

INFORME DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN MATERIA DE PAISAJE

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES Y OBJETO DEL DOCUMENTO	1
2. PROCESO DE COMUNICACIÓN	2
3. MEDIOS DE PARTICIPACIÓN HABILITADOS	3
3.1. CANALES DE COMUNICACIÓN Y PARTICIPACIÓN	3
3.2. INFORMACIÓN DISPONIBLE	5
3.3. REALIZACIÓN DE CONSULTAS	5
4. RESULTADOS.....	6
4.1. GRADO DE PARTICIPACIÓN	6
4.2. SÍNTESIS DE LAS CONSIDERACIONES RECIBIDAS	6
4.2.1. SERVICIO ACTUAL.....	6
4.2.2. VALOR PAISAJÍSTICO PRESENTE	7
4.2.3. VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN PROPUESTA.....	7
4.2.4. VALORACIÓN DE LAS MEDIDAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA.....	8
5. CONCLUSIONES	9

1. ANTECEDENTES Y OBJETO DEL DOCUMENTO

El viaducto sobre el río Algar, situado en la localidad de Altea, pertenece a la línea 9 de la red TRAM de Alicante. Esta línea aun guarda alguna de sus características originales, siendo una línea de vía estrecha y sin electrificar. Entre los planes de renovación impulsados por FGV, se encuentra la electrificación por tramos de dicha línea (Programa Operativo FEDER CV 2014-2020), fruto de lo cual FGV adquirió en 2018 un nuevo tren dual (eléctrico – diésel).

Puesto que la gran mayoría de puentes de la línea 9 de la red TRAM de Alicante datan de inicios del siglo XX, FGV contrató el estudio de la capacidad de estos para hacer frente a las cargas del nuevo tren adquirido (Exp. 18/025). Como resultado del estudio, se puso de manifiesto que los viaductos de Algar y Mascarat no cumplían con la capacidad resistente requerida por la normativa, en concreto por no cumplir los condicionantes de fatiga, habiendo vista ya cumplida su vida útil.

En 2019 y como medida de emergencia, FGV contrató el seguimiento del estado de las estructuras y la definición técnica y económica de las actuaciones a realizar en ambos casos (Exp. 19/099). Estos trabajos definieron como solución técnica la sustitución de ambos puentes por unos nuevos que cumplieren las normas actuales y, hasta entonces, la realización de inspecciones quincenales para controlar el estado de las estructuras. La definición de la solución técnica en ambos puentes permitió iniciar los trámites con otras administraciones para su aprobación, particularmente el relacionado con los Estudios de Integración Paisajística a la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad de la Generalitat Valenciana.

Tras informar de la actuación a llevar a cabo en ambos puentes, el 24 de julio de 2020, la Conselleria emitió en el caso del viaducto del Algar, “informe favorable en lo que respecta a su integración paisajística, condicionado a la justificación de la ejecución y de los resultados del plan de participación pública en materia de paisaje, así como de su toma de consideración en el proyecto, en su caso”.

Es por ello que, dentro del nuevo contrato de FGV para la “Redacción de Proyectos de Construcción de los viaductos de Algar y Mascarat de la línea 9 del Tram d’Alacant” (Exp. 20/150), se llevó a cabo un proceso de participación pública en materia de paisaje del nuevo viaducto sobre el río Algar en la localidad de Altea en materia. Para ello, se redactó el Plan de Participación Pública correspondiente, se publicó el proyecto en canales públicos oficiales y se abrieron varios canales de comunicación a disposición de los interesados.

El proceso de participación pública abierto, perseguía fundamentalmente tres objetivos:

- Informar a la ciudadanía de la construcción del nuevo viaducto sobre el río Algar, así como de su derecho a participar, haciendo accesible la información relevante sobre el proyecto.
- Recoger las aportaciones de la ciudadanía en la fase inicial del proyecto y obtener información útil del público interesado.

- Identificar los valores atribuidos al paisaje por los agentes sociales, los técnicos redactores y la ciudadanía en general, justificar la solución adoptada y la forma en que se ha llevado a cabo e implementado la participación al largo de todo el proceso.

Con todo ello, el proceso de participación pública asegura la participación directa de la ciudadanía en la valoración del paisaje y en la justificación de las opciones adoptadas y facilita que la administración actuante tenga en cuenta su opinión e intereses en el desarrollo de la solución última de proyecto.

El presente documento se integra dentro del Plan de Participación Pública, evaluando el proceso de participación ciudadana y recogiendo los resultados obtenidos. Incluye por tanto los siguientes aspectos:

- La evaluación de la implementación de las actividades de participación pública.
- La incorporación de los resultados obtenidos.
- La revisión y análisis de las aportaciones y comentarios de las partes interesadas.
- Y finalmente, la integración de la información recibida en el Proyecto de Construcción, en su caso.

La difusión de la participación pública se realizó en dos fases: una primera fase de suministro de la información y entrega de aportaciones de la ciudadanía durante el plazo de un mes y una segunda fase de intercambio y consulta pública de las aportaciones de la ciudadanía con su posterior análisis y contestación a los interesados.

De esta forma se formularon las alegaciones, observaciones y sugerencias, tanto de ciudadanos individuales como de organizaciones y colectivos, dando respuesta por parte de FGV a las cuestiones indicadas, quedando resueltas en el proceso de participación suscitado.

2. PROCESO DE COMUNICACIÓN

El proceso de participación pública se organizó en torno a las fases siguientes:

Fase 1. Comunicación del inicio del proceso de participación pública de paisaje

Una vez aprobado el Plan de Participación Pública de Paisaje, éste se dio a conocer mediante su publicación en diarios oficiales y no oficiales de ámbito autonómico y local, concretamente en el Diario Oficial de la Generalitat Valenciana : <http://www.dogv.gva.es/es/resultat-dogv?signatura=2022/4891>

Además, la comunicación del inicio del proceso de participación se publicó físicamente en el tablón de anuncios y, digitalmente, en la página web de FGV: <https://www.fgv.es/informaciones-publicas/> en la cual se incluyó además un acceso directo a la web de participación: <https://ines.es/es/consulta-viaducto-fgv-algar/>

Fase 2. Consulta e información al público

El Plan de Participación Pública, junto al Documento de Síntesis del Estudio de Integración Paisajística para la construcción del nuevo viaducto del Algar, se puso a disposición de la ciudadanía y público interesado en la plataforma de participación mencionada anteriormente: <https://ines.es/es/consulta-viaducto-fgv-algar/>

En ella se incluyó un formulario de consulta online, donde se recogía tanto la valoración paisajística del entorno de la actuación, la valoración del impacto de la construcción de un nuevo viaducto, como la propuesta de alternativas o mejoras.

Fase 3. Recopilación y análisis de datos

Una vez finalizado el período de participación pública, se cerró el formulario online y se recopilaron las respuestas recibidas. El análisis de dichas respuestas, su valoración y las observaciones de los participantes se recogen en el presente documento.

Fase 4. Exposición de los resultados

Una vez aprobado el presente documento, se pondrá a disposición del público a través de la web de participación pública de FGV para que todos los participantes que hayan cumplimentado una encuesta o realizado alguna observación puedan consultar los resultados del análisis realizado por los técnicos.

Fase 5. Incorporación de los resultados al Estudio de Integración Paisajística

Además, los resultados y conclusiones de la exposición pública se incorporarán al Estudio de Integración Paisajística del Proyecto, y en su caso, al Proyecto de Construcción del nuevo Viaducto.

Fase 6. Publicidad y seguimiento

Finalmente, y una vez que las modificaciones al proyecto sean definitivamente aprobadas, se pondrá a disposición del público a través de la publicación en la página web y en el DoGV en la fase de Difusión, además de la documentación elaborada y tramitada:

- Las aportaciones que, en materia de paisaje, ha realizado el público interesado durante todo el proceso de participación.
- La manera en que se han tenido en cuenta tales aportaciones en la modificación.
- Las medidas de integración paisajística propuestas.
- La forma de contactar con los responsables de velar por la ejecución del proyecto bajo las condiciones fijadas en su aprobación.

3. MEDIOS DE PARTICIPACIÓN HABILITADOS

3.1. CANALES DE COMUNICACIÓN Y PARTICIPACIÓN

El principal canal de comunicación y participación utilizado fue la plataforma de participación (<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSfdjQO6YDe1HUxjTDtrc7wn5hE6eAdyHsRChl6M5EQ92N3leQ>) enlazada a la página web de FGV (<https://www.fgv.es/informaciones-publicas/>).

Sin embargo, también se utilizaron otros canales complementarios para la difusión del proceso de participación como son los siguientes:

- Diario Oficial de la Comunidad Valenciana.
- Diarios no oficiales (periódicos) de ámbito autonómico o local.
- Notificación al Ayuntamiento de Altea para su publicación.
- Tablón de anuncios en las dependencias de FGV de Alicante, situadas en la Avenida Villajoyosa n.º 2 (03016 - Alicante).

Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana

Anunci del tràmit de consultes i participació pública de l'estudi d'integració paisajística del viaducte sobre el riu Algar en el tram Garganes - Cap Negret de la línia 9 de la xarxa TRAM d'Alacant. Terme municipal d'Altea. [2022/4891]

Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV), com a administrador de les infraestructures de transport ferroviari i tramviari, segons l'Ordre 2/2016, de 15 de febrer, de la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, per la qual s'aprova el Catàleg d'infraestructures ferroviàries i tramviàries de la Generalitat i la seua adscripció a l'efecte de la seua administració, està redactant el «Projecte bàsic i d'execució del viaducte sobre el riu Algar en el tram Garganes – Cap Negret de la Línia 9 de la Xarxa TRAM d'Alacant».

La participació pública es tramita per a fer accessible la informació rellevant sobre les accions previstes en el projecte indicat, els efectes sobre el paisatge existent i la qualitat dels generats. Adicionalment es pretén obtenir informació útil del públic interessat i facilitar i canalitzar el dret a formular observacions i comentaris en l'actual fase del procediment. Amb tot això s'articula la possibilitat de tindre coneixement de l'opinió o preferències del públic interessat respecte del valor dels paisatges concernits.

Durant el termini d'un mes a comptar des de la publicació d'aquest anunci en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*, qualsevol interessat podrà formular les seues al·legacions i observacions en matèria de paisatge. A aquest efecte, la consulta de la documentació per a articular la participació pública podrà dur-se a terme en les dependències de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, situades a l'avinguda la Vila Joiosa, 2, d'Alacant 03016 en horari de 09.00 a 14.00 hores en dies laborables, així com en la pàgina web d'FGV l'adreça del qual és <https://www.fgv.es/> o també en la pàgina <https://ines.es/es/consulta-viaducto-fgv-algar/>.

A l'efecte d'instrumentar la participació ciutadana es promourà el diàleg electrònic amb els ciutadans i les ciutadanes articulant canals electrònics, per a això s'estableix l'adreça electrònica habilitada infraestructuras_fgv@gva.es, o també a través del qüestionari recollit en l'adreça electrònica habilitada <https://ines.es/es/consulta-viaducto-fgv-algar/>. També podran entregar-se les consideracions de la participació a través de format paper, en aquest últim cas la documentació aportada pels interessats s'entregarà en el registre d'FGV en les dependències de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, situades en avinguda de la Vila Joiosa, 2, d'Alacant 03016, en horari de 09.00 a 14.00 hores en dies laborables.

La difusió de la participació pública es realitzarà en dues fases. Una primera fase de subministrament de la informació i lliurament d'aportacions de la ciutadania mitjançant les accions anteriorment indicades (durant el termini d'un mes) i una segona fase d'intercanvi i consulta pública de les aportacions de la ciutadania a través dels mitjans anteriorment especificats amb la seua posterior anàlisi, contestació als interessats i publicació en la pàgina web d'FGV <http://www.fgv.es/> i en la pàgina <https://ines.es/es/consulta-viaducto-fgv-algar/>. Això permetrà la incorporació d'aquelles determinacions que puguen resultar d'interès per al projecte objecte d'aquesta participació.

D'aquesta manera s'atorga al públic interessat l'accés a la informació i el dret de participació per a la formulació d'al·legacions, observacions i suggeriments, així com per a rebre les contestacions substancials. Es per tant el públic en general, tant ciutadans individuals com organitzacions i col·lectius, la població a la qual es dirigeix aquesta participació.

València, 27 de maig de 2022. – La directora gerent: Anaïs Menguzzato García.

Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana

Anuncio del trámite de consultas y participación pública del estudio de integración paisajística del viaducto sobre el río Algar en el tramo Garganes - Cap Negret de la línea 9 de la red TRAM de Alicante. Término municipal de Altea. [2022/4891]

Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV), como administrador de las infraestructuras de transporte ferroviario y tramviario, según la Orden 2/2016, de 15 de febrero, de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, por la que se aprueba el Catálogo de infraestructuras ferroviarias y tramviarias de la Generalitat y su adscripción a los efectos de su administración, está redactando el «Proyecto básico y de ejecución del viaducto sobre el río Algar en el tramo Garganes – Cap Negret de la Línea 9 de la Red TRAM de Alicante».

