



FIRMA DEL CONVENIO DEL CANAL DE ACCESO FASE 3
SOTERRAMIENTO DEL CANAL DE ACCESO DEL FERROCARRIL A LAS
ESTACIONES VALÈNCIA NORD Y JOAQUÍN SOROLLA
UNA NUEVA ETAPA DE INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN VALÈNCIA

El soterramiento del canal de acceso ferroviario hasta el viaducto de Giorgeta es una nueva etapa de la futura red ferroviaria arterial de València que contará además con la Estación Central soterrada, el túnel pasante y nuevas estaciones de cercanías.

Las actuaciones que conducen al soterramiento del canal de acceso son ejecutadas por Adif Alta Velocidad, entidad pública del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana. Cuentan con la participación de la Generalitat y Ayuntamiento de València.

Esta participación se articula mediante un convenio que suscriben las tres partes con el que se regulan los recursos económicos y la forma de aportarlos al Adif Alta Velocidad por la Generalitat y el Ayuntamiento. Este convenio desarrolla el Acuerdo de Cooperación por el que se establecen las Bases para el desarrollo de la integración del ferrocarril en la ciudad de València, suscrito el 9 de abril de 2019 por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la Generalitat, el Ayuntamiento, Adif Alta Velocidad, Adif, Renfe Operadora y la sociedad Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003 S.A.

Se pone de manifiesto así, que las partes colaboran para el cumplimiento de un fin común: la mejor integración del ferrocarril en la ciudad de València, desarrollada mediante la ejecución de diferentes actuaciones entre las que se encuentra la actuación del canal de acceso fase 3, que da continuidad a las actuaciones de integración del ferrocarril en la ciudad de Valencia, iniciadas en el año 2003.

Esta actuación permite ejecutar el soterramiento del canal de acceso hasta Giorgeta y liberar los terrenos que permitirán el posterior desarrollo del planeamiento urbanístico. Además, esta actuación permitirá ampliar la estación Joaquín Sorolla para atender a la futura demanda de viajeros como consecuencia de la liberalización del sector ferroviario y el desarrollo del Corredor Mediterráneo. Por todo ello, esta actuación desarrolla objetivos propios del Administrador de Infraestructuras ferroviarias, de la Generalitat y del Ayuntamiento de València.

La actuación “Canal de Acceso. Fase 3. Integración del ferrocarril en la ciudad de València” contempla la ejecución de los siguientes proyectos para poder considerarse una actuación completa:

- Proyecto de construcción del Canal de Acceso, Fase 3, aprobado.
- Proyecto de construcción de la ampliación de la estación de Joaquín Sorolla, aprobado.
- Proyecto de construcción de las instalaciones de protección civil y seguridad en los túneles de acceso a Valencia, en redacción
- Proyecto de implantación del cambiador de ancho, en redacción
- Proyecto de Estacionamiento de apoyo a Valencia Joaquín Sorolla en el entorno de Fuente de San Luis, pendiente de licitar la redacción
- Proyecto de adecuación de los túneles de ancho convencional, pendiente de licitar la redacción

El proyecto de construcción del Canal de Acceso Fase 3 contempla el soterramiento de todas las vías de acceso a las estaciones de València Nord y Joaquín Sorolla, prolongando en algunos casos los túneles del nudo sur. Las vías discurrirán a un mismo nivel, dando continuidad a los túneles ya ejecutados en el Nudo Sur, salvo por la incorporación de un salto de carnero para resolver el cruce de las vías con origen o destino en el Corredor Mediterráneo hacia Joaquín Sorolla. Incluye tanto la obra civil del soterramiento del canal de acceso como el montaje de vía, la electrificación, y las instalaciones ferroviarias, así como las instalaciones de iluminación, ventilación, bombeo, etc. del canal de acceso.

El proyecto de construcción de la ampliación de la estación de Joaquín Sorolla consiste en la ejecución de nuevos andenes y remodelación de los existentes para adecuarse a la nueva playa de vías definida en el proyecto del canal de acceso. Además, contempla la remodelación del edificio de viajeros que incluye un nuevo vestíbulo elevado y los espacios necesarios para su correcta explotación, así como el acondicionamiento de la urbanización del entorno de la estación. Una parte de las actuaciones son consecuencia del cambio en la playa de vías provocado por la ejecución del canal de acceso y el resto son necesarias en previsión del aumento de viajeros estimado como consecuencia de la liberalización del transporte ferroviario y del desarrollo del Corredor Mediterráneo.

La ampliación del aparcamiento de la estación Joaquín Sorolla consiste en la ampliación del aparcamiento de la estación y la reorganización de su interior y la de sus conexiones con el viario circundante.

