

**Informació pública de l'estudi informatiu de la connexió  
del TRAM amb Sant Joan d'Alacant**

**A LA DIRECCIÓ GENERAL D'OBRES PÚBLIQUES, TRANSPORTS I  
MOBILITAT SOSTENIBLE DE LA  
CONSELLERIA DE POLÍTICA TERRITORIAL, OBRES PÚBLIQUES I  
MOBILITAT**

Mitjançant resolució de data 23 de març de 2022, publicada al Diari Oficial de la Generalitat Valenciana el 31 de març de 2022, dictada per la Direcció General d'Obres Públiques, Transports i Mobilitat Sostenible de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, s'aprova inicialment l'estudi informatiu de la «Connexió del TRAM amb Sant Joan d'Alacant (Alacant)».

En el citat anunci s'obri un termini d'informació pública per tal que en 30 dies hàbils qualsevol puga comparèixer i al·legar allò que considere oportú.

Mitjançant el present escrit i en exercici d'eixe dret, qui subscriu formula, en relació al projecte de referència, les següents

**AL·LEGACIONS**

**PRIMERA.- ANTECEDENTS I OBJECTIU DE L'ESTUDI**

Cal remarcar que l'estudi es titula «Connexió del TRAM amb Sant Joan d'Alacant» perquè el seu objectiu principal és ampliar la connexió que ja existeix de la ciutat d'Alacant amb la platja de Sant Joan al municipi de Sant Joan d'Alacant amb la intenció última de connectar en una segona fase amb el municipi de Mutxamel.

De fet, al punt 4.3. de la Memòria d'aquest estudi es parla de l'Estudi Informatiu previ, redactat per l'Ens Gestor de la Xarxa de Transport i de Ports de la Generalitat (GTP) de l'any 2006 que es diu "Prolongació de la línia 1 del tramvia ramal Albufereta-Sant Joan-

## **Informació pública de l'estudi informatiu de la connexió del TRAM amb Sant Joan d'Alacant**

Mutxamel". En ell es plantegen diverses alternatives per fer arribar el TRAM a L'Hospital i continuar als pobles de Sant Joan d'Alacant i Mutxamel. Per tant, **existeix una demanda històrica i estable en el temps que justifica donar prioritat a aquesta necessitat entre els pobles veïns (Sant Joan i Mutxamel) i els barris d'Alacant.**

Als punts 4.4, 4.5 i 4.6 de la Memòria es continua mantenint el criteri de fer connexions el més directes possibles amb l'Hospital de Sant Joan que, segons el que es diu, han aprofitat de base per fer la redacció del present Estudi Informatiu. S'afirma també que la solució i el traçat ha de poder integrar-se en futures extensions del TRAM dins del mateix municipi de Sant Joan i cap els Termes Municipals confrontants.

Este plantejament troba la seua justificació des del punt de vista de la vertebració territorial de la comarca, ja que Sant Joan i Mutxamel només estan connectats amb un servei d'autobús a Alacant (i aquest és insuficient, tal com s'ha reconegut des de la mateixa Conselleria), mentre que El Campello compta ja amb el tram i diverses vies d'autobús i Sant Vicent té servei de tramvia, tren i autobús.

**SEGONA.- L'INFORME PUBLICAT DÓNA PRIORITAT A POBLACIÓ POTENCIAL HIPOTÈTICA PER DAMUNT DE POBLACIÓ REAL AMB NECESSITATS HISTÒRIQUES I QUE PER LA SEUA CONDICIÓ SOCIOECONÒMICA SE TÉ CERTESES QUE ÉS POBLACIÓ POTENCIAL USUÀRIA DEL SERVEI DE TRAMVIA.**

Amb les alternatives 1 i 2 (i les seues variants) proposades s'està desvirtuant l'objecte principal del projecte, que és donar servei a la població ja existent, especialment aquella resident a Sant Joan i Mutxamel, però també a aquella que viu a barris alacantins com els de Carolines, la població dels quals podrien agafar tramvia per a acudir al seu hospital de referència, el de Sant Joan. Amb les alternatives 1 i 2 s'avoca a tota aquesta població a fer ús del vehicle privat o dependre d'un servei com el d'autobús que en l'actualitat no està resultant atractiu per a la població.

