

## **València Parc Central acorda la solució tècnica per a l'execució de les obres ferroviàries pendents**

- **Després de l'estudi de la viabilitat tècnica i econòmica de diverses alternatives, el Consell d'Administració aprova l'opció que permet avançar el soterrament de les vies entre el Bulevard Sud i el viaducte de Giorgeta**
- **L'Estació Central i el Túnel Passant s'executaran en una segona fase**

**València, 9 de maig de 2017.** El Consell d'Administració de la Societat València Parc Central, integrada pel Ministeri de Foment (Adif, Adif Alta Velocitat i Renfe Operadora), Generalitat i Ajuntament de València, s'ha reunit hui a València per a, entre altres assumptes, analitzar i adoptar acords respecte a les obres pendents d'executar per a la integració del ferrocarril en la ciutat.

A la reunió ha assistit el ministre de Foment, Iñigo de la Serna, convidat pel secretari d'Estat d'Infraestructures, Transport i Habitatge, Julio Gómez-Poma que presideix el Consell d'Administració al costat de l'alcalde de València, Joan Ribó; la consellera d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, M<sup>a</sup> José Salvador; i el president d'Adif, Juan Bravo, com a vicepresidents de l'òrgan de decisió de la Societat.

### **Antecedents. Estudi d'alternatives de les obres ferroviàries**

En el Consell d'Administració celebrat el 17 de novembre de 2015 el Ministeri de Foment va presentar els resultats de l'Estudi de Disseny i Fases d'Execució de les actuacions ferroviàries pendents (tercera fase del Canal d'Accés, Estació Central i Túnel Pasante). L'objecte d'aquest estudi era analitzar les possibilitats d'adaptar l'actuació ferroviària a la complicada conjuntura econòmica i pressupostària. A partir d'aqueix estudi, una Comissió de Seguiment, integrada per la Comissió Executiva de la Societat i els seus assessors tècnics ha realitzat una anàlisi detallada per a resoldre determinades qüestions que permeteren avançar en la cerca d'una solució:

### **Solució Mixta**

Del procés de seguiment de l'Estudi es van extraure sis potencials solucions sobre les quals, després d'avaluar els seus punts forts i febles des del punt de vist tècnic i econòmic, la Comissió va elevar les seues conclusions al Consell d'Administració que hui ha acordat aprovar l'anomenada Solució Mixta, una combinació de la Solució Original projectada i la Solució Alternativa D. De la Solució Original pren l'Estació Central, per la seua major funcionalitat ferroviària, el seu complet encaix amb el PGOU i la seua no afecció al disseny del Parc Central. De la Solució Alternativa D pren la idea del Nou Canal d'Accés perquè aquest soterrament podria entrar en servei sense dependre de la prèvia construcció del Túnel Passant i de l'Estació Central, com sí ocorre en la Solució Original.

La Solució Mixta acordada s'executa en dues fases independents:

1ª Fase: Nou Canal d'Accés. Com en la solució alternativa seria a un sol nivell, i s'estendria des d'on ara acaba el túnel de Sant Marcelino i Camí Reial fins a passar el viaducte de Giorgeta. Seria més curt que el Canal d'Accés de la Solució Original, que funcionaria amb les actuals estacions en superfície de Joaquín Sorolla i de València Nord, sense requerir que estigueren soterrades.

2ª Fase: Es construirien sincrònicament l'Estació Central dissenyada per Portela i el Túnel Passant. L'Estació de Portela no pot funcionar si no entra en funcionament al mateix temps el Túnel Passant.

L'opció aprovada, encara que té un cost similar al projecte original i no permet reduir la inversió total, té el gran avantatge de poder realitzar la seua primera fase a curt termini i per un pressupost benivolgut moderat. Permetrà a més acabar amb la barrera entre els barris històricament separats per les vies del tren, així com la millora de l'accés en el Parc Central Fase Russafa-Malilla per la supressió del viaducte de Giorgeta. També permetrà la urbanització de la zona industrial de les antigues Macosa, Hierros Mateu, Cerveses Turia, etc. Prèviament el Consell podrà activar la reparcel·lació corresponent a aquesta zona (Fase 1 B) i la redacció del Projecte Constructiu de la Urbanització. D'aquesta forma es podria disposar i revertir en les obres ferroviàries dels ingressos procedents de la venda dels solars procedents del sòl ferroviari alliberat amb l'execució de les obres del Canal d'Accés.

El projecte constructiu del Canal d'Accés serà elaborat pel Ministeri amb l'objectiu que estiga disponible per a la licitació de les obres des de finals del pròxim any.

El Ministeri també s'encarregarà d'actualitzar l'Estudi Informatiu del Túnel Passant, atès que la seua declaració d'impacte ambiental ha caducat. S'aprofitarà també per a incorporar les últimes novetats de la modificació de la Llei del Sector Ferroviari.

Amb tot açò, serà necessària la revisió del Conveni subscrit en 2003 donada la seua notòria obsolescència.

El notable augment dels costos de les inversions del Conveni implicarà la corresponent actualització de les fórmules de finançament a partir de la proposta del ministre de compartir els costos d'aquestes operacions amb les autoritats municipals i autonòmiques en aquest tipus de projectes.