

**ÍNDICE**

1.- INTRODUCCIÓN.....1

2.- FASES DE OBRA.....1

    2.1.- Situación actual.....1

    2.2.- Descripción de las Fases .....1

        2.2.1.- Fase I. Prolongación de la Línea Silla – Gandía hasta Oliva. ....1

        2.2.2.- Fase II. Prolongación de la Línea Silla – Oliva hasta Denia.....2

        2.2.3.- Fase III. Conexión Ferroviaria de Benidorm con la Red Ferroviaria de Interés General.....2

        2.2.4.- Fase IV. Conexión Ferroviaria entre Denia y Benidorm. Cierre del Corredor completo del Tren de la Costa.....2

3.- SITUACIONES PROVISIONALES .....3

    3.1.- Duplicación de vía del corredor Cullera – Gandía.....4

        3.1.1.- Situación actual.....4

        3.1.1.- Actuaciones de duplicación.....4

    3.2.- Actuaciones en las estaciones de Gandía (Mercancías y Viajeros) .....9

        3.2.1.- Alternativa 1A.....9

        3.2.2.- Alternativa 1B.....10

    3.3.- Variantes a la Línea TRAM. ....11

        3.3.1.- Alternativa 3C .....11

        3.3.2.- Alternativa 3C (BIS) .....11

        3.3.3.- Alternativa 3D .....12

        3.3.4.- Alternativa 4B(BIS)+5A .....12

    3.4.- Conexiones con las Líneas Existentes en el entorno de Alicante. ....13

        3.4.1.- Alternativa 6A.....13

        3.4.2.- Alternativa 6C.....14

3.5.- Ejecución por fases del trayecto completo Valencia – Alicante.....15

    3.5.1.- Estación de Oliva .....16

    3.5.2.- Estación de Denia y su Entorno .....16

    3.5.3.- Estación de Benidorm .....17

**APÉNDICES:**

APÉNDICE 1.- ESTACIÓN PROVISIONAL DE GANDÍA



## 1.- INTRODUCCIÓN

El presente Anejo presenta dos partes diferenciadas, aunque relacionadas entre si.

En primer lugar se describen las diferentes fases en que podría dividirse la obra, escalonando de este modo la inversión, y posteriormente se describen y localizan las principales situaciones provisionales que pueden aparecer durante la construcción de las alternativas de trazado, objeto del presente Estudio Informativo.

En cuanto a las fases de obra, la actuación completa se ha tramificado en cuatro, dando acceso ferroviario a los núcleos de población de Oliva, Dénia y Benidorm en las tres primeras fases y cerrando el trayecto completo Valencia – Alicante en la cuarta y última fase tal y como se va a describir en apartados posteriores.

En cuanto a situaciones provisionales, a excepción del tramo de actuación ubicado entre las actuales estaciones de Cullera y Gandía, y en las conexiones con las líneas existentes en el entorno de la ciudad de Alicante, la mayor parte de la actuación que se plantea es un corredor independiente de líneas existentes, por lo que no se darán situaciones provisionales de especial importancia.

A pesar de ello existen ciertos puntos con afecciones de diferente entidad, que son los que se describen en los siguientes apartados.

## 2.- FASES DE OBRA

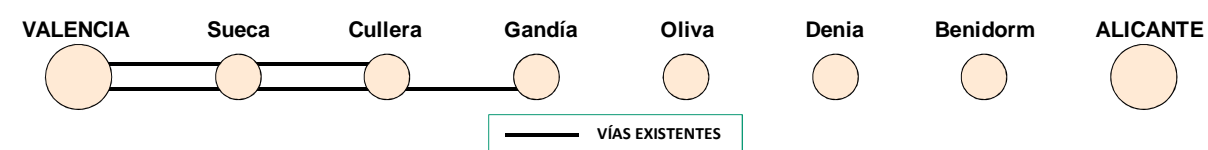
### 2.1.- Situación actual

La red ferroviaria actual en ancho convencional en la zona de actuación se articula alrededor de la línea Alcázar de San Juan – Albacete - Valencia consistente en una línea con doble vía convencional y electrificada.

A partir de esta línea, desde la localidad de Silla ubicada al sur de Valencia, parte un ramal hasta Gandía. Este ramal presenta vía doble electrificada hasta Cullera, discurriendo en vía única también electrificada hasta el final de la línea en Gandía.

Finalmente, en la población de Gandía al final del trazado, parte el ramal de acceso al Puerto de Gandía.

A continuación se muestra un esquema de las líneas existentes en el tramo de actuación:



### 2.2.- Descripción de las Fases

La ejecución total del trayecto Valencia –Alicante se ha dividido en las siguientes cuatro fases constructivas:

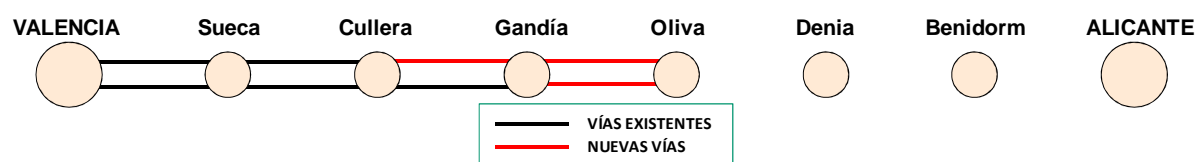
#### 2.2.1.- Fase I. Prolongación de la Línea Silla – Gandía hasta Oliva.

En la primera de las fases de ejecución se realizaría la prolongación de la actual línea Silla – Gandía hasta la llegada al casco urbano de Oliva ejecutando una estación que daría servicio a ésta última población.

En primer lugar se procedería a la duplicación del actual tramo ferroviario Cullera – Gandía, para posteriormente prolongar la línea, en vía doble, hasta la localidad de Oliva.

Para esta primera fase, dado que se corresponde con una ampliación de la actual línea Silla – Gandía a lo largo de cerca de 8 km, no se considera conveniente realizar un cambio de ancho de la actual línea, y por lo tanto se propone realizar la ampliación en ancho convencional.

A continuación se muestra un esquema de las vías a ejecutar para la primera de las fases de obra en las que se divide la actuación completa Valencia - Alicante:



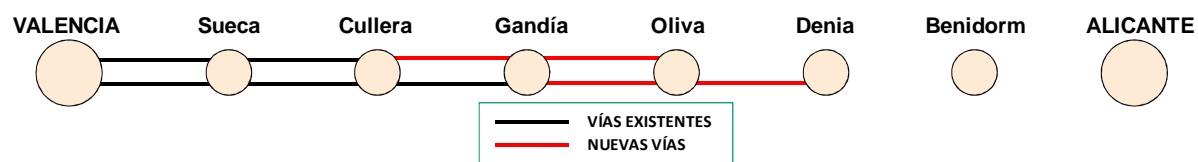
### 2.2.2.- Fase II. Prolongación de la Línea Silla – Oliva hasta Denia.

En la segunda fase de ejecución se realizaría la prolongación de la línea ejecutada en la fase anterior desde la salida de la futura estación de Oliva hasta la llegada a los alrededores del núcleo de población de Denia ejecutando una nueva estación que daría servicio a ésta última población.

Para la segunda fase, la prolongación se ejecutaría en vía única y abarcaría una longitud de unos 20 km.

Nuevamente se desaconseja el cambio de ancho de vía de toda la línea Silla – Gandía, más las actuaciones a realizar dentro del tramo Valencia – Silla, actuaciones de cierta envergadura y con complejas situaciones provisionales, por lo que la futura línea Valencia – Denia se ejecutaría en ancho convencional.

A continuación se muestra un esquema de las vías a ejecutar en la segunda de las fases de obra en las que se divide la actuación completa Valencia - Alicante:

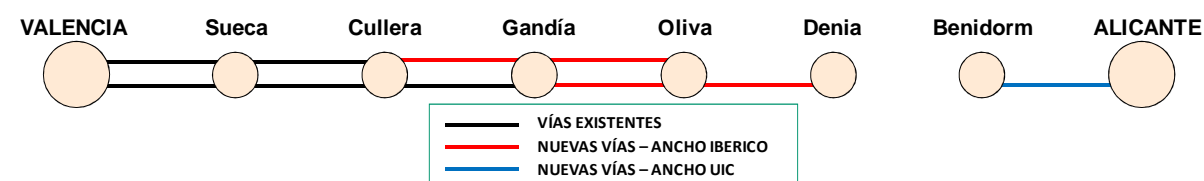


### 2.2.3.- Fase III. Conexión Ferroviaria de Benidorm con la Red Ferroviaria de Interés General.

En la tercera de las fases constructivas se ejecutaría una nueva línea ferroviaria conectando al núcleo de población de Benidorm, a través de una nueva estación, con la actual estación ferroviaria de Alicante.

Para la futura conexión Alicante – Benidorm, dado que se correspondería con una nueva línea y dadas las altas velocidades que se alcanzarían en el nuevo tramo a ejecutar se aconseja que se defina en ancho UIC conectando directamente con la línea de Alta Velocidad Madrid – Alicante o con la línea de ancho convencional La Encina – Alicante ya que ésta última presentará en un futuro ancho mixto.

A continuación se muestra un esquema de las vías a ejecutar en la tercera de las fases de obra en las que se divide la actuación completa Valencia - Alicante:



### 2.2.4.- Fase IV. Conexión Ferroviaria entre Denia y Benidorm. Cierre del Corredor completo del Tren de la Costa

En la cuarta y última fase constructiva se unirían ferroviariamente las estaciones de Denia y Benidorm ejecutas en la Fase II y III descritas anteriormente, finalizando el recorrido completo Valencia – Alicante por la costa.

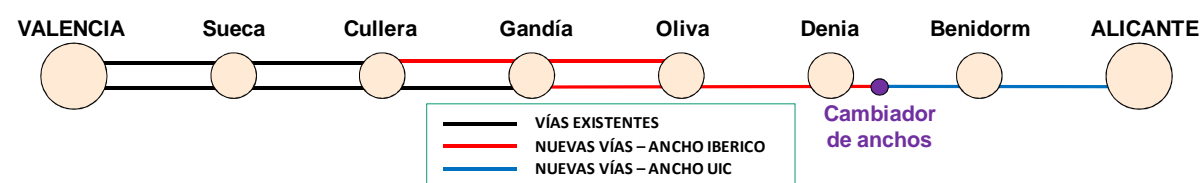
Para esta última fase, una vez que se decidiera cerrar el corredor completo Valencia – Alicante del Tren de la Costa, se propone la ejecución de un cambiador de ancho dentro de este nuevo tramo en los alrededores de la futura estación de Denia evitando la ejecución de las actuaciones necesarias a realizar para viabilizar el acceso ferroviario en ancho UIC hasta la actual estación de Valencia.

Dado que la ejecución de esta cuarta fase no está planteada realizarse a corto plazo, será en un futuro, cuando se decida realmente ejecutarla, cuando deba

decidirse el planteamiento de escenarios alternativos de cambio de anchos en las actuales líneas de Silla – Gandía y en el tramo Valencia – Silla.

El cambiador de anchos se situaría dentro de este cuarto tramo en donde la circulación de trenes es mucho menor al del resto de tramos.

A continuación se muestra un esquema de las vías a ejecutar en la cuarta y última de las fases de obra en las que se divide la actuación completa Valencia – Alicante, mostrando por tanto la imagen final de la actuación:



### 3.- SITUACIONES PROVISIONALES

Las situaciones provisionales ferroviarias que surgen con actuaciones objeto del presente Estudio Informativo, se pueden agrupar en los siguientes cinco bloques:

- Duplicación de vía del corredor Cullera – Gandía

Dentro del primero de los tramos (Tramo 0) en los que se ha tramificado las alternativas desarrolladas en el presente Estudio Informativo se procede a la duplicación de la actual línea ferroviaria Cullera – Gandía, la cual está definida en la actualidad en vía única.

- Actuaciones en las estaciones de Gandía (Viajeros y Mercancías)

Dentro del segundo de los tramos (Tramo 1) en los que se ha tramificado las alternativas desarrolladas en el presente Estudio Informativo se procede al estudio de las posibles alternativas de paso por el núcleo de población de Gandía afectando a las actuales estaciones de Gandía Mercancías y Gandía Viajeros.

- Variante a la línea TRAM

En la actualidad existe en la zona de actuación una línea ferroviaria de ancho métrico que parte de la ciudad de Alicante y finaliza en el núcleo de población de Denia, debiéndose de realizar, según las alternativas, variantes localizadas en su actual trazado.

- Conexiones con líneas existentes en el entorno de Alicante.

Dentro del séptimo y último de los tramos (Tramo 6) en los que se ha tramificado las alternativas desarrolladas en el presente Estudio Informativo se procede al estudio de las posibles alternativas de conexiones a realizar sobre las líneas que acceden a la actual estación ferroviaria de Alicante.

- Ejecución por fases del trayecto completo Valencia – Alicante

Tal y como se ha descrito con anterioridad, está planteado que el trayecto completo Valencia – Alicante se ejecute por fases para escalonar la inversión

La actuación completa se ha tramificado en cuatro, por lo tanto, aparecerán situaciones provisionales en los tramos a prolongar en cada una de las fases que se vayan ejecutando sucesivamente en especial en las estaciones de Oliva, Denia y Benidorm, punto final de las fases I, II y III, respectivamente.