Com s'afirma al punt 7.1.4 de la Memòria, els itineraris de comunicació amb la ciutat d'Alacant, que es fan fonamentalment amb vehicles privats, presenten contínuament

## Informació pública de l'estudi informatiu de la connexió del TRAM amb Sant Joan d'Alacant

trams amb problemes de congestió i amb una velocitat molt baixa. De fet, **el PMUS de d'Alacant de 2013 indicava que la població de Sant Joan i Mutxamel era la que més utilitzava el cotxe per als seus desplaçaments cap a la capital. És necessari anar substituint l'ús dels cotxes pel transport públic, si volem anar avançant en la lluita contra el canvi climàtic.**

Actualment, a Sant Joan i Mutxamel viuen 24.000 i 25.000 persones respectivament. En conjunt entre 50.000 y 60.000 persones si comptem la població flotant. A més, si tenim en compte la població potencialment usuària dels barris alacantins que poden necessitar visitar l'Hospital de Sant Joan, estem parlant d'una **població de vora 90.000-100.000 persones que podrien ser usuàries del transport públic.** A esta quantitat se li pot sumar la resta de població que transita per la costa alacantina (L1, L9), estudiants de Sant Joan i Mutxamel que es desplacen a Alacant, la Universitat d'Alacant en Sant Vicent (amb el transbordament amb la L2) i els estudiants de la UMH que es desplacen al campus de l'Hospital de Sant Joan.

Tota aquesta població es podria veure desincentivada a fer ús del transport públic, si aquest té uns temps de viatge de 40 minuts (en el millor dels casos) com passa amb les alternatives 1 i 2. Temps que, recordem, es calcula fins la parada de Benimagrell, per la qual cosa estariem parlant hipotèticament de 55 ó 60 minuts des de Mutxamel, quan l'actual servei d'autobús millora molt estes dades i tot i així no és una opció per a la població. tal com s'indica al PMUS d'Alacant. **Optar per les alternatives 1 i 2 és, de nou, dissuadir la ciutadania de fer ús del transport públic i condemnar (altra vegada) les poblacions de Mutxamel i Sant Joan a continuar amb l'ús del vehicle privat.** De fet, 50 minuts és el mateix que es tarda des de Sant Joan a Alacant a peu o el que es tarda des de poblacions costaneres de la Marina Baixa a arribar a la ciutat d'Alacant amb cotxe o des d'algunes poblacions de la Marina Alta per l'autopista, **de facto suposa deixar desplaçar a la ciutadania de Sant Joan i Mutxamel a més de 50 km distància o directament deixar-la sense transport.**

La població potencial per la qual se decanta l'informe quan proposa les alternatives 1 i 2 s'estima a partir de la tipologia de la construcció dels habitatges, però **en cap cas se té en compte el nivell socioeconòmic o altres variables com que molts d'aquests habitatges seran de segona residència i segurament només tindran el pic de**

## **Informació pública de l'estudi informatiu de la connexió del TRAM amb Sant Joan d'Alacant**

**població a l'estiu.** De fet, les dades d'ús del tramvia amb les quals ja compta la Conselleria, indiquen que les zones econòmicament humils són les que tenen major implantació del transport en tramvia. En el cas del TRAM d'Alacant, el mes de març de 2022 es varen desplaçar 954.279 persones usuàries, un 62,17% més de desplaçaments realitzats en el mateix període de l'any passat. D'aquestes, i segons distribució per línies, la línia 2 (L2), que comunica la Plaça dels Cavalls amb Sant Vicent del Raspeig, va ser la més utilitzada amb 398.636 moviments; seguida de la línia 1 (L1), que comunica Cavalls i Benidorm, amb 198.565 desplaçaments. La línia 3, que connecta la Plaça dels Cavalls amb El Campello, va contar 150.249 trajectes; la línia 4 (L4), que comunica Cavalls amb Plaça La Coruña, va sumar 105.041; la línia 5 (L5), nexa d'unió entre Porta del Mar i Plaça La Coruña, va acumular 53.857; y la línia 9 (L9), que discorre entre Benidorm i Dénia, 47.932 viatges. **Segons la lògica de l'estudi, hauria de ser la L1 la que més usuaris tindria (per població i tipologia d'habitatges pròxims al tramvia), però la realitat és que és la L2 és la línia que més usuaris té. La línia 2 és la més usada pels alacantins i alacantines. Si ben és cert que dona servei a la universitat, no és menys cert que els mesos no lectius continua liderant els números d'usuaris. Cal recordar que aquesta línia dona servei als barris del Pla, el Bulevard del Pla, Zona Nord, Colònia Requena, Verge del Remei, Santa Isabel... totes aquestes zones amb una nivell econòmic que res té a veure amb el PAU5. Aquests usuaris no solen tenir altra opció que el transport públic, mentre que en la zona de la platja la mitjana és de 1,8 vehicles per habitatge.**

