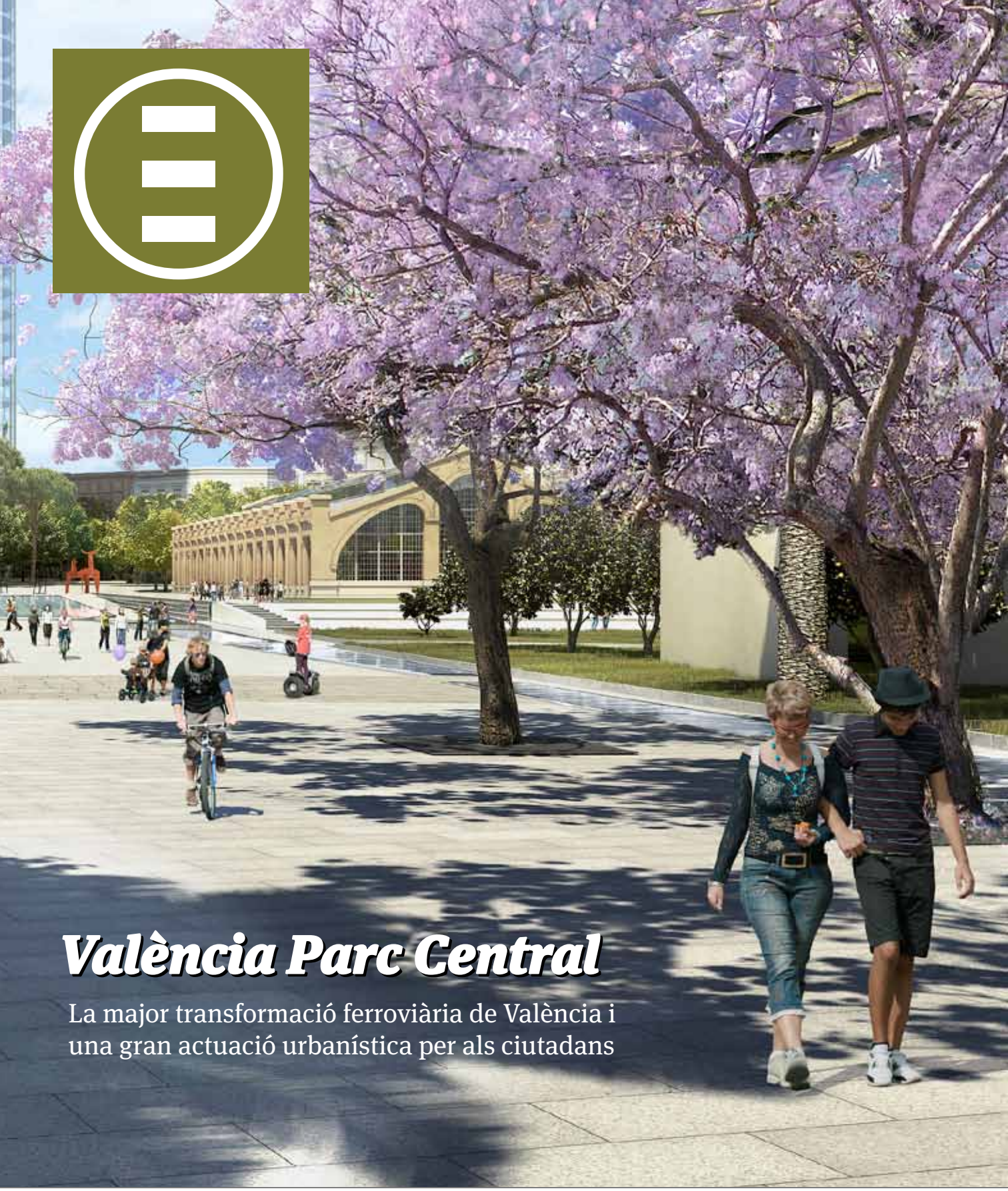


València Parc Central

La major transformació ferroviària de València i una gran actuació urbanística per als ciutadans

GOBIERNO DE ESPAÑA · MINISTERIO DE FOMENTO · GENERALITAT VALENCIANA · AJUNTAMENT DE VALENCIA · adif · renfe · VALENCIA PARQUE CENTRAL

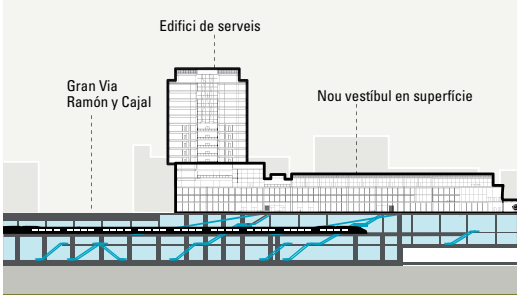
www.valenciaparquecentral.es

A

L'Actuació Parc Central

Els punts clau de la transformació urbanística i ferroviària de València.

Pàgines 4 i 5

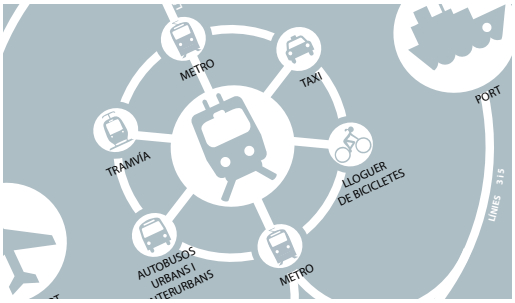


Els escenaris del canvi

Noves estacions i línies fèrries. Les actuacions ferroviàries de València Parc Central.

Pàgines 6 a 11

B



València, intermodal

La futura Estació Central permetrà concentrar serveis de rodalia, alta velocitat, metro, tramvia, bus i taxi en el centre de la ciutat.

Pàgines 12 i 13

C

El Parc Central

Les millores urbanes posaran en valor una gran àrea al sud de la ciutat. El Parc Central de València serà el seu nexe d'unió.