En los apartados siguientes se detallan todas estas las actuaciones provisionales.

### 3.1.- Duplicación de vía del corredor Cullera – Gandía.

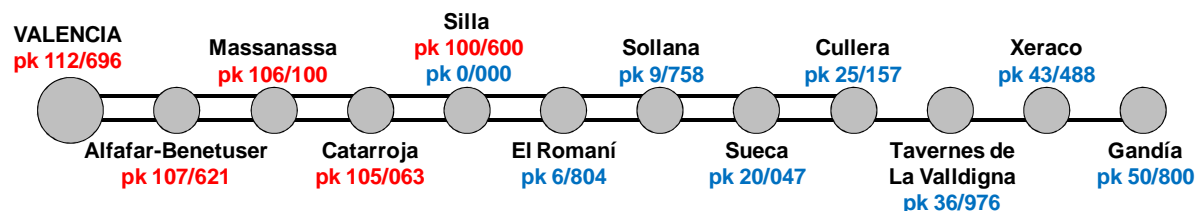
#### 3.1.1.- Situación actual

Tal y como se ha descrito ya en apartados anteriores, en la zona de actuación se localiza la actual línea ferroviaria Alcázar de San Juan – Albacete – Valencia definida en vía doble y desde esta línea, a partir de la estación de Silla, parte la línea Silla – Gandía.

Esta última línea está definida en vía doble hasta Cullera, y desde esta estación hasta la estación de Gandía en vía única.

A continuación se muestra un esquema de vías con las estaciones ubicadas en el trayecto completo Valencia – Gandía.

Los PPKK mostrados en color rojo se corresponden con la kilometración de la línea La Encina – Valencia Nord y los mostrados en color azul se corresponden con la kilometración de la línea Silla – Gandía.

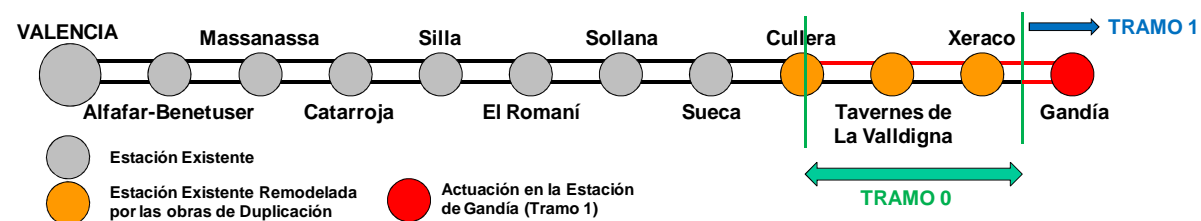


Tal y como se muestra, dentro del tramo en vía única se localizan las estaciones de Cullera, Tavernes de la Valldigna, Xeraco y Gandía.

#### 3.1.1.- Actuaciones de duplicación

El trayecto completo Valencia – Alicante se ha tramificado en siete tramos dentro de las alternativas desarrolladas dentro del presente Estudio Informativo.

Las actuaciones de duplicación del tramo Cullera – Gandía se desarrollan dentro del primero de los tramos (Tramo 0), a excepción del tramo final de llegada a la estación de Gandía que se desarrolla en el Tramo 1 tal y como se muestra a continuación.

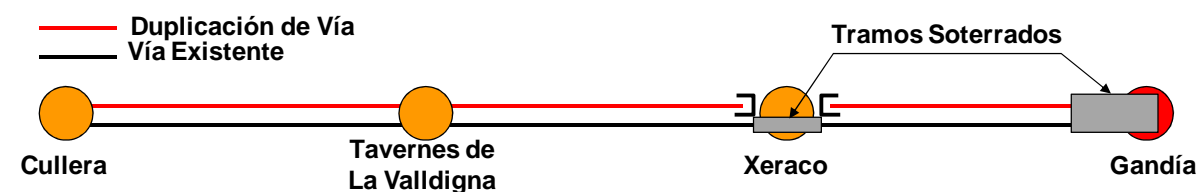


Por otra parte, dentro del Tramo 0 se han desarrollado dos alternativas de trazado, que surgen debido a la imposibilidad de duplicar el actual tramo soterrado a su paso por el núcleo de población de Xeraco.

A continuación se describen brevemente estas dos alternativas, destacando las situaciones provisionales surgen.

#### 3.1.1.1.- Alternativa 0A

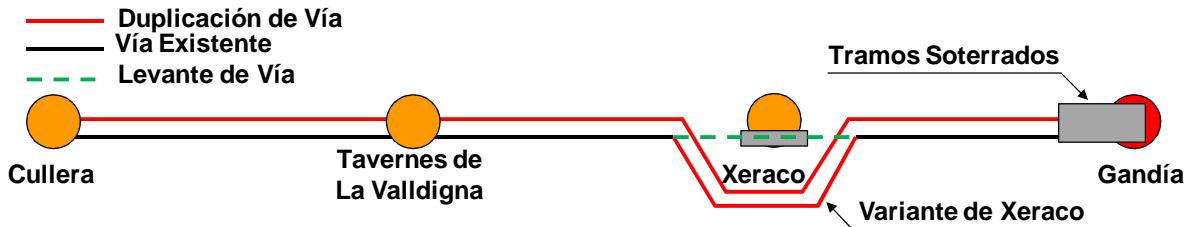
Esta alternativa duplica el tramo Cullera – Gandía a excepción del paso por el actual túnel soterrado bajo el núcleo de población de Xeraco, es decir, realiza la actuación esquematizada en el siguiente gráfico:



Las situaciones provisionales ferroviarias que aparecen en esta actuación se centran únicamente en las estaciones existentes en el tramo, situaciones que se describen en apartados posteriores.

3.1.1.2.- Alternativa 0B

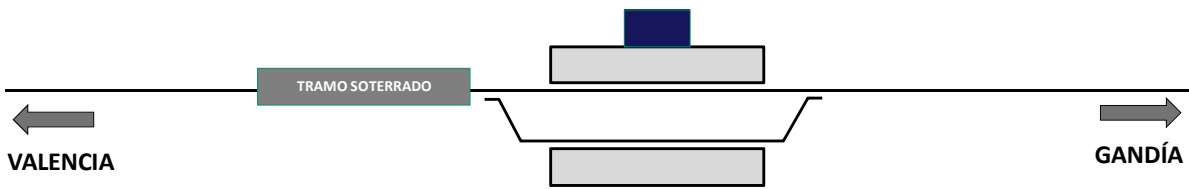
Esta alternativa duplica el corredor completo Cullera – Gandía, definiendo para ello una variante exterior al núcleo de población de Xeraco para evitar las obras de duplicación del actual tramo soterrado, es decir, realiza la actuación esquematizada en el siguiente gráfico:



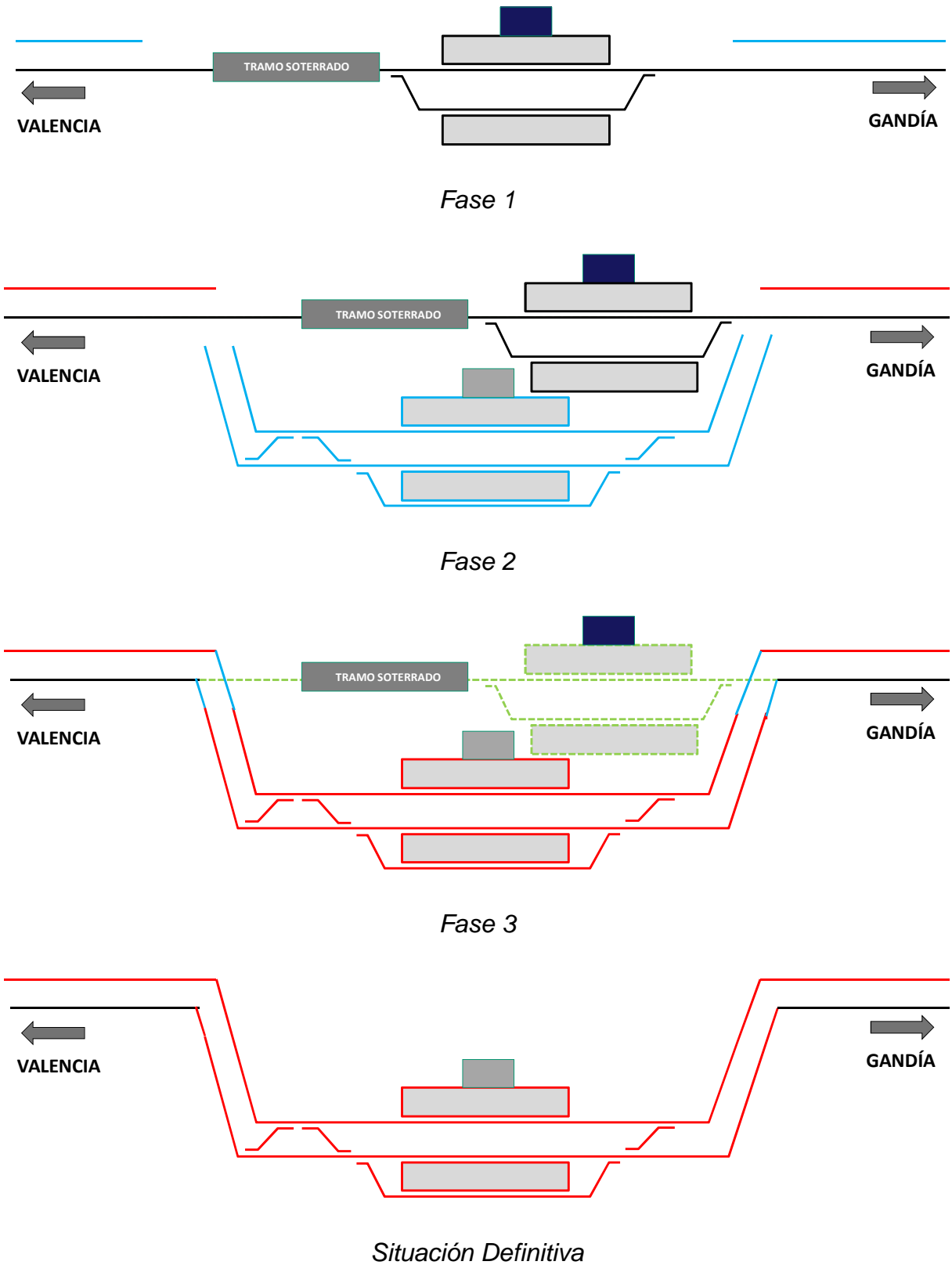
Esta actuación además de las obras a ejecutar en las estaciones, y que se describen en posteriores apartados, produce situaciones provisionales ferroviarias en la Variante de Xeraco, situaciones que se describen a continuación:

**Variante de Xeraco**

Para la ejecución de la variante de Xeraco, se ejecutará en primer la duplicación de vía a un lado y otro de la variante, posteriormente se ejecutará la variante a excepción de sus conexiones tanto con la vía existente como con los tramos duplicados ejecutados con anterioridad, y finalmente, en cortes nocturnos, se ejecutarán las conexiones pendientes tal y como se muestra en los siguientes gráficos:



Fase 0.- Situación Actual



- EXISTENTE EN SERVICIO DURANTE LA FASE
- - - EXISTENTE EN DESMONTAJE DURANTE LA FASE
- PROYECTADO EN MONTAJE DURANTE LA FASE
- PROYECTADO MONTADO EN FASES ANTERIORES

Leyenda

3.1.1.3.- Situaciones Provisionales en las Estaciones del Tramo 0.

En el siguiente apartado se van a describir las situaciones provisionales que se producen en las estaciones existentes dentro del Tramo 0, a excepción de las que aparecen en la estación de Gandía que, por sus particularidades, se van a describir en un apartado propio.

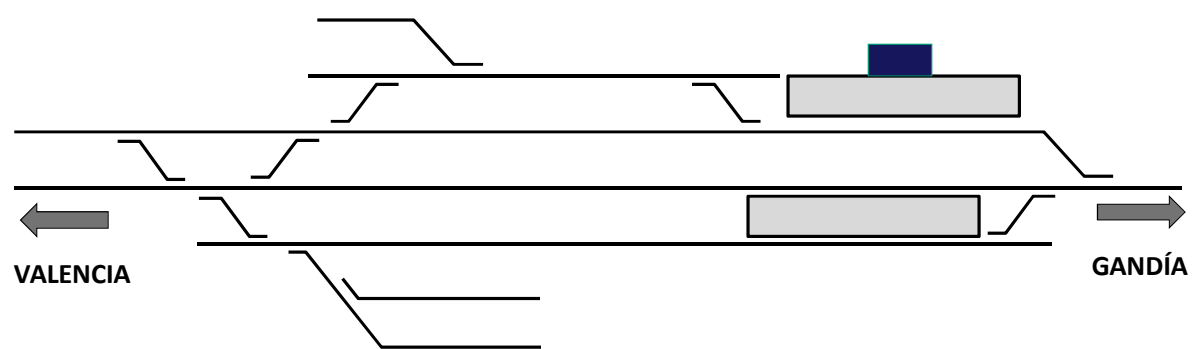
Estas estaciones se corresponden con las de Cullera, Tavernes de la Valldigna y Xeraco.