És per això que, amb dades objectives, no s'entenen afirmacions gratuïtes com la següent que es troba a l'estudi:

*«La demanda potencial de pasajeros a captar a lo largo de la Av Pintor Pérez Gil, es menor (viviendas de tipología adosada o aislada unifamiliar) que en las alternativas 1 y 2 y sus variantes, que permiten dar servicio a los sectores PAU-5 y Nou Nazareth. Como se analiza en apartados anteriores»*

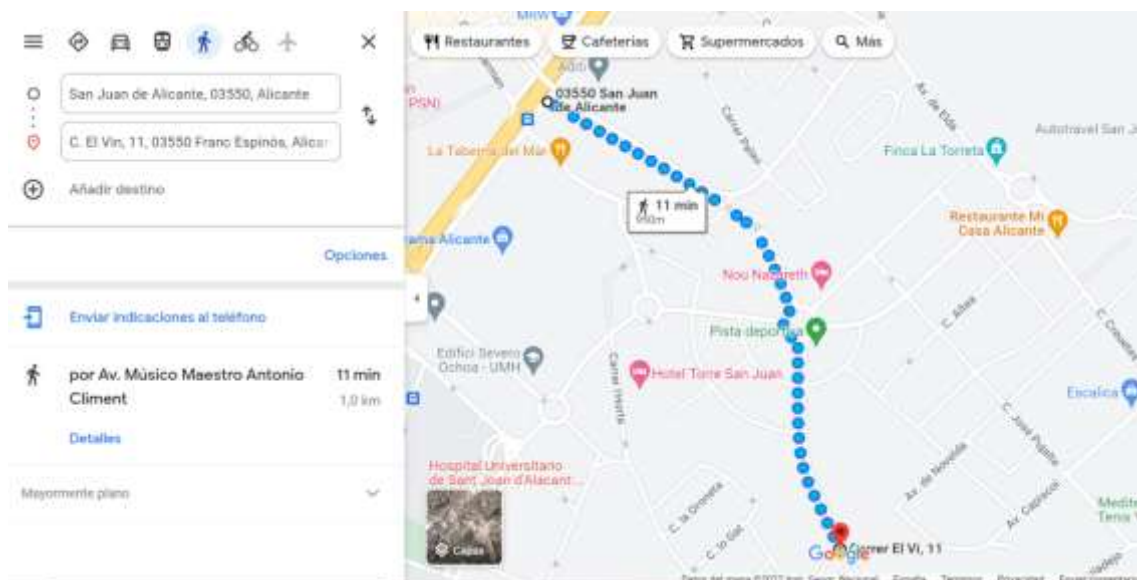
Si es vol donar connexió al PAU 5 es pot plantejar una fase posterior de prolongació de la línia 5 fins a aquella zona o millorar la seua connexió amb autobús.

## Informació pública de l'estudi informatiu de la connexió del TRAM amb Sant Joan d'Alacant

### TERCERA.- LES ZONES DEL PAU5 I NOU NAZARETH COMPTARAN AMB ACCESSIBILITAT AL SERVEI DE TRAMVIA SENSE NECESSITAT DE LES ALTERNATIVES 1 I 2.

Se plantegen les alternatives 1 i 2 com si la població de Nou Nazareth o del PAU5 no tinguera accés al servei de tramvia amb el plantejament inicial, quan aquestes zones ja compten o comptaran amb accés al mateix.

