



Ginès Ruiz i Montesinos, regidor del grup municipal de **Compromís per Godella-EUPV-BLOC** de l'Ajuntament de Godella.

Presenta davant del Ple per a la seua aprovació la següent

## MOCIÓ:

### EXPOSICIÓ DE MOTIUS

1.- En l'actualitat, el traçat per a l'alta velocitat ferroviària en el tram Castelló-Tarragona presenta dues realitats. D'una banda, l'actual via Castelló-Tarragona es considera ja oficialment com a alta velocitat ferroviària i no estan previstes noves obres per a aquest tram. El tram té ample ibèric. De l'altra, el tram València-Castelló disposa d'estudi informatiu amb declaració d'impacte ambiental ja aprovada. Aquest tram presenta significatius impactes ambientals a la comarca de l'Horta Nord i, en general, en tot el seu traçat a causa de la seua localització litoral molt pròxima a la costa. Aquest tram té ample UICN diferent de l'ample ibèric.

Els alcaldes de l'Horta Nord, de diferents partits polítics (P.P., PSOE, EUPV i BLOC), han promogut la seua discrepància i possibles alternatives sobre la base de l'estudi realitzat per la Universitat Politècnica de València. Així, el servei previst d'alta velocitat València-Barcelona consisteix en unitats similars a l'actual EUROMED que circularan en ample UICN entre València i Castelló, després canviaran a ample ibèric per a circular entre Castelló i Tarragona, i després tornaran a canviar a ample UICN per a circular entre Tarragona i Barcelona. Òbviament, aquest servei es correspon a una alta velocitat molt limitada i no equiparable als serveis previstos, per exemple, en les línies Madrid-Valladolid, Madrid-Sevilla, Madrid-València i Madrid-Barcelona entre altres, en què la velocitat general de projecte és 300-350 km/h.

2.- Són molts els casos de ciutats europees i també particularment espanyoles amb previsió d'estacions d'alta velocitat als aeroports, com per exemple Birmingham, Londres-Gatwick, Londres-Heatrow, Estocolm-Arlanda, Amsterdam-Schiphol, Milà-Malpensa, París-Roissy o Frankfurt.

Els estudis tècnics apunten que la localització d'estacions intermodals d'alta velocitat ferroviària als aeroports són un element potencial essencial per a la integració de ciutats mitjanes (com ara València) en la xarxa europea de ciutats, tot combinant els viatges aeris i ferroviaris. En aquest cas, estes estacions es converteixen en un important nus de transport, un centre d'atracció d'activitats logístiques i un nus de comunicació internacional amb un 'hinterland' o àrea d'influència definida pels serveis ferroviaris d'alta velocitat que actua en xarxa amb les ciutats connectades de major jerarquia com ara Madrid i Barcelona en el cas de València. En el cas de València, renunciar a aquesta oportunitat és renunciar a un dels principals avantatges que aporta l'alta velocitat ferroviària i és renunciar, per tant, a un dels principals projectes de futur possibles de l'economia valenciana que existeixen en l'actualitat.

3.- El traçat litoral previst per a l'AVE genera importants impactes ambientals justament per la seua localització litoral, on es concentra la major part de la població i d'activitats econòmiques. Així passa, particularment, en el cas de l'Horta de València que, a més a més, és un espai de reconegut valor ambiental per la Llei d'ordenació del territori i

protecció del paisatge, article 22.6. En conseqüència, des d'aquest punt de mira de minimització de l'impacte ambiental, és millor un traçat més interior perfectament compatible amb la localització d'una estació de l'AVE a l'aeroport de Manises i un corredor d'infraestructures tot seguint l'actual By-pass.

4.- Per encàrrec de 9 municipis de la comarca de l'Horta Nord, governats per diferents partits polítics (4 del Partido Popular, 2 del Partit Socialista Obrer Espanyol, 2 del Bloc Nacionalista Valencià i 1 d'Esquerra Unida) la Universitat Politècnica de València va desenvolupar un estudi davall la direcció del professor José Luis Miralles García que és el segon realitzat i que actualitza la proposta realitzada el 2003 a la situació real del 2007. En aquesta proposta, es detalla una proposta alternativa que consisteix bàsicament a:

- Assumir com a fet consumat el traçat a l'Horta Sud
- Mantenir una estació central a València per a tots els serveis ferroviaris de passatgers
- Generar una segona estació intermodal d'alta velocitat ferroviària a l'aeroport de Manises
- El traçat per a alta velocitat ferroviària entra pel sud, arriba a l'estació central i, en túnel, per l'avinguda del Cid i la N-III arriba a l'entorn de l'edifici de l'aeroport. Després, es devia cap al nord per a continuar, aproximadament en paral·lel, a l'actual autovia de By-pass fins arribar a l'entorn de Sagunt.