**Estación de Cullera**

A la estación de Cullera llega una doble vía general desde Silla y parte en dirección a Gandía una vía única, siendo por tanto el punto de partida de las obras de duplicación definidas dentro del presente Estudio Informativo.

La estación está compuesta por 4 vías de apartado y dos andenes que dan servicio a la doble vía general que llega a la estación y a una vía de apartado dejando por tanto tres vías de apartado sin acceso a través de andenes.

A continuación se muestra un esquema de la estación en su situación actual:



Fase 0.- Situación Actual

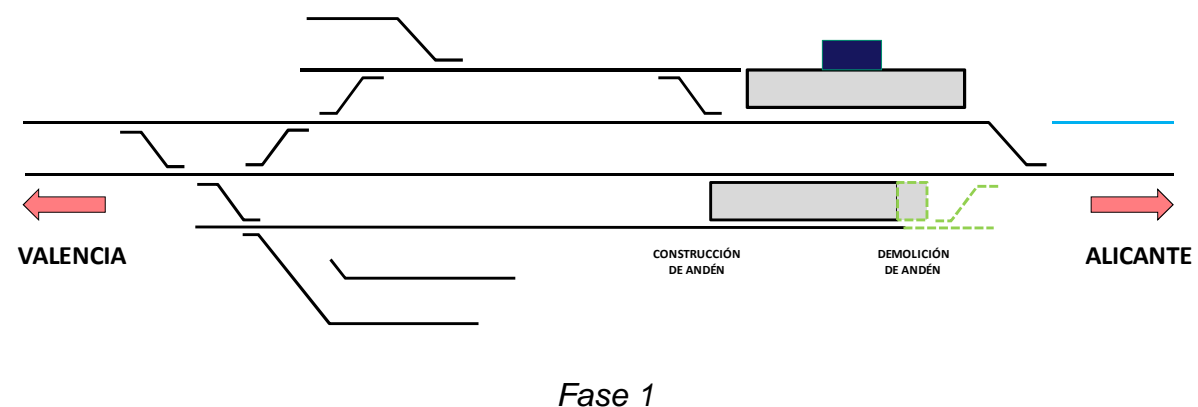
Tal y como se ha indicado con anterioridad, dentro del presente Estudio Informativo se procede a duplicar la actual línea Silla – Gandía dentro del tramo definido en vía única correspondiente con el tramo Cullera – Gandía.

Para comenzar con las obras de duplicación se procede a dar continuidad a la doble vía general que llega a la estación de Cullera, para ello se sustituye el desvío con el que una de las dos vías generales conecta con la otra por un escape, prolongando de esta manera la vía general que finaliza en la estación.

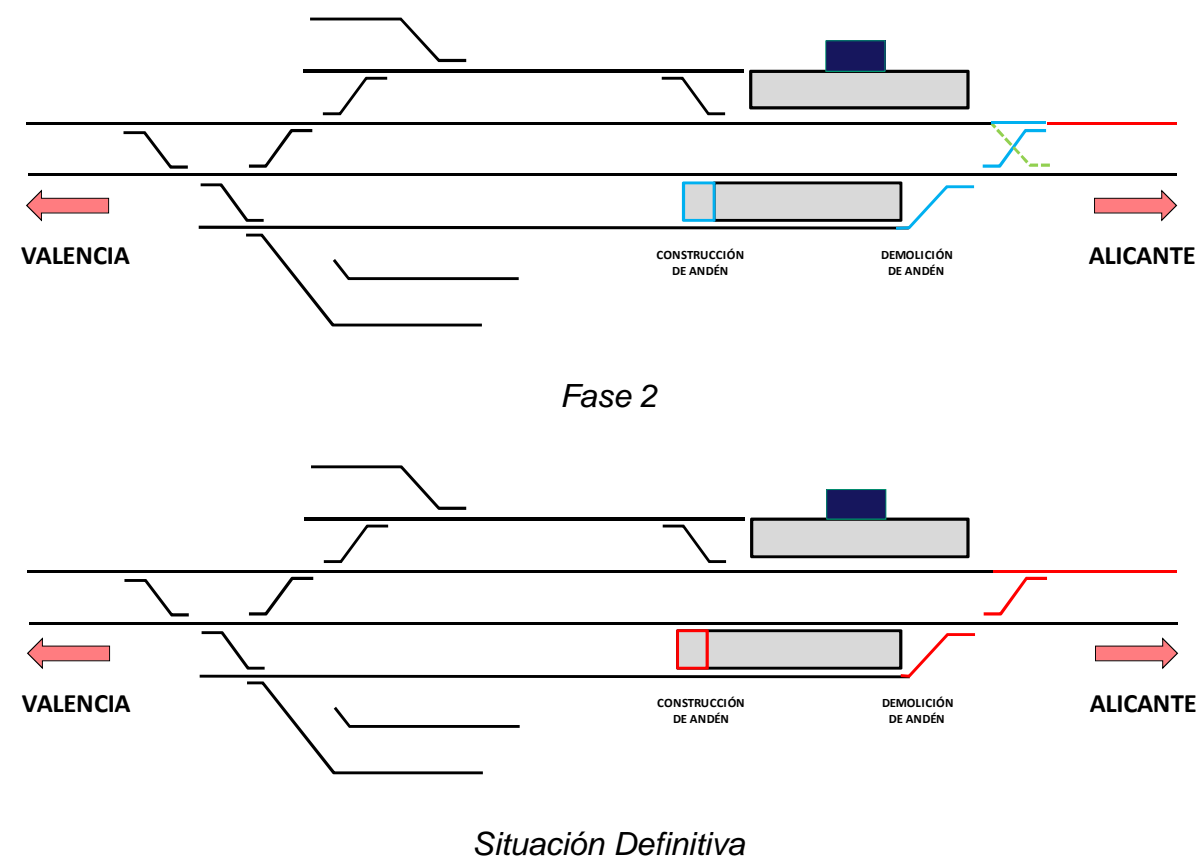
Para poder ejecutar este nuevo escape es preciso desplazar el desvío de conexión de la vía de apartado con acceso a través de andén hacia Valencia lo que obliga a demoler parte del citado andén y a su prolongación del lado de Valencia.

Para la correcta ejecución de las obras se procederá en una primera fase a la ejecución de la duplicación de vía del lado Gandía sin llegar a conectarla con las vías de la estación y a la modificación del desvío de conexión de la vía de apartado con acceso mediante andén descrito en el párrafo posterior.

En una segunda y última fase se ejecutará la conexión de la duplicación de vía con la vía general procedente de Valencia tal y como se muestra en los siguientes gráficos:







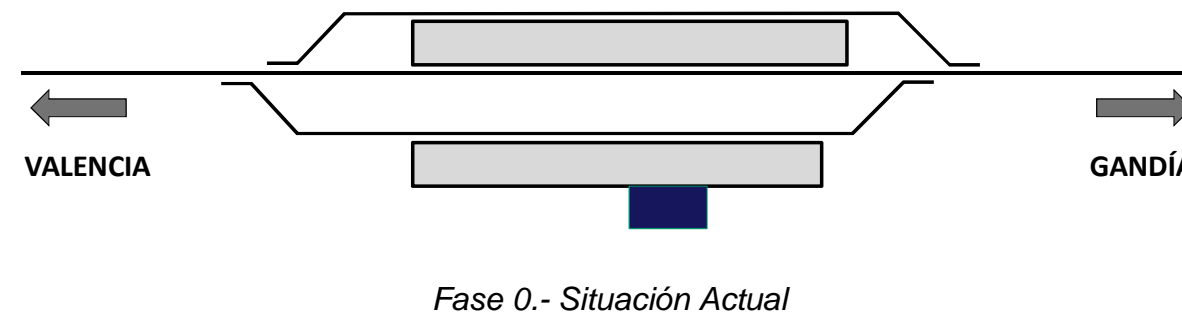
- EXISTENTE EN SERVICIO DURANTE LA FASE
- - -** EXISTENTE EN DESMONTAJE DURANTE LA FASE
- PROYECTADO EN MONTAJE DURANTE LA FASE
- PROYECTADO MONTADO EN FASES ANTERIORES

Leyenda

### Estación de Tavernes de la Valldigna

La estación de Tavernes de la Valldigna está compuesta por dos vías de apartado y dos andenes que dan servicio tanto a la vía única general como a las dos vías de apartado.

A continuación se muestra un esquema de la estación:



Para acoger a las obras de duplicación de la vía única actual se procede a su duplicación del lado opuesto al andén en donde se localiza el edificio de viajeros.

Para ello se procederá al levantamiento de la vía de apartado ubicada en este lado y a su nueva ejecución apoyada sobre la nueva vía general ejecutada para las obras de duplicación.

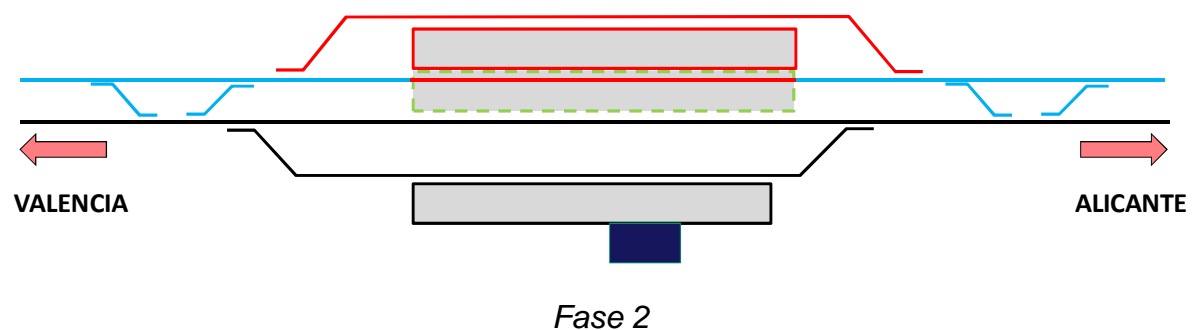
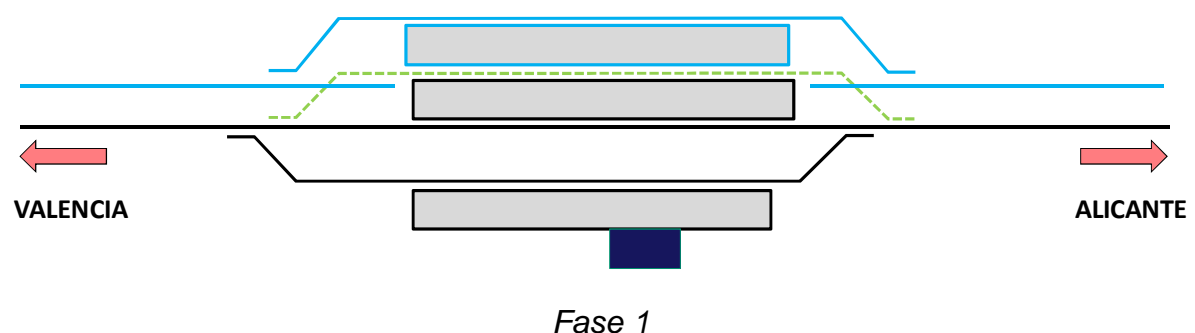
Se procederá adicionalmente a la ejecución de dos escapes conjugados situados a ambos lados de la nueva estación.

Dando servicio a la nueva vía de apartado y a la duplicación de vía se ejecutará un nuevo andén en sustitución del existente que debe ser demolido.

Para la correcta ejecución de las obras, se procederán al levantamiento de la vía de apartado opuesta al edificio de viajeros y a la ejecución de la duplicación de vía a uno y otro lado de la estación (sin afectar al andén existente) al igual que a la nueva vía de apartado y al nuevo andén.

Durante toda esta operación se mantendrá el servicio en los dos andenes actuales para disponer en todo momento de al menos dos vías con dos andenes.

En la segunda y última fase se procederá al levantamiento del andén existente opuesto al edificio de viajeros y al cierre de la duplicación de vías además de la ejecución de los dos pares de escapes conjugados definidos a ambos lados de la estación tal y como se muestra en los gráficos siguientes:



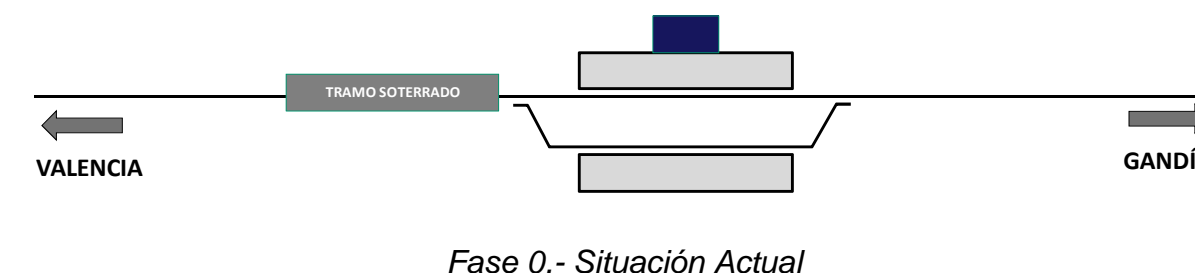
- EXISTENTE EN SERVICIO DURANTE LA FASE
- - - EXISTENTE EN DESMONTAJE DURANTE LA FASE
- PROYECTADO EN MONTAJE DURANTE LA FASE
- PROYECTADO MONTADO EN FASES ANTERIORES

*Leyenda*

### Estación de Xeraco

La estación de Xeraco está compuesta por una única vía de apartado y dos andenes.

