



## Mitma inicia la información pública de los estudios del nuevo eje pasante norte-sur de la red arterial ferroviaria de Valencia y de la línea de alta velocidad Valencia-Castellón

- Los estudios informativos de ambas actuaciones conforman la solución global para una nueva conexión ferroviaria entre Valencia y Castellón, que dará continuidad a las circulaciones en sentido sur-norte y evitará las inversiones de marcha actualmente necesarias en la estación de Valencia-Nord.
- El futuro eje pasante, que incluye dos nuevas estaciones de Cercanías, mejorará el sistema de Cercanías de Valencia.
- Se eliminarán las limitaciones de capacidad del tramo Valencia - Castellón al disponer de una doble plataforma ferroviaria.

Madrid, 27 de octubre de 2021 (MITMA)

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) inicia en el día de hoy, con la publicación en el Boletín Oficial del Estado (BOE) del correspondiente anuncio, el proceso de información pública y audiencia del *Estudio informativo del nuevo eje pasante norte-sur de la red arterial ferroviaria de Valencia* y del *Estudio informativo de la línea de alta velocidad Valencia-Castellón* que definen una nueva infraestructura ferroviaria entre las ciudades de Valencia y Castellón.

Ambas actuaciones conforman la solución global para una nueva conexión ferroviaria entre Valencia y Castellón, que dará continuidad a las circulaciones en sentido sur-norte y evitará las inversiones de marcha actualmente necesarias en la estación de Valencia-Nord.

Por un lado, la actual estación de Valencia Nord tiene una configuración en fondo de saco que obliga a que todas las circulaciones que acceden desde el sur, tanto de cercanías como de alta velocidad, deban realizar una inversión de la marcha en dicha estación para encaminarse hacia el norte. Estas maniobras afectan a la funcionalidad y capacidad de la estación y generan pérdidas de tiempo para los usuarios de estos servicios.



Por otro, la línea ferroviaria existente entre Valencia y Castellón presenta problemas de explotación por la alta ocupación de la infraestructura debido al elevado número de circulaciones y a la heterogeneidad de las mismas, al coexistir servicios de cercanías, larga distancia y mercancías. Esto supone que hay una limitación al crecimiento futuro del tráfico ferroviario.

Como solución a esta problemática, se propone la ejecución de una nueva infraestructura ferroviaria desde Valencia hasta Castellón. A pesar de configurar una infraestructura global única, se ha estimado su desarrollo en dos estudios informativos independientes al tratarse de actuaciones heterogéneas, ya que el eje pasante tiene carácter y efectos predominantemente urbanos, mientras que el tramo entre la salida de éste y la estación de Castellón está previsto para servicios de alta velocidad. Además, no resulta imprescindible la ejecución simultánea de ambas actuaciones.

### **Actuaciones definidas en los estudios informativos**

El “Estudio informativo del nuevo eje pasante norte-sur de la red arterial ferroviaria de Valencia” define la infraestructura ferroviaria, que discurre en su mayor parte en túnel, que parte de la cabecera norte de la futura estación central y se dirige en dirección norte hasta el límite de los términos municipales de Alboraya y Meliana, para las alternativas que discurren por el margen litoral y hasta el entorno de los términos municipales de Vinalesa y Foios para las alternativas que discurren por el interior.

Este nuevo túnel, por el que podrán circular composiciones de cercanías y de alta velocidad, dispondrá de dos estaciones para servicios de cercanías, una bajo la avenida de Aragón y otra en el entorno de la Universidad.

La nueva infraestructura posibilitará la continuidad de las circulaciones a través de la ciudad de Valencia, evitando las actuales inversiones de marcha, mejorando con ello la explotación del corredor y suponiendo un ahorro de tiempo para los usuarios de estos servicios.

El “Estudio Informativo de la línea de alta velocidad Valencia-Castellón”, define un nuevo trazado para servicios de alta velocidad entre el final del eje pasante antes descrito, al norte de la ciudad de Valencia, y la estación de Castellón.

La finalidad de esta infraestructura es tanto la reducción de los tiempos de viaje actuales como el incremento de la capacidad del corredor.



Las soluciones contempladas en ambos Estudios Informativos conforman 7 alternativas globales que se dividen en dos corredores principales: interior y litoral.

### **Información pública y audiencia de Administraciones**

El proceso de información pública y audiencia lo es tanto a los efectos previstos en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, como a los efectos medioambientales, ya que la actuación global se encuentra sometida al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, regulado por la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. En virtud de esto último, para la aprobación definitiva de los estudios informativos se requiere la formulación de la Declaración de Impacto Ambiental por parte del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

Este proceso de información pública se abre por un período de 30 días hábiles a partir del día hábil siguiente al de la publicación del anuncio en el BOE, y tiene por objeto que las personas, instituciones y administraciones interesadas puedan formular observaciones sobre la concepción global del trazado y sobre impacto ambiental que éste pueda suponer.

La documentación podrá ser consultada a través de internet, en la siguiente dirección:

<https://www.fomento.es/ferrocarriles/estudios-en-tramite/estudios-y-proyectos-en-tramite>

Las alegaciones que se formulen se harán preferentemente de forma única para ambos expedientes, en su caso, e irán dirigidas a la Subdirección General de Planificación Ferroviaria, Plaza de los Sagrados Corazones, 7, 28071-Madrid, indicando como referencia “Información pública. Eje Pasante Valencia y LAV Valencia-Castellón”.