La participación pública se tramita para hacer accesible la información relevante sobre las acciones previstas en el proyecto indicado, los efectos sobre el paisaje existente y la calidad de los generados. Adicionalmente se pretende obtener información útil del público interesado y facilitar y encauzar el derecho a formular observaciones y comentarios en la actual fase del procedimiento. Con todo ello se articula la posibilidad de tener conocimiento de la opinión o preferencias del público interesado respecto del valor de los paisajes concernidos.

Durante el plazo de un mes a contar desde la publicación de este anuncio en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*, cualquier interesado podrá formular sus alegaciones y observaciones en materia de paisaje. A tal efecto, la consulta de la documentación para articular la participación pública podrá llevarse a cabo en las dependencias de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, sitas en avenida de Villajoyosa, 2, de Alicante 03016, en horario de 09.00 a 14.00 horas en días laborables, así como en la página web de FGV cuya dirección es <https://www.fgv.es/> o también en la página <https://ines.es/es/consulta-viaducto-fgv-algar/>.

A l'efecte d'instrumentar la participació ciutadana es promourà el diàleg electrònic amb els ciutadans i les ciutadanes articulant canals electrònics, per a això s'estableix l'adreça electrònica habilitada infraestructuras_fgv@gva.es, o també a través del qüestionari recollit en la direcció electrònica habilitada <https://ines.es/es/consulta-viaducto-fgv-algar/>. També podran entregar-se les consideracions de la participació a través de format paper, en este último caso la documentació aportada per los interesados se entregará en el registro de FGV en las dependencias de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, sitas en avenida de Villajoyosa, 2, de Alicante 03016, en horario de 09.00 a 14.00 horas en días laborables.

La difusió de la participació pública se realitzarà en dos fases. Una primera fase de suministro de la información y entrega de aportaciones de la ciudadanía mediante las acciones anteriormente indicadas (durante el plazo de un mes) y una segunda fase de intercambio y consulta pública de las aportaciones de la ciudadanía a través de los medios anteriormente especificados con su posterior análisis, contestación a los interesados y publicación en la página web de FGV <http://www.fgv.es/> y en la página <https://ines.es/es/consulta-viaducto-fgv-algar/>. Ello permitirá la incorporación de aquellas determinaciones que puedan resultar de interés para el proyecto objeto de esta participación.

De esta forma se otorga al público interesado el acceso a la información y el derecho de participación para la formulación de alegaciones, observaciones y sugerencias, así como para recibir las contestaciones sustanciadas. Es por tanto el público en general, tanto ciudadanos individuales como organizaciones y colectivos, la población a la cual se dirige esta participación.

València, 27 de mayo de 2022. – La directora gerente: Anaïs Menguzzato García.

INFORMACIÓN VIERNES, 3 DE JUNIO DE 2022 | 13 Especial

El Real Club de Regatas presenta su alternativa urbana a la pasarela del puerto que afectaría a las actividades deportivas

La propuesta de la entidad alicantina consiste en dar continuidad al Parque de Canalejas y a la explanada situada junto a la avenida de Loring

El Real Club de Regatas de Alicante plantea una alternativa urbana documentada al proyecto de la Autoridad Portuaria de Alicante que, incluso, potencia la remodelación portuaria en curso de la diáspora alicantina, apuntando soluciones integradoras que posibilitan la conexión con otros paseos peatonales que se articulan en torno a esa zona de la ciudad. El RCRCA plantea esta alternativa tras presentar ante la Autoridad Portuaria de Alicante sus objeciones contra las obras de construcción de una pasarela «volada» que afectaría gravemente a la sección portuaria de la ciudad y a las actividades deportivas y sociales del RCRCA.

La propuesta del RCRCA, como se comprueba en la imagen, consiste en dar continuidad al Parque de Canalejas y a la explanada situada junto a la avenida de Loring. Se pretende que, de un lado, los paseos que se encuentran en la zona de Cap Negret y hacen uso de estas zonas verdes donde la ciudad y el puerto del arbolado ofrecen zonas



Propuesta de los paseos peatonales del puerto de Alicante.

GENERALITAT VALENCIANA FGV

ANUNCIO

TRÁMITE DE CONSULTAS Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA DEL ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DEL VIADUCTO SOBRE EL RÍO ALGAR EN EL TRAMO GARGANES – CAP NEGRET DE LA LÍNEA 9 DE LA RED TRAM DE ALICANTE. TÉRMINO MUNICIPAL DE ALTEA.

Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) es el administrador de las Infraestructuras de Transporte Ferroviario y Tramviario, según la Orden 2/2016, de 15 de febrero, de la Consejería de Infraestructuras, Obras Públicas y Rehabilitación del Territorio, por la que se aprueba el catálogo de infraestructuras ferroviarias y tramviarias de la Generalitat y su adscripción a los efectos de su administración, así como el estudio de integración paisajística del viaducto sobre el río Algar en el tramo Garganes – Cap Negret de la línea 9 de la Red TRAM de Alicante.

La participación pública se realiza para hacer accesible la información relevante sobre los acciones previstas en el proyecto, recibir los efectos sobre el paisaje existente y la calidad de los paisajes, adicionalmente se pretende obtener información del público interesado y facilitar y potenciar el derecho a formular observaciones y comentarios en la actual fase del procedimiento. Con todo ello se articula la posibilidad de tener conocimiento de la opinión y preferencias del público interesado respecto del valor de los paisajes congeneres.

Con el fin de dar a conocer desde la caducidad de este anuncio en el Diario Oficial de la Generalitat Valenciana, cualquier interesado podrá formular sus sugerencias y observaciones, en materia de paisaje. A tal efecto, la consulta de la documentación para acceder a la participación pública podrá llevarse a cabo en los departamentos de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, s/n de Avenida Villaverde, 2 de Alicante 03003, en horario de 9 a 14 horas en días laborables, así como en la página web de FGV cuya dirección es <https://www.fgv.es> y también en la página <https://www.fgv.es/consulta-viaducto-19-06-2022>.

El efecto de instrumentalizar la participación ciudadana se garantiza en diálogo electrónico con los ciudadanos y las ciudadanas articulando canales electrónicos, para ello se establece la dirección electrónica informacion@fgv.es, y también el trámite del comentario recogido en la dirección electrónica participacion@fgv.es.

También podrán entregarse las consideraciones de la documentación a través de formularios, en este último caso la documentación aportada por los interesados se entregará en el registro de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, s/n de Avenida Villaverde 2 de Alicante 03003, en horario de 9 a 14 horas en días laborables.

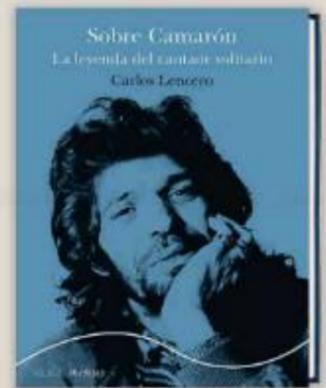
La finalidad de la participación pública se realizará en dos fases. Una primera fase de suministro de la información y entrega de aproximaciones de la ciudadanía mediante las acciones anteriormente indicadas que ante el plazo de un mes y por segunda fase de intercambio y consulta pública de las aproximaciones de la ciudadanía a través de los medios anteriormente mencionados con sus posteriores análisis, contestación a los interesados y publicación en la página web de FGV <https://www.fgv.es> y en la página <https://www.informacion@fgv.es>. El periodo de la recepción de opiniones debe ser el que se detallan a continuación para el proyecto objeto de esta participación.

De esta forma se otorga al público interesado el acceso a la información y el derecho de participación para la formulación de sugerencias, observaciones y recomendaciones, así como para recibir las contestaciones suscitadas. En ese tanto el público en general, tanto ciudadanos, comunidades como organizaciones y colectivos, la población a la cual se dirige esta participación.

ALTEA, 27 de mayo de 2022. LA DIRECTORA GENERAL.

Sobre Camarón

30 ANIVERSARIO DE LA MUERTE DE CAMARÓN



Uno de los retratos más controvertidos que existen sobre Camarón.

Nuria Bonetti. El País

Probablemente la biografía más dulce, honesta y personal que se ha escrito sobre el cantante gaditano.

El Periódico de Aragón

Sobre Camarón es una obra tan flamenco como literaria.

Revisión Flamenco

ALBA mínus albaeditorial.es

ABIERTO A LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA DURANTE UN MES

Este es el nuevo viaducto que propone FGV sobre el Algar en Altea, en paralelo al actual

Alba Mercader

ALTEA

- COMPARTIR
- TWEET
- LINKEDIN
- MENÉAME



Recreación del nuevo puente.



Lo más leído Zenith

- La Universidad Europea persiste y busca opciones para llegar a Alicante tras romper con Fundesem
- A los futuros socios de Agrícola Villena les sobran 100 operarios: proponen 70 fijos discontinuos
- El Hércules refuerza su portería con Carlos Abad, quien firma por un curso con opción a otro
- El margen salarial del Elche ronda los 13 millones: es de los pocos que puede hacer un fichaje 'gordo'
- Alicante plantea suprimir el mercadillo de la Explanada y crear otro temporal en Urbanova

3/06/2022 - ALTEA. Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) ha iniciado el trámite de consultas y participación pública del estudio de integración paisajística del nuevo viaducto sobre el río Algar en Altea. Se trata del nuevo puente que irá en paralelo al actual para soportar el peso de los nuevos tranvías del Tram en su tramo Garganes-Cap Negret de la línea 9. Como ya explicara este diario en su momento, [la infraestructura actual es de 1913, está construida con materiales y normativa de aquella época, lo que la hace incompetente para los trenes modernos.](#)

La propuesta de FGV pasa por la construcción de un viaducto completamente nuevo que vaya en paralelo al actual. Este último se conservará y se contempla la opción de adecuarlo para uso peatonal. 'Atendiendo al valor patrimonial y paisajístico de la estructura actual y a su catalogación como Bien de Relevancia Local, se descartaron aquellas actuaciones que intervinieran directamente en la estructura existente y se optó por el diseño de un nuevo viaducto, buscando en su elección tipológica, el diálogo entre ambas estructuras y la integración en el entorno del río Algar', dice el proyecto.

Como se decía, el tramo en cuestión está sobre el propio cauce del río Algar a su paso por Altea. Sobre la nueva infraestructura ideada, mencionan que las columnas sobre las que se apoya se han alienado con las del existente para reducir el impacto visual y mejorar la capacidad hidráulica del conjunto. Además, aseguran que la nueva obra permitirá mejorar la permeabilidad bajo la estructura en la zona del polideportivo y aparcamiento del recinto del mercadillo semanal.





ILMO. SR. ALCALDE
AYUNTAMIENTO DE ALTEA
Plaça José María Planelles, 1
03590 Altea

ASUNTO: TRÁMITE DE CONSULTAS Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA DEL ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DEL VIADUCTO SOBRE EL RÍO ALGAR EN EL TRAMO GARGANES – CAP NEGRET DE LA LÍNEA 9 DE LA RED TRAM DE ALICANTE. TÉRMINO MUNICIPAL DE ALTEA.

Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) como administrador de las infraestructuras de transporte ferroviario y tranviario, según la Orden 2/2016, de 15 de febrero, de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, por la que se aprueba el catálogo de infraestructuras ferroviarias y tranviarias de la Generalitat y su adscripción a los efectos de su administración, está redactando el “Proyecto básico y de ejecución del viaducto sobre el río Algar en el tramo Garganes – Cap Negret de la Línea 9 de la Red TRAM de Alicante”.

Se ha procedido a la publicación del anuncio en el Diari Oficial de la Generalitat Valenciana del trámite de consultas y participación pública del estudio de integración paisajística del proyecto indicado.

La información la podrá encontrar en la dirección electrónica en las páginas web:

<https://ines.es/es/consulta-viaducto-fgv-algar>
<http://www.fgv.es>

Agradecemos de antemano su colaboración, y les saludamos atentamente

València, a la fecha de la firma

La Directora Gerente

3.2. INFORMACIÓN DISPONIBLE

Uno de los principales aspectos para garantizar un correcto funcionamiento del proceso de participación pública ha sido facilitar el suministro de la información necesaria para una mejor comprensión y conocimiento del alcance del proyecto. Así, para tal efecto, la documentación facilitada al público interesado ha sido la siguiente:

- 1) Documento de Síntesis de Integración Paisajística del Proyecto Básico de construcción del Viaducto del río Algar en el tramo Garganes – Cap Negret de la Línea 9 de la red TRAM de Alicante
- 2) Plan de Participación Pública en materia de Paisaje.
- 3) Publicación del DoCV con la apertura del plazo de participación pública.
- 4) Enlace al cuestionario de participación (se adjunta en el Anexo 1 – Formulario de consulta para la participación pública en materia de paisaje).



