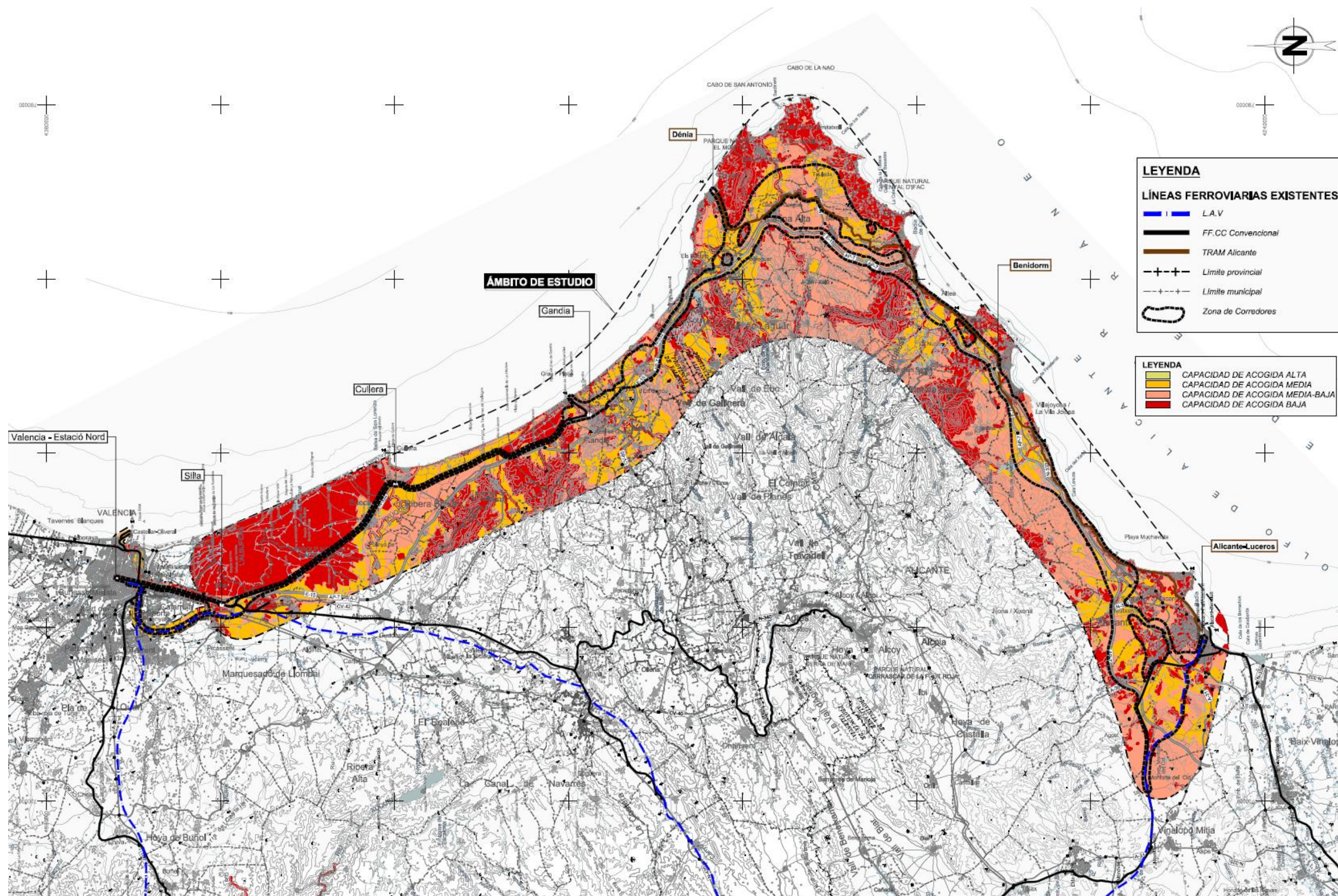
de la nueva infraestructura. Destacan dentro de las cuatro categorías de capacidad de acogida los siguientes aspectos:

