

Introducció

És costum massa freqüent de les administracions espanyoles i valencianes no presentar a informació pública ni a Avaluació Ambiental els projectes sencers d'infraestructures de transport, sinó fragmentar els traçats en sub-trams que apareixen inconnexos, separats entre sí, però de manera que cadascun d'ells condiciona els altres. Altres conseqüències dels projectes, com pot ser la fragmentació i desvalorització del territori travessat, o l'urbanització i construcció de vivendes annexa al projecte (con és el cas d'aquest projecte objecte d'al·legació) no apareixen i per tant no poden ser avaluades a l'Estudi d'Impacte Ambiental.

En el tram que és objecte d'aquesta Al·legació, on la finalitat de la intervenció és l'adequació ambiental i urbanística del traçat de la línia 1 de FGV per les poblacions de l'Horta Nord, als termes de Burjassot i Godella, el traçat total és fragmentat almenys en tres sub-trams, perdent-se així la visió del conjunt, i impossibilitant la consideració d'altres alternatives i la visualització dels impactes ambientals globals i de les possibles alternatives.

Cal afegir, en el cas d'aquest projecte parcial (nou traçat i soterrament de les vies per l'Horta de Burjassot), que la solució decidida obeeix clarament a una motivació política prèvia, que en cap moment es fa explícita al projecte, encara que hi han al·lusions indirectes: la creació de noves bosses de terrenys urbanitzables entre el nou traçat i l'actual casc urbà, per tal de generar plusvàlues i contribuir a pagar així part del soterrament. Aquesta decisió prèvia, encara que emparada per un Conveni entre l'Ajuntament de Burjassot i la Generalitat Valenciana, amaga un procediment de finançament d'Obres públiques de dubtosa legalitat.

D'altra part, sobta que es pretengen iniciar les obres, no en els trams urbans on hi ha una forta i negativa incidència de les vies en superfície (nuclis urbans de Burjassot i Godella), sinó precisament en un tram on no hi ha cap necessitat: una zona d'horta despoblada i amb els passos a nivell eliminats en anteriors actuacions.

Com es demostra al llarg d'aquestes al·legacions, l'argumentació tècnica sobre les possibles alternatives d'actuació (vies soterrades o en superfície, pel traçat actual o per un altre de nou) està prefixada per aquesta decisió política, la qual cosa vicia

d'entrada els procediments de selecció d'alternatives i, per això, suposa una clara vulneració i perversió dels procediments d'informació i participació pública.

Sobre la necessitat del nou traçat

Al punt 2 de la Memòria de l'Estudi Informatiu es donen les següents “*objetos*”, (es suposa que volen dir objectius) per al nou traçat:

“Dotar al municipio de Burjassot de una red férrea acorde a las expectativas de un municipio en crecimiento y otorgar la permeabilidad peatonal y viaria que un municipio de estas características necesita sin olvidar la mejora ambiental que este tipo de actuaciones supone, al eliminar la barrera física.

Por otro lado, dar conexión al trazado ferroviario que está siendo objeto de estudio y del cual ya se han iniciado parte de las obras con la primera fase del soterramiento...”

La inconsistència de l'argumentació es comprova quan es parla de les “**necessitats de creixement**” d'una població que ja té la totalitat del seu espai urbanitzable ocupat. L'actual Pla General d'Ordenació Urbana no contempla, de fet, cap extensió de l'urbanització cap a la zona objecte d'estudi, classificada en el PGOU com a sòl no urbanitzable.

Respecte a la necessitat de **permeabilitat peatonal i viària**, aquest problema és evident en altres trams de l'actual travessia de les vies, però en absolut en el tram objecte de l'estudi, que genera molt poca mobilitat, i on l'accessibilitat en vehicle s'ha solucionat des d'una altra zona. L'única necessitat d'accés de vianants a través de les vies, en no haver població de l'altre costat de les vies, es produeix a l'andana nord de la mateixa estació, podent solucionar-se de manera senzilla a la mateixa estació. No hi ha per tant un efecte barrera que justifique el soterrament del tram al que es refereix aquest Estudi Informatiu.