Enlace a DOCUMENTO DE SÍNTESIS		ANTECEDENTES Y MOTIVO DE LA ACTUACIÓN Tras la evaluación ambiental de diversas estructuras de la Línea 9 de la red TRAM de Alicante de FGV realizada en 2019 con el objeto de evaluar su aptitud ante las exigencias derivadas de la adquisición de un nuevo tren dual de mayor peso por eje que el que utilizó el actual, se concluyó que el viaducto del río Algar no se ajusta a condiciones de riesgo. Tras el estudio de alternativas realizado para solucionar la problemática identificada, se identificaron cuatro soluciones generales que pasaban por la reparación, el refuerzo, la sustitución del radier, del radier existente o la ejecución de un trazo en paralelo. Atendiendo al valor patrimonial y paisajístico de la estructura actual y a su catalogación como Bien de Patrimonio Local, se descartaron aquellas actuaciones que implicaran directamente en la estructura existente y se optó por el diseño de un nuevo radier, buscando en su ubicación y configuración el diálogo entre ambas estructuras y la integración en el entorno del río Algar. DESCRIPCIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA El proyecto se localiza en la Línea 9 de la red TRAM de FGV dentro del término municipal de Altea (Alicante), a la salida del casco urbano de Altea, entre las estaciones de Garganes (Altea Centro) y Cap Negret, sobre el Carril 10 y sobre el arroyo de la Altea. La actuación principal del proyecto consiste en la construcción de un nuevo radier de 11 cerros y 22,60 m de longitud, dispuestos en paralelo al actual y en su lado aguas arriba. El radier, formado por una base maciza de hormigón pretensado, tendrá 2,00 m de canto y 0,50 m de ancho y se apoyará sobre pilas de hormigón armado de sección variable. Estas pilas se han alineado con las del radier existente en un intento de reducir el impacto visual de la actuación sobre el paisaje del río Algar y mejorar la capacidad hidráulica del conjunto. En los extremos del radier se disponen los vertederos, ambos de hormigón armado y de longitud variable, ya que estos abarcan anchuras variables en su ejecución. La mayor longitud del nuevo radier se ha condicionado en parte por un aumento de canto en el lado Altea, que permitirá mejorar la permeabilidad bajo la estructura en la zona del púlpito y separación del resto del material de hormigón. Como actuación secundaria, el proyecto incluye también la rehabilitación del radier existente para un nuevo uso peatonal, mediante la retirada de las ferrocarriles y estructura de barras, la posterior colocación de un forjado de chapa corrugada y una capa de hormigón formado, creando un pavimento antideslizante, y la instalación de barandillas de perfilado metálico diseñadas a la medida del tramo de obra. Para conectar el antiguo radier con la nueva infraestructura, se ejecutará diversas actuaciones urbanísticas entre las que destacan la ejecución de una zona de hormigón armado y una pasarela metálica en el lado Altea, que permitirá acceder a la zona del radier desde la calle Carril del tren, la conexión del radier con la zona del río Algar en el lado Altea mediante un camino de calderín, y una serie de actuaciones de urbanización en las zonas bajo el radier. De manera paralela se ha incluido la actuación de saneamiento de la zona de Altea, mejorando su valor histórico y cultural por el río.
Enlace a PPP		
Enlace a CUESTIONARIO		
Enlace a publicación del DOGV		

3.3. REALIZACIÓN DE CONSULTAS

Para la materialización del proceso de participación ciudadana en materia de paisaje con respecto a las implicaciones derivadas del **Proyecto Básico de construcción del Viaducto del Quisi en el tramo Calp-Teulada de la Línea 9 de la red TRAM de Alicante** se diseñó un modelo de consulta a través del cual se persiguió la obtención de las consideraciones asociadas al proyecto en cuestión, así como obtener por parte de los ciudadanos interesados las propuestas relativas a la actuación.

El modelo de consulta se puso a disposición de la ciudadanía a través de los medios citados anteriormente (digitalmente en la web de FGV, físicamente en las dependencias de FGV sitas en Avenida Villajoyosa Nº2 de Alicante 03016).

4. RESULTADOS

4.1. GRADO DE PARTICIPACIÓN

A lo largo del proceso de participación pública se han recibido 21 respuestas mediante el formulario online de participación y una alegación mediante correo electrónico.

De las 21 respuestas recibidas mediante el formulario, la mayor parte (81%) han sido enviadas por varones con una edad media de 42 años. En su mayor parte se trata de vecinos del municipio del Altea (el 67%) o de residentes ocasionales del mismo (9,5%), habiéndose recibido también respuestas de vecinos de otras localizades (23,8%).

Teniendo en cuenta la naturaleza del proyecto y los recursos de difusión empleados, se considera que el grado de participación ciudadana ha sido medio.

4.2. SÍNTESIS DE LAS CONSIDERACIONES RECIBIDAS

El formulario de participación ciudadana tenía cuatro grandes bloques de consulta:

- El servicio actual de FGV en el tramo de estudio desde el punto de vista de su funcionalidad, fiabilidad y seguridad.
- El valor paisajístico del entorno existente, especialmente de la zona del río Algar y del viaducto existente como recurso paisajístico de este entorno.
- El impacto causado por la construcción de un nuevo viaducto.
- El valor de las medidas de mitigación propuestas como parte del proyecto.

Se presentan a continuación las principales conclusiones recogidas y se incluye en el Anexo 2 el listado completo de las respuestas recibidas mediante el cuestionario online a lo largo del proceso de Participación Pública. Además, en el Anexo 4 se incluye la alegación recibida por email y la respuesta a dicha alegación. Por último, en el Anexo 3 se recogen las respuestas dadas por los técnicos al resto de propuestas y consideraciones recibidas durante el proceso de participación pública.

4.2.1. SERVICIO ACTUAL

Los ciudadanos valoran positivamente el servicio prestado por la línea 9 del TRAM de Alicante, con un 52% de los usuarios que valora la funcionalidad de la línea como alta o muy alta; un 71% de los usuarios que valora su calidad entre media y muy alta; y un 90% de usuarios que valora la línea 9 como segura o muy segura.

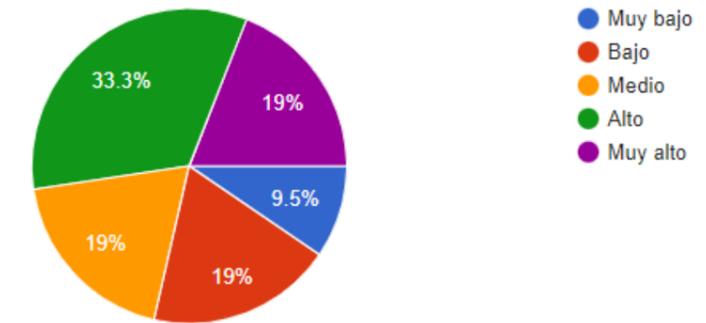


Figura nº 1. Valoración de la funcionalidad de la línea 9 del TRAM Alicante

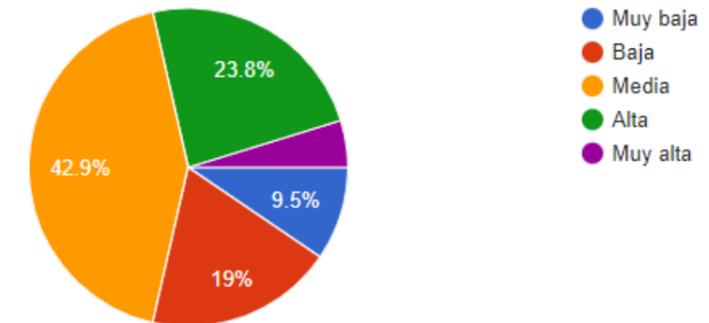


Figura nº 2. Valoración de la calidad del servicio ofrecido por la línea 9 del TRAM Alicante

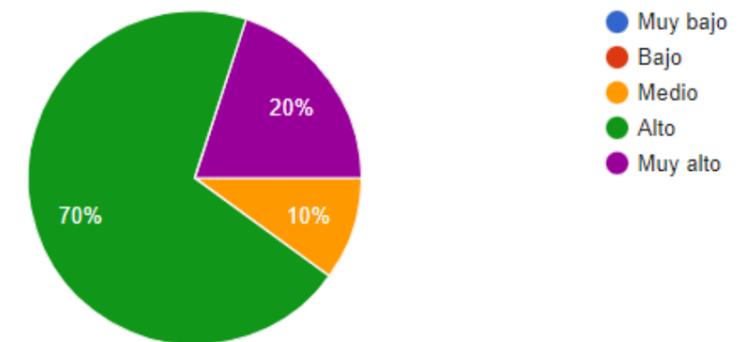


Figura nº 3. Valoración de la seguridad ofrecida por la línea 9 del TRAM Alicante

4.2.2. VALOR PAISAJÍSTICO PRESENTE

La casi totalidad (95%) de los ciudadanos que han respondido al proceso de participación pública coinciden en el alto valor paisajístico del río Algar, y una gran parte de ellos reconocen el valor del viaducto ferroviario actual como un recurso paisajístico en si mismo en el conjunto de la zona.

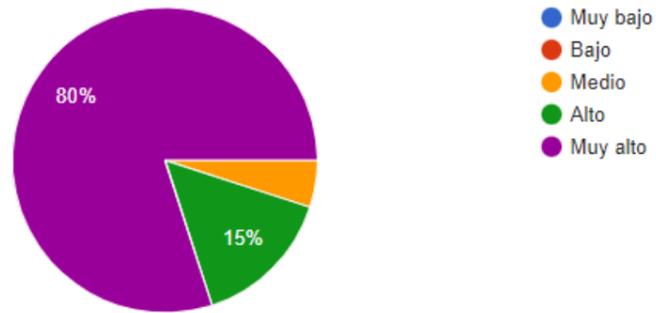


Figura nº 4. Valor paisajístico del río Algar y sus riberas

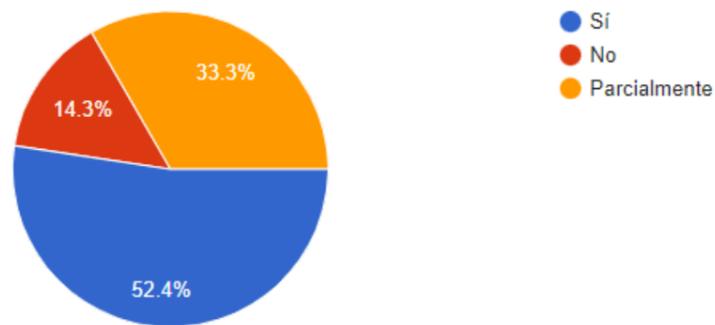


Figura nº 5. Consideración del viaducto existente como recurso paisajístico en si mismo

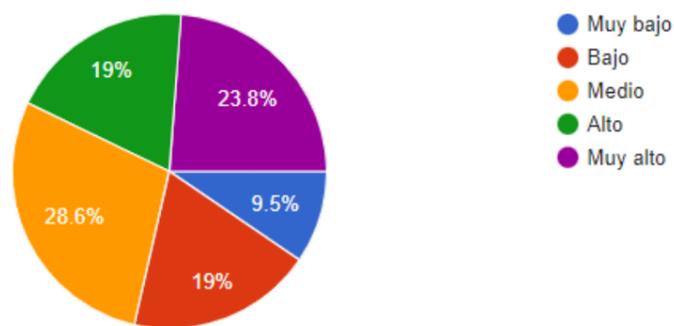


Figura nº 6. Nivel de integración paisajística del viaducto existente dentro del paisaje del río Algar

4.2.3. VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN PROPUESTA

En cuanto a la valoración de la actuación propuesta, entendida esta como la ejecución de un nuevo viaducto paralelo al actual y aguas arriba de éste, aproximadamente la mitad de las encuestas recibidas (57%) penalizan la solución de proyecto frente a la mera reparación, refuerzo o sustitución parcial del viaducto existente. La construcción de una nueva estructura se percibe como un impacto innecesario en el entorno natural del río Algar, en una zona ya fuertemente antropizada y donde no faltan puentes y viaductos que cruzan el cauce del río.

La solución tipológica del viaducto, tanto desde el punto de vista del diseño como de su integración y diálogo con el viaducto existente, recibe una valoración muy dispar, siendo ésta positiva o muy positiva en la mitad de los casos, y negativa o muy negativa en la otra mitad.