SINTESIS GLOBAL		
CONDICIONANTES	VARIABLE	CAPACIDAD DE ACOGIDA
ESPACIOS NATURALES, VEGETACION y HÁBITATS	LIC / ZEPA RED HIDROGRÁFICA. CURSOS Y LÁMINAS DE AGUA PLAYAS Y DUNAS HUMEDALES, LAGUNAS Y MARISMAS SALINAS ROQUEDOS	BAJA
PAISAJE	PAISAJES PROTEGIDOS	
PLANEAMIENTO	SUELO URBANO SNU PROTEGIDO	
USOS DEL SUELO	RESIDENCIAL, URBANO E INDUSTRIAL RECREATIVO	
PATRIMONIO	ÁREAS DE PROTECCIÓN DE LOS BIENES ARQUEOLÓGICOS - YACIMIENTOS	MEDIA - BAJA
OROGRAFÍA	COTAS SUPERIORES A 200 m.	
PENDIENTES	SUPERIOR AL 15%	
GEOLOGÍA	TURBERAS, SALINAS, YESOS, MATERIALES EXPANSIVOS, ALBUFERAS Y MARISMAS	
ESPACIOS NATURALES, VEGETACION y HÁBITATS	HIC- PRIORITARIOS PARQUE NATURAL RESERVA NATURAL DE FAUNA) MICRORESERVA CUEVAS MONTES CATALOGADOS PARAJE NATURAL MUNICIPAL PASTIZALES NATURALES MATORRALES	
PAISAJE	MARISMA Y HUMEDAL LITORAL MONTAÑOSO	
PLANEAMIENTO	SUELO URBANIZABLE	
PATRIMONIO	VIA AUGUSTA VIA DIANIUM	

SINTESIS GLOBAL		
CONDICIONANTES	VARIABLE	CAPACIDAD DE ACOGIDA
OROGRAFÍA	COTAS ENTRE 100-200 M.	MEDIA
PENDIENTES	PENDIENTES ENTRE 5-15%	
GEOLOGÍA	DEPÓSITOS ALUVIALES, TERRAZAS Y GLACIS	
ESPACIOS NATURALES, VEGETACION y HÁBITATS	HIC- NO PRIORITARIOS ZONA DE INFLUENCIA EN ZONAS HUMEDAS BOSQUES DE CONÍFERAS	
USOS DEL SUELO	AGRÍCOLA / NATURAL MIXTO AGRICOLA-NATURAL	
OROGRAFÍA	COTAS ENTRE 0-100 M.	ALTA
PENDIENTES	PENDIENTE MENOR DEL 5%	
GEOLOGÍA	CALIZAS, MARGAS Y DOLOMIAS	
ESPACIOS NATURALES, VEGETACION y HÁBITATS	MOSAICO DE CULTIVOS ARROZALES TEJIDO URBANO Y ZONAS VERDES URBANAS ESCOMBRERAS, VERTEDEROS Y MINAS	
PLANEAMIENTO	SUELO NO URBANIZABLE COMÚN	
USOS DEL SUELO	FORESTAL AGRÍCOLA ARTIFICIAL INFRAESTRUCTURAS	
PATRIMONIO	ZONAS CON GRADO CERO DE AFECCIÓN PALEONTOLÓGICA*	

A partir del plano de síntesis global generado se ha delimitado la superficie apta para acoger alternativas de trazado que den solución al objetivo planteado en el presente Estudio Informativo.

De esta manera el resultado final conforma una gran superficie tal y como se puede observar en la página siguiente.