Pàgines 14 a 20

D

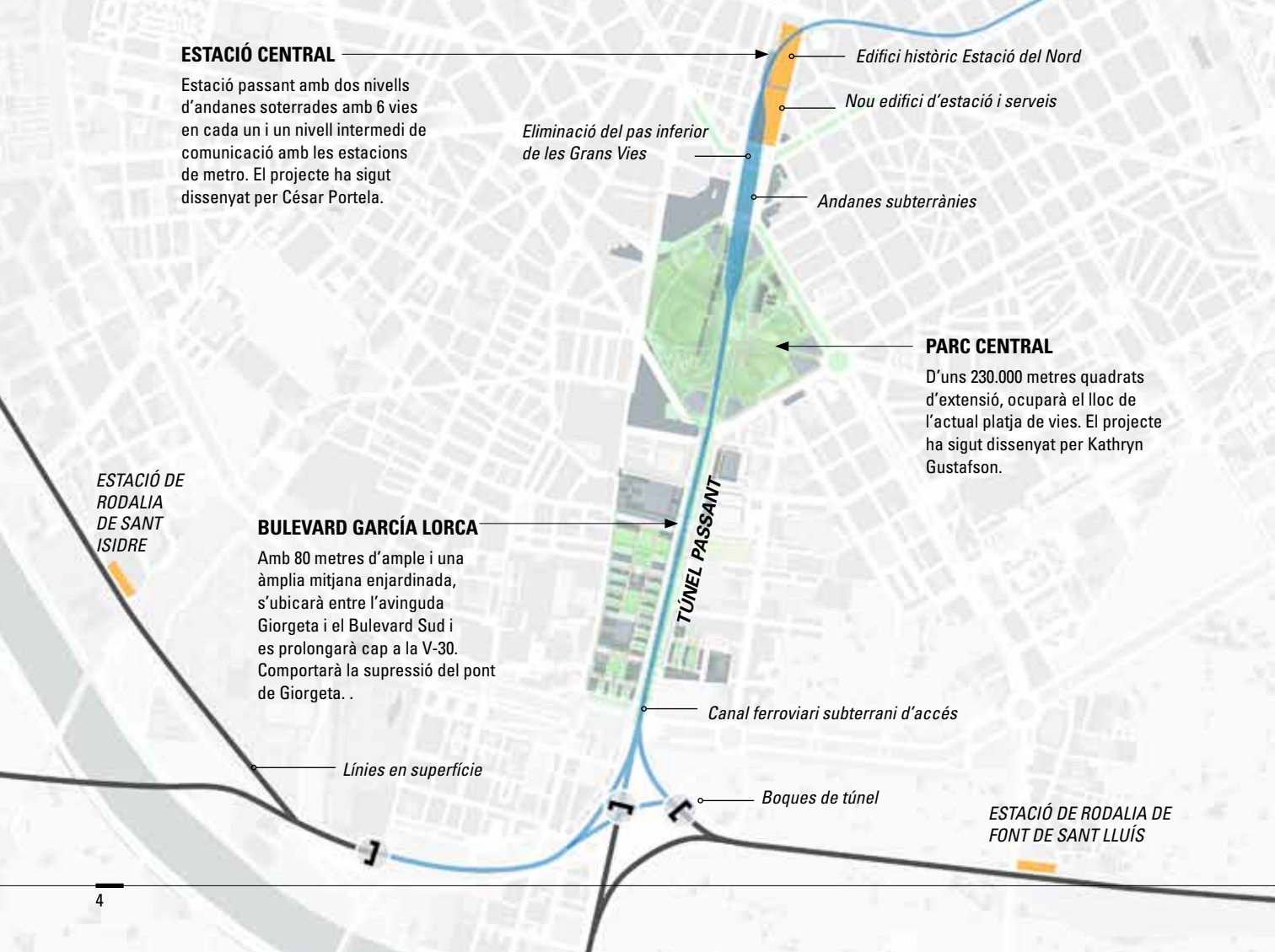
València i el ferrocarril

L'evolució urbana de la ciutat està marcada per les seues millores ferroviàries. Un recorregut visual per la història de la ciutat.

Pàgines 21 a 23

L'Actuació Parc Central

Un nou sistema de comunicació ferroviària per a València i una solució urbana per als barris separats per les vies



ESTACIÓ DE RODALIA UNIVERSITAT
Estarà ubicada en els campus universitaris i tindrà els seus accessos junt amb la parada La Carrasca de la línia T4 de tramvia
PASSANT
TÚNEL
ESTACIÓ DE RODALIA ARAGÓ
La nova estació subterrània tindrà els seus accessos situats junt amb els de l'estació Aragó de la línia 5 de metro.
ESTACIÓ DE RODALIA CABANYAL
Línies soterrades
Boques de túnel
Línies en superfície

Els escenaris del canvi

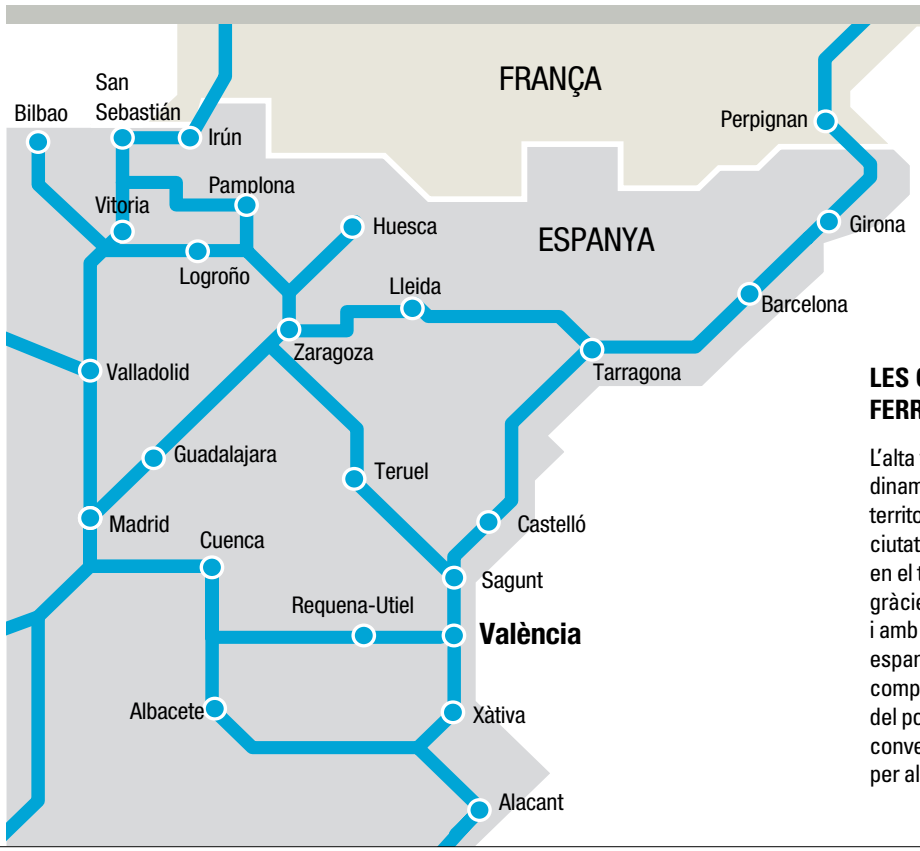
Nou quilòmetres de túnel ferroviari, quatre noves estacions passants connectades a la xarxa de metro i de tramvia, 425.000 metres quadrats de zones verdes i nous equipaments són les xifres del projecte que transformarà València

L'Actuació València Parc Central constituïx, com a operació ferroviària i urbana, el projecte de més transcendència que escomet actualment la ciutat. Des del punt de vista ferroviari, València ha passat ja a formar part de la xarxa de ciutats espanyoles (i, pròximament, europees) connectades per alta velocitat i, quan finalitze aquesta actuació, comptarà amb una major capacitat de serveis de rodalia. En el vessant urbanístic, gràcies al soterrament del ferrocarril, es recupera una part del centre de la ciutat amb un nou parc de 230.000 m² i nous equipaments públics facilitant, a més, la integració de barris ara separats pel ferrocarril.

L'Actuació contempla sòl per a construir aproximadament 4.200 vivendes (9.000 habitants) en règim de vivenda lliure o protegida i parcel·les d'ús exclusivament terciari.

Finançament

Segons es va acordar en eixe conveni, les obres ferroviàries alliberen el sòl que fa possible l'execució de les obres urbanístiques i aquestes generen recursos econòmics que contribuïxen a costejar les obres ferroviàries. Per tant, les fonts de finançament necessari per a escometre l'Actuació són els pressupostos de les institucions involucrades, els ingressos procedents de la venda del sòl públic edificable d'eixe àmbit i les quotes d'urbanització corresponents als terrenys de titularitat pública i privada



LES COMUNICACIONS FERROVIÀRIES DE VALÈNCIA

L'alta velocitat suposa un motor per a la dinamització econòmica i vertebració territorial. Indiscutible en el cas d'una gran ciutat com és València, que ocupa un lloc clau en el transport ferroviari en el Mediterrani gràcies a les seues connexions amb Madrid i amb la resta de les principals capitals espanyoles. A l'impuls socioeconòmic i a la competitivitat empresarial s'afig el potencial del port de València. Aquests factors convertixen a la ciutat en un important centre per al transport de passatgers i mercaderies.

L'actuació ferroviaria

València està en la confluència del Corredor Mediterrani ferroviari i de la línia d'alta velocitat València-Madrid i compta amb una extensa xarxa de transport urbà i metropolità. Des de finals de 2010 forma part de la xarxa de ciutats espanyoles connectades per alta velocitat i, quan finalitze aquesta actuació, comptarà amb una major capacitat de serveis de trens de rodalia.

Un punt d'inflexió en 2003

L'any 2003 el Ministeri de Foment, la Generalitat, l'Ajuntament de València, Adif i Renfe-Operadora van firmar un conveni per a escometre la remodelació de la xarxa arterial ferroviària de València, constituïda per l'estació del Nord, disposada en fons de sac, un feix de vies que dividix la ciutat i unes instal·lacions per al manteniment dels serveis ferroviaris situades dins de l'àrea urbana, en l'espai destinat al futur Parc Central.