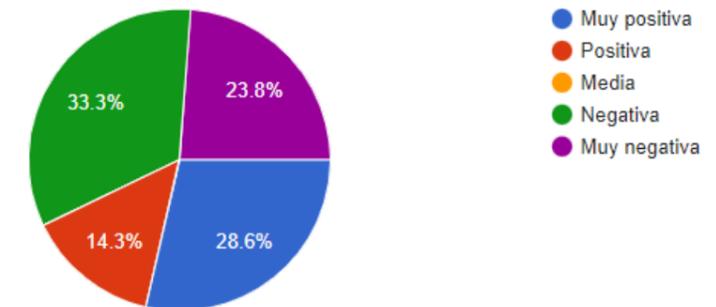


Figura nº 7. Evaluación global de la propuesta de ejecución de un nuevo viaducto sobre el río Algar

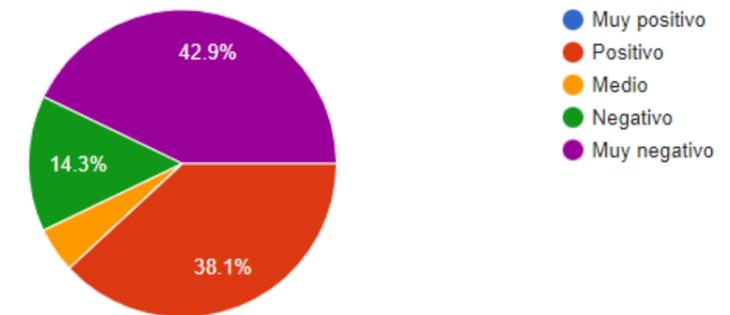


Figura nº 8. Valoración del diseño propuesto para el nuevo viaducto, desde el punto de vista de la integración paisajística en la zona del río Algar

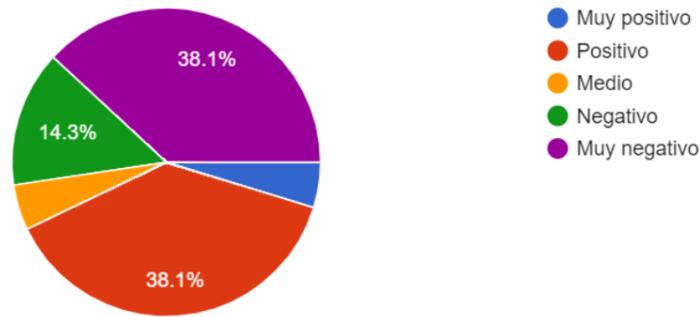


Figura nº 9. Valoración del diseño propuesto para el nuevo viaducto, desde el punto de vista de su integración y diálogo con el viaducto existente

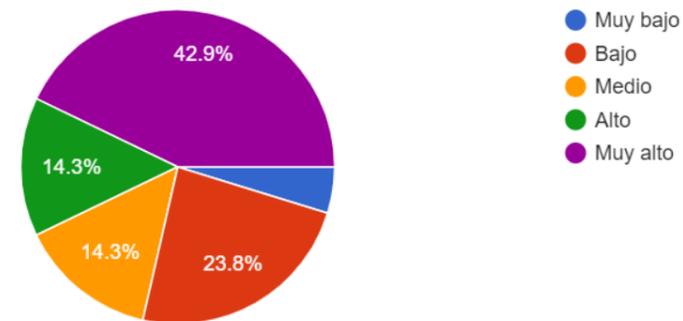


Figura nº 10. Valoración del impacto que tiene la ejecución del nuevo viaducto en el entorno desde el punto de vista paisajístico y visual

4.2.4. VALORACIÓN DE LAS MEDIDAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Por último, y a pesar de que la mitad de los encuestados no valoraba positivamente la ejecución de una nueva estructura, sí hay una clara mayoría (67%) que valoran como positiva o muy positiva la integración del viaducto existente dentro de las sendas peatonales del municipio de Altea como pasarela peatonal. Además, las soluciones propuestas para su conexión con el entorno urbano y la mayor permeabilidad obtenida por el añadido de dos vanos adicionales se valoran también como positivos por la mayor parte de los ciudadanos.

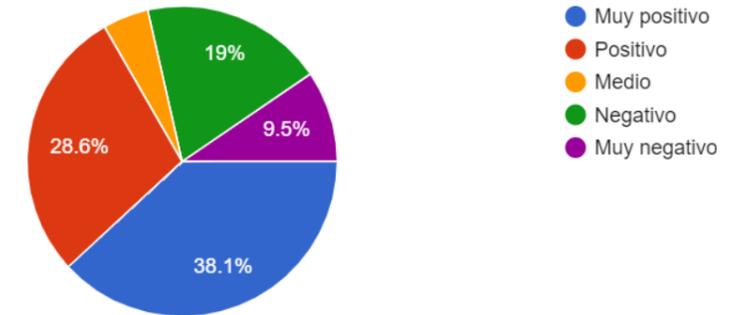


Figura nº 11. Valoración de medida de integración en el entorno, la adaptación del viaducto existente y que quedará en desuso como recorrido peatonal y vía verde

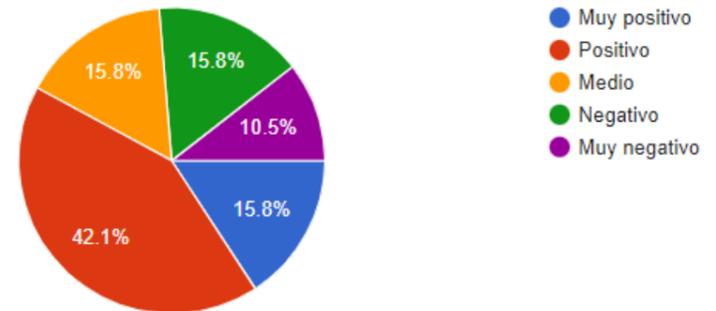


Figura nº 12. Valoración de la mayor permeabilidad peatonal obtenida mediante la ampliación de la longitud de la estructura del puente con dos vanos adicionales en el estribo sur del viaducto

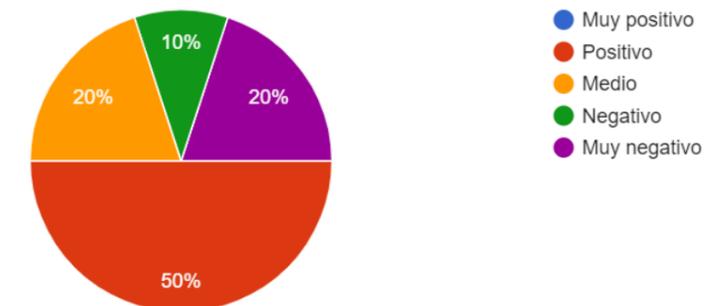


Figura nº 13. Valoración del diseño propuesto para la conexión del viaducto existente, una vez convertido en recorrido peatonal, con el entorno urbano en ambas riberas del río Algar

5. CONCLUSIONES

En el Estudio de Integración Paisajística del Proyecto Básico de construcción del Viaducto del Algar en el tramo Garganes – Cap Negret de la Línea 9 de la red TRAM se analizan las consideraciones paisajísticas que se deben tener en cuenta durante el desarrollo del proyecto. Dicho documento, así como el documento de síntesis elaborado para facilitar la información pública en esta materia, permiten ofrecer al público interesado la información necesaria para poder participar de esta iniciativa y realizar aportaciones al respecto.

En 2019, se iniciaron los trámites del proyecto para la reparación del viaducto del Algar con la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad de la Generalitat Valenciana en base a la solución técnica definida en el contrato para el seguimiento del estado de las estructuras del Algar y Mascarat y la definición técnica y económica de las actuaciones a realizar en ambos puentes (Exp. 19/099). Tras informar a la Conselleria de la actuación a llevar a cabo en el viaducto, el 24 de julio de 2020, emitió en el caso del viaducto del Algar, “informe favorable en lo que respecta a su integración paisajística, condicionado a la justificación de la ejecución y de los resultados del plan de participación pública en materia de paisaje, así como de su toma de consideración en el proyecto, en su caso”.

El presente informe de resultados del Plan de Participación Pública expone la tramitación realizada y los resultados que de ella se derivan y completa el Estudio de Integración Paisajística, reuniendo la información acumulada durante el proceso participativo ejecutado, justificando y explicando el desarrollo del mismo y cumpliendo además con los requisitos para ser considerada como el Documento Resumen de la Participación Pública realizada. Deberá ser enviado a aquellos organismos que lo requieran para su disposición pública en caso necesario.

Así pues, deberá remitirse a la Dirección General de Política Territorial y Paisaje de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad para manifestar el cumplimiento de las cuestiones mencionadas en el apartado de conclusiones de dicho informe favorable de integración paisajística.

La finalización del proceso de Participación Pública establece que existe inquietud por parte del público interesado sobre las cuestiones que conciernen al impacto adicional que una nueva estructura puede causar en el entorno del río Algar así como determinados elementos (iluminación ornamental) propuestos para potenciar el valor patrimonial del viaducto existente. Se deberán tener en consideración estas cuestiones en la redacción del proyecto de construcción. Por otra parte, se confirma que las actuaciones propuestas para la integración del viaducto existente con el entorno urbano, sendas peatonales y vías verdes de Altea se perciben positivamente y no perjudican la calidad del paisaje de la zona.

Por todo lo expuesto anteriormente y en vista al procedimiento articulado se considera completada la documentación elaborada y aportada durante el trámite previo con los resultados de las consultas y participación pública, incluyendo la valoración de las alegaciones u observaciones relativas a esta materia recibidas durante la tramitación del proyecto.

Madrid, a 29 de Julio de 2022

ANEXO 1. FORMULARIO DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN MATERIA DE PAISAJE

DATOS DEL PROYECTO

PROMOTOR: FERROCARRILS DE LA GENERALITAT VALENCIANA

PROYECTO: EIP DEL PROYECTO BÁSICO DEL VIADUCTO SOBRE EL RÍO ALGAR EN EL TRAMO GARGANES-CAP NEGRET DE LA LINEA 9 DE LA RED TRAM DE ALICANTE

MUNICIPIO: ALTEA (ALICANTE)

ID FGV:

DATOS DEL ENCUESTADO

EDAD:

SEXO: Mujer, Hombre

IDENTIFICACIÓN INTERVINIENTE: Particular, Asociación

NIVEL DE IMPLICACIÓN: Residente permanente, Residente ocasional de Altea, Residente de otra población (Indicar municipio en su caso)

CUESTIONARIO

SERVICIO OFRECIDO POR LA LÍNEA:

1. Desde el punto de vista de la funcionalidad, ¿qué valor daría a la línea 9 del TRAM de Alicante? (1= Muy bajo, 2= Bajo, 3=Medio, 4= Alto, 5= Muy alto).
2. Según su experiencia, ¿cómo es la calidad del servicio ofrecido por la línea 9 del TRAM de Alicante? (1= Muy bajo, 2= Bajo, 3=Medio, 4= Alto, 5= Muy alto).
3. Desde el punto de vista de la seguridad, ¿cómo calificaría el servicio ofrecido por la línea 9 del TRAM de Alicante? (1= Muy bajo, 2= Bajo, 3=Medio, 4= Alto, 5= Muy alto).

VALOR PAISAJÍSTICO DE LA ZONA:

4. Desde el punto de vista paisajístico, ¿qué valor daría al Río Algar y sus riberas?
5. ¿Considera el actual Viaducto sobre el Río Algar un recurso paisajístico en sí mismo dentro del paisaje del curso del río Algar? (1= Muy bajo, 2= Bajo, 3=Medio, 4= Alto, 5= Muy alto).

6. Desde el punto de la integración urbana, ¿cuál cree que es el nivel de integración del actual Viaducto sobre el Río Algar de la línea TRAM de Alicante en su entorno? (1= Muy bajo, 2= Bajo, 3=Medio, 4= Alto, 5= Muy alto).

IMPACTO PAISAJÍSTICO DE LA ACTUACIÓN PROPUESTA:

7. ¿Cómo evaluaría la actuación propuesta (ejecución de un nuevo viaducto paralelo y aguas arriba al actual pudiendo mantener la actual estructura para una futura conexión peatonal entre lados del cauce) como usuario de la línea 9 9 del TRAM de Alicante? (1= Muy negativa, 2= Negativa, 3=Medio, 4= Positiva, 5= Muy positiva).
8. ¿Qué valor tiene para usted la mayor permeabilidad peatonal a las dotaciones deportivas obtenida mediante la ampliación de la longitud de la estructura del puente mediante dos vanos adicionales en el estribo sur del viaducto? (1= Muy bajo, 2= Bajo, 3=Medio, 4= Alto, 5= Muy alto).
9. ¿Cómo valoraría el diseño propuesto para el nuevo viaducto, desde el punto de vista de la integración paisajística en la zona? (1= Muy negativa, 2= Negativa, 3=Medio, 4= Positiva, 5= Muy positiva).
10. ¿Cómo valoraría el diseño propuesto para el nuevo viaducto, con respecto a su integración y diálogo con el viaducto existente? (1= Muy negativa, 2= Negativa, 3=Medio, 4= Positiva, 5= Muy positiva).
11. ¿Qué impacto considera que tiene la ejecución del nuevo viaducto en el entorno desde el punto de vista paisajístico y visual? (1= Muy bajo, 2= Bajo, 3=Medio, 4= Alto, 5= Muy alto).
12. ¿Qué valor daría como medida de integración en el entorno, la adaptación del viaducto existe y que quedará en desuso como recorrido peatonal y vía verde? (1= Muy negativa, 2= Negativa, 3=Medio, 4= Positiva, 5= Muy positiva).
13. ¿Cómo valoraría el diseño propuesto para la conexión del viaducto existente, una vez convertido en recorrido peatonal, con el entorno urbano en ambas riberas del río Algar? (1= Muy negativa, 2= Negativa, 3=Medio, 4= Positiva, 5= Muy positiva).
14. ¿Propondría alguna actuación complementaria para mejorar el valor paisajístico de las actuaciones en el entorno?
15. Otras consideraciones sobre las actuaciones presentadas.