A continuación se muestra un esquema de la estación:



Dentro del presente apartado se procede a la descripción de las situaciones provisionales que aparecen en la Alternativa 0A ya que la ejecución de la nueva estación de Xeraco dentro de la Alternativa 0B se ha descrito con anterioridad.

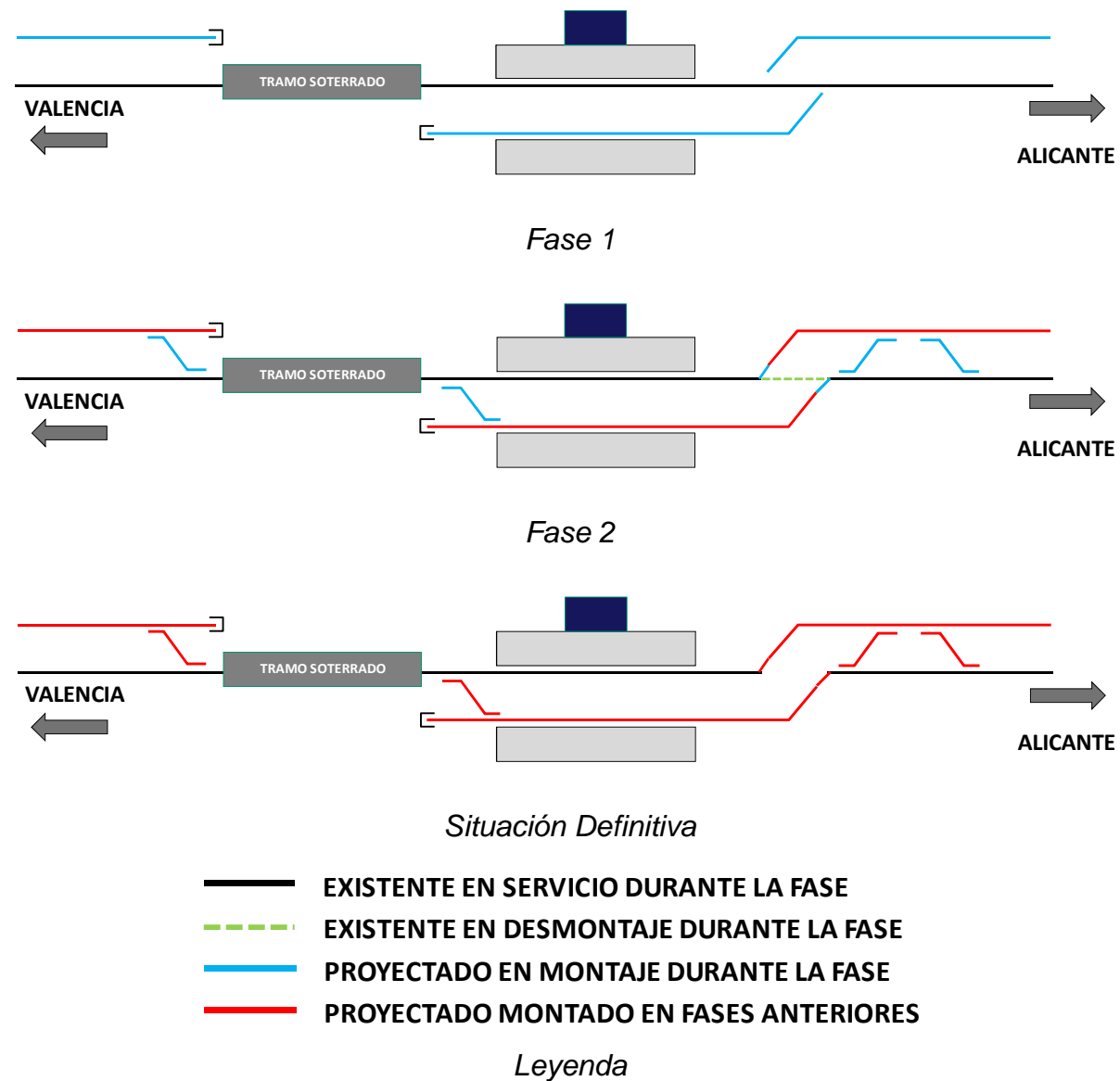
Para la Alternativa 0A, tal y como se ha descrito con anterioridad, se procede al mantenimiento del subtramo de vía única soterrado bajo el casco urbano de Xeraco, dejándolo sin duplicar, por lo tanto se duplica la vía actual desde Cullera hasta Xeraco por el norte, y desde Xeraco hasta Gandía al sur de Xeraco.

Dentro de este segundo subtramo (Xeraco-Gandía) se ubica en la actualidad la estación de Xeraco y las obras definidas para la duplicación mantienen el actual edificio de viajeros y a sus andenes realizando sobre ellos una pequeña remodelación demoliendo parte del lado Valencia y ampliándolo del lado Alicante.

En este sentido, la duplicación de vía discurrirá por la ubicación actual de la actual vía de apartado de la estación dejando, por tanto, la estación con configuración de apeadero.

Dado que las obras de duplicación se ejecutan al este de la vía actual y es en este lado donde se ubica el actual edificio de viajeros, se procede a la ejecución de la duplicación, únicamente en este subtramo, por el lado oeste de la vía actual

debiéndose de definir las situaciones provisionales que se muestran en los siguientes gráficos:



### 3.2.- Actuaciones en las estaciones de Gandía (Mercancías y Viajeros)

Las actuaciones a ejecutar en las actuales estaciones de Mercancías y Viajeros de Gandía difieren según las dos alternativas definidas dentro del presente Estudio Informativo (Alternativas 1A y 1B).

#### 3.2.1.- Alternativa 1A

Dentro de la Alternativa 1A se procede a la remodelación de la actual estación (ya que sus andenes rondan los 100 metros de longitud) y la prolongación de la línea hacia Alicante a partir de la estación reformada.

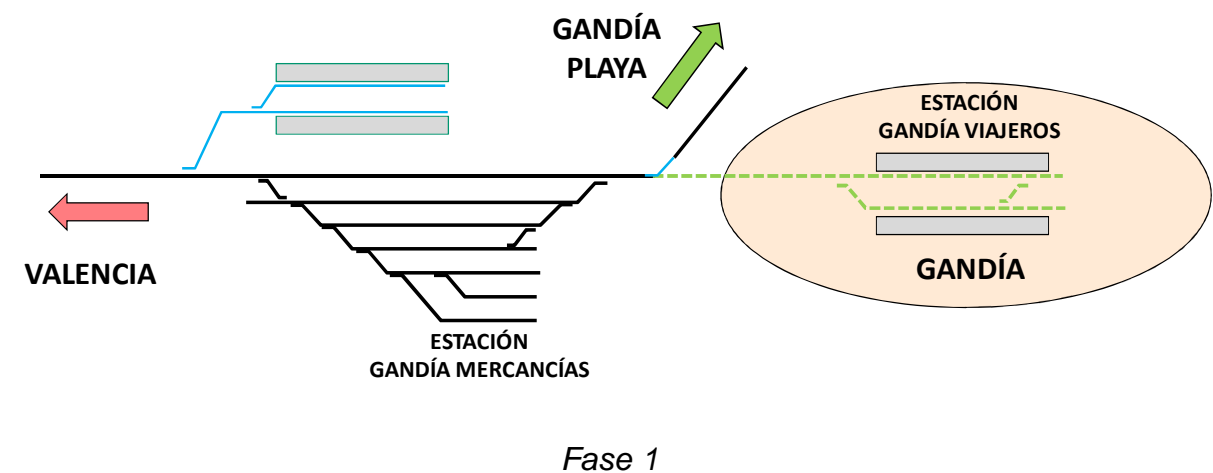
Para proceder a la remodelación de la actual estación y a la duplicación del actual tramo soterrado bajo el casco urbano de Gandía, es necesario el levantamiento de las actuales vías y por lo tanto al corte del servicio.

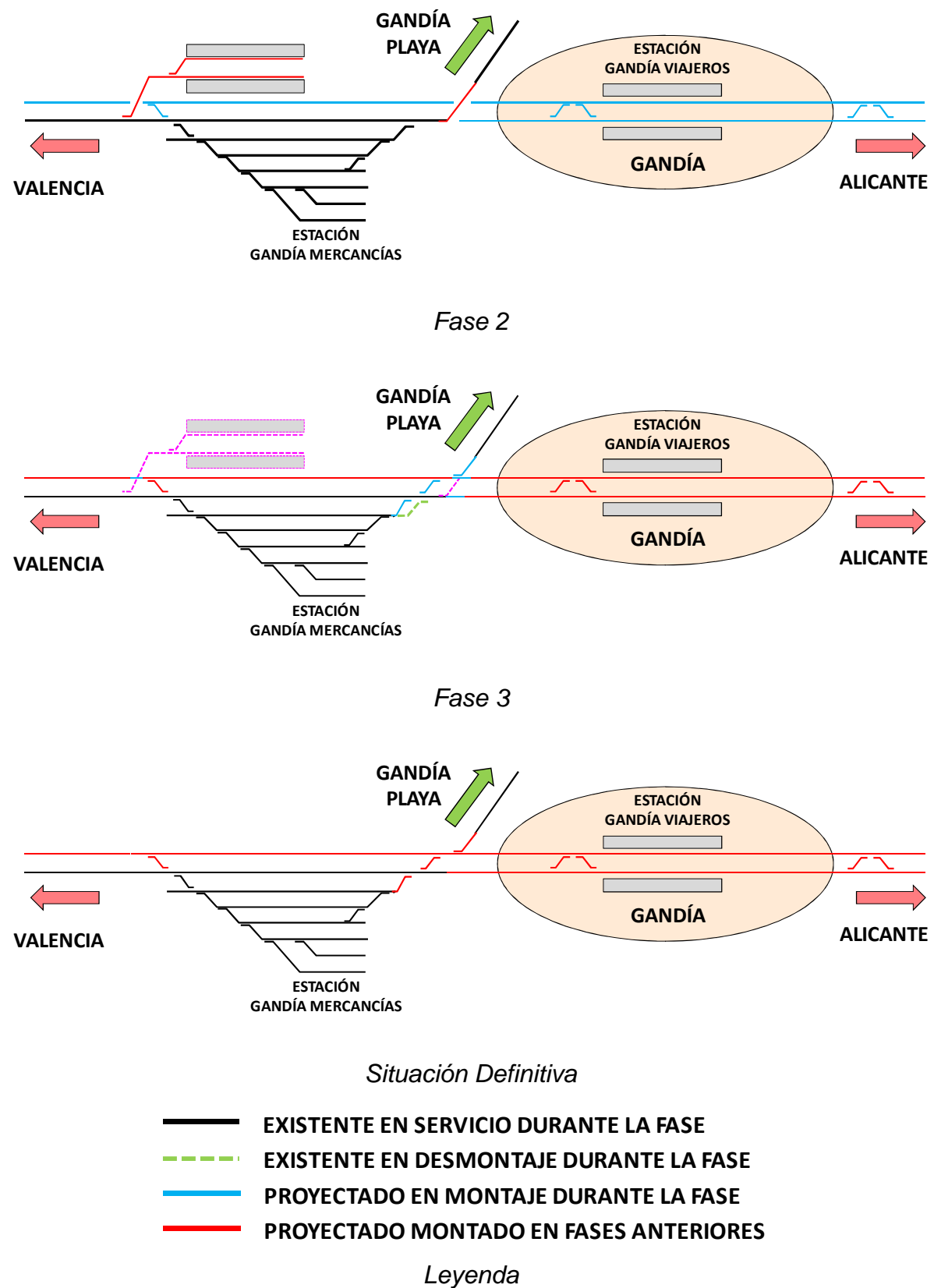
Consecuentemente, para mantener el actual servicio ferroviario es preciso la ejecución de una estación provisional cuyo emplazamiento se plantea paralelamente a la estación de Gandía mercancías.

Por otra parte, la vía única general se conectará con el ramal que se dirige hasta Gandía Playa para mantener igualmente su servicio.

Finalmente comentar, que para mantener en la imagen final la conexión directa entre Gandía Playa (y en su prolongación la conexión al puerto de Gandía) con la estación de Gandía Mercancías, es preciso ejecutar un escape en la futura doble vía lo que conlleva al desplazamiento del desvío con el que se inicia el ramal a Gandía Playa y el desvío con el que la estación de Mercancías se conecta, al sur, con la vía general.