En matèria ferroviària, l'esmentat conveni té com a objectius incorporar la nova línia d'alta velocitat en la xarxa arterial ferroviària de l'àrea metropolitana de València; millorar els serveis de viatgers mantenint la centralitat de l'estació i la seua transformació en un gran nuc multimodal; i optimitzar els serveis de mercaderies concentrant les instal·lacions i fomentant la intermodalitat.

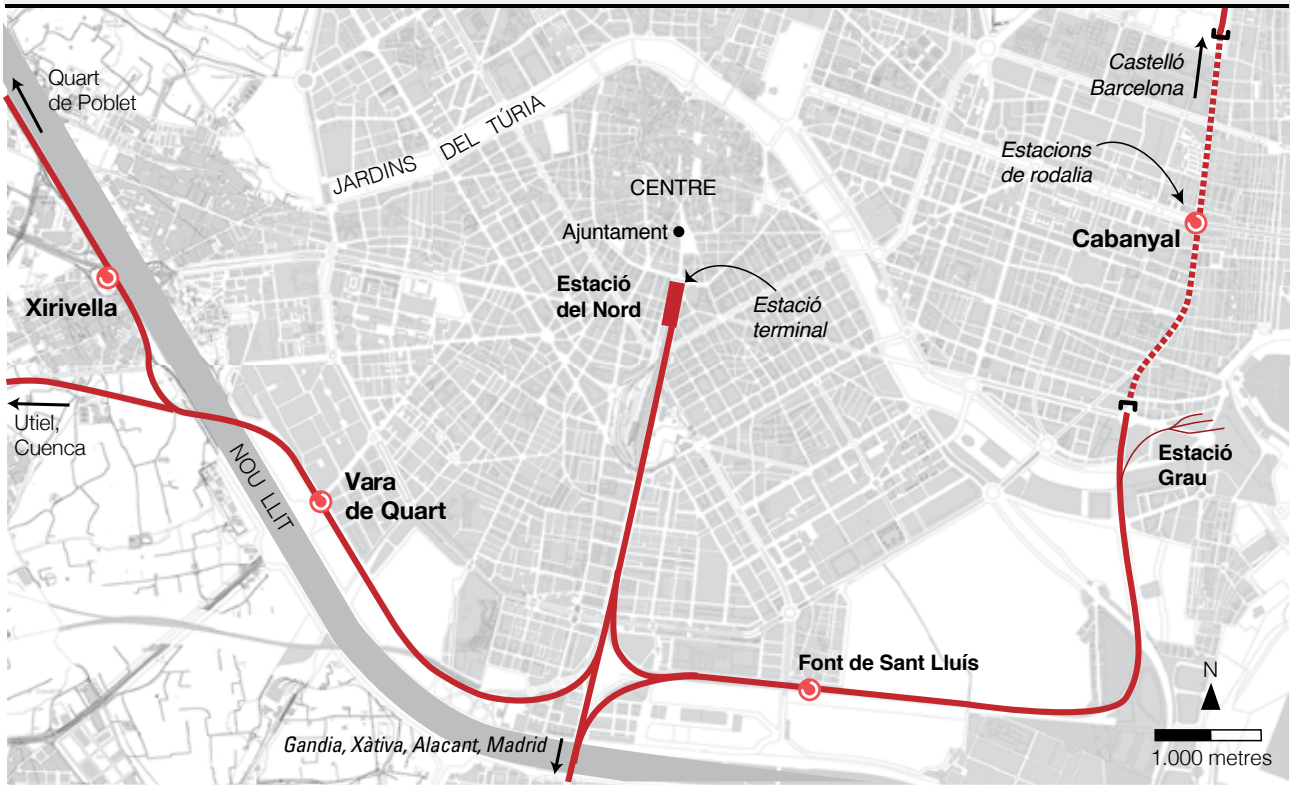
La nova xarxa ferroviària

L'operació ferroviària consistix en l'execució d'un nou accés al sud de

LA XARXA FERROVIÀRIA DE VALÈNCIA EN 2003

En 2003 el tren entra en superfície fins a l'Estació del Nord, que està disposada en fons de sac, i les vies separen els barris del centre i del sud de la ciutat. El conveni firmat eixe any entre el Ministeri de Foment, la Generalitat, l'Ajuntament, Adif i Renfe-Operadora perseguix canviar eixa configuració de la xarxa ferroviària de València.

Vies d'ample ibèric. La línia de punts indica túnel



València, un túnel ferroviari soterrat de quasi nou quilòmetres que travessen la ciutat i la reordenació de línies i instal·lacions de mercaderies.

El nou Accés Sud a la ciutat es troba en la confluència entre la línia d'alta velocitat Madrid-València (amb trànsit exclusiu per a viatgers) i el Corredor Mediterrani (que comprén línies per a viatgers i línies de mercaderies). La línia d'alta velocitat que unix les ciutats de Madrid i València està operativa des de desembre del 2010 amb un trajecte que dura 95 minuts.

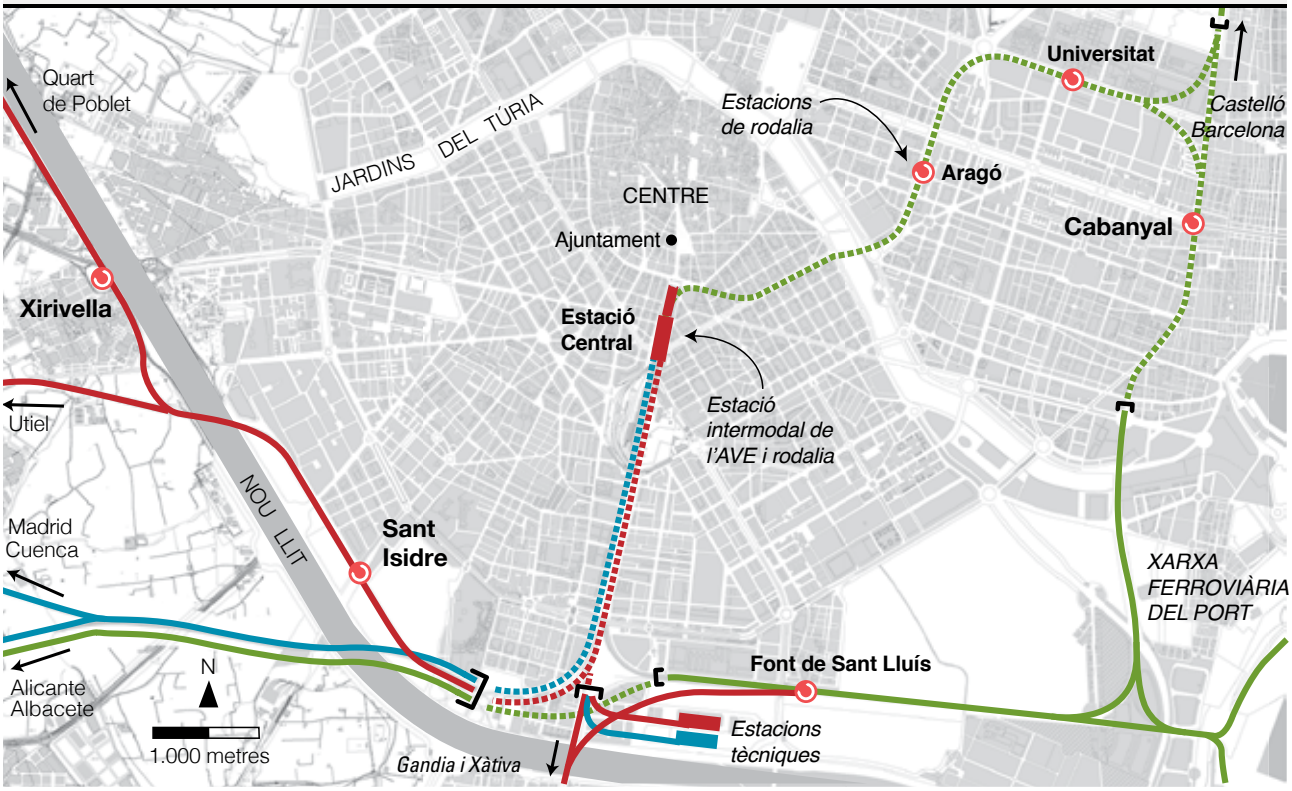
La travessia soterrada de nou quilòmetres creuarà la ciutat de sud a nord. Aquest projecte es descompon en unes quantes parts per a la seua execució i