Respecte a la necessitat de **connexió amb el traçat ferroviari del tram anterior**, el soterrament de les vies als trams anterior i següent no és en cap moment incompatible amb el manteniment del traçat actual en superfície. A l'Estudi Informatiu es descarta d'entrada el manteniment de la situació actual però, si que es

considera la possibilitat de soterrar-lo pel mateix traçat actual per a descartar-lo a continuació, al·ludint a majors dificultats tècniques. En canvi, considerant el nou traçat més allunyat, l'Estudi d'Impacte Ambiental si que estudia una “*Alternativa 1: trazado en superficie*”, per a descartar-lo també a continuació.

Respecte als “Condicionants de les actuacions”

Al punt 3 de la Memòria es fa referència a uns “condicionantes de las actuaciones”. A l'apartat B) s'afirma que “*la solución ha de ser soterrada*”, quan a l'estudi d'alternatives es considera també la solució de manteniment en superfície pel nou traçat més allunyat. No estan clares, com demostrarem més avant, a la Matriu de valoració d'impactes de les diferents alternatives, els avantatges d'aquesta solució soterrada, i menys com a condicionant del desplaçament de les vies cap a l'exterior.

Respecte a l'apartat 3.3 de la Memòria (“Necesidad de Park and Ride”), s'afirma lo següent: “*El municipio de Burjassot, dada su cercanía a la ciudad de Valencia, se ha convertido en punto singular de entrada a la capital desde la zona noroeste de la misma. Así el soterramiento de la línea 1 supondrá para el municipio una continuidad de lo establecido en la capital, de forma que este se integrará finalmente en ella*”. Aquesta frase **inconnexa** oblida, per exemple, la creació recentment d'una **nova barrera** entre els dos municipis, immensament més gran que la que pogués suposar l'existència prèvia de les vies: l'**enorme i irreversible fractura** en el territori de la Ronda Nord.

No s'entén com, a partir d'aquesta afirmació es passa a concloure la conveniència de la instal·lació d'un **aparcament per a conductors** que vullguen deixar el cotxe per canviar al Metro; això que s'anomena a la literatura anglesa un “**Park and Ride**”. Segons l'Estudi Informatiu, “*la ubicación de un Park and Ride con capacidad para al menos 300 plazas junto a (la nueva) estación de Burjassot permitiría un intercambio intermodal (entenem que està referint-se a un intercanvi **modal**) que favorecería en gran medida no sólo a los vecinos y residentes de Burjassot sino a los viajeros de municipios colindantes*”.

Si el que es vol dir és que a partir de la construcció de la nova estació, els veïns de Burjassot que vullguen agafar el Metro hauran de desplaçar-se en cotxe, no

s'aprecia la millora en quant a accessibilitat i sostenibilitat de la nova estació. En efecte, la nova estació estaria desplaçada uns 120 metres cap al Nord (dins de l'actual Horta) de l'actual estació, i uns 200 metres més cap a València, molt més lluny de l'actual casc urbà, de manera que no atrauria ni tant sols els actuals viatgers procedents del Casc Antic i barris que l'envolten.

Per a donar accés a aquests vehicles, es proposa obrir al trànsit en doble sentit de circulació l'actual carrer, Serra Calderona i també el carrer Cervantes, que són peatonals, i sense continuïtat viable cap al centre, com a única opció per a la penetració del transit des de i cap al Park and Ride, a través dels carrers de sentit únic procedent de València (Mestre Lope) i en direcció València (Blasco Ibañez) tots dos ara ja, molt saturats de trànsit.

En relació als possibles viatgers procedents de la "zona noroeste", és a dir l'autovia d'Ademús, cal dir que **no existeix cap accés directe a Burjassot des del sentit Lliria cap a València**. L'únic accés en sentit Lliria-València està situat front al Campus de Burjassot. L'altra alternativa seria, entrar en direcció Fira de Mostres, accedir a la Ronda Nord, recórrer una sèrie de trams i bucles d'accés (aproximadament 3 quilòmetres suplementaris...), per a tornar a Burjassot i, trobar-se finalment amb la rodona d'accés des de la Ronda Nord i la ja problemàtica Rodona del Castell, a l'entrada del poble. Per tant, accedir al proposat P+R suposaria un itinerari molt més complicat que l'entrada al mateix casc urbà de València, no constituint cap "dissuasió" per als conductors, que sense dubte preferiran entrar directament cap a la ciutat. Per això, el "Park and Ride" proposat no sembla gens funcional, i no és d'esperar que s'arribe a utilitzar mai.