ANEXO 2. RESPUESTAS RECIBIDAS MEDIANTE EL FORMULARIO DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA ONLINE

PROYECTO BÁSICO DEL VIADUCTO SOBRE EL RÍO ALGAR EN EL TRAMO GARGANES – CAP NEGRET DE LA LÍNEA 9 DE LA RED TRAM DE ALICANTE
 INFORME DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN MATERIA DE PAISAJE

Respuesta #	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
Fecha y Hora:	6/2/2022 13:07:55	6/3/2022 9:15:31	6/3/2022 9:40:10	6/3/2022 17:23:10	6/3/2022 17:39:43	6/3/2022 17:45:12	6/4/2022 9:58:32	6/4/2022 20:46:36	6/4/2022 22:55:59	6/6/2022 12:51:08
Edad:	27	30	29	49	47	42	36	46	48	42
Sexo:	Masculino	Masculino	Femenino	Masculino	Masculino	Masculino	Masculino	Masculino	Masculino	Masculino
Identificación del interviniente:	Particular	Particular	Particular	Particular	Particular	Particular	Particular	Particular	Particular	Particular
Nivel de implicación:	Residente permanente	Residente permanente	Residente permanente	Residente de otra población	Residente permanente	Residente permanente	Residente permanente	Residente de otra población	Residente permanente	Residente ocasional de Altea
En el caso de residente de otra población, por favor, indique el municipio:				Alicante				ALICANTE		
1. Desde el punto de vista de la funcionalidad , ¿qué valor daría a la línea 9 del TRAM de Alicante?	Bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy alto	Bajo	Bajo	Medio	Medio	Alto
2. Según su experiencia, ¿cuál diría que es la calidad del servicio ofrecido por la línea 9 del TRAM de Alicante?	Media	Media	Baja	Media	Muy alta	Baja	Media	Alta	Media	Baja
3. Desde el punto de vista de la seguridad , ¿cómo calificaría el servicio ofrecido por la línea 9 del TRAM de Alicante?	Alto	Alto	Alto	Alto	Muy alto	Alto	Medio	Alto	Alto	Muy alto
4. Desde el punto de vista paisajístico , ¿qué valor daría al Río Algar y sus riberas?	Muy alto	Muy alto	Muy alto	Alto	Muy alto	Muy alto	Muy alto	Medio	Muy alto	Muy alto
5. ¿Considera el actual Viaducto sobre el Río Algar un recurso paisajístico en sí mismo dentro del paisaje del curso del río Algar?	Sí	Parcialmente	No	Parcialmente	Sí	Parcialmente	No	Parcialmente	Sí	Sí
6. Desde el punto de la integración urbana, ¿cuál cree que es el nivel de integración del actual Viaducto sobre el Río Algar de la línea TRAM de Alicante en su entorno?	Alto	Medio	Medio	Medio	Muy alto	Medio	Muy bajo	Bajo	Alto	Muy alto
7. Como usuario de la línea 9 del TRAM de Alicante, ¿cómo evaluaría la actuación propuesta (ejecución de un nuevo viaducto paralelo y aguas arriba al actual pudiendo mantener la actual estructura para una futura conexión peatonal entre lados del cauce)?	Negativa	Negativa	Muy negativa	Positiva	Positiva	Muy positiva	Negativa	Muy positiva	Negativa	Muy negativa
8. ¿Qué valor tiene para usted la mayor permeabilidad peatonal a las dotaciones deportivas obtenida mediante la ampliación de la longitud de la estructura del puente con dos vanos adicionales en el estribo sur del viaducto?	Medio	Negativo	Negativo	Positivo	Muy negativo	Muy positivo	Positivo	Positivo	Positivo	Negativo
9. ¿Cómo valoraría el diseño propuesto para el nuevo viaducto, desde el punto de vista de la integración paisajística en la zona del río Algar ?	Negativo	Muy negativo	Muy negativo	Positivo	Positivo	Positivo	Negativo	Positivo	Muy negativo	Muy negativo
10. ¿Cómo valoraría el diseño propuesto para el nuevo viaducto, desde el punto de vista de su integración y diálogo con el viaducto existente ?	Muy negativo	Muy negativo	Muy negativo	Positivo	Positivo	Positivo	Medio	Positivo	Negativo	Muy negativo
11. ¿Qué impacto considera que tiene la ejecución del nuevo viaducto en el entorno desde el punto de vista paisajístico y visual?	Muy alto	Muy bajo	Muy alto	Bajo	Bajo	Alto	Muy alto	Bajo	Muy alto	Alto
12. ¿Qué valor daría como medida de integración en el entorno , la adaptación del viaducto existe y que quedará en desuso como recorrido peatonal y vía verde?	Positivo	Negativo	Muy positivo	Positivo	Positivo	Muy positivo	Medio	Positivo	Positivo	Negativo
13. ¿Cómo valoraría el diseño propuesto para la conexión del viaducto existente , una vez convertido en recorrido peatonal, con el entorno urbano en ambas riberas del río Algar?	Medio	Negativo	Negativo	Positivo	Positivo	Positivo	Positivo	Positivo	Medio	Muy negativo

PROYECTO BÁSICO DEL VIADUCTO SOBRE EL RÍO ALGAR EN EL TRAMO GARGANES – CAP NEGRET DE LA LÍNEA 9 DE LA RED TRAM DE ALICANTE
 INFORME DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN MATERIA DE PAISAJE

Respuesta #	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	R20
Fecha y Hora:	6/6/2022 13:00:30	6/8/2022 9:30:05	6/8/2022 21:41:05	6/10/2022 19:47:54	6/10/2022 23:57:30	6/20/2022 10:21:37	6/26/2022 18:29:02	6/28/2022 12:04:04	6/28/2022 12:13:52	6/30/2022 17:37:05
Edad:	68	30	40	36	47	70	30	37	43	64
Sexo:	Masculino	Masculino	Femenino	Masculino	Masculino	Masculino	Femenino	Masculino	Masculino	Femenino
Identificación del interviniente:	Particular	Particular	Particular	Particular	Particular	Particular	Particular	Particular	Particular	Particular
Nivel de implicación:	Residente ocasional de Altea	Residente de otra población	Residente permanente	Residente de otra población	Residente de otra población	Residente permanente				
En el caso de residente de otra población, por favor, indique el municipio:	Valencia	Alicante		Alicante	La Cañada					
1. Desde el punto de vista de la funcionalidad , ¿qué valor daría a la línea 9 del TRAM de Alicante?	Muy bajo	Alto	Alto	Muy bajo	Muy alto	Alto	Alto	Muy alto	Muy alto	Alto
2. Según su experiencia, ¿cuál diría que es la calidad del servicio ofrecido por la línea 9 del TRAM de Alicante?	Muy baja	Alta	Media	Muy baja	Media	Alta	Alta	Media	Baja	Media
3. Desde el punto de vista de la seguridad , ¿cómo calificaría el servicio ofrecido por la línea 9 del TRAM de Alicante?		Muy alto	Muy alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Medio	Alto
4. Desde el punto de vista paisajístico , ¿qué valor daría al Río Algar y sus riberas?	Muy alto	Muy alto	Muy alto	Alto		Muy alto	Alto	Muy alto	Muy alto	Muy alto
5. ¿Considera el actual Viaducto sobre el Río Algar un recurso paisajístico en sí mismo dentro del paisaje del curso del río Algar?	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	No	Parcialmente	Sí	Parcialmente
6. Desde el punto de la integración urbana, ¿cuál cree que es el nivel de integración del actual Viaducto sobre el Río Algar de la línea TRAM de Alicante en su entorno?	Muy alto	Alto	Bajo	Medio	Muy alto	Muy alto	Bajo	Alto	Muy bajo	Bajo
7. Como usuario de la línea 9 del TRAM de Alicante, ¿cómo evaluaría la actuación propuesta (ejecución de un nuevo viaducto paralelo y aguas arriba al actual pudiendo mantener la actual estructura para una futura conexión peatonal entre lados del cauce)?	Muy negativa	Positiva	Muy positiva	Muy positiva	Negativa	Negativa	Muy positiva	Muy negativa	Muy positiva	Muy negativa
8. ¿Qué valor tiene para usted la mayor permeabilidad peatonal a las dotaciones deportivas obtenida mediante la ampliación de la longitud de la estructura del puente con dos vanos adicionales en el estribo sur del viaducto?		Positivo	Positivo	Muy positivo		Positivo	Positivo	Medio	Muy positivo	Muy negativo
9. ¿Cómo valoraría el diseño propuesto para el nuevo viaducto, desde el punto de vista de la integración paisajística en la zona del río Algar ?	Muy negativo	Positivo	Positivo	Medio	Muy negativo	Muy negativo	Positivo	Muy negativo	Positivo	Muy negativo
10. ¿Cómo valoraría el diseño propuesto para el nuevo viaducto, desde el punto de vista de su integración y diálogo con el viaducto existente ?	Muy negativo	Positivo	Positivo	Muy positivo	Negativo	Negativo	Positivo	Muy negativo	Positivo	Muy negativo
11. ¿Qué impacto considera que tiene la ejecución del nuevo viaducto en el entorno desde el punto de vista paisajístico y visual?	Muy alto	Medio	Bajo	Medio	Muy alto	Muy alto	Bajo	Muy alto	Medio	Muy alto
12. ¿Qué valor daría como medida de integración en el entorno , la adaptación del viaducto existe y que quedará en desuso como recorrido peatonal y vía verde?	Muy negativo	Muy positivo	Muy positivo	Muy positivo	Negativo	Muy positivo	Positivo	Negativo	Muy positivo	Muy negativo
13. ¿Cómo valoraría el diseño propuesto para la conexión del viaducto existente , una vez convertido en recorrido peatonal, con el entorno urbano en ambas riberas del río Algar?	Muy negativo	Positivo	Positivo	Medio		Positivo	Positivo	Muy negativo	Positivo	Muy negativo

PROYECTO BÁSICO DEL VIADUCTO SOBRE EL RÍO ALGAR EN EL TRAMO GARGANES – CAP NEGRET DE LA LÍNEA 9 DE LA RED TRAM DE ALICANTE
 INFORME DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN MATERIA DE PAISAJE

Respuesta #	R21
Fecha y Hora:	7/1/2022 18:19:33
Edad:	35
Sexo:	Masculino
Identificación del interviniente:	Particular
Nivel de implicación:	Residente permanente
En el caso de residente de otra población, por favor, indique el municipio:	
1. Desde el punto de vista de la funcionalidad, ¿qué valor daría a la línea 9 del TRAM de Alicante?	Medio
2. Según su experiencia, ¿cuál diría que es la calidad del servicio ofrecido por la línea 9 del TRAM de Alicante?	Alta
3. Desde el punto de vista de la seguridad, ¿cómo calificaría el servicio ofrecido por la línea 9 del TRAM de Alicante?	Alto
4. Desde el punto de vista paisajístico, ¿qué valor daría al Río Algar y sus riberas?	Muy alto
5. ¿Considera el actual Viaducto sobre el Río Algar un recurso paisajístico en sí mismo dentro del paisaje del curso del río Algar?	Parcialmente
6. Desde el punto de la integración urbana, ¿cuál cree que es el nivel de integración del actual Viaducto sobre el Río Algar de la línea TRAM de Alicante en su entorno?	Medio
7. Como usuario de la línea 9 del TRAM de Alicante, ¿cómo evaluaría la actuación propuesta (ejecución de un nuevo viaducto paralelo y aguas arriba al actual pudiendo mantener la actual estructura para una futura conexión peatonal entre lados del cauce)?	Negativa
8. ¿Qué valor tiene para usted la mayor permeabilidad peatonal a las dotaciones deportivas obtenida mediante la ampliación de la longitud de la estructura del puente con dos vanos adicionales en el estribo sur del viaducto?	Medio
9. ¿Cómo valoraría el diseño propuesto para el nuevo viaducto, desde el punto de vista de la integración paisajística en la zona del río Algar?	Negativo
10. ¿Cómo valoraría el diseño propuesto para el nuevo viaducto, desde el punto de vista de su integración y diálogo con el viaducto existente?	Muy negativo
11. ¿Qué impacto considera que tiene la ejecución del nuevo viaducto en el entorno desde el punto de vista paisajístico y visual?	Alto
12. ¿Qué valor daría como medida de integración en el entorno, la adaptación del viaducto existe y que quedará en desuso como recorrido peatonal y vía verde?	Muy positivo
13. ¿Cómo valoraría el diseño propuesto para la conexión del viaducto existente, una vez convertido en recorrido peatonal, con el entorno urbano en ambas riberas del río Algar?	Medio

PROYECTO BÁSICO DEL VIADUCTO SOBRE EL RÍO ALGAR EN EL TRAMO GARGANES – CAP NEGRET DE LA LÍNEA 9 DE LA RED TRAM DE ALICANTE
 INFORME DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN MATERIA DE PAISAJE