Un túnel de quasi nou quilòmetres recorrerà de sud a nord la ciutat i la dotarà de dues noves estacions de rodalia soterrades

està constituït pel Nuc Sud, el Canal d'Accés, l'Estació Central, l'Eix Passant, les estacions de rodalia d'Aragó i Universitat (totes elles passants, intermodals i subterrànies) i l'estació intermodal en superfície de Sant Isidre. La reordenació de les instal·lacions de mercaderies i instal·lacions ferroviàries de manteniment en el complex ferroviari de Font de Sant Lluís, enfront de la zona sud del port, ja està finalitzada i acull la nova estació de manteniment o Centre de Tractament Tècnic. L'actuació preveu, a més, una connexió directa per a les mercaderies des de l'Accés Sud cap al port de València, travessant el complex ferroviari de Font de Sant Lluís.

FUTURES LÍNIES FÈRRIES

Després de la remodelació dels accessos ferroviaris, la ciutat de València comptarà amb dues noves estacions subterrànies de rodalia, connectades amb la xarxa de metro i tramvia. Un túnel alliberarà els terrenys ocupats per les vies per a construir un gran parc urbà i un bulevard. L'Estació del Nord s'integrarà amb l'Estació Central per a convertir-se en una estació intermodal i passant.



Les noves estacions

L'Estació Central, dissenyada per l'arquitecte César Portela, és un complex compost per un nou vestíbul en superfície que integrarà l'actual Estació del Nord (declarada Bé d'Interés Cultural en 1993); un recinte ferroviari subterrani constituït per 12 vies i andanes distribuïdes en dos nivells de 6 vies cada un; un gran aparcament subterrani i un edifici d'usos terciaris d'uns 45.000 m2 construïts.

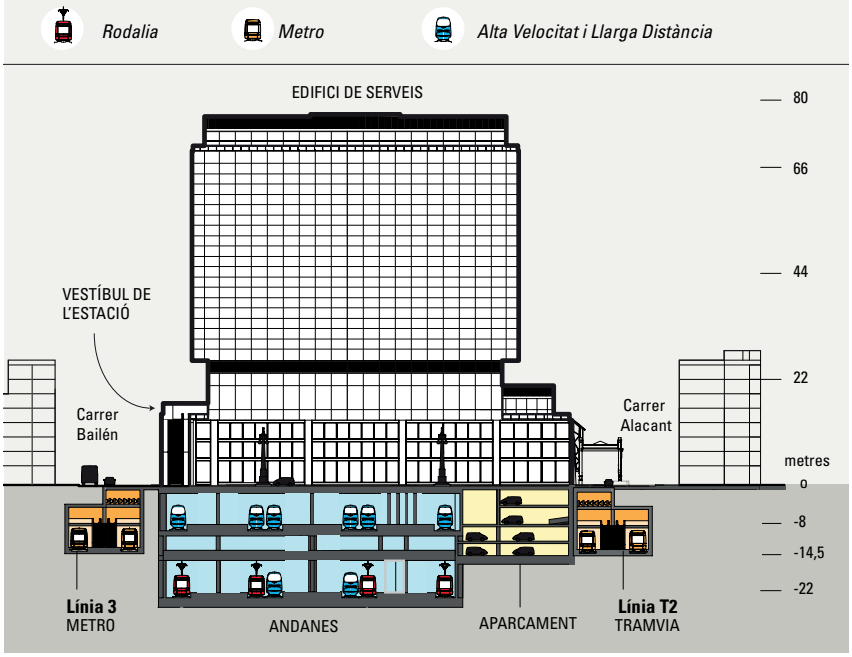
Ubicació i connexions

La nova estació tindrà caràcter intermodal i passant en compte de la disposició actual en fons de sac. Dos nivells d'andanes subterrànies i un nou vestíbul ampliaran l'Estació del Nord cap al sud, entre els carrers Xàtiva, Bailén, Alacant i la Gran Via. Estarà ubicada molt pròxima a les estacions de metro de Xàtiva, Joaquín Sorolla i Plaça d'Espanya i quedarà directament connectada amb les estacions de metro i tramvia de Bailén i Alacant. En el seu entorn més immediat hi ha parades d'autobusos que donen servei a més de 40 línies urbanes, parades de taxis i serveis de bicicletes.

Valencia Joaquín Sorolla

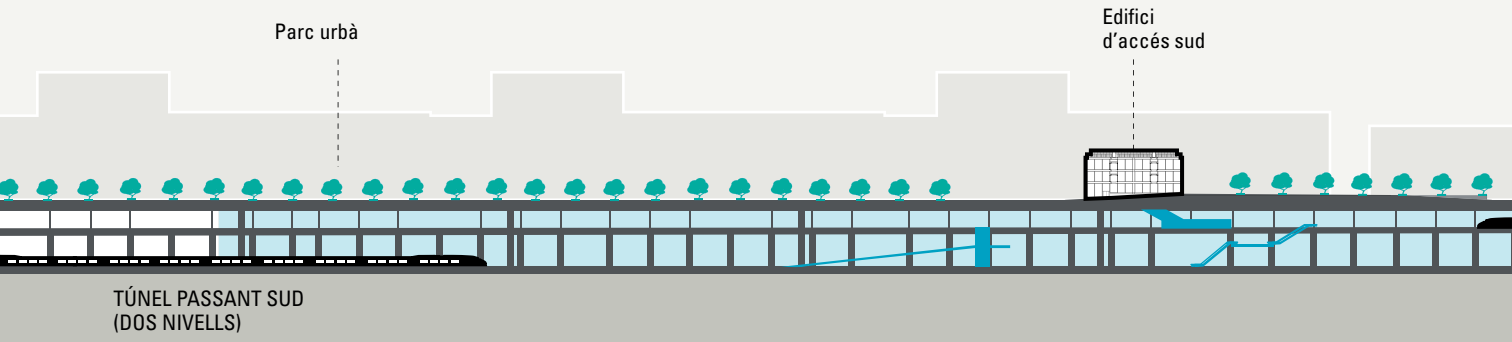
L'estació de ferrocarril Valencia Joaquín Sorolla permet que València estiga gaudint ja de l'AVE i constituïx una peça important per a poder portar avant l'Actuació València Parc Central.

L'ESTACIÓ CENTRAL DES DEL SUD



PARTS DE LA NOVA ESTACIÓ CENTRAL

VISTA EST. Les seues vies de distint ample permetran la circulació tant de trens de rodalia com d'alta velocitat. Els trens arribaran pel corredor subterrani a l'Estació Central. L'estació comptarà amb dos nivells d'andanes i sis vies en cada nivell.



L'ESTACIÓ VALENCIA JOAQUÍN SOROLLA

Al voltant de la seua entrada principal, l'estació compta amb servei de taxis, lloguer de cotxes i bicicletes.