A continuación se muestran unos esquemas explicativos de las fases provisionales que aparecen en esta alternativa.

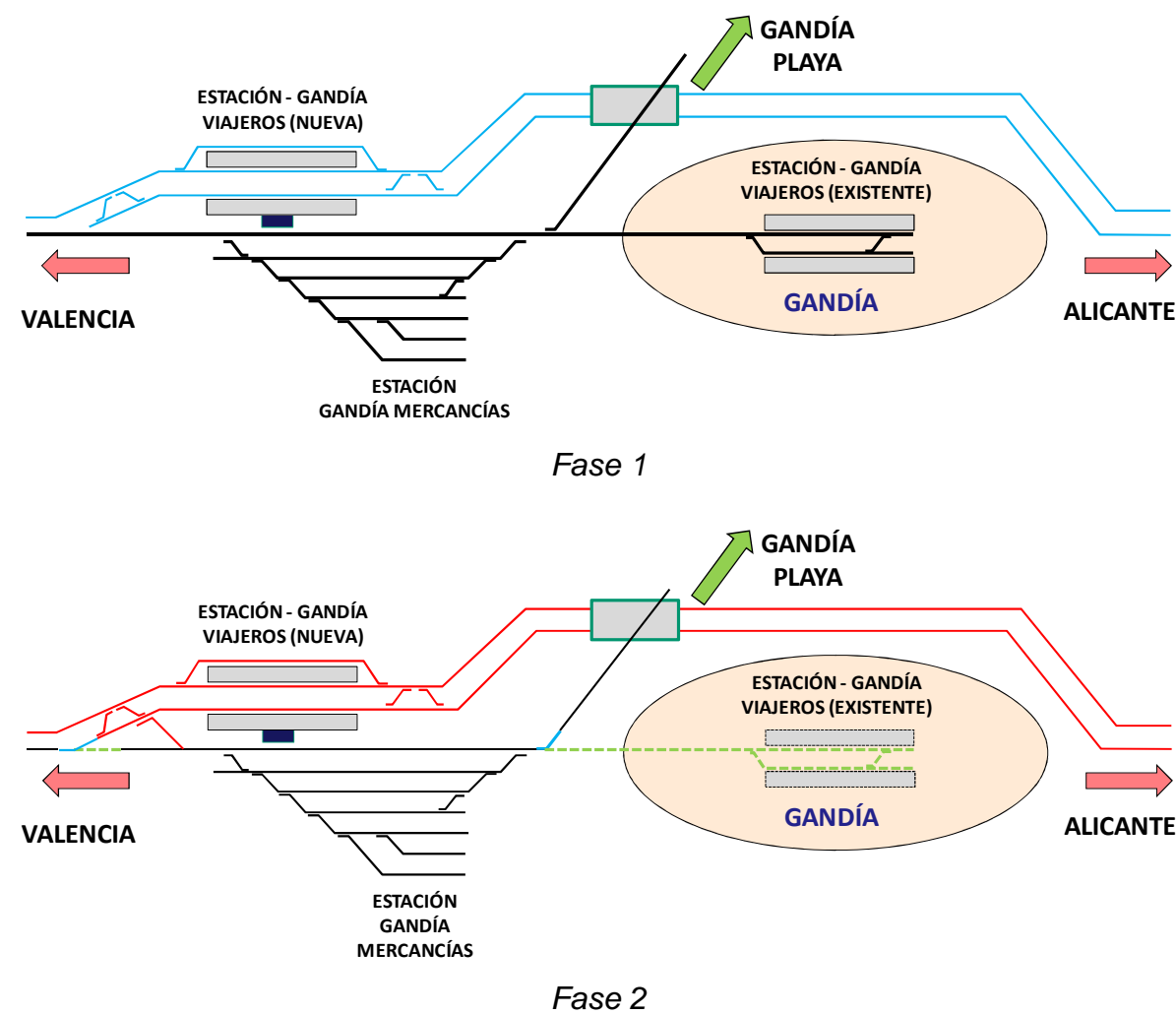


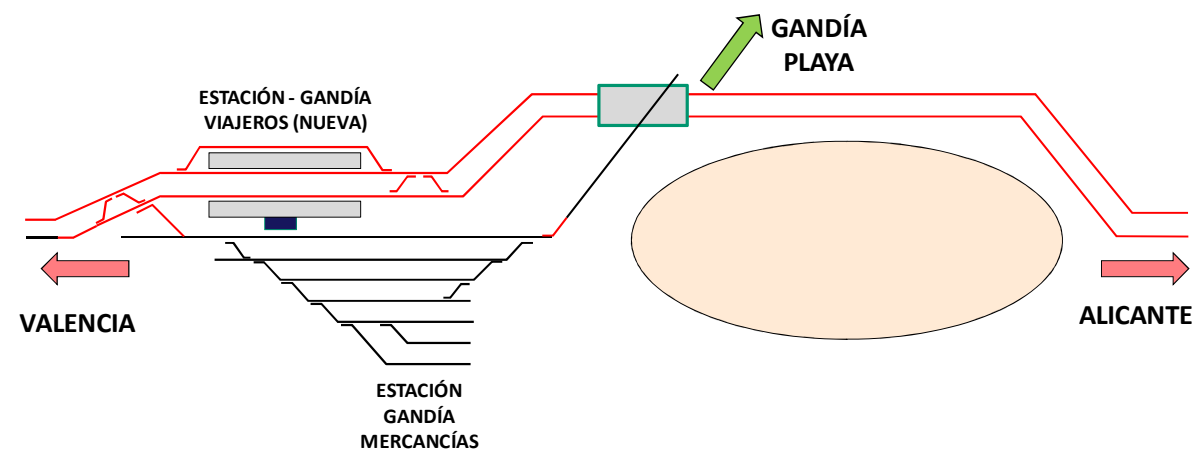


### 3.2.2.- Alternativa 1B

Esta segunda alternativa desarrolla una variante de trazado exterior al casco urbano de Gandía partiendo de la línea actual antes de la llegada al citado núcleo de población evitándose de esta manera las costosas obras de duplicación del actual túnel de entrada al entramado urbano además de evitar la obligada remodelación de la actual estación, que se encuentra soterrada y supondría un alto coste, tal y como se ha descrito en apartados anteriores.

Destacar que esta segunda alternativa sería en todo momento compatible con el mantenimiento del servicio del ramal al puerto y la actual estación de Gandía – Mercancías por lo que las situaciones provisionales que se producen son mínimas tal y como se muestra en los siguientes esquemas:





Situación Definitiva

- EXISTENTE EN SERVICIO DURANTE LA FASE
- - - EXISTENTE EN DESMONTAJE DURANTE LA FASE
- PROYECTADO EN MONTAJE DURANTE LA FASE
- PROYECTADO MONTADO EN FASES ANTERIORES

Leyenda

### 3.3.- Variantes a la Línea TRAM.

En la actualidad existe en la zona de actuación una línea ferroviaria de ancho métrico que parte de la ciudad de Alicante y finaliza en el núcleo de población de Denia.

En este tramo (Denia - Alicante) el futuro corredor del Tren de la Costa discurre paralelamente a esta línea de ancho métrico, debiéndose de realizar, según las alternativas, alguna modificación de su trazado, en especial en los alrededores del núcleo de población de Denia.

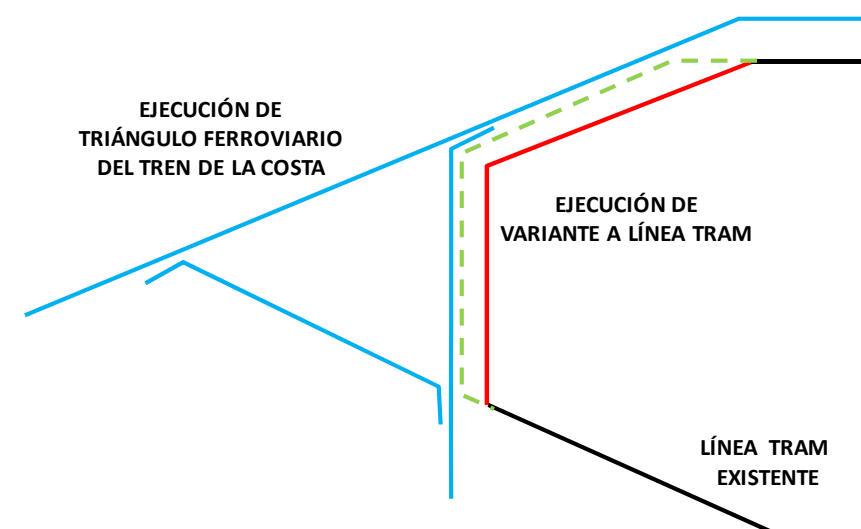
En concreto se producen afecciones sobre la citada línea en las Alternativas 3C, 3C(BIS), 3D y 4B(BIS)+5A.

En los siguientes apartados se procede a la descripción de las situaciones provisionales ferroviarias que aparecen en estas alternativas.

#### 3.3.1.- Alternativa 3C

La Alternativa 3C busca la penetración al núcleo de población de Denia adosada a la actual plataforma de la línea TRAM. Esta penetración se realiza a través de una plataforma para vía doble adosada a la de la actual línea TRAM.

En el triángulo ferroviario que se define en las afueras del núcleo de población de Denia entre las futuras líneas Valencia – Denia, Denia – Alicante y el ramal de cierre de ambas líneas se debe proceder a la ejecución de una variante de la línea TRAM para poder ejecutar correctamente el ramal Denia - Alicante



- EXISTENTE EN SERVICIO DURANTE LA FASE
- - - EXISTENTE EN DESMONTAJE DURANTE LA FASE
- PROYECTADO EN MONTAJE DURANTE LA FASE
- PROYECTADO MONTADO EN FASES ANTERIORES

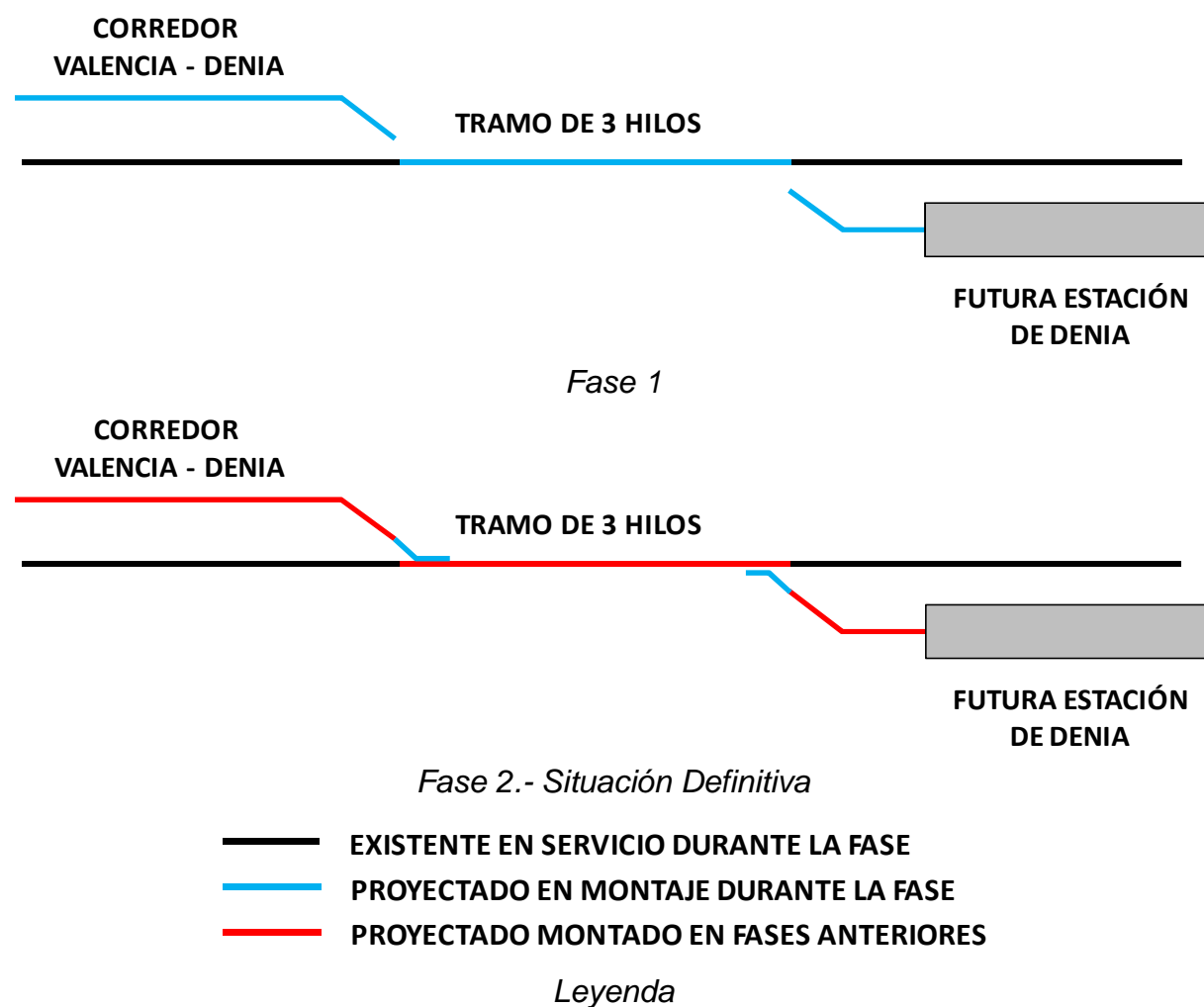
Leyenda

#### 3.3.2.- Alternativa 3C (BIS)

Se ha definido una variante a la alternativa anteriormente descrita (Alternativa 3C (BIS)) cuya única diferencia se corresponde con la localización de la futura estación de Denia.