Aquesta proposta presenta significatius avantatges. D'una part, en el projecte actual d'eixida nord, hi ha previst un túnel amb dues vies de tres carrils. Cada via permet la circulació de trens en els dos amplexos UICN i ibèric. Aquesta proposta es considera clarament insuficient per a totes les circulacions i es proposa que aquest túnel servisca només per a les circulacions en ample ibèric (que corresponen als serveis ferroviaris convencionals o actuals) però no per a les circulacions en ample internacional (que corresponen als serveis d'alta velocitat).

Un nou túnel passant deriva de la nova estació ferroviària d'alta velocitat per l'avinguda del Cid i la N-III cap a l'aeroport, on s'implementa una segona estació intermodal tot seguint el model català. En efecte, a Barcelona hi ha previstes tres estacions: una al Prat molt pròxima a l'aeroport del Prat, una segona en Sans, i una tercera (la principal) a la Sagrera. Particularment, aquest darrera està associada a un important projecte de renovació urbana de la zona.

En el cas de València, es proposa que la nova estació central d'alta velocitat se situe a la cruïlla de les dos grans vies valencianes i s'associa a un projecte de renovació urbana de l'entorn i del Parc Central, que genera una gran diagonal seguint l'eix Auxiàs March – Gran Via Ferran el Catòlic i una gran plaça a la cruïlla. Es converteix així la nova Estació Central en motor d'un projecte de renovació urbana.

Aquesta proposta és compatible i possible amb la situació actual, però exigeix revisar el disseny de l'estació central fins ara previst i, per tant, necessita temps per a fer-ho. Això però, atesa la magnitud de les inversions que cal realitzar i essent que el projecte definitiu condicionarà i determinarà el futur de València, està plenament justificat aquest retard pels avantatges contundents de la proposta.

A Manises, es preveu una segona estació directament sobre la prolongació de l'eix de la N-III de manera que en un únic edifici, a diferents nivells, es localitza la terminal aèria i el metro (ja en funcionament) i la nova estació d'alta velocitat en una eficaç integració.

Després, el traçat gira, passa el riu Túria i continua cap al nord, bàsicament en superfície, al costat del By-pass, en un corredor d'infraestructures. L'estudi finalitza al terme municipal de Puçol.

Per tot això, presentem la següent :

### **PROPOSTES D'ACORD:**

L'ajuntament de Godella per mandat del plenari insta al Ministeri de Foment:

- A revisar el projecte de traçat ferroviari d'alta velocitat València-Castelló-Tarragona i l'eixida nord de València i, de manera conseqüent, el disseny de la nova estació central ferroviària de València i Parc Central als efectes que el dit traçat estiga dissenyat per a velocitats de 300-350 km/h de manera similar als traçats Madrid-Valladolid, Madrid-Sevilla, Madrid-València i Madrid-Barcelona, entre altres, i l'eixida nord de València es realitze per l'aeroport de Manises,
- A localitzar un nou traçat més cap a l'interior evitant així l'impacte ambiental sobre la franja litoral, particularment a la comarca de l'Horta Nord, on el traçat previst genera significatius impactes ambientals sobre l'espai agrícola de l'horta mereixedor de protecció segons la Llei d'ordenació del territori i protecció del paisatge de la Generalitat Valenciana,
- A localitzar una segona estació per a l'alta velocitat ferroviària amb caràcter intermodal a l'aeroport de Manises. El traçat per a l'alta velocitat ferroviària, des de l'Estació Central, es dirigirà cap a aquesta segona estació i després cap a Castelló segons el criteri anterior.
- A que el Ministeri de Foment conteste en el termini mes breu possible, tal com es va comprometre en la reunió que a Madrid va mantindre amb els representants dels alcaldes de la comarca, a la proposta de traçat alternatiu elaborada per la Universitat Politècnica i que serà presentada formalment el proper 15 de gener en la seu de la Direcció General de Ferrocarrils del Ministeri de Foment.

Godella 10 de desembre del 2007

**SR. ALCALDE PRESIDENT DE L'AJUNTAMENT DE GODELLA**