- Autobús exclusiu de Renfe entre estacions
- Entrada principal
- Aparcaments
- Accés en cotxe a l'aparcament
- Metro
- Autobusos Metrobús
- Autobusos EMT

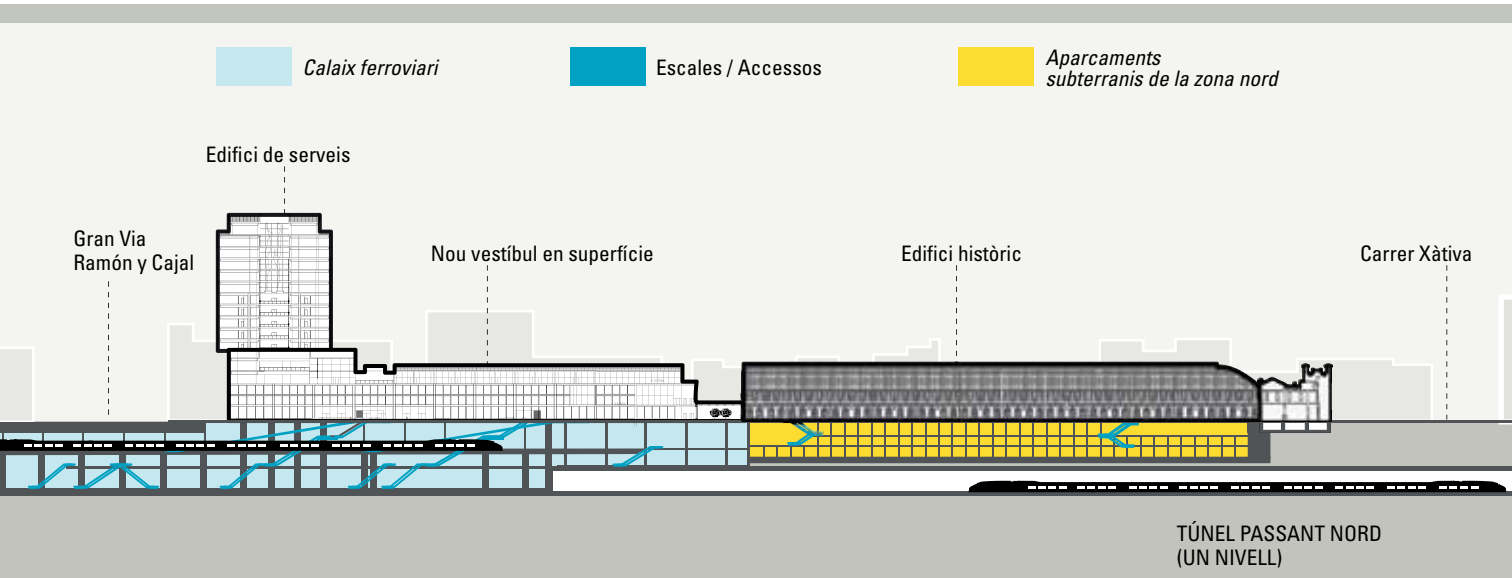
L'estació Valencia Joaquín Sorolla serà desmuntada quan entre en funcionament l'Estació Central subterrània i el nou vestíbul

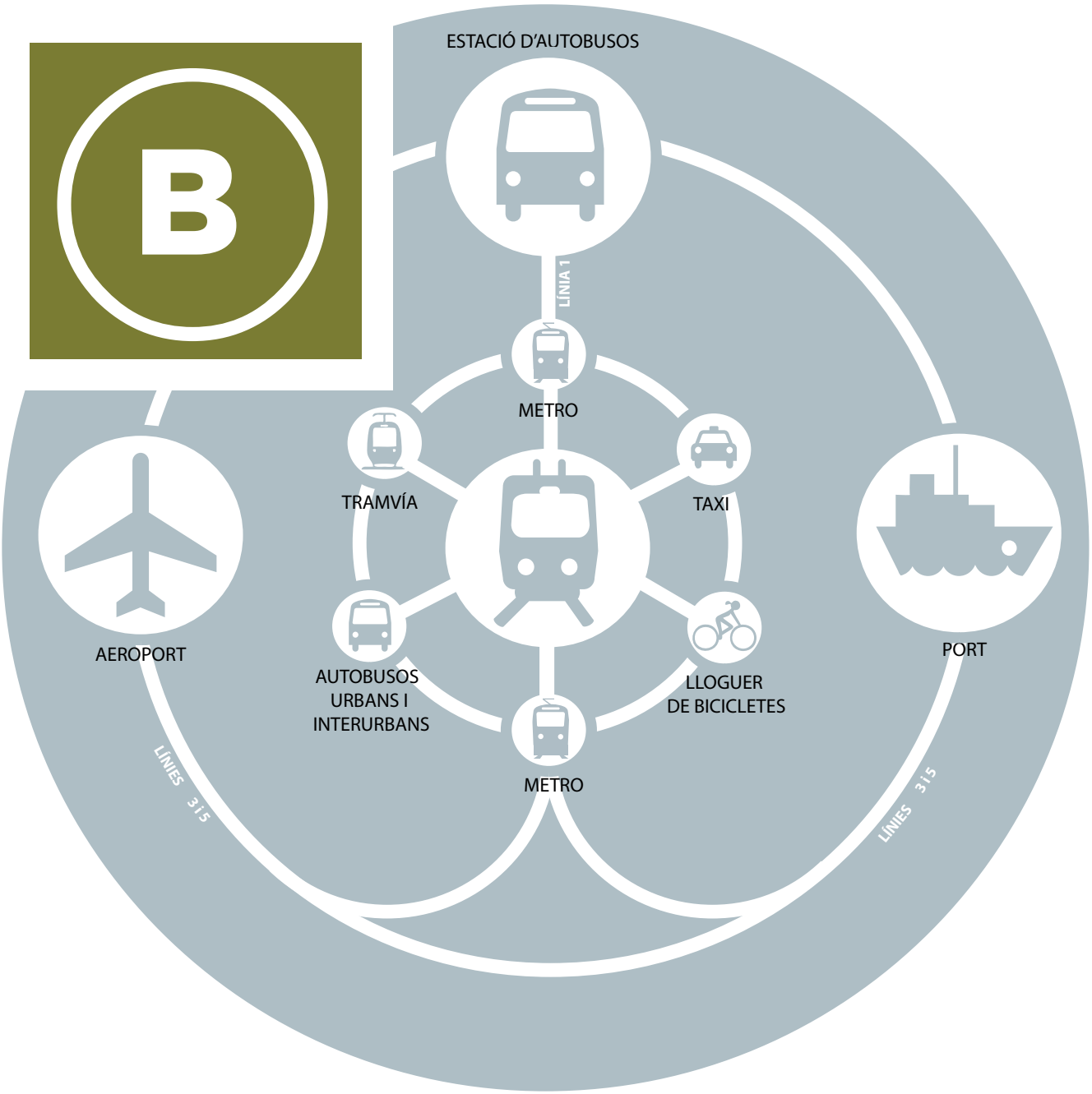
Aquesta estació serà desmuntada quan entre en funcionament l'Estació Central subterrània i el nou vestíbul. En eixe moment es traslladaran tots els serveis ferroviaris i podrà executar-se la part del parc hui ocupada transitòriament per aquest edifici.

Sant Isidre, Aragó i Universitat

Les noves estacions de Sant Isidre, Aragó i Universitat milloraran sustancialment els serveis de rodalia de València que, gràcies al caràcter passant de la nova Estació Central, guanyaran en eficiència. Totes elles són intermodals i quedaran connectades directament amb les estacions de metro i tramvia de la xarxa de Metrovalencia.

Tot el conjunt convertirà aquesta zona de la ciutat en un gran nuc de comunicació amb tots els modes de transport interconnectats.