En tot cas, cal assenyalar que, segons mostren els estudis tècnics consultats, un **aparcament en destinació**, a les portes de la ciutat, **no és la millor alternativa per afavorir el canvi modal**, ja que els conductors no abandonen el cotxe a l'entrada, si hi ha aparcament dins, com és el cas de València. Els aparcaments en origen (junt a les estacions dels mateixos pobles d'on provenen els viatgers) serien molt més efectius a l'hora de reduir els desplaçaments en cotxe, si això dugués aparellat, una millora substancial del servei ferroviari per al Camp de Túria. Respecte als residents a Godella, Rocafort o Montcada, no es pot pensar que es desplaçarien fins a Burjassot a deixar el cotxe, si disposen com és el cas, d'estacions als seus mateixos pobles d'origen.

Cal dir, a més, que l'**obertura de l'accés rodat** pels carrers Cervantes i Serra Calderona proposat per a la nova estació projectada, **causaria greus problemes a Burjassot**. Sense dubte, les possibles alternatives a aquest accés són igualment desaconsellables, siga desde la Plaça del Pouet i carrer d'El Portalet (zona de gran valor històric i arquitectònic, amb pas precari), o pel viari situat junt al Grup Escolar Mare de Deu dels Desemparats, provocant afeccions per trànsit intens a zones molt sensibles (casc antic i zona escolar).

Segons la Memòria (apartat 3.4), *“la conexión de los accesos a la nueva estación de Burjassot y Park and Ride... se ha de realizar de la forma más directa posible, dando continuidad a una calle distribuidora del municipio de forma que sea fácilmente accesible por todos, y cuya comunicación desde cualquier parte del municipio sea posible”*. No s'entén la solució presa, a menys que l'autor o autors hagen prescindit del treball de camp al municipi. Com s'ha explicat adés, els carrers Cervantes i Serra Calderona són actualment peatonals, i la seua penetració dins el casc antic te la forma de carreró de traçat irregular formant part de l'àrea peatonal del casc antic. Per accedir des de qualsevol punt del poble, el trànsit s'abocaria a uns carrers actualment molt saturats com ja hem comentat (Mestre Lope y Blasco Ibáñez), generant una circulació més intensa encara, gens desitjable i perillosa, que afectaria greument la qualitat de vida del veïnat del casc antic i de tota la població.

Per aquestes tres raons, considerem que cal descartar al projecte el Park and Ride, i per la mateixa raó, aquesta instal·lació no pot considerar-se un condicionant per decidir la solució adoptada.

Sobre la necessitat de soterrament

Si bé **estem d'acord en la necessitat de soterrar els trams urbans** del traçat ferroviari a Burjassot, cal recordar que l'Estudi Informatiu objecte de les presents al·legacions es refereix només a un tram central, que passa pràcticament en la seua totalitat per l'horta. La possibilitat de mantindre en aquest tram **l'actual traçat en superfície es descartada d'entrada**, no deixant altra possibilitat que la de soterrar.

Al punt 4.1 de la Memòria, es descarta considerar qualsevol possibilitat de conservar un tram en superfície, perquè *“no mantendría el criterio de soterramiento ya*

admitido...”, a més de “llevar consigo la consiguiente oscilación innecesaria e incómoda de la rasante”, i mantenir els impactes “efecto barrera, ruidos y vibraciones...impacto paisajístico”.

Aquesta solució, prèviament decidida i determinant per tant de la lògica i de les conclusions de l'Estudi Informatiu, està present també a l'**Estudi d'Impacte Ambiental** que hi conté, encara que en el mateix **sí que es considera la possibilitat de la construcció d'una via en superfície, però pel nou traçat prèviament decidit (Alternativa 1 de l'EIA, comparant-lo amb una de soterrament, Alternativa 2) !!!**.

D'entrada, no estem d'acord amb les valoracions inicials presents en aquest estudi, que pretenen justificar el soterrament. En primer lloc, cal repetir que l'**efecte barrera** de les actuals vies per a aquest tram és inexistent, i en tot cas afecta únicament al pas dels viatgers des d'una andana a l'altra de l'estació, problema de fàcil solució en aquest punt. Els altres impactes (soroll i vibracions) o bé són mínims (menors en tot cas que el que suposa l'actual trànsit pel carrer Mestre Lope, per exemple), o inexistent (distància edificis vora sèquia de Montcada i alguns amb mitjanera al carrer...), i en tot cas són d'una intensitat baixa i estan assimilats per la població. Aquesta valoració es dedueix de les mateixes dades sobre impacte acústic incorporades a l'Estudi d'Impacte Ambiental.