El proyecto de **instalaciones de protección civil y seguridad de los túneles de acceso a València** define las instalaciones de protección civil y seguridad necesarias para la puesta en servicio del túnel global de acceso a las estaciones de València que se generará al desarrollar las actuaciones incluidas en el proyecto del Canal de Acceso.

La **implantación de Cambiador de Anchos** responde al hecho de que las actuaciones contempladas en los proyectos del Canal de Acceso y de la Remodelación de la Estación València Joaquín Sorolla hacen necesario desmontar el actual cambiador de anchos existente en la estación. Este proyecto plantea la ejecución de un nuevo cambiador en el entorno del Nudo Sur/Fuente de San Luis. Incluirá además del cambiador, las infraestructuras, vías e instalaciones necesarias para dotar al cambiador de funcionalidad tanto provisionalmente durante las obras del Canal de Acceso, como en situación definitiva.

El **Estacionamiento de apoyo a València Joaquín Sorolla en el entorno de Fuente de San Luis** consiste en la instalación de tres nuevas vías de ancho UIC de 400 m de longitud para servir de apoyo a la estación de València Joaquín Sorolla.

La **Adecuación túneles de Ancho Convencional** responde a que con la entrada en servicio del nuevo canal de acceso se comenzarán a utilizar los túneles ya ejecutados en el nudo sur de la línea C3 de Cercanías, que no han entrado en servicio anteriormente. Estos túneles necesitan algunas actuaciones de adecuación en su interior, siendo necesario revisar y actualizar los sistemas de drenaje, la superestructura en algunos tramos y las instalaciones ferroviarias.

Las **Actuaciones en Control de Mando y Señalización**. Incluye las actuaciones necesarias para la puesta en servicio de todas las infraestructuras.

El presupuesto de todas estas intervenciones se estima en 549,94 M€.

CUADRO 1. Datos en millones de euros; IVA excluido

Proyectos incluidos en la actuación	Importe	Coste imputable al "Canal de Acceso Fase 3." Confinanciado por las partes 50% Adif AV - 25% Generalitat - 25% Ayuntamiento	Coste imputable al incremento de la demanda ferroviaria en Joaquín Sorolla (financiado 100% por Adif AV)
"Canal de Acceso. Fase 3"			
1. Nuevo Canal de Acceso	497,804	481,326	16,477
2. Remodelación Estación Joaquín Sorolla			
3. Ampliación del aparcamiento de la estación Joaquín Sorolla			
4. Estacionamiento apoyo en Fuente San Luis			
5. Adecuación túneles de Ancho Convencional			
6. Instalaciones P. Civil y Seguridad túneles			
7. Implantación de Cambiador de Ancho			
8. Actuaciones en control de mando y señalización			
9. D. Obras, A. Técnicas (9%)	44,802	43,319	1,483
10. 2% cultural (a aportar a la AGE)	7,330	7,044	0,287
Total	549,936	531,689	18,247

Nota: Cifras estimadas. Incluyen servicios, suministros, expedientes de gasto y expropiaciones.

La Generalitat y el Ayuntamiento aportarán cada uno de ellos 132,92 M€, mientras que Adif Alta Velocidad invertirá 284,09 M€.

El Gobierno de España ha incluido el proyecto “Canal de Acceso Fase 3” en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) de España (aprobado mediante Decisión del Consejo del 12 de julio de 2021), dentro de la componente 6. Inversión 1: “Red Nacional de Transporte – Corredores europeos”, con una financiación inicial prevista de 163,85 millones de euros asignada a Adif – Alta Velocidad.

Con el objetivo de coadyuvar al buen fin de la operación, en el supuesto de que se obtuvieran estos fondos, Adif – Alta Velocidad los aportará en beneficio del desarrollo de la actuación.

El Ayuntamiento, además, se obliga a realizar los trámites necesarios para la adecuación de las fases del planeamiento urbanístico a las fases de las obras de integración ferroviaria, con el objeto de que se pueda urbanizar el ámbito correspondiente al Canal de Acceso, una vez finalicen las obras ferroviarias y de integración.

Estas actuaciones mejoran sustancialmente la integración del ferrocarril en la ciudad, facilitando la interrelación de los barrios del entorno y posibilitando el futuro paseo del poeta García Lorca y la urbanización de las zonas industriales en desuso; y, además, son un paso imprescindible en la solución al cuello de botella que la configuración actual de la red ferroviaria de la ciudad supone en el Corredor Mediterráneo. Gracias al Canal de Acceso podrá construirse la estación central, con la que conectará por el sur.

Con la ejecución de las actuaciones de este convenio València habrá recorrido una nueva etapa hacia su futura red ferroviaria integrada.