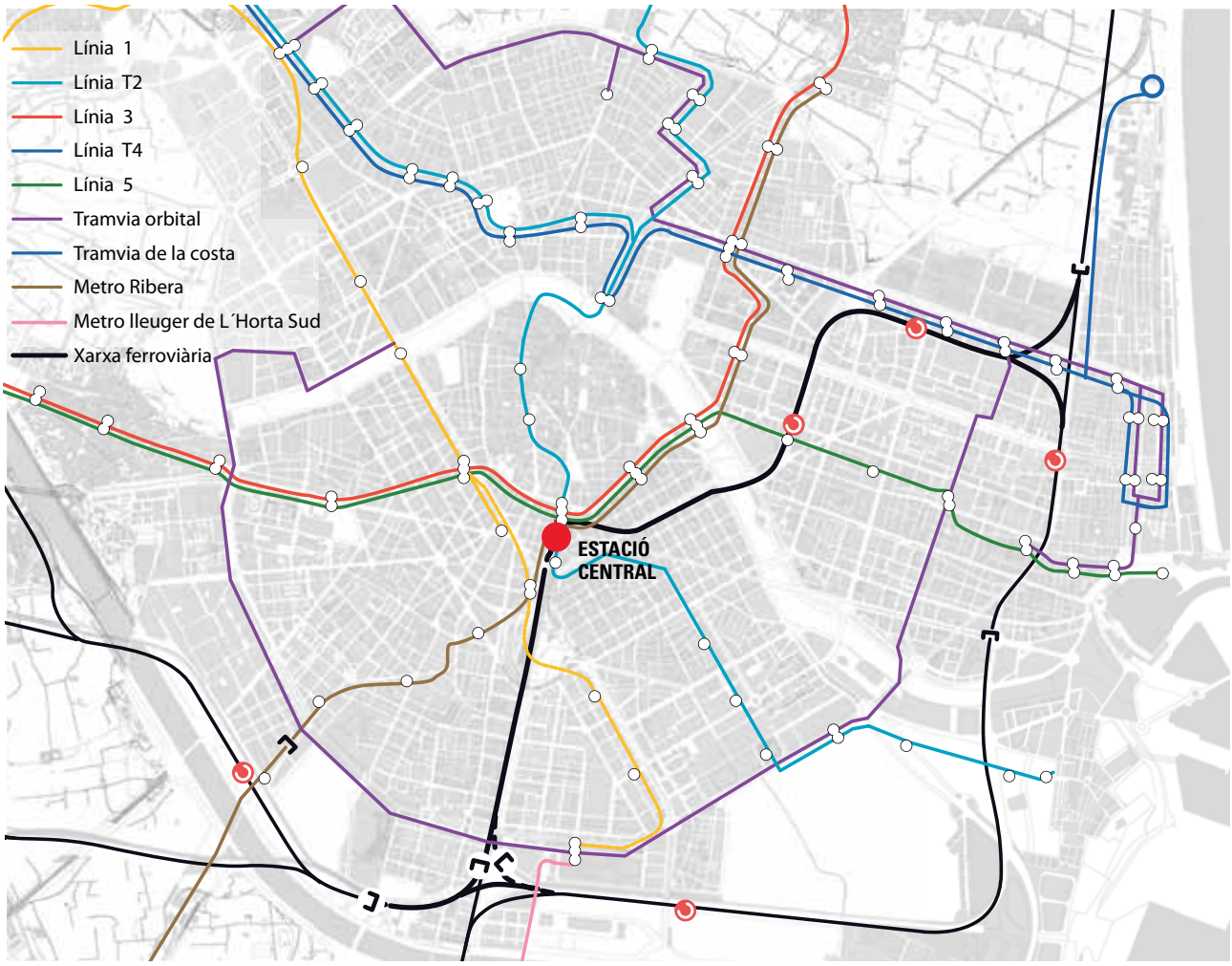
València, intermodal

València serà la ciutat millor comunicada de la Comunitat Valenciana gràcies al caràcter intermodal de la futura Estació Central. L'actuació ferroviària permetrà concentrar serveis de rodalia, alta velocitat, metro, tramvia, bus i taxi, connectats de forma ràpida i còmoda en el centre de la ciutat.

Els municipis de l'àrea metropolitana de València incrementaran la capacitat de desplaçament dels seus ciutadans.

CONNEXIONS FERROVIÀRIES AMB EL METRO I EL TRAMVIA

L'Estació Central permetrà totes les connexions ferroviàries. Confluiran grans línies d'alta velocitat i proximitats amb les línies 1, T2, 3 i 5 de metro i tramvia; aquestes, al seu torn, connectaran amb les altres



L'Actuació incorpora les noves línies d'alta velocitat (Madrid-València, ja en servei, i el Corredor Mediterrani) en la xarxa arterial ferroviària de València, millora els serveis de mercaderies, concentrant instal·lacions, i fomenta la intermodalitat amb altres modes de transport. En mantindre la centralitat de l'estació i transformar-la en un gran nuc intermodal milloren els serveis de viatgers. L'Eix Passant resol la situació en fons de sac de l'Estació del Nord i dóna continuïtat a l'alta velocitat en direcció a Castelló. També les proximitats seran passants i tindran dues noves estacions -Aragó i Universitat- connectades amb metro i tramvia, la qual cosa augmentarà de forma notable la capacitat de la xarxa.

Els municipis de l'àrea metropolitana quedaran millor integrats en la xarxa de transport, la qual cosa proporcionarà majors possibilitats de desplaçament als ciutadans.

El Parc Central

Dissenyat per la paisatgista Kathryn Gustafson, el Parc Central de València serà un nou pol vertebrador de la ciutat i recuperarà un espai que fins ara la dividia en dos. La llum, l'aigua i el verd són els principals elements d'aquest gran parc urbà de 23 hectàrees.

EL PARC CENTRAL DES DEL NORD-EST

Figuració pertanyent al projecte guanyador per a la urbanització del Parc Central de València. Ocuparà un espai de 230.000 metres quadrats en l'antic emplaçament de la platja de vies.

Gràcies a la planificació urbanística i al soterrament del ferrocarril, València recupera un espai cèntric de destacades dimensions. Una actuació urbanística amb metes tan notables com el tancament de l'eixample històric, la integració de barris fins ara separats per les vies, el Parc Central, el Bulevard García Lorca i altres zones d'equipaments educatius i socials, així com més capacitat residencial i terciària.

El Parc Central dóna nom al conjunt d'aquesta actuació, algunes de les accions del qual ja són una realitat. El projecte de la paisatgista Kathryn Gustafson contempla la urbanització d'una zona de 66 hectàrees i té com a element principal un enorme i bell parc que serà un pulmó verd de 230.000 metres quadrats.

El disseny de Gustafson va ser triat unànimement en un concurs d'idees a què es van presentar trenta-sis propostes de huit països. En la fase final van concórrer cinc grans estudis d'arquitectura, enginyeria i paisatgisme amb projectes d'una excel·lent qualitat

L'estratègia de desenvolupament urbanístic

El Parc Central de València constituïx una de les últimes peces urbanes d'envergadura que falta per desenvolupar de la ciutat i una actuació única a Europa.

A causa de les actuacions ferroviàries pendents (3ª fase del Canal d'Accés, Eix Passant i Estació Central) i a fi de proporcionar com més prompte millor els espais públics als ciutadans, s'ha plantejat un desenvolupament urbanístic per fases a mesura que es vaja alliberant el sòl com a conseqüència de l'execució d'eixes obres ferroviàries.

Primera fase

Gràcies a la disponibilitat immediata de terrenys no afectats pels serveis ferroviaris es podria abordar, per exemple, una primera fase de la urbanització que inclouria l'execució d'un 40% del Parc Central -en la zona pròxima al barri de

EL DISSENY DEL PARC

A més de la supressió del túnel de les Grans Vies i el pas elevat de Giorgeta, el soterrament de les vies fèrries alliberarà uns 230.000 m2 de sòl, que seran destinats a la construcció del gran parc urbà.

Russafa- i edificar una part molt important del sòl.

Fases segona i tercera

Després de les obres de soterrament del Canal d'Accés i la construcció de l'Estació Central, una segona fase permetria escometre la urbanització d'una nova zona proporcionant noves dotacions públiques i més sòl a edificar. La terminació de l'Estació Central faria possible la desaparició de l'estació Joaquín Sorolla i això permetria concloure, en una tercera fase, el conjunt de la urbanització. En aquestes fases s'executaria la resta del Parc Central, el Bulevard García Lorca i se suprimiria el pas superior de l'avinguda César Giorgeta i el túnel de les Grans Vies.

L'execució per fases afavorix l'ús dels espais públics

LA PLATJA DE VIES EN 2003

Zona que albergarà el Parc Central i el futur Bulevard García Lorca.