Respuesta #	14. ¿Propondría alguna actuación complementaria para mejorar el valor paisajístico de las actuaciones en el entorno?	15. Otras consideraciones sobre las actuaciones presentadas:
R1	Tratar el hacer el nuevo puente lo más integrado en el entorno posible. No me parece que un puente de hormigón se integre bien en el paisaje de un húmedal y una desembocadura, además de la sobrecarga de infraestructuras que ya soporta la zona. En mi opinión, se trata de una actuación innecesaria y negativa para el paisaje y los valores naturales de la desembocadura del Algar, debiéndose valorar o estudiar otras alternativas.	Respecto a la instalación de luces en el puente viejo del TRAM para realizar su valor, me parece un error grave, teniendo en cuenta que se trata de un espacio, de un ecosistema natural protegido, con sus propias dinámicas de biodiversidad, incluyendo el puente. Esto va a afectar negativamente a especies que viven en su alrededor o en el propio puente (por ejemplo, aves y murciélagos). En mi opinión, esta es una medida que se debería de aplicar de ninguna forma. Además, debería de apoyarse el valor del puente como refugio de biodiversidad, instalando cajas nido y otros artefactos que mejoren su calidad como recurso ambiental.
R2	Creo que se debería sustituir el actual puente por uno nuevo (con la misma estética si se quiere respetar el actual). Un puente paralelo va a romper toda integración paisajística además de no ser una solución sostenible ni medioambiental ya que se va a actuar en el río Algar.	
R3		Conservar el paraje del río Algar y sus riberas como el paraje natural protegido que debe ser pues en él habita gran cantidad de flora y fauna y es riqueza comunitaria. Adaptar el viaducto existente, pues realizar otro paralelo degradaría el entorno y generaría un impacto visual mayor.
R4		
R5	Considero del todo INACEPTABLE y un atentado a nuestro patrimonio industrial la destrucción de los estribos del viaducto original a fin de acoplarle un añadido de hormigón anti-armonico para iniciar la rampa. Las rampas deben iniciarse PASADOS los estribos originales.	La separación entre los dos viaductos debería ser el doble de longitud respecto a la propuesta actual, (20-25 metros).
R6		
R7	Quitar el viejo puente instalando el nuevo en el mismo recorrido con el diseño y materiales actuales. Atendiendo a que es una zona sensible a los impactos ambientales.	El puente peatonal es poco funcional, con el coste de mantenimiento, impacto paisajísticos y ecológico que conlleva el nuevo proyecto. Además de la contaminación lumínica que tendrá al instalar luces en una zona natural. Gracias.
R8		
R9	Buscar un diseño sencillo pero espectacular. La propuesta es aburrida y fea, cumple su función sin ninguna calidad estética, urbanística o paisajística.	No llaman la atención, excepto por lo aburrido y feo quedarían.
R10	Mantener el viaducto actual con el servicio actual y con un adecuado mantenimiento.	
R11	Me no tocar para no estropear	Pésimas y gratuitas
R12		
R13	Mejora accesibilidad a la ribera.	Aumento frecuencias de la Línea 9.
R14	Aprovechar el establecimiento del viaducto viejo como vía verde para continuarlo con carriles bici, de forma que los ciudadanos puedan acceder y salir de Altea de forma segura en bicicleta.	
R15		
R16		reforzar con los materiales ferreos adecuados el puente ya existente sin alterar la visión o sustituir el acero existente por otro más resistente pero dejar el puente y no duplicarlo, lo mismo para el puente del Mascarat. Este tipo de actuación ya se ha hecho en otros países como Inglaterra o Alemania. Los puentes deben conservar su función para la cual fueron construidos. Forman parte de la historia y del patrimonio.
R17	Mejora accesibilidad a la ribera y acondicionamiento de la plaza donde se ubica el mercado.	Ampliación frecuencias Línea 9, sobre todo la conexión con Benidorm.
R18	Lo más conveniente sería instalar vanos de acero como el actual pero, con una aleación con una aleación más resistente a la fatiga y con las dimensiones de los perfiles acordes a la nueva masa de las máquinas mediante el uso del análisis de elementos finitos, para optimizar, aumentando la rigidez y alargando la resistencia a fatiga pero conservando la configuración lo más parecida a la actual y por lo tanto el paisaje. Si no, retirar los vanos actuales de acero e instalar vanos con tecnología de hormigón armado como el que se propone de manera paralela. Pero poner una infraestructura paralela es una barbaridad, por mucha protección BIC que tenga el actual viaducto.	En el caso de continuar con la propuesta de instalar una infraestructura paralela. Que la conexión peatonal del actual viaducto metálico, con el territorio del Cap Negret, desemboque en la senda que conecta con el puente centenario peatonal sobre la vía, con el objeto de darle viabilidad de uso, si no, no va a utilizarlo nadie por falta de funcionalidad. Recordar que la distancia más corta entre dos puntos es un segmento recto, si a un trayecto peatonal se le dan vueltas alargando la trayectoria la inversión pasa a ser inútil por ineficiente, es decir, conviene que la trayectoria se le parezca lo máximo posible a un segmento recto, teniendo en cuenta el elevado uso de la vía verde (Dianium). Si no, la gente preferirá utilizar la trayectoria actual que es más corta que la propuesta. Si dais una solución que complica la vida de la gente, NO servirá.
R19	no	no

Respuesta #	14. ¿Propondría alguna actuación complementaria para mejorar el valor paisajístico de las actuaciones en el entorno?	15. Otras consideraciones sobre las actuaciones presentadas:
R20	<p>1- Es aberrante construir una infraestructura paralela a una existente, que se puede adecuar a las necesidades actuales.</p> <p>2- Es una vergüenza que se elija la opción más cara con diferencia, de todas las propuestas.</p> <p>3- Es inaudito que una propuesta técnica, genere nuevos problemas en vez de una solución.</p> <p>4- Es indigno que la propuesta del viaducto para uso peatonal, tenga un recorrido un 210% superior al trazado peatonal actual y que seguirá siendo alternativo al propuesto.</p> <p>5- El trazado peatonal propuesto NO tendrá uso, por lo anteriormente expuesto. Es inútil.</p> <p>Pido la expulsión de la entidad redactora del proyecto, del proceso, por incapaz para dar una solución válida y óptima, generar problemas no es admisible.</p>	<p>Hay soluciones constructivas y de materiales (geométricas, de rigidez...) para no temer a la fatiga y garantizar la seguridad de uso. En cambio no se han contemplado en las propuestas técnicas y, encima, las que se aproximaban han sido desechadas. Increíble.</p>
R21	<p>Con el objetivo de disminuir el impacto ambiental y evitar efectos sobre la oscuridad natural de la desembocadura del río Algar, debe considerarse desacertada y totalmente intolerable la instalación de luces en el viaducto actual tal y como se propone en el apartado 4.1.1. “También se colocará iluminación bajo el viaducto original, remarcando su valor histórico y cultural por la noche.”</p> <p>Debido a la proximidad de la desembocadura del río Algar al núcleo urbano y a las instalaciones deportivas, el espacio ya sufre una excesiva contaminación lumínica que afecta de forma negativa sobre las comunidades de fauna. La medida propuesta por FGV no haría si no agravar estos efectos sobre el espacio natural. Cabe recordar que la desembocadura del río Algar es un humedal costero de elevado valor ecológico y está incluido en el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana con el número 23 “Desembocadura del riu de l’Algar” y actualmente se plantea desde el Ayuntamiento de Altea su inclusión en el Parque Natural de Serra Gelada.</p> <p>Asimismo, espero se considere la proximidad al cauce del río Algar y la naturaleza del espacio natural como un factor determinante en la ejecución de las obras, respetando el periodo reproductor de las aves, así como el resto de las comunidades acuáticas situadas en el lugar de las obras y que se podrían ver afectadas por movimientos de tierra, turbidez del agua, etc.</p>	<p>La adaptación del antiguo viaducto como zona peatonal y vía verde no supondrá ninguna mejora sobre la movilidad de los peatones entre ambas riberas del río Algar, puesto que existe el puente “del matadero” que supone un recorrido lineal y más corto. El recorrido a realizar para el acceso por el lado norte será mucho mayor y no aportará ninguna ventaja práctica para las vecinas y los vecinos de Altea, más allá de la novedad.</p> <p>Además, aun conociendo el valor histórico del viaducto existente, la construcción de un nuevo viaducto paralelo genera la sensación de “pegote” o “añadido” sobre el viaducto actual y generará un impacto visual y paisajístico considerable. Debería plantearse la remodelación del viaducto existente reutilizando los materiales para mantener su valor histórico pero sin necesidad de hacer una infraestructura nueva que no hace si no aumentar el número de barreras transversales sobre el cauce.</p>

ANEXO 3. RESPUESTAS DADAS POR LOS TÉCNICOS A LAS SUGERENCIAS Y CONSIDERACIONES RECIBIDAS (QUESTIONES 14 Y 15)

DENOMINACIÓN	PROMOTOR	FERROCARRILS DE LA GENERALITAT VALENCIANA
	REDACCIÓN DE PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN DE LOS VIADUCTOS DE ALGAR Y MASCARAT DE LA LÍNEA 9 DEL TRAM D'ALACANT	
	LOCALIZACIÓN	TERMINOS MUNICIPALES DE ALTEA Y CALP.

CONTRATISTA	EXPEDIENTE	20/150	 ines ingenieros consultores  inse rail
	UTE VIADUCTOS DE ALGAR Y MASCARAT – INES & INSERAIL (INES INGENIEROS CONSULTORES, S.L. – INSERAIL, S.L.)		

INFORME	RESPUESTA A CONSIDERACIONES RECIBIDAS EN EL PPP
----------------	--

FECHA	FECHA	29 de julio de 2022
	VERSIÓN	01

TIPO DOCUMENTO					
<input type="radio"/> ADMINISTRATIVA	<input type="radio"/> SEG. Y SALUD	<input type="radio"/> RAMS	<input type="radio"/> CALIDAD	<input type="radio"/> AMBIENTA	<input type="radio"/> TECNICA
<input checked="" type="radio"/> OTROS	PAISAJE				

ELABORACIÓN. REVISIÓN Y APROBACIÓN DEL DOCUMENTO

CÓDIGO		20-150_UTE_GN_F-R-V059_IFT_RESPUESTA_PPP-PAISAJE-VIADUCTO-ALGAR_V01.docx				
VERSIÓN	EDICIÓN	01.				
	DESCRIP.	Versión Inicial.				

AUTOR	EMPRESA	CONS.				
	FIRMA	MPR				
	FECHA	11/03/2022				

REVISADO	EMPRESA	CONS.				
	FIRMA	GAH				
	FECHA	11/03/2022				

APROBADO	EMPRESA	CONS.				
	FIRMA	JLMM				
	FECHA	11/03/2022				

NOTAS

--

Índice

1	ANTECEDENTES	4
2	CONSIDERACIONES A LAS RESPUESTA RECIBIDAS	6
3	CONCLUSIONES.....	19

1 ANTECEDENTES

El viaducto sobre el río Algar, situado en la localidad de Altea, pertenece a la línea 9 de la red TRAM de Alicante. Este viaducto data de 1915, año de construcción de la prolongación Altea – Denia, para finalizar la línea Benidorm – Dénia iniciada en 1889.

Esta línea aun guarda alguna de sus características originales, siendo una línea de vía estrecha y sin electrificar. Entre los planes de renovación por parte de FGV, se encuentra la electrificación por tramos de la línea 9 de la red TRAM (Programa Operativo FEDER CV 2014-2020). Puesto que este se realiza por tramos, FGV adquirió en 2018 un nuevo tren dual (eléctrico – diésel) para su uso en la línea.

Puesto que la gran mayoría de puentes de dicha línea datan de inicios del siglo XX con la construcción de la línea, FGV contrató los servicios (Exp. 18/025) para el estudio de la capacidad de estos para hacer frente a las cargas del nuevo tren adquirido. Como resultado del estudio, se puso de manifiesto que los viaductos de Algar y Mascarat no cumplían con la capacidad resistente requerida por la normativa, en concreto por no cumplir los condicionantes de fatiga, habiendo visto ya cumplida su vida útil.

Como medida de emergencia, FGV contrató a finales de 2019 los servicios (Exp. 19/099) para el seguimiento del estado de las estructuras y la definición técnica y económica de las actuaciones a realizar en ambos puentes. Con motivo de estos trabajos se definió la solución técnica de sustituir ambos puentes por unos nuevos que cumplieren con los requisitos las normas actuales y, hasta que estas obras se llevasen a cabo, se realizarían inspecciones quincenales para controlar el estado de las estructuras.

En dicho contrato, se avanzó la definición técnica de la solución en ambos puentes de manera que permitió iniciar los trámites con otras administraciones para su aprobación. Entre estos trámites, se encontraba el de los Estudios de Integración Paisajística a la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad de la Generalitat Valenciana.

Tras informar a la Conselleria de la actuación a llevar a cabo en ambos puentes, el 24 de julio de 2020, emitió en el caso del viaducto del Algar, “informe favorable en lo que respecta a su integración paisajística, condicionado a la justificación de la ejecución y de los resultados del plan de participación pública en materia de paisaje, así como de su toma de consideración en el proyecto, en su caso”.

Es por ello que, dentro del nuevo contrato de FGV para la “Redacción de Proyectos de Construcción de los viaductos de Algar y Mascarat de la línea 9 del Tram d’Alacant” (Exp. 20/150), se redactó el oportuno Plan de Participación Pública en materia de paisaje del nuevo viaducto sobre el río Algar en la localidad de Altea.