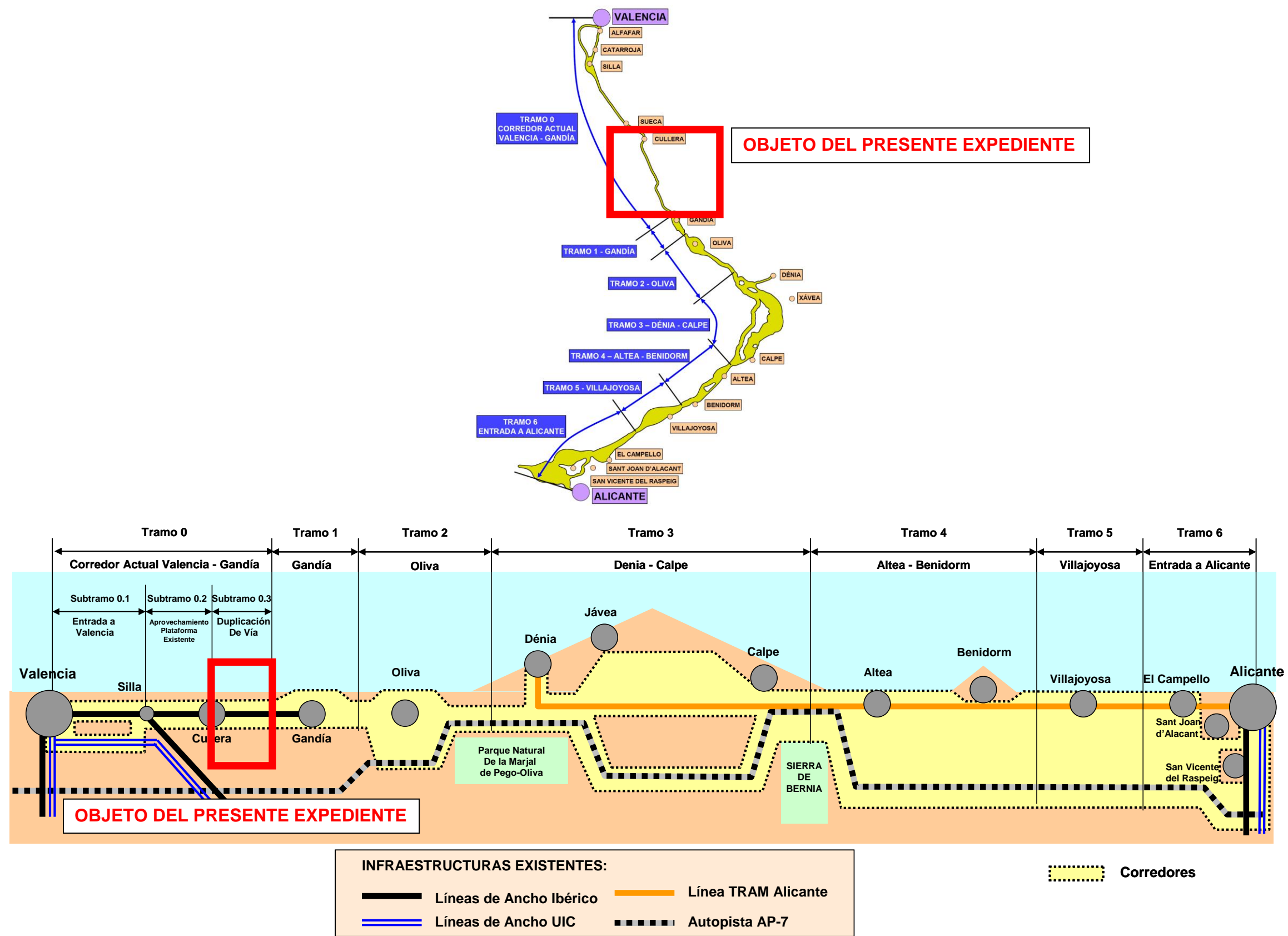
3.- GENERACIÓN DE ALTERNATIVAS

Destacar en primer lugar que el corredor descrito en el anterior apartado se ha tramificado, con objeto de analizar con más en detalle todo el ámbito de actuación, en los siguientes tramos:

- Tramo 0 – Corredor Actual Valencia – Gandía **(Objeto de los trabajos desarrollados dentro del presente Expediente).**
- Tramo 1 – Gandía (Fuera del objeto del presente Expediente).
- Tramo 2 – Oliva (Fuera del objeto del presente Expediente).
- Tramo 3 – Denia – Calpe (Fuera del objeto del presente Expediente).
- Tramo 4 – Altea – Benidorm (Fuera del objeto del presente Expediente)
- Tramo 5 – Villajoyosa (Fuera del objeto del presente Expediente)
- Tramo 6 – Entrada a Alicante (Fuera del objeto del presente Expediente)

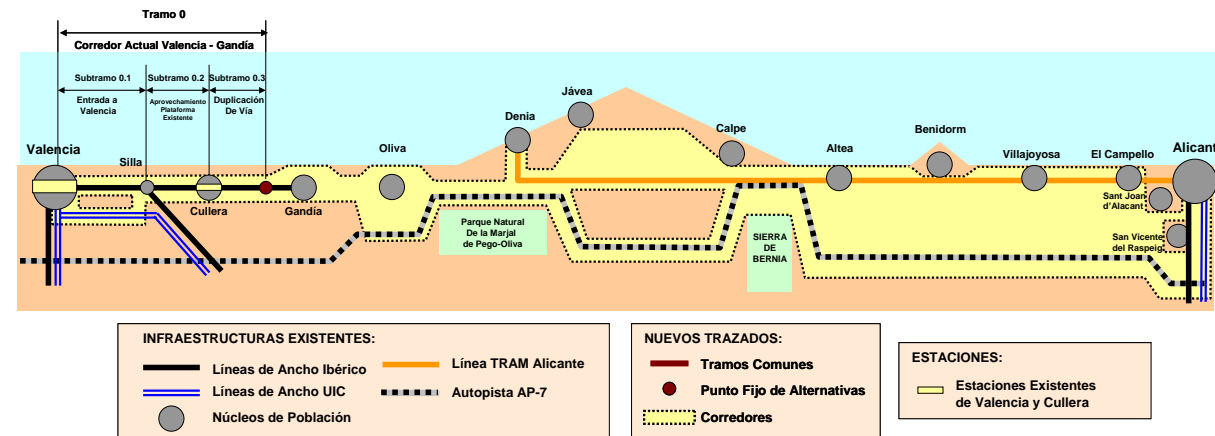
Se considera que cada uno de estos tramos presentan aspectos funcionales diferenciadores entre sí que hacen necesario un estudio individualizado en cada uno de ellos en esta primera fase del estudio a través de alternativas localizadas y así, de esta manera, obtener para fases posteriores alternativas completas Valencia – Alicante con las alternativas más favorables obtenidas en cada uno de estos tramos.