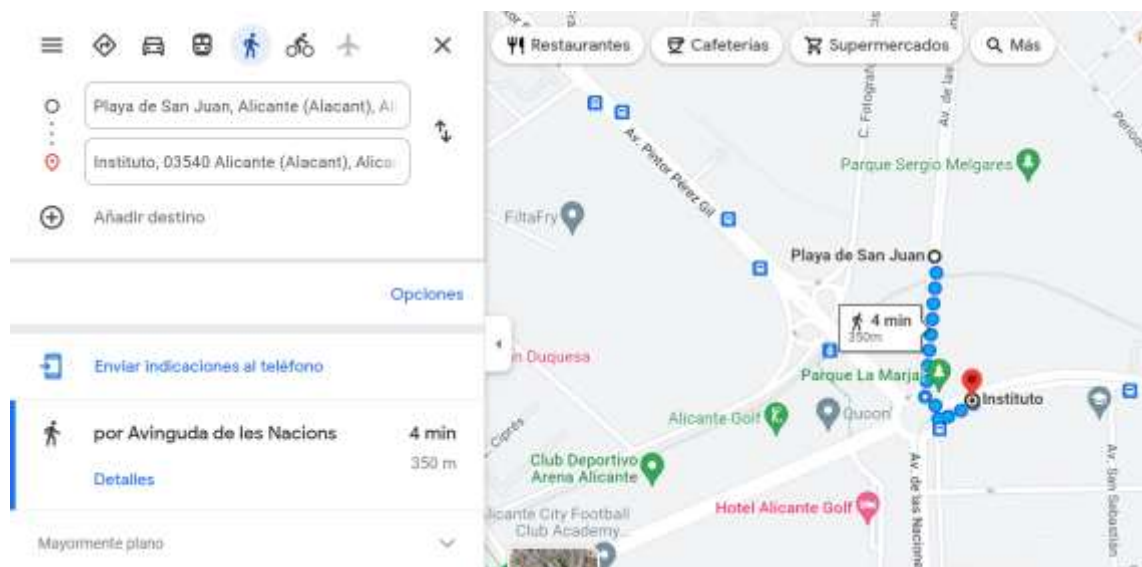
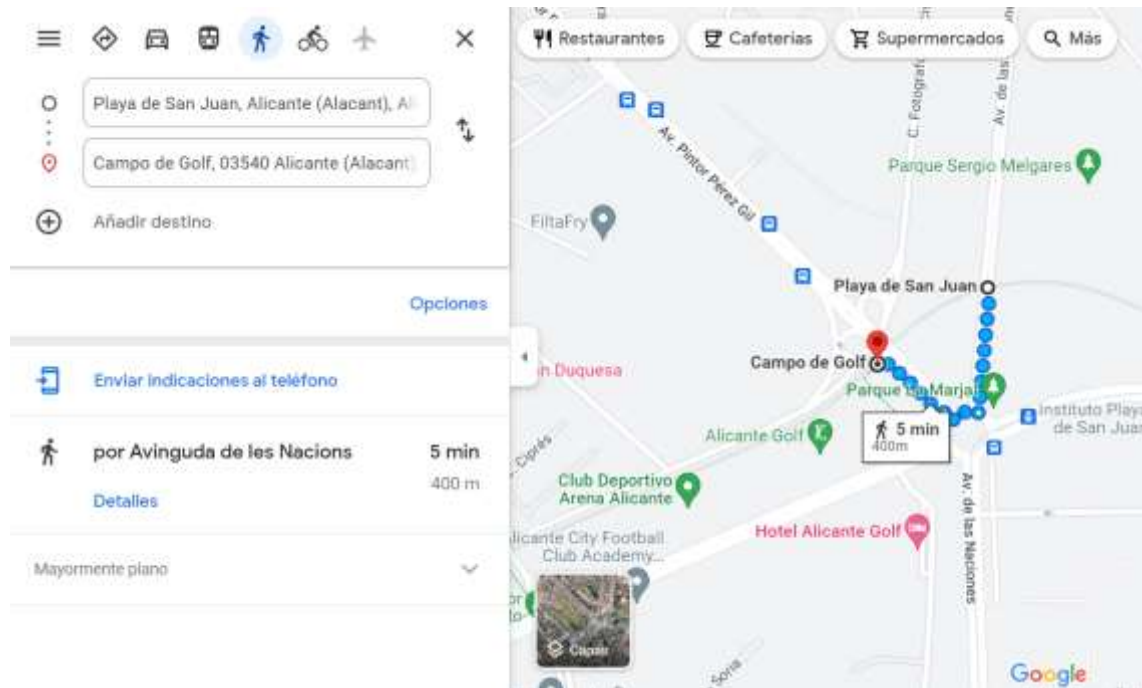
En el cas de Nou Nazareth, **des del punt més llunyà al de la futura parada en Benimagrell fins a aquesta, trobem que només hi haurà menys d'1 kilòmetre i 11 minuts en un recorregut a peu** (s'aporta imatge calculada amb el servei de *Google Maps*).