Con objeto de situar la estación más cerca del centro urbano del núcleo de población de Denia, el trazado compartirá a lo largo de 112 metros la superestructura con la línea TRAM a través de una vía con tres hilos, para que, de esta manera, minimizar las afecciones al entramado urbano de Denia.

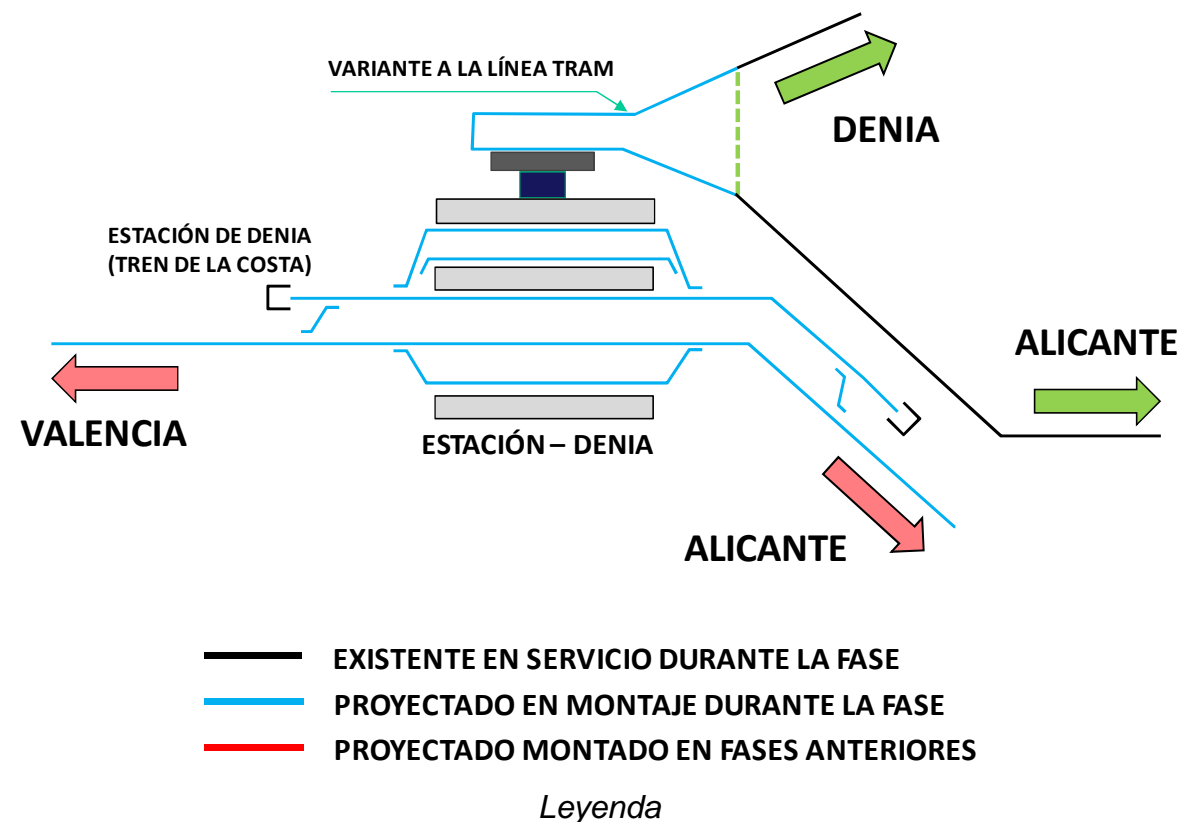
Es preciso destacar que la situación provisional descrita para la Alternativa 3C se produce de la misma manera para esta segunda alternativa, sin embargo, adicionalmente, se produce una segunda situación provisional debido a que el futuro corredor ferroviario del Tren de la Costa aprovecha parte de la infraestructura de la actual línea TRAM ejecutando un tramo con tres hilos tal y como se ha descrito en el anterior párrafo. La ejecución de este tramo con tres hilos se realizará en cortes nocturnos para evitar el corte del servicio TRAM. A continuación se muestran esquemas con el proceso constructivo:



### 3.3.3.- Alternativa 3D

La tercera de las alternativas del Tramo 3 desarrolla su trazado paralelamente a la AP-7 a excepción del tramo situado más cerca del núcleo urbano de Denia en donde se define una estación pasante.

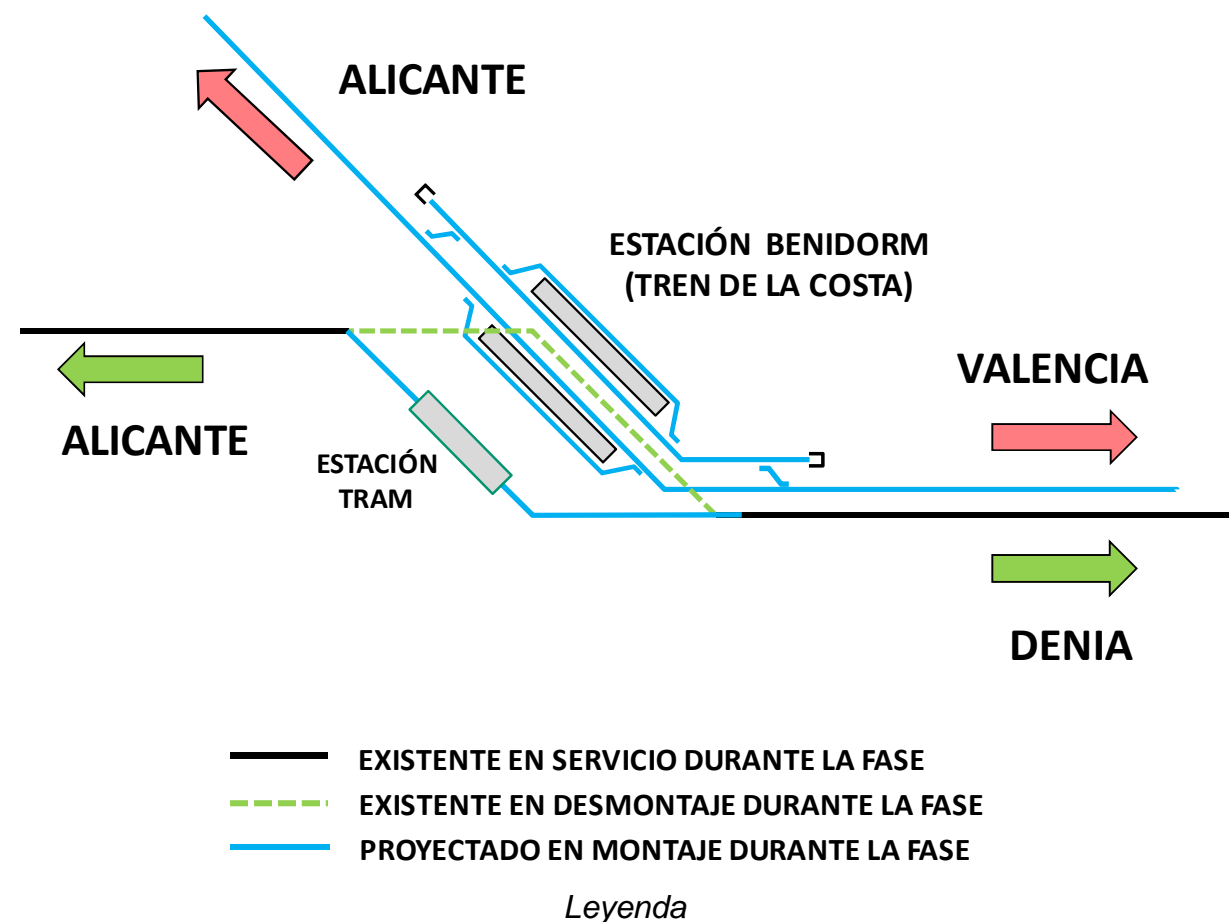
Para poder acceder a Denia se plantea una estación intermodal con la línea TRAM realizando una variante a ésta última a través de un tramo paralelo al del trazado de la alternativa del Tren de la Costa en donde se situaría la citada estación intermodal.



### 3.3.4.- Alternativa 4B(BIS)+5A

La Alternativa 4B(BIS)+5A sitúa la futura estación de Benidorm del Tren de la Costa junto a la actual estación TRAM con objeto de crear un centro intermodal entre los dos medios de transporte.

Para poder construir la estación se debe proceder a la ejecución de una variante a la línea TRAM para poder dejar el espacio necesario para la implantación de la citada estación intermodal.



### 3.4.- Conexiones con las Líneas Existentes en el entorno de Alicante.

El Tramo 6 de todos los tramos en los que se ha subdividido la actuación dentro del presente Estudio Informativo, se corresponde con aquel en el que las alternativas conectan con las infraestructuras existentes en el entorno de la ciudad de Alicante y mediante las cuales se accede finalmente a la actual estación ferroviaria de Alicante.

En concreto, la ciudad de Alicante presenta dos infraestructuras ferroviarias sin contar con la línea TRAM descrita en apartados anteriores.

Estas dos infraestructuras se corresponden con las siguientes:

- Línea de Ancho convencional: La Encina – Alicante
- Línea de Ancho UIC: La Encina – Alicante

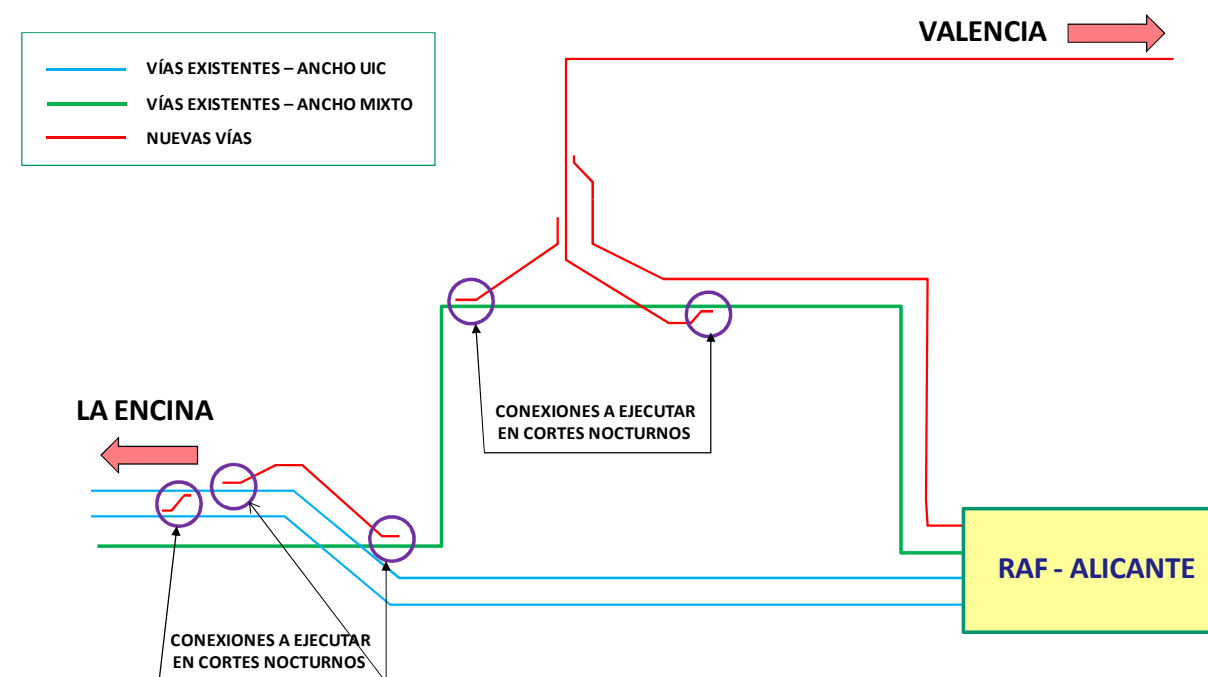
Consecuentemente, se han definido dos alternativas (Alternativa 6A y 6C) las cuales conectan cada una de ellas en una de estas infraestructuras.

A continuación se explica detalladamente las situaciones provisionales que se presentan con cada una de estas alternativas.