Respecte a l'**impacte paisajístic** de l'actual traçat, i la suposada millora que suposaria el soterrament de les vies, cal dir que l'actual paisatge agrari, incloent les vies i l'estació, està integrades en el dit paisatge des de fa més d'un segle, podent-se considerar (horta, estació, i camí d'accés) part integral de la imatge del poble i des del poble. Aquest paisatge, en la seua visió actual des del poble, té un gran valor per formar part de la memòria històrica, i és fàcilment visible per a la gent en arribar a la vora del casc urbà. La seua anul·lació per la colmatació del nou espai urbanitzable que es pretén crear, amb la construcció de blocs d'edificis entre l'actual casc urbà i les noves vies, sí que constituiria una alteració paisatgística d'allò més greu, encara que es soterraren les vies i es creara un passeig peatonal per damunt d'elles.

Respecte al possible problema causat pel **canvi de rasant** en passar d'un tram soterrat a un en superfície, es pot atenuar de manera més que adequada allargant la rampa, i en tot cas no constitueix un argument de pes que justifique el soterrament.

Un rebaix del tram en forma de trinxera seria en tot cas més que suficient, sense necessitat de soterrament.

Sobre les Alternatives considerades

A l'Estudi informatiu al·legat **es pretén burlar l'exigència legal** d'avaluar diferents alternatives per a un projecte, així com també l'obligació d'avaluar els impactes ambientals de les dites alternatives, i de presentar els dos documents a informació pública, mitjançant un enrevessat procediment de selecció de l'alternativa prèviament decidida.

Així, **es marca prèviament el condicionant de soterrament**, considerant *“los inconvenientes que representa el tener una vía férrea en superficie”*, inconvenients **sempre referits a un nou traçat** genèric, més allunyat que l'actual, **però no al manteniment de l'actual traçat**: efectes barrera, afecció paisatgística, problemes de drenatge... (veure l'apartat anterior d'aquestes al·legacions sobre els condicionants), que **no venen al cas en relació al manteniment del traçat actual en superfície** que, deixem-ho clar **és el que nosaltres considerem com l'alternativa real al projecte** desenvolupat a l'actual Estudi Informatiu.

A continuació, es fa un *“Estudio de Alternativas”*, amb el condicionant necessari de soterrament, on **es decidix que una nova via soterrada per un traçat més allunyat és millor** (cost, impactes, etc) que soterrar les vies per l'actual traçat (*Alternativa B* front a *Alternativa A*). Aquesta decisió es suporta amb un Estudi Multicriteri que introdueix puntuacions al nostre parer extremadament esbiaixades, per tal de justificar l'opció prèviament decidida, és a dir la B. En un apartat posterior d'aquestes al·legacions es farà una revisió crítica de les matrius d'aquest Estudi Multicriteri.

A l'Estudi d'Impacte Ambiental, en canvi, es plantegen i **es comparen dos alternatives totalment diferents a les alternatives de la Memòria**, les dos ja situades al traçat més allunyat prèviament decidit al projecte: **l'Alternativa 1, en superfície**, i **l'Alternativa 2, soterrada**. A les matrius d'impactes, de nou es manipulen les puntuacions, per tal de justificar la decisió presa prèviament. En un apartat posterior d'aquestes Al·legacions es farà igualment una revisió crítica d'aquestes puntuacions, ja que fins i tot no estar d'acord amb cap de les alternatives de solució per un nou

traçat, considerem que estan totalment manipulades pe tal de portar a les conclusions prèviament decidides.

En conclusió, considerem que en el Projecte objecte de les actuals Al·legacions **no hi ha un estudi d'alternatives** seriós, com s'ha dit, ja que es tracta únicament de justificar la decisió presa prèviament, com es reconeix indirectament a l'Estudi Informatiu (els anomenats “*objectes*” i “*condicionants*”). A més, les alternatives tècniques estudiades a la Memòria (A i B) no es corresponen amb les alternatives avaluades a l'Estudi d'Impacte Ambiental (1 i 2), la qual cosa **vulnera els procediments d'avaluació d'impacte i de participació pública**. Els “Anàlisis Multicriteri” que es presenten en ambdós casos manipulen clarament la valoració de les alternatives amb criteris predeterminats absents de rigor.