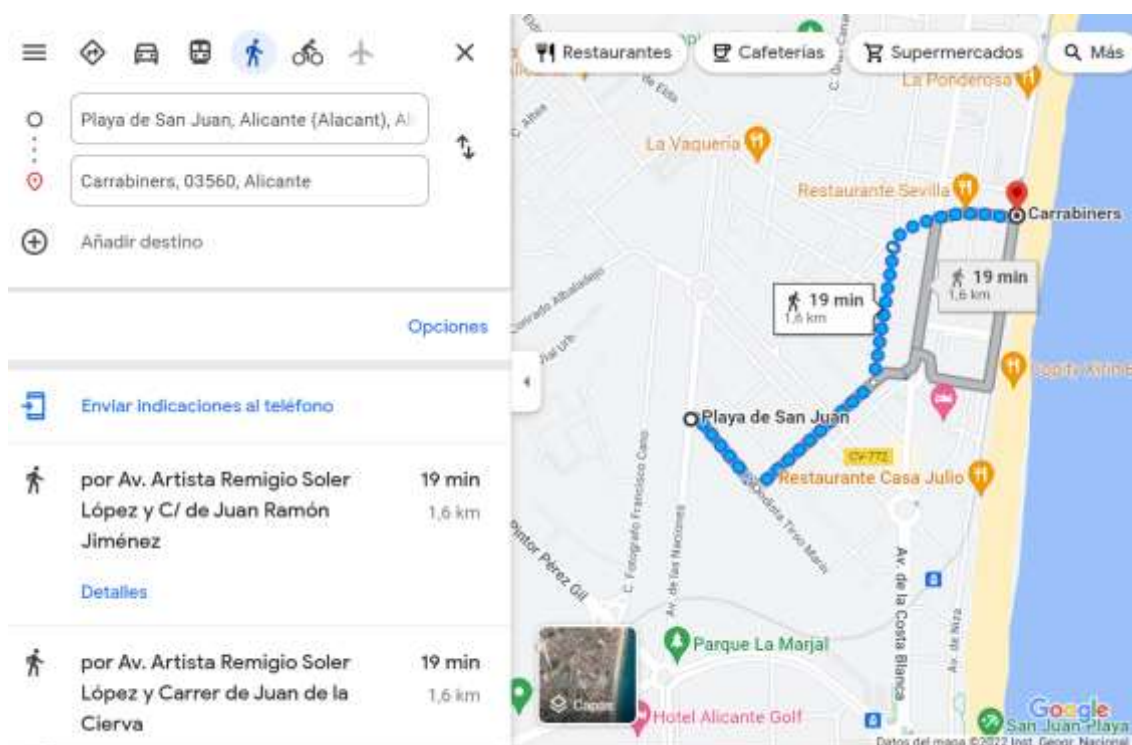
En el cas del PAU5, la connexió actual més llarga seria de 15-20 minuts fins a arribar a la L1 i L3, amb parada en Carrabiners (s'aporta imatge calculada amb el servei de *Google Maps*). **Però el PAU 5 té molt a prop altres línies de TRAM que poden utilitzar: la L4 i la L5 que arriben a la Plaça La Coruña, però amb una parada més propera en l'Avinguda Oviedo, amb una durada de 4 minuts de trajecte a peu** (imatge que també s'aporta) **i la L1 i L3 també a la parada del Camp de Golf, amb una durada de 5 minuts i 400 metres des del PAU5** (imatge inclosa en aquest escrit). Cap transport públic pot passar prop de tots els habitatges. En tot cas, tal com s'ha dit en l'anterior al·legació, es podria plantejar una prolongació de la L5 fins a aquest barri

## Informació pública de l'estudi informatiu de la connexió del TRAM amb Sant Joan d'Alacant

en un futur, però el que no té sentit és deixar de banda les necessitats d'una població de més de 90.000 persones per posar un tramvia a la porta de casa d'uns nuclis poblacionals que tindran possibilitat d'agafar-lo amb el plantejament inicial, que és el que aprofita a la majoria social i que vertebrava millor el territori.