Dicho proceso se ha llevado a cabo para hacer accesible la información relevante sobre las acciones previstas en el proyecto básico para la ejecución del nuevo viaducto, los efectos potenciales sobre el paisaje existente y las actuaciones previstas sobre el viaducto ferroviario (BRL) para su transformación en pasarela

peatonal e integración en las vías verdes de Altea. El objetivo perseguido era facilitar la información del proyecto al público interesado y encauzar el derecho a formular observaciones y comentarios antes del desarrollo del proyecto constructivo, de forma que se puedan tener en consideración las propuestas ciudadanas.

La difusión del proceso de participación pública se ha realizado a través de medios oficiales (DoGV y página oficial de FGV) y se ha creado una plataforma particular para la participación online.

Una vez finalizado el plazo de un mes dispuesto para dicho Proceso de Participación Pública, se redacta el siguiente documento para recoger las sugerencias y propuestas recibidas.

2 CONSIDERACIONES A LAS RESPUESTA RECIBIDAS

ID: 01	FECHA: 02/06/2022	COLECTIVO: INDIVIDUAL
SUGERENCIAS PARA PARA MEJORAR EL VALOR PAISAJÍSTICO DE LAS ACTUACIONES EN EL ENTORNO		
<p>Tratar el hacer el nuevo puente lo más integrado en el entorno posible. No me parece que un puente de hormigón se integre bien en el paisaje de un húmedal y una desembocadura, además de la sobrecarga de infraestructuras que ya soporta la zona. En mi opinión, se trata de una actuación innecesaria y negativa para el paisaje y los valores naturales de la desembocadura del Algar, debiéndose valorar o estudiar otras alternativas.</p>		
OTRAS CONSIDERACIONES SOBRE LAS ACTUACIONES PRESENTADAS		
<p>Respecto a la instalación de luces en el puente viejo del TRAM para realizar su valor, me parece un error grave, teniendo en cuenta que se trata de un espacio, de un ecosistema natural protegido, con sus propias dinámicas de biodiversidad, incluyendo el puente. Esto va a afectar negativamente a especies que viven en su alrededor o en el propio puente (por ejemplo, aves y murciélagos). En mi opinión, esta es una medida que se debería de aplicar de ninguna forma. Además, debería de apoyarse el valor del puente como refugio de biodiversidad, instalando cajas nido y otros artefactos que mejoren su calidad como recurso ambiental.</p>		
RESPUESTA DEL EQUIPO CONSULTOR		
<p>Le elección de tipología y materiales responde a la integración del nuevo viaducto con el viaducto ferroviario existente, con el que se pretende que forme una única unidad de paisaje. Para ello, se proponen materiales que no compitan con los existentes (hormigón vs. fábrica y metal) y una tipología que permita un canto reducido, reduciendo el posible efecto barrera sobre el viaducto existente.</p> <p>En cuanto a las consideraciones realizadas sobre la iluminación y su posible afección a las aves, se tendrán en cuenta en la fase de proyecto de construcción. Le agradecemos la propuesta y comentarios al respecto.</p>		

ID: 02	FECHA: 03/06/2022	COLECTIVO: INDIVIDUAL
SUGERENCIAS PARA PARA MEJORAR EL VALOR PAISAJÍSTICO DE LAS ACTUACIONES EN EL ENTORNO		
<p>Creo que se debería sustituir el actual puente por uno nuevo (con la misma estética si se quiere respetar el actual). Un puente paralelo va a romper toda integración paisajística además de no ser una solución sostenible ni medioambiental ya que se va a actuar en el río Algar.</p>		
OTRAS CONSIDERACIONES SOBRE LAS ACTUACIONES PRESENTADAS		
-		
RESPUESTA DEL EQUIPO CONSULTOR		
<p>Tal como se presentaba en antecedentes en la documentación puesta a disposición del público, la solución inicial contemplaba la reparación o incluso sustitución del viaducto ferroviario existente. Sin embargo, dicho viaducto está catalogado como Bien de Relevancia Local y cuenta con un nivel de conservación integral. Para conservar el patrimonio industrial del municipio y respetar asimismo las indicaciones del Exmo. Ayuntamiento de Altea, se modificó la propuesta de proyecto, que pasó de la sustitución del viaducto a la ejecución de uno nuevo aguas arriba del existente.</p> <p>Dicho lo anterior, se confirma que se dispondrán de todas las medidas de protección ambiental necesarias para reducir los impactos en el río Algar, tanto en fase de construcción como en la posterior fase de explotación.</p>		

ID: 05	FECHA: 03/06/2022	COLECTIVO: INDIVIDUAL
SUGERENCIAS PARA PARA MEJORAR EL VALOR PAISAJÍSTICO DE LAS ACTUACIONES EN EL ENTORNO		
<p>Considero del todo INACEPTABLE y un atentado a nuestro patrimonio industrial la destrucción de los estribos del viaducto original a fin de acoplarle un añadido de hormigón anti-armonico para iniciar la rampa. Las rampas deben iniciarse PASADOS los estribos originales.</p>		
OTRAS CONSIDERACIONES SOBRE LAS ACTUACIONES PRESENTADAS		
<p>La separación entre los dos viaductos debería ser el doble de longitud respecto a la propuesta actual, (20-25 metros).</p>		
RESPUESTA DEL EQUIPO CONSULTOR		
<p>Únicamente se ha proyectado la demolición parcial del estribo 1 del viaducto original. Esta demolición afecta solo a los muros en vuelta del estribo, los cuales deben acortarse para permitir el paso peatonal con un ancho libre suficiente hacia el aparcamiento situado aguas arriba. La mayor parte del estribo (muro frontal, cargadero, inicio de los muros en vuelta, muretes, etc.) se mantienen y seguirán cumpliendo su función como apoyo del viaducto original.</p> <p>En cuanto a la separación de los dos viaductos, se ha establecido la máxima posible según los condicionantes de trazado existentes.</p>		

ID: 07	FECHA: 03/06/2022	COLECTIVO: INDIVIDUAL
SUGERENCIAS PARA PARA MEJORAR EL VALOR PAISAJÍSTICO DE LAS ACTUACIONES EN EL ENTORNO		
Quitar el viejo puente instalando el nuevo en el mismo recorrido con el diseño y materiales actuales. Atendiendo a que es una zona sensible a los impactos ambientales.		
OTRAS CONSIDERACIONES SOBRE LAS ACTUACIONES PRESENTADAS		
El puente peatonal es poco funcional, con el coste de mantenimiento, impacto paisajísticos y ecológico que conlleva el nuevo proyecto. Además de la contaminación lumínica que tendrá al instalar luces en una zona natural. Gracias.		
RESPUESTA DEL EQUIPO CONSULTOR		
<p>Tal como se presentaba el Documento de Síntesis Paisajística, la solución inicial contemplaba la reparación o incluso sustitución del viaducto ferroviario existente. Sin embargo, dicho viaducto está catalogado como Bien de Relevancia Local y cuenta con un nivel de conservación integral. Para conservar el patrimonio industrial del municipio y respetar asimismo las indicaciones del Exmo. Ayuntamiento de Altea, se modificó la propuesta de proyecto, que pasó de la sustitución del viaducto a la ejecución de uno nuevo aguas arriba del existente.</p> <p>Dicho lo anterior, se confirma que se dispondrán de todas las medidas de protección ambiental necesarias para reducir los impactos en el río Algar, tanto en fase de construcción como en la posterior fase de explotación.</p>		

ID: 09	FECHA: 03/06/2022	COLECTIVO: INDIVIDUAL
SUGERENCIAS PARA PARA MEJORAR EL VALOR PAISAJÍSTICO DE LAS ACTUACIONES EN EL ENTORNO		
Buscar un diseño sencillo pero espectacular. La propuesta es aburrida y fea, cumple su función sin ninguna calidad estética, urbanística o paisajística.		
OTRAS CONSIDERACIONES SOBRE LAS ACTUACIONES PRESENTADAS		
No llaman la atención, excepto por lo aburrido y feo quedarían.		
RESPUESTA DEL EQUIPO CONSULTOR		
<p>La elección tipológica del nuevo viaducto no responde únicamente a condicionantes estéticos, sino también funcionales y económicos. Se han contemplado diversas alternativas dentro del presupuesto disponible, valorando en todo momento la integración de la actuación con el entorno del río Algar y en particular, con el viaducto ferroviario existente.</p> <p>Se ha optado por tanto por una solución que minimiza el efecto barrera sobre el viaducto existente y que no compita con él, dando el protagonismo al viaducto metálico existente.</p>		

ID: 10	FECHA: 03/06/2022	COLECTIVO: INDIVIDUAL
SUGERENCIAS PARA PARA MEJORAR EL VALOR PAISAJÍSTICO DE LAS ACTUACIONES EN EL ENTORNO		
Mantener el viaducto actual con el servicio actual y con un adecuado mantenimiento.		
OTRAS CONSIDERACIONES SOBRE LAS ACTUACIONES PRESENTADAS		
-		
RESPUESTA DEL EQUIPO CONSULTOR		
<p>Tal y como se presentaba en el Documento de Síntesis Paisajística, el viaducto actual aunque es apto para la circulación de los trenes actuales, lo es con ciertas restricciones. Además, es NO APTO a condicionantes de fatiga. Siendo el fallo por fatiga de tipo frágil y teniendo en cuenta que el viaducto existente está compuesto por vanos isostáticos, se hace necesario su reparación.</p> <p>La opción de reparación y refuerzo del viaducto, que requería la sustitución de determinados elementos, o la sustitución integral del tablero, se desecharon al tratarse de un Bien de Relevancia Local con un nivel de protección integral.</p> <p>Como resultado de dicha catalogación y de las propuestas recibidas del Exmo. Ayuntamiento de Altea, se ha optado finalmente por la ejecución de un nuevo viaducto para la conservación del patrimonio industrial del municipio.</p>		

ID: 11	FECHA: 04/06/2022	COLECTIVO: INDIVIDUAL
SUGERENCIAS PARA PARA MEJORAR EL VALOR PAISAJÍSTICO DE LAS ACTUACIONES EN EL ENTORNO		
Me no tocar para no estropear.		
OTRAS CONSIDERACIONES SOBRE LAS ACTUACIONES PRESENTADAS		
Pésimas y gratuitas.		
RESPUESTA DEL EQUIPO CONSULTOR		
Se toma nota de la valoración cualitativa de la solución.		

ID: 13	FECHA: 04/06/2022	COLECTIVO: INDIVIDUAL
SUGERENCIAS PARA PARA MEJORAR EL VALOR PAISAJÍSTICO DE LAS ACTUACIONES EN EL ENTORNO		
Mejora accesibilidad a la ribera.		
OTRAS CONSIDERACIONES SOBRE LAS ACTUACIONES PRESENTADAS		
Aumento frecuencias de la Línea 9.		
RESPUESTA DEL EQUIPO CONSULTOR		
Se trasladan las consideraciones sobre las frecuencias de la línea al organismo competente. Las sugerencias relativas a la accesibilidad de la ribera se tendrán en cuenta dentro del ámbito y alcance del proyecto.		

ID: 14	FECHA: 04/06/2022	COLECTIVO: INDIVIDUAL
SUGERENCIAS PARA PARA MEJORAR EL VALOR PAISAJÍSTICO DE LAS ACTUACIONES EN EL ENTORNO		
Aprovechar el establecimiento del viaducto viejo como vía verde para continuarlo con carriles bici, de forma que los ciudadanos puedan acceder y salir de Altea de forma segura en bicicleta.		
OTRAS CONSIDERACIONES SOBRE LAS ACTUACIONES PRESENTADAS		
-		
RESPUESTA DEL EQUIPO CONSULTOR		
El viaducto existente será adecuado para un uso peatonal, de forma que pueda ser utilizado tanto por peatones como por ciclistas.		

ID: 17	FECHA: 04/06/2022	COLECTIVO: INDIVIDUAL
SUGERENCIAS PARA PARA MEJORAR EL VALOR PAISAJÍSTICO DE LAS ACTUACIONES EN EL ENTORNO		
Mejora accesibilidad a la ribera y acondicionamiento de la plaza donde se ubica el mercado.		
OTRAS CONSIDERACIONES SOBRE LAS ACTUACIONES PRESENTADAS		
Ampliación frecuencias Línea 9, sobre todo la conexión con Benidorm.		
RESPUESTA DEL EQUIPO CONSULTOR		
Se trasladan las consideraciones sobre las frecuencias de la línea al organismo competente. Las sugerencias relativas a la accesibilidad de la ribera se tendrán en cuenta dentro del ámbito y alcance del proyecto.		