#### 3.4.1.- Alternativa 6A

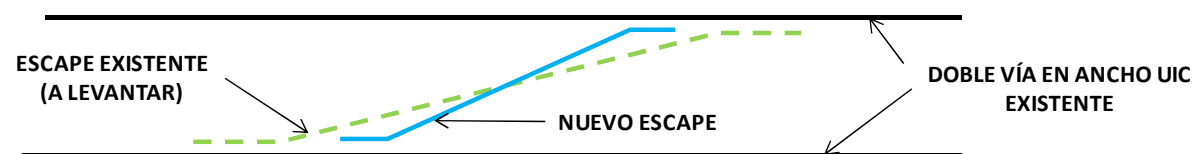
La Alternativa 6A conecta con la línea de ancho convencional antes de la llegada a la estación ferroviaria de Alicante.

No se presentarán situaciones provisionales de importancia, debiéndose de ejecutar en una primera fase la infraestructura completa a excepción de las conexiones con las líneas existentes, conexiones que se ejecutarán en una segunda fase en cortes nocturnos, es decir:





Tal y como se puede observar en el esquema adjuntado, es preciso ejecutar del lado de La Encina un escape el cual además se sitúa cerca de uno ya existente el cual debe ser, por tanto, levantado.

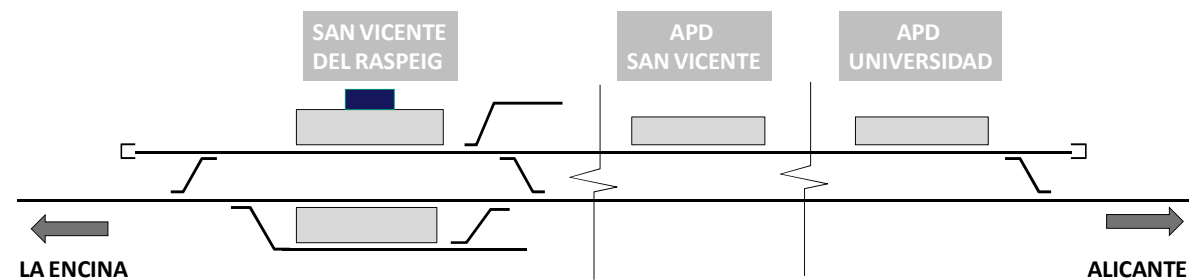


- EXISTENTE EN SERVICIO DURANTE LA FASE
- EXISTENTE EN DESMONTAJE DURANTE LA FASE
- PROYECTADO EN MONTAJE DURANTE LA FASE

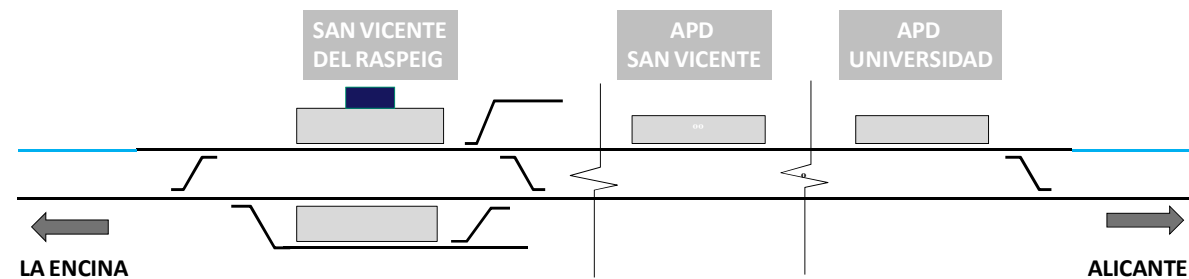
Es preciso no obstante indicar que la línea existente está definida en vía única, y por problemas de capacidad, es necesario duplicar la línea.

Esta duplicación se realiza a través de un ramal que parte de la vía general que proviene de Valencia, tal y como se puede observar en el esquema adjuntado anteriormente. No obstante, existen en la actualidad actuaciones en marcha y en planeamiento para la reordenación del esquema de vías de la actual estación de Alicante, por lo que se deja para posteriores estudios, una vez que se sepa con seguridad el esquema final de vías de la estación, el estudio en detalle del encaje final de la duplicación del actual corredor dentro del entorno urbano de la ciudad de Alicante.

Sin embargo, dentro del tramo duplicado dentro del presente Estudio Informativo, se localiza una estación y dos apeaderos pero no será necesaria la definición de situaciones provisionales ya que simplemente se procederá a la prolongación de la vía adosada a la vía general y que finaliza en dos toperas, tal y como se muestra en los siguientes esquemas:



Situación Actual



Situación Definitiva

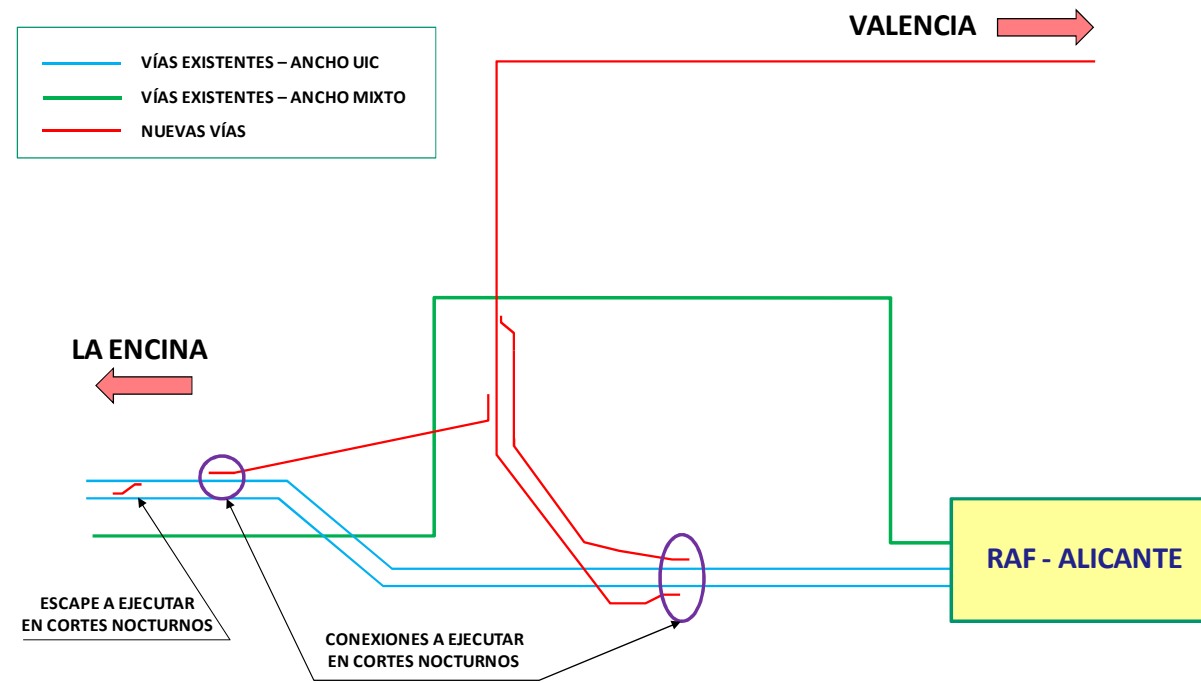
- EXISTENTE EN SERVICIO DURANTE LA FASE
- PROYECTADO EN MONTAJE DURANTE LA FASE

Leyenda

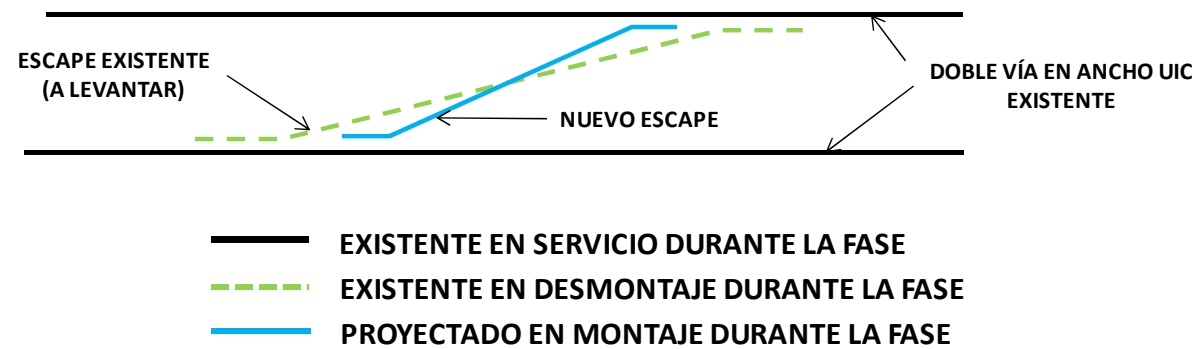
### 3.4.2.- Alternativa 6C

La Alternativa 6C conecta con la doble vía general de ancho UIC La Encina – Alicante para acceder a la actual estación ferroviaria de Alicante. Al igual que se ha comentado en el apartado anterior, no se presentarán situaciones provisionales de importancia, debiéndose de ejecutar en una primera fase la infraestructura completa a excepción de las conexiones con las líneas existentes, conexiones que se ejecutarán en una segunda fase en cortes nocturnos.





Al igual que lo ya comentado para la Alternativa 6A es preciso ejecutar del lado de La Encina un escape el cual además se sitúa cerca de uno ya existente el cual debe ser, por tanto, levantado.



### 3.5.- Ejecución por fases del trayecto completo Valencia – Alicante

Tal y como se ha descrito al inicio del presente anejo, está planteado que el trayecto completo Valencia – Alicante se ejecute por fases para escalonar la inversión.

La actuación completa se ha tramificado en cuatro, dando acceso ferroviario a los núcleos de población de Oliva, Denia y Benidorm en las tres primeras fases y cerrando el trayecto completo Valencia – Alicante en la cuarta y última fase, por lo tanto, aparecerán las siguientes situaciones provisionales.

- Para la **Fase 1** será necesario definir una **situación provisional para la estación de Oliva.**
- Para la **Fase 2** será necesario definir una **situación provisional para la estación de Denia o el triángulo ferroviario definido en su entorno,** según la alternativa definida.
- Para la **Fase 3** será necesario definir una **situación provisional para la estación de Benidorm.**

En los apartados presentados a continuación se muestran esquemas con la imagen provisional y la imagen definitiva en cada una de estas localizaciones dependiendo, por otra parte, de la alternativa que se esté considerando.

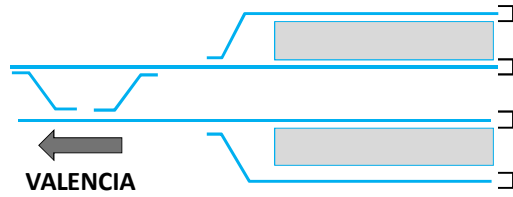
La leyenda para todos los esquemas es el mostrado a continuación:



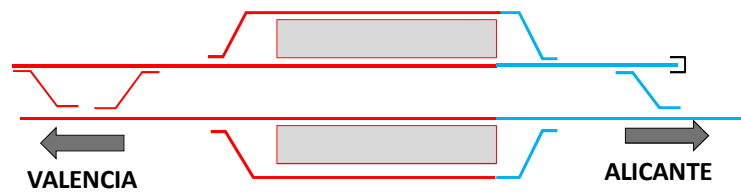
3.5.1.- Estación de Oliva

3.5.1.1.- Alternativa 2A

**En servicio durante la Fase 1 – Situación Provisional**

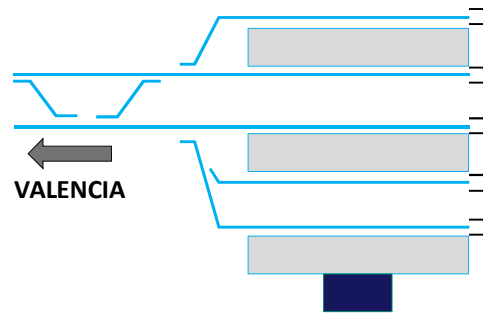


**En servicio a partir de la Fase 2- Situación Definitiva**

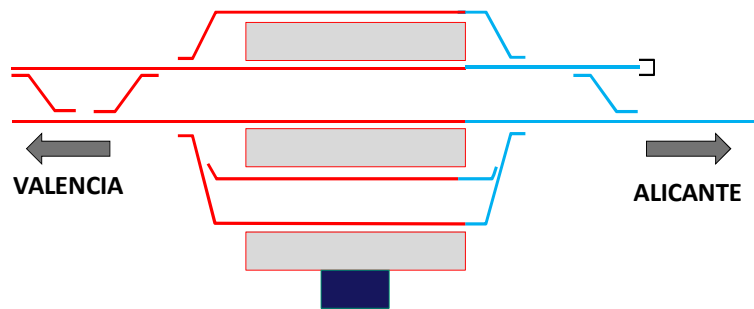


3.5.1.2.- Alternativa 2B

**En servicio durante la Fase 1 – Situación Provisional**



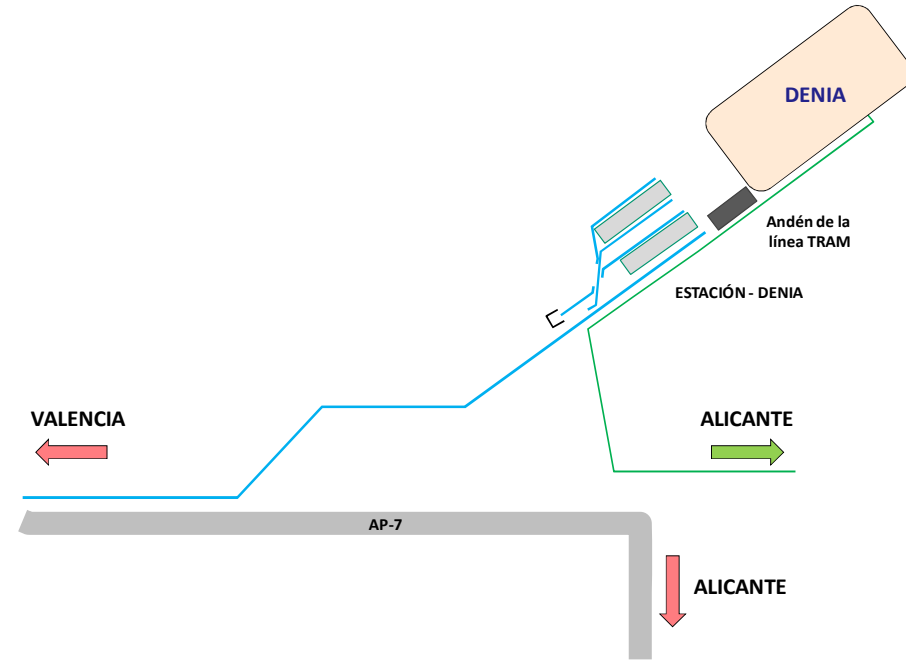
**En servicio a partir de la Fase 2- Situación Definitiva**