LES FASES D'EXECUCIÓ

Fase 1 *Fase 2* *Fase 3*

La fase 1, en color groc, composta de sòls privats i terrenys ferroviaris de disposició immediata. La fase 2, en blau, correspon a obres de soterrament i explotació dels serveis de rodalia. I la fase 3, en roig, és el lloc que ocupen l'estació Joaquín Sorolla i l'accés ferroviari provisional.

CLAUS

- Bulevard urbà
- Places
- Fonts
- Passos de vianants
- Arbres
- Flors
- Jocs
- Jardins comunals
- Horts educacionals
- Parcs infantils
- Jardins veïnals
- Cobertes enjardinades

L'espai del parc

Un poema d'Ausiàs March, «Aigua plena de seny», dóna nom al disseny triat per al Parc Central en què la llum, l'aigua i el verd són els principals elements. El parc s'estructura entorn d'una xarxa de passejos que connectaran els carrers limítrofs tant en sentit Nord-Sud com Est-Oest. Aquesta xarxa de passejos genera diferents espais amb un tractament específic en funció dels usos de cada un d'ells, com el Jardí d'Aromes, pensat per a invidents, o l'auditori a l'aire lliure, entre altres. En paral·lel a eixos itineraris, huit canals d'aigua recorreran el parc i desembocaran en llacunes i fonts.

La principal característica del parc serà la sostenibilitat, que contribuirà a optimitzar els costos de manteniment. El sistema d'arreplega de l'aigua de pluja permetrà cobrir el 19% de la demanda de reg i s'ha proposat generar a través de plaques solars fotovoltaiques l'electricitat necessària per al seu funcionament.

El disseny del paisatge

Cada zona del parc tindrà la seua pròpia tipologia botànica combinant praderies, jardins, arbustos i arbratge. El projecte triat proposa espais per a ciutadans de totes les edats: hortes, tallers de jardineria, una zona de jocs infantils, una biblioteca/hemeroteca, un espai cultural o un mercat. Gustafson recupera els edificis ferroviaris protegits que s'integraran perfectament amb el paisatge i la vegetació del parc.

PASSA A LA PÀGINA 20

EL DISSENY DEL GRAN PARC

Les imatges mostren els dissenys de l'avantprojecte del parc, pensat per a recuperar i tornar a la ciutat com a zona verda l'espai ocupat durant dècades per les vies del tren.

1) Plaça central
Un passeig central de palmeres i xicrandes unirà els extrems nord i sud del parc. Al mig, una plaça en què convergixen tots els camins.

2) El llac i els jardins mediterranis
Vista des del llac cap a l'exposició de jardins mediterranis que exhibirà varietats vegetals i botàniques d'interés educatiu.

3) Plaça de les arts
Un dels pols d'atracció. Els edificis existents seran rehabilitats per a ús cultural o recreatiu.

4) L'amfiteatre
Vista des de l'entrada sud-oest cap a l'amfiteatre, un espai flexible per a la celebració d'esdeveniments culturals i actes públics.

KATHRYN GUSTAFSON: «Els nivells del terreny formen el paisatge. Les plantes modelen i estructuren eixe espai i el doten de diversitat i harmonia»

VE DE LA PÀGINA 18

El disseny seguix els criteris d'eliminació de barreres arquitectòniques i preveu la continuïtat de la xarxa de carril bici de la ciutat.

Accessos i seguretat

La seguretat és un altre dels aspectes fonamentals. Una part del recinte es tancarà al públic a les nits, mentres altres romandran obertes les 24 hores. Comptarà amb nou accessos i un sistema de vigilància tècnica per càmeres. Per a contribuir a augmentar la sensació de seguretat dins del parc, hi haurà il·luminació nocturna de baix consum.

El projecte compta per a la seua redacció amb un equip de quatre despatxos professionals: Gustafson Porter Ltd; Borgos Pieper Ltd; Nova Ingeniería y Gestión, i Grupotec Servicios de Ingeniería.

LA VEGETACIÓ

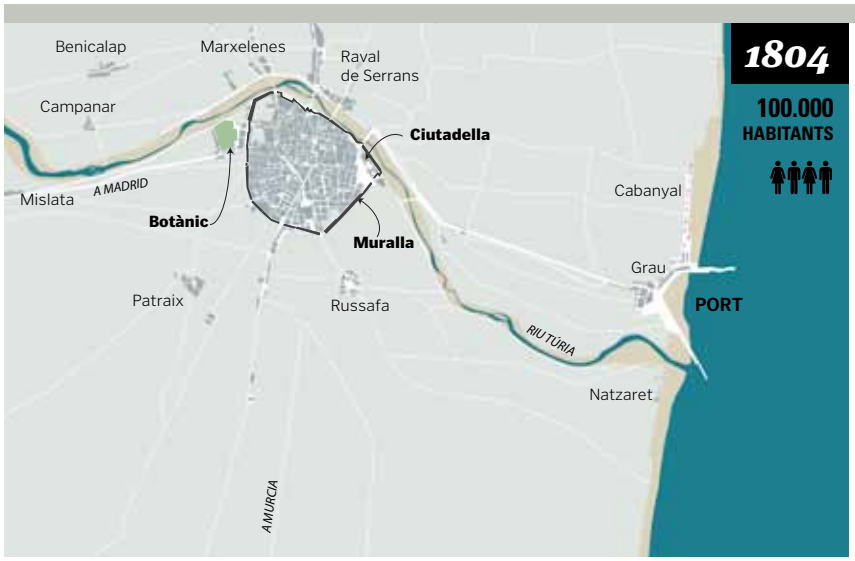
En matèria de vegetació l'estratègia que s'ha de seguir es basa en la creació d'espais que representen els paisatges naturals i culturals de la regió. Totes les plantes proposades són autòctones o varietats. Els diferents tipus de vegetació proporcionen a cada zona un caràcter i aparença únics. A vista de pardal, els arbres creuen el parc unint uns espais amb altres i, al seu torn, creen connexions amb l'entorn urbà.

- Sureres
- Pins
- Arbres de ribera
- Prats silvestres
- Aquàtiques
- Caràcter urbà
- Jardins florals
- Arbres florals
- Exhibició de jardins mediterranis
- L'horta jardí

Fragment del mapa de l'àrea de València realitzat en la campanya topogràfica de 1882. Reflectix la primera línia de ferrocarril de la ciutat, la tercera estesa a España

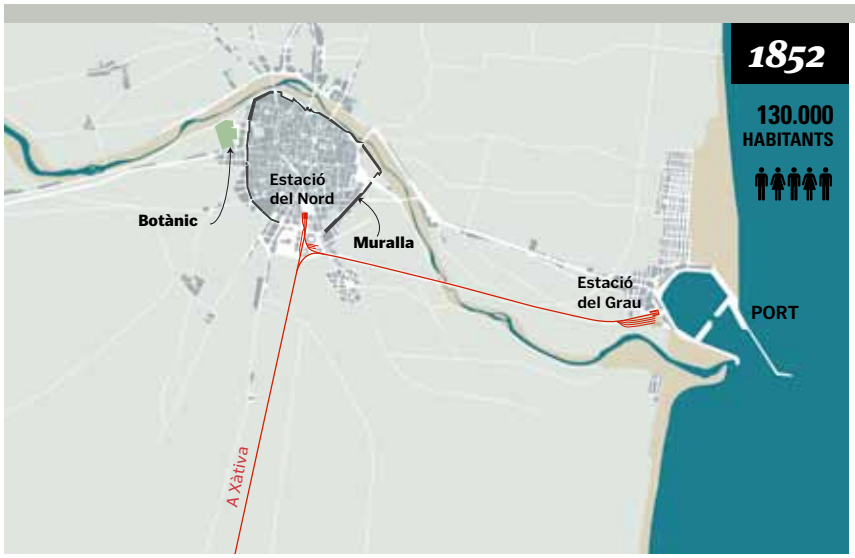
València i el ferrocarril

La història ha sigut testimoni de la llarga i estreta relació entre València i el ferrocarril com a potencial de desenvolupament econòmic i social. Segle i mig després de l'arribada del primer tren, la ciutat es troba immersa en la seua quarta gran transformació urbano-ferroviària.