Sobre l'Estudi d'Alternatives

A l'**anàlisi multicriteri** de l'Estudi, es distingeix entre criteris funcionals, ambientals i econòmics, a l'hora d'analitzar les dos alternatives considerades: soterrament per l'actual traçat (Alternativa A), o soterrament per un nou traçat (Alternativa B).

Aportem en aquest apartat una reavaluació dels paràmetres de les matrius multifunció que ens sembla més d'acord amb la realitat, i que porta a conclusions totalment contràries a les dels autors de l'Estudi Informatiu. En general la puntuació que l'Estudi atorga en les matrius està conscientment esbiaixada i viciada, amb el sol objectiu de justificar l'opció prefixada.

Així, com ja s'ha dit, atenint-nos al planejament legalment vigent, un traçat més allunyat, pel mig de l'actual horta, és menys desitjable que l'actual, des del punt de vista de la “*compatibilidad con el desarrollo urbano*”

En altres aspectes, la valoració hauria d'ésser, en tot cas, semblant:. No s'entén amb claredat que significa “*sentido en la red general de transportes*”, però en tot cas l'alternativa A és igual o millor que la B.

Respecte del cost econòmic és evident que no s'ha contemplat l'opció de mantenir l'actual traçat en superfície que és, sense dubte l'alternativa més econòmica i viable.

Sobre “*La integració sobre la població y los usuarios*” és evident que el desplaçament de la nova estació respecte de l’actual ubicació, suposa una major llunyania i per tant **un factor de dissuasió per als usuaris a l’hora d’optar pel transport públic**. L’estudi d’alternatives que justifica el Projecte inexplicablement **no analitza la pèrdua de passatgers** que es produirà com a conseqüència d’aquest allunyament. L’argument fonamentat en la “*interdistància òptima entre estacions*” que planteja, és absolutament fals i mancat de rigor, donat que el que s’ha d’analitzar no és si hi ha perfecta equidistància entre estacions sinó quina és la població que s’ha de servir. En aquest sentit, donat que l’àrea del casc antic i carrers que l’envolten és on habita la població usuària de l’estació de metro de Burjassot, desplaçar l’estació més lluny d’aquesta zona suposa empitjorar l’accés dels usuaris al transport públic.

L'Alternativa A suposa el soterrament de les vies al llarg de l'actual traçat, mentre que l'Alternativa B consisteix en el soterrament pel nou traçat decidit

CRITERIS FUNCIONALS	Alternativa A		Alternativa B	
Característiques del traçat i idoneïtat tècnica i manteniment del servei	1	3	3	1
Compatibilitat amb el desenvolupament urbà	3	3	3	0
Sentit en la xarxa general de transports	2	3	3	2
Possibilitat d’ubicar l’Estació de Burjassot	1	2	3	2
Possibilitat de Park and Ride	1	0	3	0
Dificultat en serveis afectats	2	2	2	2
Possibilitat de rehabilitar via fèrria	3	3	3	3
COEFICIENT DE FUNCIONALITAT	13	16	20	10

A la columna en negreta es representen les magnituds que considerem adequades i que han de corregir necessàriament la valoració de la matriu de CRITERIS FUNCIONALS

CRITERIS AMBIENTALS	Alternativa A		Alternativa B	
Integració en el medi físic	2	3	3	0
Integració en flora i fauna	3	3	2	0
Integració en població i usuaris	3	3	3	0
Respecte als espais protegits	2	3	3	1
Compatibilitat amb el drenatge i hidrologia	2	2	2	2
COEFICIENT AMBIENTAL	12	14	13	3

A la columna en negreta es representen les magnituds que considerem adequades i que han de corregir necessàriament la valoració de la matriu de CRITERIS AMBIENTALS

CRITERIS ECONÒMICS	Alternativa A		Alternativa B	
Llargària del traçat	2	3	3	1
Grans obres de fàbrica	1	2	3	2
Problemes d'escavabilitat	0	1	2	2
Superfície ocupada	2	3	1	0
COEFICIENT ECONÒMIC	5	10	9	5

A la columna en negreta es representen les magnituds que considerem adequades i que han de corregir necessàriament la valoració de la matriu de CRITERIS ECONÒMICS

Resumint els valors totals estimats en les anteriors matrius i introduïts en la MATRIU D'IDONEITAT de l'Estudi Informatiu respecte de l'Alternativa proposada trobem...