ID: 18	FECHA: 06/06/2022	COLECTIVO: INDIVIDUAL
SUGERENCIAS PARA PARA MEJORAR EL VALOR PAISAJÍSTICO DE LAS ACTUACIONES EN EL ENTORNO		
<p>Lo más conveniente sería instalar vanos de acero como el actual pero con una aleación más resistente a la fatiga y con las dimensiones de los perfiles acordes a la nueva masa de las máquinas mediante el uso del análisis de elementos finitos, para optimizar, aumentando la rigidez y alargando la resistencia a fatiga pero conservando la configuración lo más parecida a la actual y por lo tanto el paisaje.</p> <p>Si no, retirar los vanos actuales de acero e instalar vanos con tecnología de hormigón armado como el que se propone de manera paralela. Pero poner una infraestructura paralela es una barbaridad, por mucha protección BIC que tenga el actual viaducto.</p>		
OTRAS CONSIDERACIONES SOBRE LAS ACTUACIONES PRESENTADAS		
<p>En el caso de continuar con la propuesta de instalar una infraestructura paralela. Que la conexión peatonal del actual viaducto metálico, con el territorio del Cap Negret, desemboque en la senda que conecta con el puente centenario peatonal sobre la vía, con el objeto de darle viabilidad de uso, si no, no va a utilizarlo nadie por falta de funcionalidad.</p> <p>Recordar que la distancia más corta entre dos puntos es un segmento recto, si a un trayecto peatonal se le dan vueltas alargando la trayectoria la inversión pasa a ser inútil por ineficiente, es decir, conviene que la trayectoria se le parezca lo máximo posible a un segmento recto, teniendo en cuenta el elevado uso de la vía verde (Dianium). Si no, la gente preferirá utilizar la trayectoria actual que es más corta que la propuesta. Si dais una solución que complica la vida de la gente, NO servirá.</p>		
RESPUESTA DEL EQUIPO CONSULTOR		
<p>Tal como se presentaba el Documento de Síntesis Paisajística, la solución inicial contemplaba la reparación o incluso sustitución del viaducto ferroviario existente. Sin embargo, dicho viaducto está catalogado como Bien de Relevancia Local y cuenta con un nivel de conservación integral. Para conservar el patrimonio industrial del municipio y respetar asimismo las indicaciones del Exmo. Ayuntamiento de Altea, se modificó la propuesta de proyecto, que pasó de la sustitución del viaducto a la ejecución de uno nuevo aguas arriba del existente.</p> <p>En cuanto a las consideraciones sobre la integración del viaducto existente en las sendas peatonales y entorno urbano de Altea, se toma nota de las sugerencias y se tendrán en cuenta en fase de proyecto constructivo. Le agradecemos sus comentarios.</p>		

ID: 20	FECHA: 06/06/2022	COLECTIVO: INDIVIDUAL
SUGERENCIAS PARA PARA MEJORAR EL VALOR PAISAJÍSTICO DE LAS ACTUACIONES EN EL ENTORNO		
<p>1- Es aberrante construir una infraestructura paralela a una existente, que se puede adecuar a las necesidades actuales.</p> <p>2- Es una vergüenza que se elija la opción más cara con diferencia, de todas las propuestas.</p> <p>3- Es inaudito que una propuesta técnica, genere nuevos problemas en vez de una solución.</p> <p>4- Es indigno que la propuesta del viaducto para uso peatonal, tenga un recorrido un 210% superior al trazado peatonal actual y que seguirá siendo alternativo al propuesto.</p> <p>5- El trazado peatonal propuesto NO tendrá uso, por lo anteriormente expuesto. Es inútil.</p> <p>Pido la expulsión de la entidad redactora del proyecto, del proceso, por incapaz para dar una solución válida y óptima, generar problemas no es admisible.</p>		
OTRAS CONSIDERACIONES SOBRE LAS ACTUACIONES PRESENTADAS		
<p>Hay soluciones constructivas y de materiales (geométricas, de rigidez...) para no temer a la fatiga y garantizar la seguridad de uso. En cambio no se han contemplado en las propuestas técnicas y, encima, las que se aproximaban han sido desechadas. Increíble.</p>		
RESPUESTA DEL EQUIPO CONSULTOR		
<p>Tal como se presentaba el Documento de Síntesis Paisajística, la solución inicial contemplaba la reparación o incluso sustitución del viaducto ferroviario existente. Sin embargo, dicho viaducto está catalogado como Bien de Relevancia Local y cuenta con un nivel de conservación integral. Para conservar el patrimonio industrial del municipio y respetar asimismo las indicaciones del Exmo. Ayuntamiento de Altea, se modificó la propuesta de proyecto, que pasó de la sustitución del viaducto a la ejecución de uno nuevo aguas arriba del existente.</p> <p>La decisión de ejecutar un nuevo viaducto en vez de sustituir o reparar el existente, excede el alcance de este proyecto, contratado una vez que se había acordado la ejecución de un nuevo viaducto.</p> <p>En cuanto a las consideraciones sobre la propuesta de senda peatonal, se toma nota de las sugerencias y se tendrán en cuenta en fase de proyecto constructivo. Le agradecemos sus comentarios.</p>		

ID: 21	FECHA: 08/06/2022	COLECTIVO: INDIVIDUAL
SUGERENCIAS PARA PARA MEJORAR EL VALOR PAISAJÍSTICO DE LAS ACTUACIONES EN EL ENTORNO		
<p>Con el objetivo de disminuir el impacto ambiental y evitar efectos sobre la oscuridad natural de la desembocadura del río Algar, debe considerarse desacertada y totalmente intolerable la instalación de luces en el viaducto actual tal y como se propone en el apartado 4.1.1. "También se colocará iluminación bajo el viaducto original, remarcando su valor histórico y cultural por la noche."</p> <p>Debido a la proximidad de la desembocadura del río Algar al núcleo urbano y a las instalaciones deportivas, el espacio ya sufre una excesiva contaminación lumínica que afecta de forma negativa sobre las comunidades de fauna. La medida propuesta por FGV no haría si no agravar estos efectos sobre el espacio natural. Cabe recordar que la desembocadura del río Algar es un humedal costero de elevado valor ecológico y está incluido en el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana con el número 23 "Desembocadura del riu de l'Algar" y actualmente se plantea desde el Ayuntamiento de Altea su inclusión en el Parque Natural de Serra Gelada.</p> <p>Asimismo, espero se considere la proximidad al cauce del río Algar y la naturaleza del espacio natural como un factor determinante en la ejecución de las obras, respetando el periodo reproductor de las aves, así como el resto de las comunidades acuáticas situadas en el lugar de las obras y que se podrían ver afectadas por movimientos de tierra, turbidez del agua, etc.</p>		
OTRAS CONSIDERACIONES SOBRE LAS ACTUACIONES PRESENTADAS		
<p>La adaptación del antiguo viaducto como zona peatonal y vía verde no supondrá ninguna mejora sobre la movilidad de los peatones entre ambas riberas del río Algar, puesto que existe el puente "del matadero" que supone un recorrido lineal y más corto. El recorrido a realizar para el acceso por el lado norte será mucho mayor y no aportará ninguna ventaja práctica para las vecinas y los vecinos de Altea, más allá de la novedad.</p> <p>Además, aun conociendo el valor histórico del viaducto existente, la construcción de un nuevo viaducto paralelo genera la sensación de "pegote" o "añadido" sobre el viaducto actual y generará un impacto visual y paisajístico considerable. Debería plantearse la remodelación del viaducto existente reutilizando los materiales para mantener su valor histórico pero sin necesidad de hacer una infraestructura nueva que no hace si no aumentar el número de barreras transversales sobre el cauce.</p>		
RESPUESTA DEL EQUIPO CONSULTOR		
<p>Le agradecemos las consideraciones sobre el posible impacto de la iluminación propuesta. Se tendrán en cuenta en el proyecto de construcción para asegurar que se minimiza el impacto ambiental y paisajístico en el entorno del río Algar.</p>		

3 CONCLUSIONES

Se han recibido 21 respuestas a la encuesta online, de las cuales 13 presentaban consideraciones y sugerencias detalladas.

En su mayor parte se refieren a la idoneidad de la solución adoptada (ejecución de un nuevo viaducto paralelo al existente) en lugar de la mera reparación, refuerzo o sustitución del viaducto ferroviario existente.

Se han recibido propuestas asimismo sobre la elección tipológica del viaducto actual y la mejora de la permeabilidad peatonal supuesta por la conversión del viaducto existente en senda peatonal. A pesar de que se tratan en su mayoría de valoraciones cualitativas, se tendrán en consideración en fase de proyecto.

Por último, se han recibido dos comentarios sobre el posible impacto de la iluminación nocturna propuesta para dar valor al viaducto existente como patrimonio histórico del municipio. Se confirma que se estudiará el tema en detalle en fase de proyecto constructivo para evaluar la conveniencia de la iluminación y su impacto en el entorno, en particular, en la avifauna del río Algar.

Valencia, a 29 de Julio de 2022

ANEXO 4. ALEGACIÓN RECIBIDA POR EMAIL Y RESPUESTA DADA POR LOS TÉCNICOS

PROYECTO: REDACCIÓN DE PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN DE LOS VIADUCTOS DE ALGAR Y MASCARAT DE LA LÍNEA 9 DEL TRAM D'ALACANT

ASUNTO: RESPUESTA A ALEGACIÓN AL PROYECTO DE LA CONSTRUCCIÓN DE UN NUEVO PUENTE DE FERROCARRIL SOBRE EL RÍO ALGAR EN ALTEA

CONSIDERACIONES

El viaducto sobre el río Algar, situado en la localidad de Altea, pertenece a la línea 9 de la red TRAM de Alicante. Esta línea aun guarda alguna de sus características originales, siendo una línea de vía estrecha y sin electrificar. Entre los planes de renovación impulsados por FGV, se encuentra la electrificación por tramos de dicha línea (Programa Operativo FEDER CV 2014-2020), fruto de lo cual FGV adquirió en 2018 un nuevo tren dual (eléctrico – diésel).

Puesto que la gran mayoría de puentes de la línea 9 de la red TRAM de Alicante datan de inicios del siglo XX, FGV contrató el estudio de la capacidad de estos para hacer frente a las cargas del nuevo tren adquirido (Exp. 18/025). Como resultado del estudio, se puso de manifiesto que los viaductos de Algar y Mascarat no cumplían con la capacidad resistente requerida por la normativa, en concreto por no cumplir los condicionantes de fatiga, habiendo vista ya cumplida su vida útil.

Ante estos resultados, FGV aprobó en el año 2019 el expediente 19/099 de emergencia de las “Actuaciones de inspección, ensayos y pruebas, monitorización y diseño estructural para la aptitud de los viaductos de Algar (PK 54+557) y Mascarat (PK 60+974)”. En este proyecto se estudiaron las posibles soluciones a la problemática detectada, desde la reparación y refuerzo del viaducto existente hasta la ejecución de un nuevo viaducto que sustituyera al actual.

Tras conocer el Exmo. Ayuntamiento de Altea las conclusiones de este estudio, introdujo una serie de sugerencias fruto de las cuales se decidió mantener el viaducto actual sobre el río Algar, el cual se incluye en el Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos de Altea y se encuentra clasificado como Bien de Relevancia Local, y ejecutar un nuevo viaducto paralelo y aguas arriba del original.

El proyecto de construcción actual, parte del contrato de “REDACCIÓN DE PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN DE LOS VIADUCTOS DE ALGAR Y MASCARAT DE LA LÍNEA 9 DEL TRAM D'ALACANT”, define la variante de trazado y estructura del nuevo viaducto, así como las actuaciones de acondicionamiento del viaducto existente para su transformación en una pasarela peatonal.

La actuación de proyecto se ubica en un territorio que ha sufrido un proceso continuo de antropización que lo ha ido conformando hasta transformarlo en el paisaje actual, pero contigua a una de las zonas de mayor valor medioambiental y paisajístico del municipio: la desembocadura del río Algar. Esta zona, descrita como unidad paisajística del río Algar (UP06), está inscrita dentro del Catálogo Valenciano de Zonas Húmedas (ficha 23, Desembocadura del riu Algar) y protegida a través de su Plan Especial de Protección. Además, esta unidad de paisaje está ligada a otros recursos paisajísticos, entre los que destacan el antiguo puente de la carretera nacional sobre el río Algar, de relevancia monumental y paisajística, o el viaducto ferroviario de

FGV, catalogado como Bien de Relevancia Local, que conforman el Conjunto Patrimonial del Río Algar (PTR03).

Dicho viaducto ferroviario, correspondiente con la ficha ARQ 10 “Viaductes de la línea del ferrocarril”, es otorgado un Nivel de Protección Integral (Grado A), el cual *incluye los elementos con interés destacado y singular que deban ser conservados íntegros por su carácter monumental, o por razones históricas o artísticas, preservando sus características arquitectónicas originarias. Son identificativos de tipo e irreproducibles.* Además, como usos propuestos, se cita el posible paso peatonal tras su restauración.

RESPUESTA A ALEGACIÓN

Le agradecemos tanto la propuesta recibida como el resto de consideraciones que circunscriben el entorno del proyecto y le aseguramos que serán tenidas en cuenta, en la medida de lo posible, durante el desarrollo del proyecto constructivo.

En relación con las consideraciones sobre el emplazamiento de la estructura, se confirma que se han tenido en cuenta dentro del proceso de colaboración entre el Exm. Ayuntamiento de Altea, Dirección General de Transportes y FGV en el marco del proyecto, habiéndose decantado por el mantenimiento del viaducto ferroviario en la ubicación actual y su integración con las sendas peatonales del núcleo de Altea.

Dicho lo anterior, se reitera el propósito de preservar integralmente el patrimonio cultural del municipio y de minimizar el impacto de cualquier tipo que la actuación propuesta pueda tener tanto durante las obras de construcción como en la posterior fase de explotación de la infraestructura.

Valencia, a 29 de Julio de 2022

La Dirección del Contrato