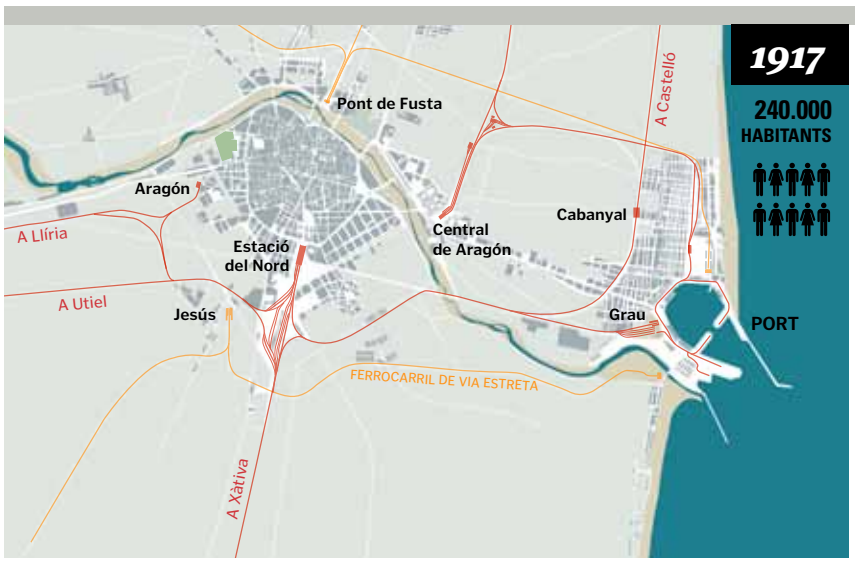
SENSE TRANSPORT MECANITZAT

A principis del segle XIX vam assistir al naixement d'una nova etapa en la història dels mitjans de transport amb la construcció de la primera màquina de vapor en 1804 en Gran Bretanya. València era una ciutat sense mitjans mecanitzats de transport que ja disposava, des de 1802, del Jardí Botànic com a zona verda en la seua ubicació actual.



ARRIBA EL FERROCARRIL

València va ser la tercera ciutat espanyola a posseir aquest revolucionari mode de transport amb la inauguració en 1852 del tram construït entre el centre de la ciutat i el Grau. La primera estació -hui desapareguda- estava molt pròxima a l'actual plaça de l'Ajuntament. El tren va arribar a Xàtiva en 1854.

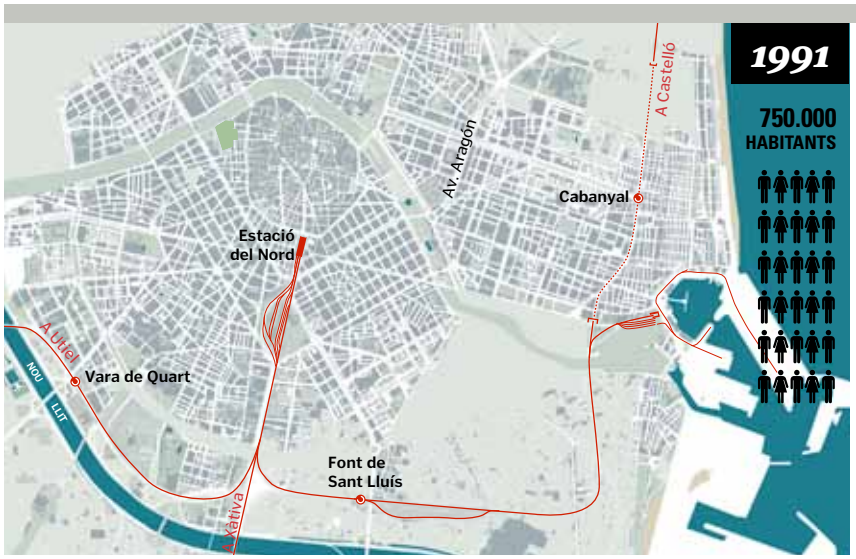


L'ESTACIÓ DEL NORD

En 1917 s'inaugura l'actual Estació del Nord junt amb el carrer Xàtiva. S'elimina l'anterior estació i es trasllada el nuc ferroviari dels carrers Segorbe i Castelló al sud de les Grans Vies. Des de 1854 es van crear nombroses línies de ferrocarril: el tren va arribar a Castelló en 1862 i a Llíria en 1890. Després arribarien l'estació d'Aragó i les línies de via estreta del Trenet. En 1860 es van inaugurar les obres del port de València. En 1887 es va aprovar el Pla d'Eixample de València. En 1903 l'Ajuntament va rebre la donació dels Jardins del Real o de Vivers.

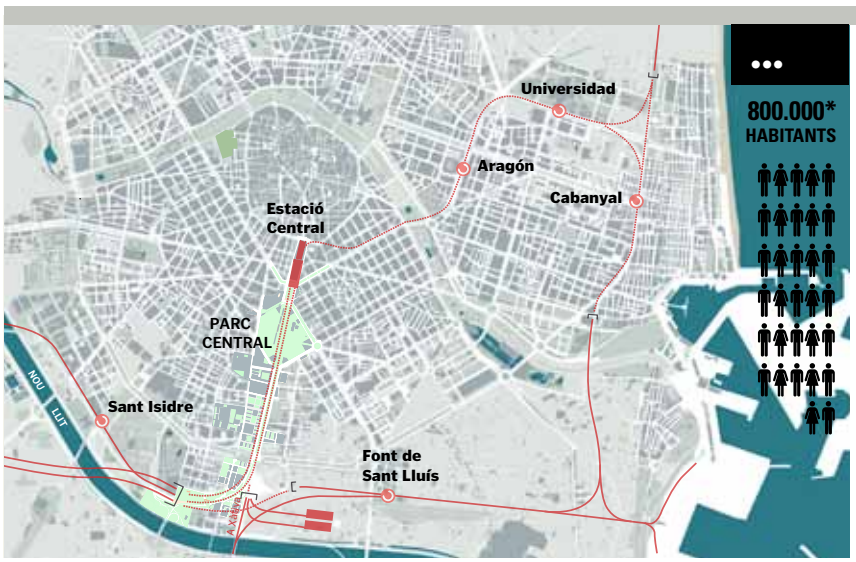
LA RIUADA I EL CINTURÓ DE FERRO

En 1957 València patix una devastadora riuada. La ciutat ha experimentat un notable creixement i es veu constreta per un "cinturó de ferro" en què es produïxen cada vegada més accidents en els seus nombrosos passos a nivell. En aquesta època comença un procés de creixent motorització en vehicle privat i el declivi dels tramvies i del transport públic.



LA REFORMA FERROVIÀRIA, FRUIT DEL PLA SUD

Després de la riuada de 1957 s'escomet l'anomenat "Pla Sud" pel qual es crea el nou llit del Riu Túria al sud de la ciutat (1973), es remodela la xarxa arterial ferroviària concentrant totes les línies en l'Estació del Nord i creant un nuc ferroviari junt amb el nou llit. Aquest pla elimina l'anomenat "cinturó de ferro". Posteriorment es crearia el Jardí del Túria (1986) i el Parc de Capçalera (2004), se soterraria el ferrocarril en el Cabanyal (1991) i s'escometrien les primeres línies de metro (1988) i de tramvia (1994).



PROJECTE VALÈNCIA PARC CENTRAL

L'actuació València Parc Central comprén la construcció d'un nou accés ferroviari en alta velocitat a València, una nova Estació Central, dues noves estacions de rodalia i el soterrament de les vies mitjançant un túnel que travessarà la ciutat. Aquesta actuació permetrà l'eliminació de les barreres urbanístiques ocasionades pel ferrocarril en superfície així com el desenvolupament dels espais urbans situats entre l'Estació del Nord i el nou llit del riu Túria amb la creació del Parc Central.

(*) Dades de 2010.

Unió Europea
Fons Europeu de Desenvolupament Regional
Una manera de fer Europa