MATRIU D'IDONEITAT	Alternativa A		Alternativa B	
Coeficient de funcionalitat	13	16	20	10
Coeficient ambiental	12	14	13	3
Coeficient econòmic	5	10	9	5
COEFICIENT GLOBAL D'IDONEITAT	30	40	42	18

A la columna en negreta es representen les magnituds adequades i que considerem han de corregir necessàriament la valoració de la matriu de CRITERIS ECONÒMICS

Com s'aprecia clarament, la nostra valoració és radicalment diferent de la del projecte, partint de valors clarament diferents: preservació, protecció, proximitat, facilitat d'accés.

Sobre l'Estudi d'Integració Paisatgística

Tot i no constituir aquest territori un espai natural protegit, si que reuneix sobrades característiques històriques, paisatgístiques, patrimonials..., com per a que es valore de manera equivalent a aquesta figura de protecció, com reconeixen i aconsellen diverses institucions com ara el Consell Valencià de Cultura, que en el seu dictàmen sobre l'Horta, proposa i recomana que **de manera immediata, cal aplicar rigorosament la legislació sobre patrimoni (Llei del patrimoni cultural valencià) i la llei d'espais naturals protegits, (...) instant a les institucions a elaborar un Pla de Protecció de l'Horta (...)**. La valoració per tant a de diferir força de la de l'Estudi. Cal dir que existeix ja redactat un Pla d'Acció Territorial per a l'Horta, però no ha sigut donat a conèixer per part de les autoritats (Conselleria de Territori).

Crida l'atenció en l'EIP el fet que al llarg de totes les descripcions no es cite ni una sola vegada l'importància paisatgística de l'Arc de Montcada, una de les zones millor conservades de l'Horta Nord. És a dir l'arc que descriu la sèquia de Montcada al seu

pas pel municipi de Burjassot, i que és arreplegat en nombrosa literatura relacionada amb l'Horta com un dels exemples més significatius d'integració paisatjística del bord urbà. L'Arc de Montcada està actualment afectat en part (tot i que recuperable) per diverses agressions urbanitzadores, però a l'Estudi no es planteja la seua restauració, que recuperaria per a Burjassot i aquesta part de l'àrea metropolitana la singularitat dels seus valors, sinò la destrucció integral i definitiva del paisatge actual, encara molt valuós i amb un gran potencial de recuperació.

Respecte de l'Estudi d'Impacte Ambiental

A l'analisi multicriteri de l'Estudi d'Impacte Ambiental, es distingeix igualment entre criteris funcionals, ambientals i econòmics, a l'hora d'analitzar les dos alternatives considerades, diferents de les considerades al projecte: la construcció d'un nou traçat més allunyat de l'actual, siga en superfície (Alternativa 1), o soterrat (Alternativa 2).

Als criteris funcionals, l'EIA considera millor la alternativa "soterrament" (la "2"), prèviament decidida, per 9 a 20 punts. Considerem que la valoració estaria també molt sesgada cara a l'opció prèviament decidida, si ben bé estem en desacord amb les dues.

En "*Características de trazado*" es puntuà 1 i 3, quan en ambdòs casos es tracta del mateix traçat.

En la "*Compatibilidad con el desarrollo urbano*", i d'acord amb l'actualment vigent Pla General, no cap una expansió urbana cap a aquesta zona, per la qual cosa la valoració és igualment negativa.

En quant al "*Sentido en la red general de transportes*", expressió un tant críptica i difícil d'interpretar, al nostre parer no hi han diferències, en tot cas són negatives en els dos casos.

Respecte a l'"*Ubicación de la nueva estación*", la valoració és també semblant en els dos casos.

La possibilitat d'un "*espacio peatonal*" sobre la plataforma de les vies, no trobem cap avantatge en la construcció d'aquesta plataforma. L'actual borde urbà de Burjassot presenta altres oportunitats de tractament com a passeig peatonal, com ara els marges de la cèquia de Montcada.

L'"*Afección a servicios*" serien semblants, en tot cas més greus en el cas del soterrament, que afectaria a drenatges, etc.

Amb aquesta valoració tan diferent, en la nostra opinió, el coeficient de funcionalitat del traçat en superfície, **comparat amb un traçat soterrat, és de 9 a 8 punts.**

Als **Criteris Ambientals** es considera millor la alternativa "soterrament" (la "2"), per 5 a 13 punts.