## Informació pública de l'estudi informatiu de la connexió del TRAM amb Sant Joan d'Alacant



A més, amb els plantejaments de les alternatives 1 i 2 es recorda que es desvirtua completament l'objectiu d'aquest estudi i aquestes obres, ja que el seu objectiu no era connectar aquests nous sectors urbanístics, sinó als municipis de Sant Joan i Mutxamel.

Tot açò indica que no hauria de condicionar-se el canvi de trajecte. D'altra banda, donant-se la possibilitat que s'establisquen recorreguts amb bici o VMP que completen la mobilitat activa i línies de bus amb connexió amb el TRAM que l'alimenten no és lògic el plantejament de canvi de traçat.

**QUARTA.- LES ALTERNATIVES 1 I 2 SÓN LES OPCIONS ECONÒMICAMENT I MEDIOAMBIENTALMENT MENYS SOSTENIBLES I, A MÉS, DESLEGITIMEN LA RAÓ QUE JUSTIFICA L'OBRA.**

L'anunci inicial, que es correspon a l'alternativa 3, es va calcular amb un cost de 23,5 milions d'euros. Aquest trajecte tenia sentit perquè es justificava en una millora de la connexió dels pobles de Sant Joan i Mutxamel en comparació amb el servei actual

## Informació pública de l'estudi informatiu de la connexió del TRAM amb Sant Joan d'Alacant

d'autobús. Segons el mateix estudi, el trajecte entre la parada de Sergio Cardell i l'Hospital té una durada aproximada de 22 minuts (20 en viatge òptim) i des d'Alacant uns 30 aproximadament:

PINTOR PÉREZ GIL					
RESUMEN ITINERARIOS	Distancia (m)	Vel. comercial (km/h)	Tiempo parada (min)	Tiempo máx. (min)	Tiempo óptimo (min)
Sergio Cardell-Hospital (IDA)	6.125	18,75	6	25,8	23,87
Hospital-Sergio Cardell (VUELTA)	4.798	16,40	4,5	12,05	20,49

Aquesta inversió se justificava per la necessitat d'impulsar un canvi en la mobilitat de la comarca, especialment d'aquests pobles (Sant Joan i Mutxamel), i una millora de la connexió en temps. És a dir, que **amb 23,5 milions d'euros s'impulsava un nou model de mobilitat més sostenible amb una inversió raonable.**

Amb les alternatives 1 i 2, no només el temps de viatge es dispara, ja que es duplica (entre 40 i 42 minuts el trajecte), sinó que, a més a més, la inversió també, arribant a uns pressupostos, segons el mateix estudi exposat, de 40-45 milions d'euros, tal com s'exposa a les taules següents extretes de la Memòria feta pública:

### 20.5. Tiempos de viaje.

El cuadro resumen de tiempos de viaje por cada alternativa es el siguiente:

ITINERARIO	Tiempos de viaje			
	1-A	1-B	2-A	2-B
Luceros-Hospital	40,6	42,4	40,3	42,2
Hospital-Luceros	29,9	31,7	29,6	31,4
Luceros-Sant Joan	43,6	46,2	43,3	44,2
Sant Joan-Luceros	32,9	35,5	32,6	33,4
Sergio Cardell-Hospital	30,5	32,3	30,2	29,7
Hospital-Sergio Cardell	22,6	24,4	22,3	21,7