A continuación se muestran dos esquemas con las tramificación realizada:



A continuación se describen brevemente el tramo 0 objeto de la presente subdivisión del Estudio Informativo en el tramo Cullera - Gandía..

3.1.- Tramo 0 – Corredor Actual Valencia - Gandía



Este primer tramo, se ha definido como tramo 0 dado que no se plantean, para esta primera fase, alternativas de trazado dada la escala de trabajo a la que se va a desarrollar.

En este primer tramo, la futura conexión del Tren de la Costa aprovechará en todo lo posible el actual corredor ferroviario existente entre Valencia y Gandía.

El inicio del tramo se localiza en la estación de Valencia y el final se localiza antes de la llegada al núcleo de población de Gandía.

Dentro de este tramo se define una única parada intermedia para las futuras circulaciones del Tren de la Costa, parada que se producirá en la actual estación de Cullera.

Dada las diferentes actuaciones a afrontar en la línea actual se procede a dividir el tramo en tres subtramos descritos a continuación:

3.1.1.- Subtramo 0.1 (Valencia – Silla)

El Subtramo Valencia – Silla puede presentar problemas de capacidad con la introducción de las nuevas circulaciones del Tren de la Costa por lo que podrían

adoptarse diferentes actuaciones con objeto de descongestionar el subtramo una vez puesta en marcha la conexión Valencia - Alicante.

Dentro del Anejo Nº9 “Análisis Funcional y Tiempos de Recorrido” se realiza un estudio de las diferentes configuraciones ferroviarias que se pueden plantear para la entrada a Valencia. Estas se resumen en los siguientes escenarios que dependen en un primer lugar del ancho de vía a adoptar en el futuro corredor ferroviario.

- Escenario 1.- Montaje en ancho ibérico:
 - Escenario 1A.- Mantenimiento del actual esquema ferroviario
 - Escenario 1B.- Conexión con la vía de ancho mixto Valencia – Silla (Adosada a la plataforma de la futura línea de Alta Velocidad Valencia – La Encina)
 - Escenario 1C.- Implantación de una tercera vía en el tramo Valencia - Silla
- Escenario 2.- Montaje en ancho UIC:
 - Escenario 2A.- Implantación del tercer carril en el tramo Valencia - Silla
 - Escenario 2B.- Conexión con la vía de ancho mixto Valencia – Silla (Adosada a la plataforma de la futura línea de Alta Velocidad Valencia – La Encina)
 - Escenario 2C.- Conexión con la plataforma de Alta Velocidad Valencia – La Encina
 - Escenario 2D.- Implantación de una tercera vía en el tramo Valencia - Silla

3.1.2.- Subtramo 0.2 (Silla – Cullera)

Sobre este segundo subtramo, al encontrarse en vía doble y sin problemas de capacidad, no se prevé que se realice ninguna actuación con variantes de trazado aprovechándose por tanto la plataforma ferroviaria existente.

Tal y como se ha descrito con anterioridad se define una parada en este subtramo correspondiente a la actual estación de Cullera.

3.1.3.- Subtramo 0.3 (Cullera – Gandía)

En este tercer y último Subtramo, con una configuración en vía única, se procederá a la duplicación de la línea existente.

Es preciso destacar aquellos trayectos de líneas que se encuentran soterrados dado el coste y la complejidad técnica para efectuar las labores de duplicación de vía.

En este sentido, dentro del tramo Cullera – Gandía, se localizan dos tramos soterrados correspondientes a los pasos por los núcleos de población de Xeraco y Gandía.