



OBRES DEL CANAL D'ACCÉS FASE 3
SOTERRAMENT DEL CANAL D'ACCÉS DEL FERROCARRIL A LES
ESTACIONS VALÈNCIA NORD I JOAQUÍN SOROLLA
UNA NOVA ETAPA D'INTEGRACIÓ DEL FERROCARRIL A VALÈNCIA

El soterrament del canal d'accés ferroviari fins al viaducte de Giorgeta és una nova etapa de la futura xarxa ferroviària arterial de València que comptarà a més amb l'Estació Central soterrada, el túnel passant i noves estacions de rodalí.

Les actuacions que condueixen al soterrament del canal d'accés són executades per Adif Alta Velocitat, entitat pública del Ministeri de Transport, Mobilitat i Agenda Urbana. Compten amb la participació de la Generalitat i Ajuntament de València.

D'una banda, aquestes obres milloren substancialment la integració del ferrocarril a la ciutat, facilitant la interrelació dels barris de l'entorn i possibilitant el futur passeig del poeta García Lorca i la urbanització de les zones industrials en desús.

Per un altre, és un pas imprescindible en la solució al coll de botella que la configuració actual de la xarxa ferroviària de la ciutat suposa en el Corredor Mediterrani. Gràcies al Canal d'Accés podrà construir-se l'estació central, amb la qual connectarà pel sud.

El nou canal subterrani prolongarà els túnels que des de 2010 arriben al sud de la ciutat fins una mica més al nord del viaducte de Giorgeta. El viaducte serà substituït per una avinguda arran de terra.

Durant aquesta actuació es garantirà el normal funcionament de les línies, la comunicació entre barris i el trànsit ciutadà. Gradualment, durant les obres, aniran passant a operar soterrats tots els serveis ferroviaris.

Les línies Madrid-València, el Corredor Mediterrani i la línia de Xàtiva-Gandia seran desviades per a permetre l'execució del túnel sense interrompre el servei. Aquests desviaments són els que distingeixen nou fases en l'execució de les obres del canal i de remodelació de l'estació Joaquín Sorolla (Veure gràfics de Línia Temporal i fases).

El nou túnel, de 40 m aproximadament d'amplària mitjana i un nou col·lector sud (5 m d'amplària), sincronitzaran la seua construcció amb aqueixos desviaments. Dins del túnel,

els trens podran creuar-se a diferent nivell mitjançant una estructura denominada en l'argot ferroviari “Salt de Carner”.

Cap al tercer any d'obra, la passarel·la per als vianants del carrer Pianista Amparo Iturbi serà traslladada, mentre duren les obres, per a donar servei entre els carrers Oltà i Almudaina. En finalitzar les obres, podent creuar-se d'un barri a l'altre per superfície, es desmantellarà.

El viaducte de Giorgeta sobre les vies serà demolit i convertit en una avinguda arran de terra en l'últim any de l'actuació. Període en què també podria començar la realització del Passeig García Lorca i la urbanització de la zona industrial en desús situada entre García Lorca i el carrer de Sant Vicent.

L'estació Joaquín Sorolla es remodela a conseqüència que la distància necessària per a recuperar la superfície des del fons del túnel passat el viaducte de Giorgeta és incompatible amb la longitud de les andanes de 400 m. actuals. De manera que aquestes andanes es traslladen al costat aquest de l'estació, al costat de les actuals vies del corredor mediterrani. Interiorment, també es remodela amb la finalitat d'atendre millor el servei als usuaris dels tres operadors que prestaran serveis d'alta velocitat des de l'estació Joaquín Sorolla.

El soterrament de les vies alliberarà els terrenys ocupats pel ferrocarril i donarà pas al nou Passeig de García Lorca.