## Informació pública de l'estudi informatiu de la connexió del TRAM amb Sant Joan d'Alacant

PRESUPUESTO ESTIMADO	ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1a	ALTERNATIVA 1b	ALTERNATIVA 2a	ALTERNATIVA 2b
CAP.1 - MOVIMIENTO DE TIERRAS Y DEMOLICIONES	- €	1.024.419,68 €	1.256.635,43 €	1.107.671,77 €	1.129.924,69 €
CAP.2 - SUPERESTRUCTURA DE VÍA	- €	8.409.569,58 €	10.315.853,30 €	9.092.994,86 €	9.275.671,43 €
CAP.3 - PARADAS	- €	1.408.739,45 €	1.408.739,45 €	1.690.487,34 €	1.690.487,34 €
CAP.4 - PARADA INTERMODAL	- €	4.800.000,00 €	4.800.000,00 €	4.800.000,00 €	4.800.000,00 €
CAP.5 - ESTRUCTURAS	- €	2.500.000,00 €	2.500.000,00 €	2.500.000,00 €	2.500.000,00 €
CAP.6 - URBANIZACIÓN ANEJA A LA TRAZA	- €	2.525.496,68 €	3.097.977,01 €	2.730.737,65 €	2.785.597,66 €
CAP.7 - APARCAMIENTO DISUASORIO	- €	1.200.000,00 €	1.200.000,00 €	1.200.000,00 €	1.200.000,00 €
CAP.8 - SUBESTACIÓN	- €	4.000.000,00 €	4.000.000,00 €	4.000.000,00 €	4.000.000,00 €
CAP.9 - CATENARIA	- €	1.462.532,71 €	1.794.060,06 €	1.581.389,19 €	1.613.159,00 €
CAP.10 - INSTALACIONES NO TRANVIARIAS, CANALIZACIONES	- €	892.227,58 €	1.094.478,00 €	964.736,75 €	984.118,13 €
CAP.11 - INSTALACIONES DE SEGURIDAD Y COMUNICACIONES	- €	1.461.446,31 €	1.792.727,39 €	1.580.214,50 €	1.611.960,72 €
CAP.12 - DESVIOS DE TRÁFICO	- €	78.953,48 €	96.850,68 €	85.369,84 €	87.084,90 €
CAP.13 - SERVICIOS AFECTADOS	- €	3.423.730,67 €	4.199.822,95 €	3.701.968,94 €	3.776.340,81 €
CAP.14 - MEDIDAS AMBIENTALES	- €	23.659,75 €	29.022,94 €	25.582,52 €	26.096,46 €
CAP.15 - CONTROL DE CALIDAD	- €	68.428,23 €	83.939,56 €	73.989,23 €	75.475,66 €
CAP.16 - SEGURIDAD Y SALUD	- €	762.461,63 €	935.296,65 €	824.425,03 €	840.987,57 €
<b>PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL</b>	- €	<b>34.041.665,75 €</b>	<b>38.605.403,45 €</b>	<b>35.959.567,63 €</b>	<b>36.396.904,39 €</b>
<b>GASTOS GENERALES + BI</b>	- €	<b>6.467.916,49 €</b>	<b>7.335.026,66 €</b>	<b>6.832.317,85 €</b>	<b>6.915.411,83 €</b>
<b>TOTAL PRESUPUESTO BASE LICITACIÓN SIN IVA</b>	- €	<b>40.509.582,24 €</b>	<b>45.940.430,10 €</b>	<b>42.791.885,48 €</b>	<b>43.312.316,22 €</b>

TABLA 8. Comparativo valoración económica de las alternativas

Si sumem a açò la manca de dades objectives que ens asseguren un major volum d'usuaris, **les alternatives 1 i 2 no només són ineficients i inútils des del punt de vista de l'objectiu mateix de l'estudi, sinó que, a més, són les opcions més insostenibles des d'un punt de vista econòmic i mediambiental.**

### CINQUENA.- FALTA DE TRANSPARÈNCIA I PARTICIPACIÓ PRÈVIA EN LA DECISIÓ SOBTADA DE DESCARTAR L'ALTERNATIVA 3.

En la Memòria exposada al públic (punt 21) s'afirma el següent:

*«Se han analizado un total de cinco alternativas de trazado, de las cuales, la denominada Alternativa 3, que engloba el conjunto de propuestas que el Estudio de Planeamiento realizaba para el paso del trazado a lo largo de la Avenida Pintor Pérez Gil, se desestimaba en el análisis previo debido a las peticiones de que la conexión con Sant Joan d'Alacant y el Hospital, diera servicio igualmente a toda la zona de nuevo desarrollo del PAU-5 de Alicante y de Nou Nazareth, en el caso de Sant Joan d'Alacant.*

*Las cuatro alternativas finalmente presentadas, engloban realmente dos variantes de trazado en base al cual se barajan las cuatro posibilidades de*

## Informació pública de l'estudi informatiu de la connexió del TRAM amb Sant Joan d'Alacant

*combinación. En primera instancia, las dos alternativas de trazado a partir del paso del tram por la Avenida de las Naciones para dar servicio al PAU-5»*

**És curiós que en l'anàlisi previ, sense haver realitzat cap tipus de participació ciutadana prèvia, se descarte automàticament l'única opció socialment i territorialment més vertebradora de la comarca i, també, l'econòmicament i ambientalment més sostenible.** Se'ns planteja, aleshores, qüestions rellevants sobre els interessos als quals pot atendre la Conselleria.