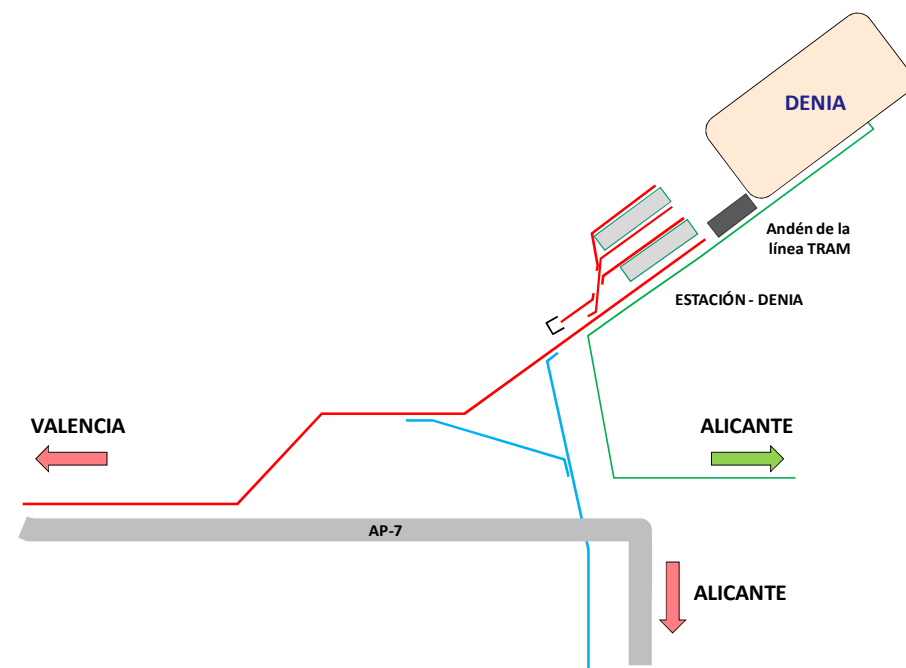
3.5.2.- Estación de Denia y su Entorno

3.5.2.1.- Alternativa 3C

**En servicio durante las Fases 2 y 3 – Situación Provisional**

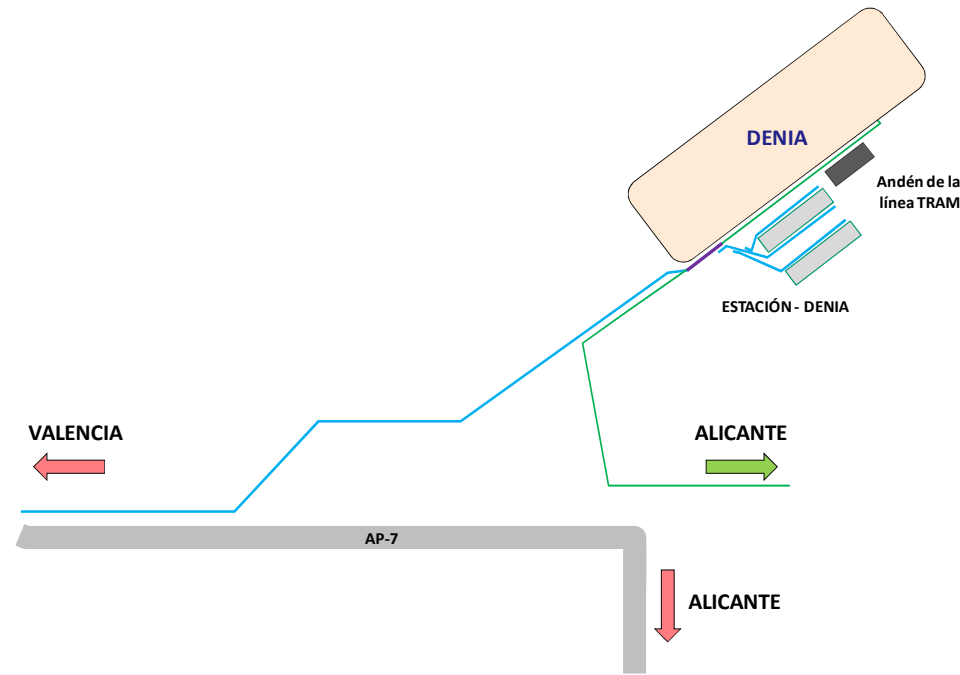


**En servicio durante la Fase 4 - Situación Definitiva**

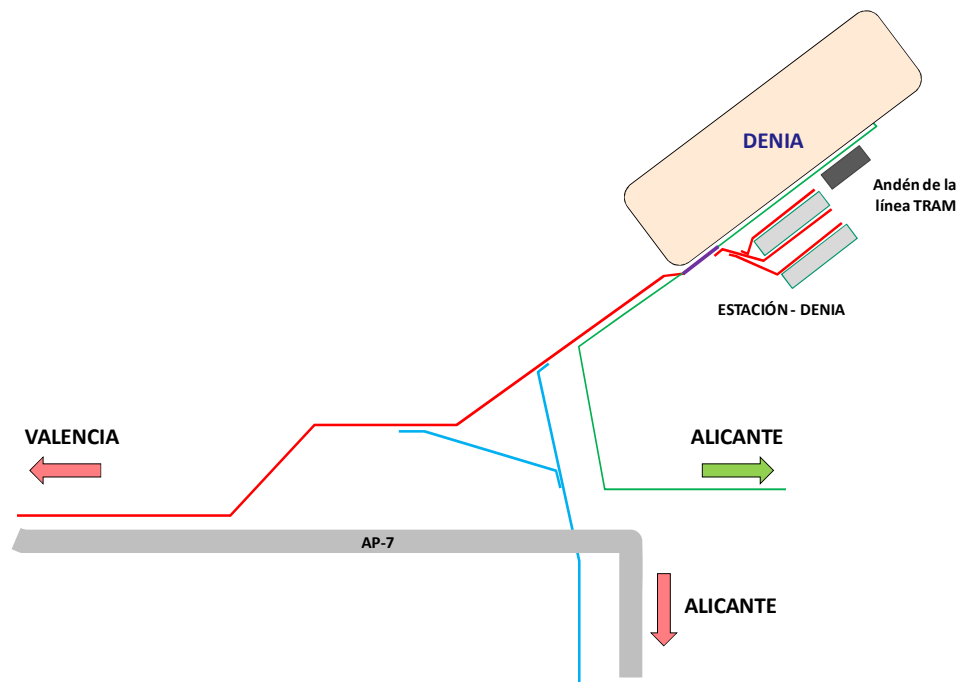


3.5.2.2.- *Alternativa 3C(BIS)*

**En servicio durante las Fases 2 y 3 – Situación Provisional**

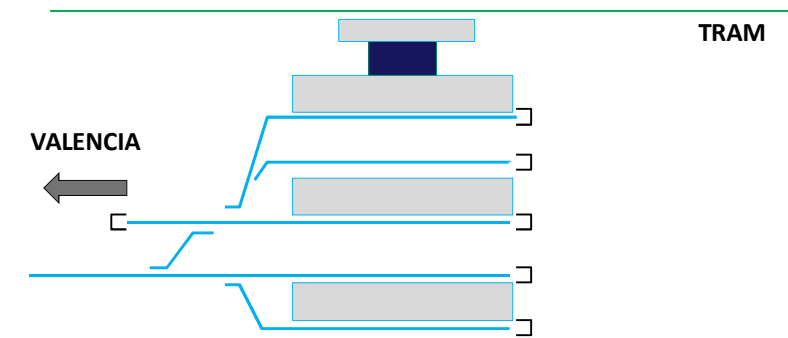


**En servicio durante la Fase 4 - Situación Definitiva**

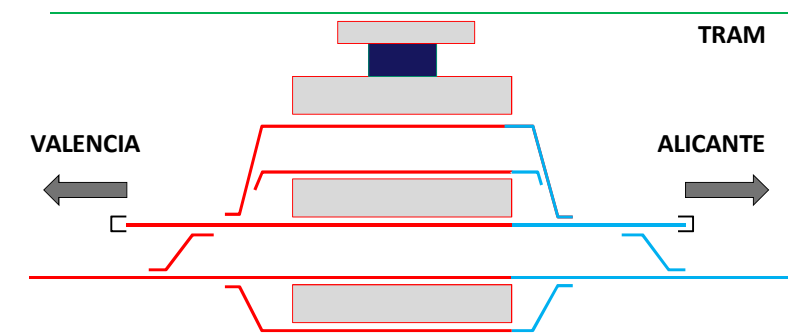


3.5.2.3.- *Alternativa 3D*

**En servicio durante las Fases 2 y 3 – Situación Provisional**



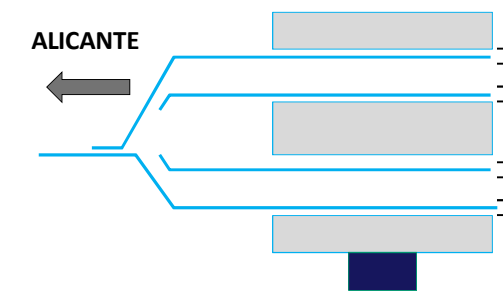
**En servicio durante la Fase 4 - Situación Definitiva**



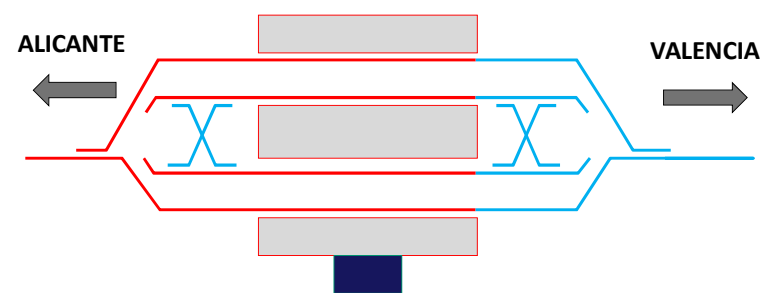
3.5.3.- Estación de Benidorm

3.5.3.1.- *Alternativa 4A+5A*

**En servicio durante la Fase 3 – Situación Provisional**

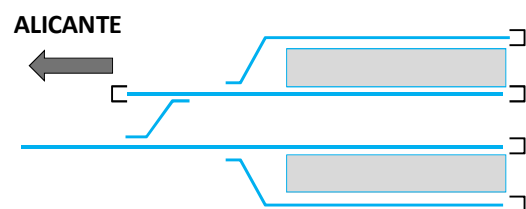


**En servicio durante la Fase 4 - Situación Definitiva**

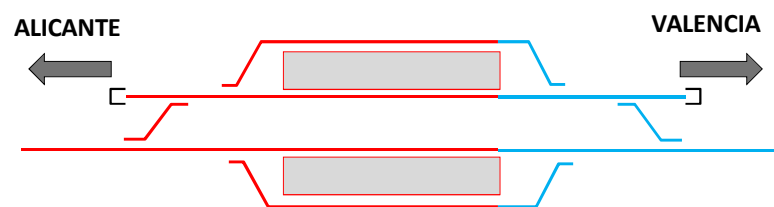


3.5.3.2.- Alternativas 4B+5A y 4B(BIS)+5A

**En servicio durante la Fase 3 – Situación Provisional**



**En servicio durante la Fase 4 - Situación Definitiva**













## 1. PLANO DE SITUACIÓN

2. PLANO DE PLANTA

