



Fomento finaliza la construcción del nuevo tramo del colector sur en el Nudo Sur de la Red Ferroviaria de Valencia

Madrid, 10 de noviembre de 2009 (Ministerio de Fomento).

El Ministerio de Fomento, a través del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), ha finalizado las obras de construcción del nuevo tramo del colector sur de evacuación de aguas, que se enmarca en las obras del Nudo Sur de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia.

El nuevo tramo del denominado colector sur del Ramal Exterior constituye una actuación necesaria para la construcción de los túneles de acceso ferroviario a Valencia. Como paso previo, ha sido necesaria la creación de un desvío provisional del mencionado colector para posibilitar el servicio ininterrumpido de evacuación de aguas durante los trabajos de construcción del nuevo tramo.

El nuevo tramo del colector sur del ramal exterior tiene una longitud de 80 metros y una sección en marco cuadrado de hormigón de 20 metros cuadrados. Está situado entre el Bulevar Sur y la calle José Soto Micó. Por debajo del mismo pasan los tres túneles con las futuras vías de alta velocidad y convencionales de acceso a Valencia.

Nudo Sur

El Nudo Sur se inscribe dentro de la reordenación de la Red Ferroviaria de Valencia, que contempla tres grandes actuaciones: la propia del Nudo Sur, ya en obras, el Canal de Acceso y la Estación Central de Valencia.

En las obras del Nudo Sur se han desarrollado o se están ejecutando en la actualidad la construcción de otras estructuras significativas, como son una pérgola de 142 metros para propiciar el cruce de vías a distinto nivel (ya finalizada), un paso inferior en el camino del



cementerio y los trazados construidos en túnel artificial. Las obras suponen una inversión de 78.548.448 euros.

El Nudo Sur discurre por el suroeste de la ciudad de Valencia en un trazado de 1.710 metros, de los que 616 m se construyen en superficie y 1.094 m se realizan en túnel artificial.

La traza ferroviaria tiene capacidad para albergar seis vías: dos de ancho internacional (UIC), para los trenes de alta velocidad; dos vías convencionales, que serán utilizadas por las unidades de cercanías y los servicios de media distancia hacia Cuenca, y dos vías mixtas de mercancías.

La línea transcurre por una franja entre el cementerio y el tanatorio municipal, continúa por San Isidro y atraviesa el barrio de San Marcelino, en paralelo a las calles Pío IX y San Vicente Mártir, atravesando la carretera CV-400 y la calle José Soto Micó. En su fase final, confluirá con la línea convencional Valencia-Xàtiva y las conexiones ferroviarias a Fuente de San Luis.

Financiación europea

La nueva Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia se integra en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte del Ministerio de Fomento (PEIT) para los años 2005-2020. Cabe resaltar a este respecto que los estudios y proyectos de la nueva línea, así como la construcción de la plataforma de los subtramos Buñol-Cheste-Aldaya-Picanya, han sido cofinanciados por Ayudas RTE-T (Red Transeuropea de Transporte).

Dentro del Marco de Apoyo Comunitario 2000-2006, las ayudas globales concedidas por la Unión Europea a la nueva Línea de Alta Velocidad alcanzan la cifra de 575 millones de euros con cargo al Fondo de Cohesión, 125 millones de euros con cargo al Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y 48 millones de euros con cargo a fondos RTE-T.

Para el período 2007-2013, parte de la plataforma de la línea se cofinancia con 726 millones de euros procedentes del Fondo de



Nota de prensa

Cohesión, dentro del Programa Operativo Fondo de Cohesión-FEDER 2007-2013. Así mismo, el suministro y montaje de vía y las instalaciones van a ser cofinanciados por el FEDER, a través de los Programas Operativos de Castilla-La Mancha 2007-2013 y Comunidad Valenciana 2007-2013. Diversas actuaciones de alta velocidad van a ser cofinanciadas también por el FEDER, a través del P.O. Murcia 2007-2013.