És de destacar que les promotores i immobiliàries que estan impulsant els sectors urbanístics del PAU5 i Nou Nazareth estiguen tenint un paper i s'estiga donant, d'alguna manera, prioritat als seus interessos. Promocionar que el TRAM passarà per aquests sectors ara mateix té un efecte directe en el preu de les seues promocions immobiliàries. El suport a les alternatives 1 i 2 de l'alcalde d'Alacant allarguen desmesuradament el recorregut i dubtosament estan al servei dels interessos generals dels seus veïns i veïnes, i molt menys dels seus conciutadans/es de la comarca. La pretesa continuació fins arribar a Sant Joan i Mutxamel està totalment desvirtuada i ja no és creïble.

### **SISENA.- LA PROPOSTA**

Descartada ja la volta al recorregut històric des d'Alacant ciutat per l'Avinguda de Dénia, que seria el més ràpid, però que es poden plantejar altres opcions per a recuperar-lo, el recorregut de l'alternativa 3 és el més ràpid, però també el més lògic i sostenible ambientalment i econòmicament. En tot cas, el recorregut final ha d'evitar el zigzagueig i, per tant, fer el bucle per la plaça La Coruña i Institut.

Així i tot, i partint del plantejament de l'alternativa 3, **la proposta que realitzem és encara més ràpida i seria el trajecte que partiria de Condomina, cap a Félix Candela, passant per Clara Campoamor, Pintor Pérez Gil, l'Hospital Clínic Sant Joan i fins a Benimagrell,** tal com passem a mostrar en imatges:



### Projecte alternatiu TRAM Trajecte Condomina / Hospital



Parada Hospital de Sant Joan



Circulació per la mitgera de Pérez Gil, entrant al camí de Benimagrèll per la zona enjardinada per a mantenir els vials.  
Parada a l'Hospital on està el pàrquing d'accés de l'avinguda de Dènia



# Informació pública de l'estudi informatiu de la connexió del TRAM amb Sant Joan d'Alacant



**Prioritat semafòrica**

Entrada a l'avinguda Pérez Gil amb un ample gir per a incorporar-se a la mitgera

**Parada Pérez Gil**

Ubicada en el centre de la plaça, es converteix en rotonda per al tràfic rodat



Parada en c/Clara Campoamor, enfront de Torre Plàcia, amb la seua integració

Amb este traçat s'evita l'expropiació de la finca, estalviant costes.

**Parada Condomina. Connexió amb línia 3**



Ús de la part dreta de la via en direcció Pérez Gil, amb calçada de doble direcció de vehicles.

Eliminació de les places d'aparcament.

Control semafòric en les eixides de tots els carrers.



## **Informació pública de l'estudi informatiu de la connexió del TRAM amb Sant Joan d'Alacant**

Aquesta proposta millora el temps de viatge, ja que es desviaria una parada abans que la prevista per l'alternativa 3 (això sí, mantenint la connexió amb la L4 i les zones de la Palma en la parada anterior de Lucentum), però també és una opció més econòmica, ja que comporta una menor modificació del terreny i construcció d'infraestructures.

**En cas que aquest trajecte, que entenem sorteja les dificultats de l'alternativa 3 que s'exposa en l'estudi, es descarta, sol·licitem s'accepte l'alternativa 3, amb un recorregut directe des de Camp de Golf cap a Pérez Gil, sense bucle.**

En virtut d'això,

### **SOL·LICITEM**

Que es tinga per presentat aquest escrit, tinga per formulades les al·legacions que consten en el cos del mateix amb l'objecte que siguen tingudes en compte en el procediment de referència i especialment en la resolució definitiva d'este.

Sant Joan, 10 de maig de 2022