**SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS TRANSPORTE Y VIVIENDA.**

**SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS.**

**SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN FERROVIARIA**

**PLAZA DE LOS SAGRADOS CORAZONES, 7 28071 MADRID**

D/Dª-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------D.N.I. nº---------------------------------------,con domicilio a efectos de notificaciones en --------------------------------------------------------------------------------------------------de------------------------------------------- ante este órgano comparece y como mejor proceda en Derecho,

**EXPONE:**

Que en plazo otorgado de 30 días a la recepción de vuestra comunicación sobre el Estudio Informativo de la Línea Ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa) Fase II, Tramo Oliva-Dénia a instancias del Ministerio para la Transición Ecológica MANIFIESTO los ss. :

1º Que tenemos pendiente de contestar por ese Ministerio de Fomento las alegaciones y consideraciones que presentamos con fecha ante ese Ministerio de Fomento en referencia a la Publicación B.O.E. nº 164 de 08/07/2016 ratificándonos en las mismas consideraciones expuestas en su día, donde apostamos con toda claridad por la variante 3A. Añadimos los considerandos que enumeramos a continuación:

2º Que esta variante 3A ya contemplaba una estación central para toda la Comarca Marina Alta, como se recoge en el presente Estudio en el Anejo 0 en el que se nos dice que ha de estar en el espacio existente entre los viales AP-7 y N-332 tal y como cito a continuación. “Es importante resaltar que se define una nueva estación conjunta para los núcleos de población de Denia y Jávea en un espacio existente entre los viales AP-7 y N-332 al norte del núcleo de población de Pedreguer. Esta nueva estación se sitúa lo más cercano posible a la N-332 para que de acceso, a través de lanzaderas de de autobuses, a los núcleos de población de Denia y Jávea” Anejo 0

3º Que la única consideración por la que se descartó la variante 3A fue por su alejamiento del núcleo poblacional de Dénia “La alternativa 3A, a pesar de que tiene una valoración parecida a las de las alternativas 3C y 3D que se proponen para la siguiente fase, define la futura estación de Denia muy alejada del casco urbano del citado núcleo de población por lo que se propone su descarte”. Anejo 0 Entendemos que el núcleo poblacional de Dénia no es un núcleo compacto sino más bien disperso y con ciertas dificultades de acercamiento al centro como lo atestigua que el desarrollo urbanístico de la ciudad ha sido horizontal y no vertical como haya podido ser el caso paradigmático de Benidorm.

4º Que la RED de carreteras con Dénia ofrecen serias dificultades de comunicación con los municipios de su entorno (Jávea, Benissa, Moraira), sin olvidar los núcleos que comparten nacional (Ondara, Pedreguer, Gata, el Verger), los pueblos del interior, la Retoría y Pego, quedando todo focalizado en la CV-725 en su entrada a Dénia.

5º Entendemos por tanto, que al no ser Dénia un núcleo poblacional compacto y representar a una población de 42.000 habitantes, es más lógico apostar por otro núcleo poblacional disperso que sirve a toda la Comarca y que alcanza un montante de 74,000 habitantes, lo que unido al de Dénia daría una cifra de 116,000 habitantes. Hemos de tener en cuenta la afluencia de turistas y personas residentes en segunda residencia alojados en las decenas de urbanizaciones de cada una de esas poblaciones. La Estación Central según la variante 3A ofrecería un acceso más armonioso, máxime con el desarrollo de la Vía Parque con aceleración de carriles contemplada desde Pedreguer a Gata. Todo ello con un servicio de estación Inter-modal y unos terrenos de aparcamiento que faciliten su acercamiento. Anexo I

6º Que eludiendo el desvío y trazado por la Muntanyeta de la Sella, como son las variantes que contemplan la 3C, 3C-Bis y 3D se eliminan costes económicos adicionales que aminoran y co-ayudan a la mejor rentabilidad económica

7º Guardamos para el final el considerando que entendemos MÁS IMPORTANTE. En su Estudio Informativo, en el Estudio de Impacto Ambiental, pág. 175, evalúa los Espacios Protegidos y el Patrimonio Cultural con un riesgo SEVERO para las variantes 3C, 3C-Bis y 3D. Entendemos en consecuencia que es preceptivo la protección de esos espacios y de ese patrimonio optando por la variante 3A.

**SOLICITO** que tenga por presentadas las observaciones y anteriores consideraciones respecto del Estudio Informativo Fase II, Tramo Oliva-Dénia y acuerde reconsiderar en el proyecto como más conveniente esta Variante 3A en el tercer Tramo de dicha línea, según las previsiones del anterior estudio.

En Pedreguer a -----------------------------------------------------------

ANEXO I