En "*Integración en el medio físico*", l'alternativa proposada és clarament invasora d'un territori d'Horta que està classificat per l'Informe Dobris com de classe A, representant una de les cinc zones de terres de cultiu millors d'Europa. Qualsevol de les dos solucions suposa la destrucció de la franja afectada, siga per la plataforma de les vies o per la plataforma peatonal, així com per l'urbanització de la franja intermitja.

En "*Integración en flora y fauna*" l'alternativa proposada trenca durant el període d'obres i consolida després alteracions irreversibles en un territori que s'ha mantingut inalterat fins a l'actualitat. La nostra valoració per tant és negativa en els dos casos, així com en els apartats relatius a l'"*Integración en población y usuarios*" o "*espacios protegidos*",

En "*compatibilidad con el drenaje e hidología*" és evident que quedaria alterat el que s'ha mantingut i ha segut enormement eficaç durant segles fins arribar a formar part d'un dels patrimonis hidrològics de la humanitat més emblemàtics en terres agrícoles. La valoració nostra no pot més que diferir de la de l'Estudi.

Amb aquesta valoració tan diferent, en la nostra opinió, el coeficient dels Criteris Ambientals de l'actual traçat en superfície, **comparat amb el traçat soterrat que es proposa, és de 6 a 2 punts.**

Als **Criteris Econòmics** es reconeix el menor cost de l'alternativa en superfície front a la soterrada, però al nostre parer encara no es valora suficientment.

En “*Longitud del trazado*” o “*Superfície ocupada*” inexplicablement es puntua més favorablement l'alternativa del soterrament quan és evident que és ambdòs traçats són idèntics.

En la nostra opinió, en els Criteris Econòmics la relació entre el traçat en superfície, comparat amb el traçat soterrat, és de 8 a 3 punts.

En conclusió, la nostra valoració global comparant les dos alternatives considerades seria favorable a un nou traçat en superfície (Coeficient d'Idoneïtat comparat de 23 a 17 i no de 25 a 37) però cal fer constar que la comparació hauria d'haver-se fet entre les dos alternatives considerades a la Memòria, per la qual cosa l'avaluació de l'Estudi d'Impacte ambiental, al nostre parer, no té cap significat.

A més, caldria haver considerat altres alternatives fonamentalment diferents, com ara el manteniment del traçat actual en superfície, i en tot cas la construcció d'un nou traçat soterrat PER BAIX DEL CASC URBÀ ACTUAL, més car de construcció, evidentment, però amb nuls impactes ambientals, i resultats òptims a l'hora de captar el màxim de viatgers.

Aportem una correcció de les matrius per apartat que queda justificada als comentaris fets en l'argumentació anterior.

Les dos alternatives considerades a l'Estudi d'Impacte Ambiental es refereixen a un nou traçat més allunyat de l'actual: l'Alternativa 1 en superfície, i l'Alternativa 2 soterrada.

CRITERIS FUNCIONALS	Alternativa 1		Alternativa 2	
Característiques del traçat i idoneïtat tècnica i manteniment del servei	1	1	3	1
Compatibilitat amb el desenvolupament urbà	0	0	3	0
Sentit en la xarxa general de transports	0	1	3	1
Possibilitat d'ubicar l'Estació de Burjassot	3	1	3	1
Possibilitat d'espai peatonal sobre via fèrria	0	0	3	0

Dificultat en serveis afectats	2	3	2	2
Possibilitat de rehabilitar via fèrria	3	3	3	3
COEFICIENT DE FUNCIONALITAT	9	9	20	8

A la columna en negreta es representen les magnituds que considerem adequades i que han de corregir necessàriament la valoració de la matriu de CRITERIS FUNCIONALS

CRITERIS AMBIENTALS	Alternativa 1		Alternativa 2	
Integració en el medi físic	0	1	3	0
Integració en flora i fauna	0	1	2	0
Integració en població i usuaris	1	1	3	1
Respecte als espais protegits	3	0	3	0
Compatibilitat amb el drenatge i hidrologia	1	3	2	1
COEFICIENT AMBIENTAL	5	6	13	2

A la columna en negreta es representen les magnituds que considerem adequades i que han de corregir necessàriament la valoració de la matriu de CRITERIS AMBIENTALS

CRITERIS ECONÒMICS	Alternativa 1		Alternativa 2	
Llargària del traçat	2	2	3	2
Grans obres de fàbrica	3	2	0	0
Problemes d'escavabilitat	3	3	0	0
Superfície ocupada	2	1	1	1
COEFICIENT ECONÒMIC	11	8	4	3

A la columna en negreta es representen les magnituds que considerem adequades i que han de corregir necessàriament la valoració de la matriu de CRITERIS ECONÒMICS

Resumint els valors totals estimats en les anteriors matrius i introduïts en la MATRIU D'IDONEITAT de l'Estudi Informatiu i de l'Estudi d'Impacte Ambiental que l'acompanya, respecte de l'Alternativa proposada trobem...

MATRIU D'IDONEITAT	Alternativa 1		Alternativa 2	
Coeficient de funcionalitat	9	9	20	8
Coeficient ambiental	5	6	13	2
Coeficient econòmic	11	8	4	3
COEFICIENT GLOBAL D'IDONEITAT	25	23	37	13

A la columna en negreta es representen les magnituds que considerem adequades i que han de corregir necessàriament la valoració de la matriu global

Conclusions

En conclusió i a la vista de tot el que hem argumentat, considerem que l'Estudi Informatiu de soterrament de la línia 1 Empalme-Bétera de FGV a Burjassot, 2a fase, trams des del PK 15077 fins al carrer Mèxic, al terme municipal de Burjassot **ha de ser desestimat i en conseqüència rebutjat.**

De la mateixa manera, l'Estudi d'Impacte Ambiental que l'acompanya i el justifica **ha de ser considerat invalidat per no referir-se a les alternatives tècniques del projecte, així com per la tendenciositat en les avaluacions i la manca de rigor,** al perseguir com a objectiu, no l'estudi ponderat de les alternatives com seria la seua obligació sinó trobar per tots els mitjans justificar la conveniència d'executar el projecte de soterrament per l'Horta, **vulnerant la imparcialitat i objectivitat que un EIA requereix.**

Considerem que **existeixen altres alternatives conscientment no estudiades,** valorades, ni considerades, més compatibles amb la protecció d'un territori tan valuós com és l'Horta, i del qual al municipi de Burjassot sols li queda l'àrea on es preten ara executar el projecte de soterrament i la consegüent urbanització.

Altres consideracions per les quals aquest Estudi Informatiu ha de ser retirat.

1. **l'Ajuntament de Burjassot ha signat la Carta d'Aalborg i ha d'iniciar de manera immediata les fases per a posar en marxa l'Agenda 21. És evident que un projecte d'aquestes característiques afectaria greument la qualitat de vida en el municipi comprometent els objectius de benestar i equilibri ambiental que es pretenen amb l'Agenda 21.**
2. **El municipi té pendent la revisió del PGOU, i la necessària introducció de nous criteris fonamentats en la sostenibilitat mediambiental han de incorporar inneludiblement la necessitat de preservar l'escasa terra d'horta que sobreviu al terme, per damunt de consideracions de possible creixement.**
3. **El cost econòmic de l'alternativa triada (i també de les altres alternatives considerades a l'estudi) és molt elevat. Més encara si el comparem amb el baix cost de modificació de l'actual estació de Burjassot per a eliminar l'efecte barrera per als usuaris i la modernització, si cal, de l'actual traçat en superfície. Aquesta darrera opció pot representar una dècima part del cost del traçat soterrat.**
4. **La pèrdua d'accessibilitat a la nova estació deu considerar-se com indesitjable a efectes d'acomplir la necessària funció d'atracció de passatgers.**
5. **El conjunt del Projecte, a més de tots els impactes i efectes indesitjables que ja hem descrit, sols pot contribuir a incrementar les emissions de CO2 al desmotivar als potencials passatgers que hauran d'optar pel transport en cotxe privat. Igual resultat sobtindria en cas que el "Park and Ride", fora de tota previssió raonable, resultara exitós degut als llarg recorreguts en cotxe privat per a traslladar-se a l'aparcament.**

Reiterem per tant la necessitat de retirar el Projecte i redactar-ne un de nou que contemple com a Alternativa el manteniment del traçat actual i el soterrament de les vies dins de les diferents zones urbanes, contemplant en el nou Estudi Informatiu la totalitat de les actuacions en la línia 1 de manera que es puguen valorar globalment les actuacions.